



**Richtplan Kanton Bern
Richtplancontrolling `16**

**Erläuterungen zur Anpassung
von Massnahmen und zu
neuen Massnahmen**

Inhalt

Erläuterungen

- zur Massnahme B_04
- zur Massnahme C_04
- zur Massnahme C_14
- zur Massnahme C_15
- zur Massnahme D_08
- zur Massnahme R_10

Erläuterungen Massnahmen

Massnahme B_04 «Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen»: Bätterkinden, RBS-Depot Leimgrube Erläuterungen

Ausgangslage

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS) benötigt für die zu erwartenden Angebotsweiterungen und dem damit verbundenen Flottenzuwachs ein zusätzliches Depot. Um die stetig wachsende Zahl der Fahrgäste auch in Zukunft transportieren zu können, plant der RBS, zwischen Solothurn und Bern künftig längere Züge (180 m) einzusetzen. Zudem wird mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern ein neuer RBS-Tiefbahnhof realisiert und die Bahnhöfe zwischen Solothurn und Jegenstorf werden ausgebaut. Damit reichen die heutigen Abstellanlagen in Bern, Solothurn und Worblaufen nicht mehr aus. Bis Ende 2023 soll ein neues RBS-Depot mit Platz für 16 Züge in Betrieb genommen werden.

Eine umfangreiche Variantenstudie hat als beste Variante den Standort Leimgrube beim Bahnhof Bätterkinden ergeben. Im Rahmen des Richtplancontrollings 2016 soll deshalb auf Antrag der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion BVE das Vorhaben „Bätterkinden, RBS-Depot Leimgrube“ in das Massnahmenblatt B_04 „Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen“ aufgenommen werden. Mit der Aufnahme des Depots in den kantonalen Richtplan sollen die Anforderungen gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG erfüllt werden, wonach Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan bedürfen. Zudem prüft der Bund, ob das Vorhaben in den Sachplan Verkehr aufgenommen werden muss. Mit einem Entscheid von Seiten Bund ist bis Ende April 2017 zu rechnen.

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) hat als Leitbehörde die betroffenen kantonalen Fachstellen und Fachämter zu einer Vorkonsultation und Beurteilung des Geschäftes aus der jeweiligen Fachoptik eingeladen. Gestützt auf die fachlichen Rückmeldungen der betroffenen kantonalen Stellen wird die nachfolgend aufgeführte räumliche Interessenabwägung vorgenommen.

Elemente der Interessenabwägung

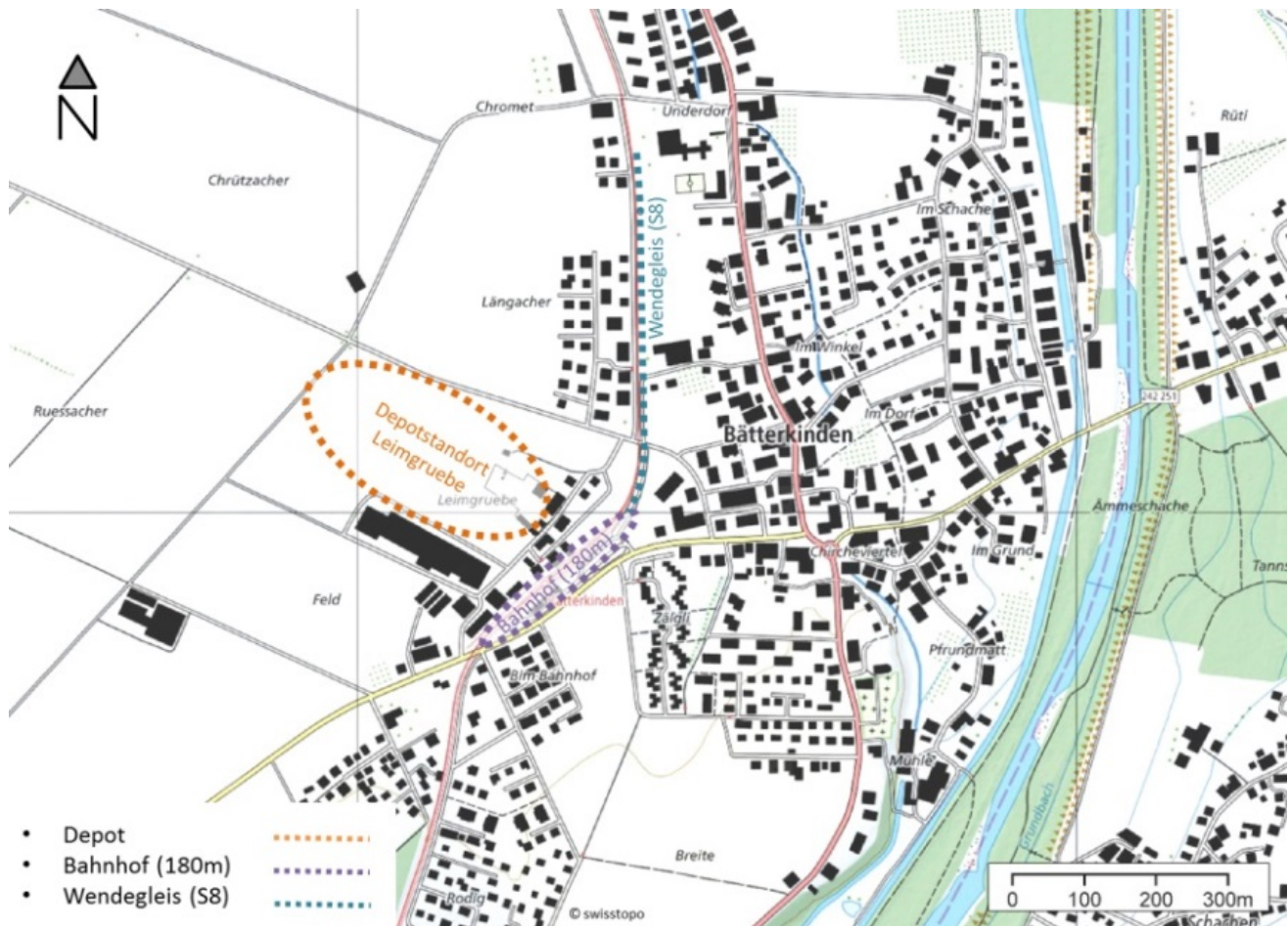
Geprüfte Varianten

Die bestehenden Abstellanlagen in Bern (Abstellungen während der Nacht im Bahnhof), Solothurn und Worblaufen reichen künftig nicht mehr aus. Das Depot Solothurn kann nicht weiter ausgebaut werden; mit dem Perron-ausbau auf 180 Meter im Bahnhof Solothurn kann das Depot sogar nur noch zu einem kleineren Teil als heute als Abstellanlage genutzt werden. In Worblaufen ist ein Ausbau der bestehenden Depotanlagen aufgrund der engen Platzverhältnisse kaum möglich. Da das zusätzliche Rollmaterial künftig vorab auf den Linien S8 und RE zwischen Bern, Bätterkinden und Solothurn eingesetzt wird, ist ein Depotneubau auf der Linie ins Worblental nicht zweckmässig.

Die Prüfung von Varianten bezieht damit auf die Linie Bern-Solothurn. Die Standortevaluation verlief in unterschiedlichen Phasen. In einer ersten Phase wurden sämtliche Industrie- und Gewerbeflächen zwischen Bern und Solothurn in einem Korridor von ca. 500m ab Bahntrasse auf ihre Eignung (Grösse und Verfügbarkeit) geprüft. Dabei konnte in den bestehenden Bauzonen kein Standort gefunden werden. In einem zweiten Schritt wurden sämtliche potenziellen Gebiete, welche die Mindestanforderungen wie Grösse und bahnseitige Erschliessung erfüllen, geprüft. Bei diesen Überprüfungen standen insbesondere bahnbetriebliche und finanzielle Erwägungen im Vordergrund. Daraus resultierte als Bestvariante der Standort „Stockacker“ in Bätterkinden. Dieser Standort stiess auf grosse Opposition, weil den unternehmerischen Vorteilen grosse raumplanerische und landschaftliche Nachteile gegenüberstanden.

Deshalb wurden die vorher ermittelten 24 potenziellen Standorte durch ein externes Planungsbüro nochmals überprüft. Dabei wurden insbesondere Raumplanungs-, Landschafts- und Umweltaspekte verstärkt in die Beur-

teilung einbezogen. Insgesamt wurden die Standorte anhand von 28 Kriterien aus den Bereichen Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Landschaft und Umwelt geprüft und bewertet. Daraus ergab sich, dass der Standort Bätterkinden Leimgrube insgesamt am besten geeignet ist.



Der detaillierte Erläuterungsbericht zur Standortwahl (s. Grundlagen) legt die Kriterien und die Bewertung der 24 potenziellen Standorte transparent offen. Die einbezogenen kantonalen Fachstellen beurteilen die Standortevaluation als umfassend und genügend für den Standortentscheid, der nachvollziehbar sei.

Verkehrliche Erschliessung

Gemäss Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) ist der Bedarf nach einem neuen RBS-Depot, in dem die Züge abgestellt und unterhalten werden, ausgewiesen. Das Depot muss nach AÖV aus betrieblichen und verkehrlichen Gründen an der Strecke Solothurn-Bern liegen. Die Begründung des RBS, dass der Angebotsausbau vor allem auf dieser Strecke stattfindet und dort auch die heutige Depotkapazität reduziert wird, ist plausibel. Würde das Depot an der Strecke nach Worb gebaut, würde das zusätzliche Dienstfahrten auf der bereits stark belasteten Strecke sowie eine Spitzkehre im hoch belasteten Knoten Worblaufen bedeuten. Aus betrieblichen Gründen ist dies nicht machbar.

Das AÖV bewertetet aus betrieblicher und finanzieller Sicht den Standort in der Nähe des Bahnhofs Bätterkinden als geeignet. Es wird darauf hingewiesen, dass beim Standort Stockacker die beidseitige Anbindung an das Schienennetz – was weniger Rangierbewegungen zur Folge hätte – von Vorteil wäre, dieser Standort aber in den Kriterien „Raumplanung“ und „Landschaft“ weniger gut abschneide.

Nach AÖV ist die Anbindung an das Schienennetz noch nicht ausreichend geklärt. Bevor die entsprechenden Nachweise vorliegen, kann das Vorhaben im Richtplan noch nicht festgesetzt, sondern nur als Zwischenergebnis bezeichnet werden.

In Bezug auf die strassenseitige Erschliessung des Areals macht das Tiefbauamt, Oberingenieurkreis OIK III folgende Bemerkungen: Das Areal grenzt auf der Nordseite an die Kantonsstrasse (KS) Nr. 1306; auf der Südseite wird es durch die KS Nr. 251 erschlossen. Die Strassen haben regionale, respektive lokale Bedeutung im Inventar für historische Verkehrswege (IVS). Sie gehören gemäss Sachplan Veloverkehr zum Basisnetz, respektive gelten als Hauptverbindung im Siedlungsgebiet von Bätterkinden. Diese Tatsachen führen jedoch zu keinen Einwänden gegen den Standort. Der OIK III weist darauf hin, dass eine Beurteilung betreffend Strassenlärm aus heutiger Sicht noch nicht möglich ist; die weitere Projektentwicklung müsse unter Einbezug des OIK III stattfinden.

Aus Sicht beco, Abteilung Immissionsschutz stehen der Planung RBS-Depot Leimgrube keine übergeordneten Vorgaben und Rahmenbedingungen entgegen.

Siedlung

Aus Sicht der Siedlung sind Vorhaben wenn möglich in Gebieten zur realisieren, die bereits der Bauzone zugewiesen sind. In seiner Standortevaluation hat der RBS überprüft, ob bestehende Arbeitszonen (Industrie- und Gewerbeflächen) für das Depot in der benötigten Grösse bestehen und verfügbar sind. Mit dem Standort Leimgrube konnte ein Standort gefunden werden, der zumindest teilweise bereits einer Gewerbezone (Landi und BKW) zugeordnet ist. Entsprechend kann der Kulturlandverlust – im Gegensatz zu den weiteren potenziellen Standorten – minimiert werden, wenn das Areal der BKW sowie Teile der Landgebäude entlang des Bahntrasses in die Depotplanung mit einbezogen werden können. Die Auswirkungen auf die bestehenden Wohnbauten nördlich des Bahnhofs und in unmittelbarer Nähe zum geplanten Depot sind soweit möglich zu minimieren.

Fruchtfolgefleichen / Kulturland

Das Grundstück Bätterkinden Gbbl. Nr. 455 befindet sich im Inventar der Fruchtfolgefleichen des Kantons Bern. Das Vorhaben führt zu einer irreversiblen Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen (ca. 3 ha). Das Massnahmenblatt (MB) A_06 des kantonalen Richtplans ist folglich anwendbar und die darin enthaltenen Grundsätze sind einzuhalten. Aufgrund des Verfahrensstands (Verankerung im kantonalen Richtplan) kann erst Grundsatz 2 des MB A_06 beurteilt werden (Standortevaluation). Die weiteren Grundsätze müssen zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden. Grundsatz 2 kann aufgrund der vorgenommenen „Evaluation möglicher Depotstandorte“ vom 22. August 2016 als erfüllt betrachtet werden. Das LANAT kann entsprechend der Verankerung des RBS Depotstandorts Leimgrube im kantonalen Richtplan zustimmen. Das LANAT weist darauf hin, dass a) die weiteren Grundsätze im Umgang mit FFF in einem späteren Verfahrensschritt geprüft werden müssen und b) die Beanspruchung von FFF in Zukunft im Baugesetz, respektive der Bauverordnung geregelt wird und entsprechende Bestimmungen allenfalls zu einer abweichenden Beurteilung führen können.

Landschaft

Gemäss Teilrichtplan Landschaft Emmental (2016) ist ein Gebiet „Offenhaltung Landschaft“ betroffen. Die Massnahme 7b definiert das Ziel, offene, wenig beeinträchtigte Landschaften und wichtige siedlungstrennende Grünräume zu erhalten. Beeinträchtigungen sind möglichst gering zu halten. Die eingetragenen Gebiete sind zu überprüfen und eine sorgfältige Differenzierung zwischen Landschaftsschutzgebieten, Landschaftsschongebieten und der Landwirtschaftszone ist vorzunehmen. Wichtig ist, die Bearbeitung des Landschaftsschutzes den örtlichen Verhältnissen anzupassen, Prioritäten zu setzen und zu begründeten Entscheiden zu kommen.

Eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Eingriff in die Landschaftskammer „Bätterchindfeld“ fehlt noch. Es ist zu vermeiden, dass mit der geplanten Rangjergleisanlage eine Riegelbildung im heute noch offenen Landschaftsraum entsteht.

Wasserbau / Naturgefahren

Das Tiefbauamt, OIK III weist darauf hin, dass das Vorhaben den eingedolten Bachlauf zwischen dem Stauffacherbach und dem Entenbach betrifft. Gemäss gültigem Baureglement gilt ein Gewässerabstand von 7 Meter ab der Mittelwasserlinie. Innerhalb des Gewässerraums sind Bauten und Anlagen nicht zulässig. Gemäss Art. 38 GSchG darf ein Gewässer (auch eingedolte Abschnitte) nicht überbaut werden. Eine Umlegung des Gewässers ist gemäss Art. 37 GSchG nur dann möglich, wenn dadurch der Zustand eines bereits verbauten oder korrigierten Gewässers im Sinne des Gewässerschutzgesetzes verbessert werden kann. Der OIK II kommt zu folgendem Fazit: Bei der Planung ist eine offene Bachführung zwingend mit zu berücksichtigen. Da infolge der bestehenden Überbauung im Bereich Kartoffelzentrale eine offene Linienführung nicht mehr möglich ist, muss ein neues Trasse für den Bach am nördlichen Rand der Überbauung gefunden werden.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass das Areal teilweise in einer Naturgefahrenzone mit geringer Gefährdung liegt. Mit der Ausdolung des Bachlaufs kann die Naturgefährdung voraussichtlich behoben werden.

Wasser / Abfall

Gemäss Amt für Wasser und Abfall (AWA) bestehen aus Sicht des Grundwasserschutzes, des Bodenschutzes, der Abwasserentsorgung sowie aus Sicht des Fachbereichs Industrie, Gewerbe und Tankanlagen keine Einwände oder Genehmigungsvorbehalte gegen das geplante Vorhaben. Das geplante Vorhaben hat bezüglich Siedlungsentwässerung die konzeptionellen Vorgaben des kommunalen generellen Entwässerungsrichtplans zu berücksichtigen. Zudem zeigt die Versickerungskarte der Gemeinde Bätterkinden, dass der Flurabstand beim Projektstandort Leimgrube bei hohem Grundwasserstand über 3 Meter beträgt.

Archäologie / Denkmalpflege

Gemäss dem Archäologischen Dienst ist bisher keine archäologische Fundstelle im Bereich Leimgrube bekannt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass in der Nähe Reste eines frühmittelalterlichen Dorfes ausgegraben wurden. Der Archäologische Dienst erwartet neue Erkenntnisse zur Archäologie im Zusammenhang mit benachbarten Bauprojekten. Daher können im Verlauf der weiteren Planung unter Umständen genauere Aussagen zum Archäologiepotenzial der betroffenen Fläche möglich sein. Der Archäologische Dienst ist in die weiteren Planungsschritte mit einzubeziehen.

Je nach Erschliessungsvariante ist das schützenswerte K-Objekt Energiezentrale (Umformerstation) an der Bubenbergstrasse 2 vom Vorhaben betroffen. Das Gebäude ist ein wichtiger verkehrsgeschichtlicher Zeuge im Zusammenhang mit der Erstellung der Solothurn-Bern-Bahn. Die kantonale Denkmalpflege ist in die weiteren Planungsschritte mit einzubeziehen.

Fazit der Interessenabwägung

Das AÖV bestätigt den Bedarf nach einem neuen Depot für den RBS, um den vom Kanton geplanten Angebotsausbau 2025 realisieren zu können. Damit hat das Vorhaben kantonale Bedeutung. Das AÖV bestätigt auch, dass das Depot aus betrieblichen und verkehrlichen Gründen an der Linie Bern-Solothurn liegen muss. Die umfassende und für die kantonalen Fachstellen nachvollziehbare Standortevaluation hat ergeben, dass kein Standort zur Verfügung steht, der besser geeignet ist als der Standort Bätterkinden Leimgrube oder der ohne Beanspruchung von Fruchtfolgefächern auskommt. Mit dem gewählten Standort wird zudem der Verlust an Fruchtfolgefächern minimiert.

Von den einbezogenen Amtsstellen wurden keine Vorbehalte gegen die Aufnahme des Vorhabens in den kantonalen Richtplan eingebracht. Deshalb sind alle Voraussetzungen erfüllt, um das Vorhaben in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Die vorgenommene räumliche Interessenabwägung hat ergeben, dass noch nicht alle räumlichen Konflikte bereinigt werden konnten. Entsprechend wird das Vorhaben mit Koordinationsstand **Zwischenergebnis** in das Massnahmenblatt B_04 aufgenommen.

Damit das Vorhaben den Koordinationsstand Festsetzung erreichen kann, sind folgende Nachweise zur räumlichen Abstimmung durch den RBS zu erbringen:

- Klärung der Anbindung an das Schienennetz;
- offene Bachführung am nördlichen Rand der Überbauung;
- Auseinandersetzung mit dem Thema offener Landschaftsraum im „Bätterchindfeld“.

Das LANAT weist darauf hin, dass die weiteren Grundsätze im Umgang mit FFF in einem späteren Verfahrensschritt geprüft werden. Die Denkmalpflege, der archäologische Dienst und das Tiefbauamt sind in die weiteren Planungsschritte mit einzubeziehen. Gegebenenfalls können neue Erkenntnisse zum Archäologiepotenzial der betroffenen Fläche Auswirkungen auf die Beurteilung aus Sicht der Archäologie haben.

Bei den weiteren Schritten und der Konkretisierung des Planungsvorhabens ist darauf zu achten, dass die negativen Auswirkungen auf Raum, Umwelt und die bestehenden Siedlungen auf ein Minimum reduziert werden. Die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, die Standortgemeinde sowie Verbände, Interessengruppen und politische Parteien sind in den weiteren Planungsprozess aktiv mit einzubeziehen.

Grundlagen

1. Infraconsult AG (22. August 2016): Evaluation möglicher Depotstandorte; im Auftrag des RBS (<http://www.rbs.ch/depotplanung>)
2. Fachberichte der verwaltungsinternen Vorkonsultation (Klassifikation: intern)

Massnahme C_04: Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren Erläuterungen

Im Rahmen des Richtplancontrollings `16 sollen die zwei neuen Standorte ESP-D Herzogenbuchsee Bahnhof und SAZ Ins Zbangmatte, die zwischen 2014 und 2016 im ESP-Programm aufgenommen wurden, im Richtplan ergänzt werden. Zudem wird die im Rahmen des 8. Zwischenberichts des ESP-Programms beschlossene Änderung der Kategorie der ESP-D Ostermundigen Bahnhof und ESP-A Studen nachgeführt. Der Koordinationsstand des ESPs Niederbipp Stockmatte wird ebenfalls angepasst. Schliesslich sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass in bestimmten ESPs der Anteil der Wohnnutzung erhöht werden kann. Diese Anpassungen werden nachfolgend begründet.

Neue Standorte

ESP-D Herzogenbuchsee Bahnhof

Herzogenbuchsee ist regionales Zentrum innerhalb des Verwaltungskreises Oberaargau (regionales Zentrum 4. Stufe gemäss Richtplan 2030). Im Zusammenhang mit der letzten Ortsplanungsrevision wurde im Jahr 2013/2014 für das Bahnhofsgelände ein Richtplan ausgearbeitet. Herzstück im Perimeter des Richtplans bildet eine Industriebrache westlich des Bahnhofs, welche ein grosses Entwicklungspotenzial aufweist. Die zuständige Justiz-, Gemeinden- und Kirchendirektion des Kantons Bern hat Mitte September 2014 dem Gesuch der Gemeinde zur Aufnahme des Standorts Herzogenbuchsee Bahnhof als ESP-D ins ESP-Programm zugestimmt. Mit der Zusage an die Gemeinde Herzogenbuchsee verknüpft der Kanton die Anforderungen der Konstituierung einer Projektorganisation sowie der parzellengenauen Abgrenzung des ESP-Perimeters.

SAZ Ins Zbangmatte

Die Gemeinde Ins ist ein regionales Zentrum 4. Stufe gemäss kantonalem Richtplan 2030. Die Gemeinde plant, das Gebiet „Zbangmatte“ – zwischen der T10 und dem Bahnhof Ins gelegen – in den nächsten 10-15 Jahren zu entwickeln. Das Gebiet weist ein hohes Entwicklungspotenzial auf und ist gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Gemeinde sieht vor, den westlichen Teil (in Privatbesitz) des Gebiets im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision in die Arbeitszone einzuzonen. Der östliche Teil (im Eigentum der Gemeinde) ist als Arbeitszone eingezont und unbebaut. Im RGSK Biel-Seeland ist der Standort als regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt bzw. als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten ausgeschieden. Die zuständige Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern hat im Jahr 2015 dem Gesuch der Gemeinde zur Aufnahme des Standorts Ins Zbangmatte als SAZ ins ESP-Programm zugestimmt. Koordinationsbedarf besteht insbesondere bezüglich der strassenseitigen Erschliessung. Ebenso gilt es, das Nutzungsprofil für den Standort festzulegen.

Umkategorisierung von Standorten

Mit Beschluss des Regierungsrats vom xx (xx/2016)¹ wurde der Status der folgenden Standorte geändert:

ESP-D Ostermundigen Bahnhof

Premiumstandorte sind Standorte, die einen besonders hohen Koordinationsbedarf erfordern, langfristig von höchstem kantonalem Interesse sind sowie ein hohes Engagement der Standortgemeinden aufweisen. Der ESP Ostermundigen Bahnhof weist zwar nach wie vor die Charakteristika eines Premium-Standortes auf (hoher Koordinationsbedarf, der nach Annahme des Tramprojekts noch gestiegen ist; hohes kantonales Interesse). Die Gemeinde hat in den vergangenen vier Jahren jedoch geringes Engagement an der Weiterentwicklung des ESP gezeigt (z.T. auch durch fehlende Ressourcen begründet). Insbesondere sind nach erfolgter Entscheidung 2015 zur Perimeter-Erweiterung die Bedingungen des Kantons zum Aufbau einer Projektorganisation sowie der Anpassung des kommunalen Richtplans immer noch hängig. Bei Erfüllung der entsprechenden Aufträge besteht die Möglichkeit, den Standort Ostermundigen Bahnhof im Rahmen des nächsten Controllings wieder als Premium-Standort zu bezeichnen.

¹ Regierungsratsbeschluss zum Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP). 8. Zwischenbericht / Controlling 2012-2016. Kenntnisnahme und Beschluss weiteres Vorgehen

ESP-A Studen

Der ESP Studen ist weitgehend realisiert. Die Planungsarbeiten sind abgeschlossen und der Standort weist kaum noch kantonalen Koordinationsbedarf auf. Mit dem im Jahr 2016 bekannt gewordenen geplanten Bau von zwei mehrgeschossigen Parkdecks beim Neuwagenparkplatz von Cotra (ehemals GM Suisse), wird zwar eine flächensparende Nutzung angestrebt. Allerdings werden damit die Möglichkeiten im Herzstück des ESP-Standorts zur Umnutzung der Flächen zugunsten von Arbeitsplätzen mit höherer Wertschöpfung definitiv verhindert. Dieser ESP Standort benötigt keinen Support mehr in der Standortentwicklung, die Gemeinde kann die restlichen Flächen selber entwickeln. Er behält das Label ESP; Kommunikations- und Vermarktungskanäle des Kantons sind nach wie vor offen. Es ist möglich, den Standort aufgrund massgeblich veränderter Rahmenbedingungen zu reaktivieren (z.B. Erweiterung), sofern ein spezielles Engagement des Kantons notwendig und angezeigt ist.

Änderung des Koordinationsstands

ESP Niederbipp Stockmatte

Nach Ablehnung der Einzonung der Stockmatte an der Gemeindeversammlung Niederbipp im Jahr 2011 waren vorerhand keine Aktivitäten festzustellen. Verschiedene Verkehrsprojekte (Sechsspur-Ausbau A1 Luterbach-Härkingen, mögliche Umfahrung Oensingen) werden aber Auswirkungen auf den ESP Stockmatte haben und stellen eine neue Ausgangslage dar. Deshalb haben 2015 die Gemeinde Niederbipp und der Kanton Bern die Planungsarbeiten am ESP Stockmatte wieder in Angriff genommen. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB), hinterlegt mit einer Variantenstudie, muss aufgezeigt werden, wie der ESP Stockmatte erschlossen werden kann. Neben dem Strassennetz (Fahrbahn) ist auch das Rad- / Fusswegnetz in die Beurteilung einzubeziehen. Qualitativ sind die Auswirkungen auf den ÖV zu umschreiben. Parallel dazu laufen die Planungsarbeiten im Hinblick auf die Einzonung des Standorts. Mit der erfolgten Konkretisierung ändert der Koordinationsstand von Vororientierung zu Zwischenergebnis.

Wohnnutzung in geeigneten ESPs

Mit Beschluss 1434.5 des (RRB 1434/2012²) wurde die JGK beauftragt, „zusätzlich zum Grundauftrag des ESP-Programms die Frage der Nutzungsdurchmischung an besonders zentralen und hervorragend erschlossenen ESP sowie der Innenentwicklung im Rahmen des ESP-Programms aktiv anzugehen. Dabei bleibt erste Priorität, Flächen für wertschöpfungsstarke Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen.“ Mit einer Nutzungsdurchmischung soll die Attraktivität dieser Standorte steigen sowie ein wichtiger Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen geleistet werden. Es ist ausdrücklich nicht das Ziel, von der Wirtschaft im Moment weniger nachgefragte ESP für die Wohnnutzung zu öffnen.

Gestützt auf Literaturrecherchen sowie auf Erfahrungen in anderen Kantonen wurden verschiedene Strategien für die Zulassung zusätzlicher Wohnnutzung in ESP formuliert und an einem Workshop im März 2016 mit Vertretungen des beco, des AGR sowie mit der AG ESP diskutiert. Es wurde beschlossen, diejenigen ESP, die sich auch für Wohnnutzung eignen, im Richtplan explizit zu bezeichnen sowie konkrete Anforderungen für die Zulassung zusätzlicher Wohnnutzung im Vergleich zur rechtskräftigen Planung in diesen ESPs festzulegen. Auf dieser Grundlage wurden für alle ESP systematisch die Eignung für Wohnnutzung sowie die Erfüllung der vom Regierungsrat vorgegebenen Kriterien bezüglich besonders hoher Zentralität und hervorragender Erschliessung beurteilt. Die Ergebnisse sollen nun im Richtplan festgelegt werden.

Auch mit diesen Änderungen bleibt die grundsätzliche Ausrichtung des ESP dieselbe, nämlich Arbeitsplätze konzentriert an gut erschlossenen Standorten anzusiedeln und dadurch die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons zu stärken und nachhaltig zu gestalten.

² Regierungsratsbeschluss zum Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP). 7. Zwischenbericht / Controlling 2008-2012. Kenntnisnahme und Beschluss weiteres Vorgehen

Massnahme C_14 «Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf» Erläuterungen

Im Rahmen der Richtplananpassungen `10 wurde das Massnahmenblatt C_14 komplett überarbeitet. Aufgrund des neu konzipierten Sachplans Abbau, Deponie, Transporte (ADT) wurden die Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf aufgenommen.

Mit dem revidierten Raumplanungsgesetz und der Raumplanungsverordnung des Bundes, die am 1. Mai 2014 in Kraft traten sowie der vom Grosse Rat beschlossenen Revision des Baugesetzes erhalten die Fruchtfolgeflächen (FFF) nochmals eine höhere Bedeutung. Deshalb haben neu Abbaustandorte, die FFF benötigen, ebenfalls einen übergeordneten Koordinationsbedarf und werden in das Massnahmenblatt aufgenommen. Dabei ist anzumerken, dass die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen nur temporär zu betrachten ist, die Rekultivierungspflicht ist gewährleistet.

Um die aufzunehmenden Standorte zu bestimmen, wurden *alle* genehmigten regionalen ADT-Richtpläne mit dem FFF-Inventar im Richtplaninformationssystem verglichen. Standorte, welche FFF betreffen, werden in den Richtplan aufgenommen.

Zusätzlich wurden alle regionalen Richtplänen mit *Genehmigungsdatum ab 2012* auf Standorte hin überprüft, die übergeordneten Koordinationsbedarf aufweisen (insbesondere in Bezug auf die Bundesinteressen), weil seither keine Aufnahme erfolgt war.

Ebenfalls geprüft wurden die Koordinationsstände der bisher in der Massnahme C_14 enthaltenen Standorte, es sind keine Anpassungen nötig.

Aufgrund dieser Abklärungen sollen folgende Standorte mit den Richtplananpassungen `16 in den Richtplan aufgenommen werden:

Nr.	Standort, Gemeinde	Beschreibung Vorhaben	Betroffenes Interesse	KS	Koordinaten (LV95)
34	Pfaffenboden, Lützelflüh/Trachselwald	Der bestehende Standort Pfaffenboden wird am nordöstlichen Rand erweitert. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 4.4 ha).	FFF	FS	2'622'671 / 1'207'671
35	Grossacher, Lützelflüh	Die bestehenden Standort Geerighüsli und Waldhusachere soll zwischen Nordwest und Südost verbunden/erweitert werden zum Standort Grossacher. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 22.5 ha).	FFF	FS	2'620'452 / 1'206'075
36	Eichholz, Hasle	Der bestehende Standort Hasle soll gegen Westen im Grossacher und Eichholz erweitert werden. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 17.2 ha).	FFF	FS	2'616'016 / 1'206'769
37	Breitsloot, Wynigen	Der neue Standort befindet sich vollständig auf Landwirtschaftsland. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 10 ha).	FFF	FS	2'617'835 / 1'216'950

Nr.	Standort, Gemeinde	Beschreibung Vorhaben	Betroffenes Interesse	KS	Koordinaten (LV95)
38	Allmid, Zwieselberg	Der neue Standort befindet sich vollständig auf Landwirtschaftsland. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 13.8 ha).	FFF	FS	2'614'285 / 1'173'224
39	Erweiterung Rütine, Berken	Der bestehende Standort Rütine wird gegen Westen ins Landwirtschaftsland und gegen Norden in den Wald erweitert. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 6.2 ha). Die Erweiterung ins Landwirtschaftsland wurde schon im Teilrichtplan Abbau und Deponie (1998) festgesetzt, aber bis jetzt (Daten Kartengrundlage von 2010) noch nicht mit UeO genehmigt.	FFF	FS	2'619'886 / 1'230'820
40	Gryfenberg-Ischlag West, Safnern	Der bestehende Standort soll gegen Westen ins Landwirtschaftsland erweitert werden. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 5 ha).	FFF	ZE	2'590'289 / 1'223'092
41	Gryfenberg-Ischlag Nord, Safnern	Der bestehende Standort soll gegen Norden in den Wald erweitert werden. Die betroffene Waldfläche umfasst ca. 5.9 ha.	Wald	FS	2'591'152 / 1'223'613
42	Gryfenberg-Ischlag Ost, Meinsberg / Pieterlen	Der bestehende Standort soll gegen Osten in den Wald erweitert werden. Die betroffene Waldfläche umfasst ca. 13.5 ha.	Wald	ZE	2'591'784 / 1'223'673
43	Bütschwilfeld, Schüpfen	Der bestehende Standort soll gegen Nordwesten ergänzt werden und befindet sich vollständig auf Landwirtschaftsland. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 4.5 ha).	FFF	ZE	2'595'335 / 1'208'086
44	Beichfeld, Walperswil	Der neue Standort befindet sich vollständig auf Landwirtschaftsland. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 5.5 ha).	FFF	FS	2'582'818 / 1'211'768
45	Challnechwald, Kallnach	Der neue Standort befindet sich vollständig im Wald (Kallnachwald, ca. 14.5 ha), er ist von überregionaler, bzw. kantonaler Bedeutung. Die Region seeland.biel/bienne beantragt beim Kanton, den Standort in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.	Wald	FS	2'584'000 / 1'206'000

Nr.	Standort, Gemeinde	Beschreibung Vorhaben	Betroffenes Interesse	KS	Koordinaten (LV95)
46	Oberholz-Riedern, Treiten/Finsterhennen	Der bestehende Standort soll gegen Norden und Süden erweitert werden, er befindet sich grösstenteils auf Landwirtschaftsland. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 7.9 ha).	FFF	FS	2'579'507 / 1'206'718
47	Bim heilige Boum, Ins/Müntschemier	Der bestehende Standort soll gegen Westen erweitert werden, er befindet sich vollständig auf Landwirtschaftsland. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 6.3 ha).	FFF	FS	2'576'000 / 1'205'517
48	Buchrain, Arch	Der bestehende Standort soll gegen Osten in den Wald erweitert werden. Die betroffene Waldfläche umfasst ca. 9.3 ha.	Wald	ZE	2'600'585 / 1'223'951
49	Grott-Ischlag 2, Arch	Der bestehende Standort Buchrain und Umgebung soll im Südwesten erweitert werden, er befindet sich z.T. auf Landwirtschaftsland. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 2.1 ha).	FFF	FS	2'599'060 / 1'222'890
50	Hole-Rütihöchi, Oberwil b.B.	Der bestehende Standort soll im Norden erweitert werden, er befindet sich grösstenteils auf Landwirtschaftsland. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 3.8 ha).	FFF	ZE	2'597'625 / 1'221'279
51	Rütiweid, Rubigen	Der bestehende Standort soll rechts neben den Bahngeleisen erweitert werden, er befindet sich vollständig auf Landwirtschaftsland. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 10.4 ha mit KS = FS im Süden und 3.4 ha mit KS = ZE im Norden).	FFF	FS	2'068'050 / 1'194'883
52	Griesseney, St. Stephan	Der neue Standort befindet sich vollständig im Wald und tangiert ein Waldnaturschutzinventar. Die betroffene Waldfläche umfasst ca. 20.7 ha.	Wald	FS	2'598'816 / 1'148'389
53	Neubau, Lengnau	Der neue Standort (Kalk) befindet sich im Wald und auf einer Grundwasserschutzzone (A/Z). Die betroffene Waldfläche umfasst ca. 11.8 ha.	Wald	ZE	2'593'320 / 1'226'716
54	Ried, Kirchdorf	Der bestehende Standort soll gegen Nordosten (B) und Nordwesten (A) erweitert werden. Der Perimeter A beansprucht Wald (ca. 9.7 ha). Auf Perimeter B befindet sich ein Gehöft.	Wald	FS	2'609'362 / 1'184'356

Nr.	Standort, Gemeinde	Beschreibung Vorhaben	Betroffenes Interesse	KS	Koordinaten (LV95)
55	Thalgutrain, Kirchdorf	Der bestehende Standort soll gegen Norden (B) und gegen Süden (A) erweitert werden, er befindet sich auf Landwirtschaftsland und im Gewässerschutzbereich. Die beiden Perimeter A (KS = FS) und B (KS = ZE) beanspruchen FFF (zusammen ca. 1.7 ha).	FFF	FS	2'608'764 / 1'186'377
56	Sunnacher, Oppligen	Der bestehende Standort soll im Norden erweitert werden, er befindet sich auf Landwirtschaftsland und im Gewässerschutzbereich Au. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 5.2 ha).	FFF	FS	2'611'517 / 1'186'366
57	Bodenhaus, Jaberg	Der neue Standort befindet sich vollständig auf Landwirtschaftsland und im Gewässerschutzbereich B. Das Gebiet beansprucht FFF (ca. 9.5 ha).	FFF	FS	2'609'686 / 1'184'955

Massnahme C_15 «Abfallanlagen von kantonaler Bedeutung (Sachplan Abfall)» Erläuterungen

Die Vorschriften für Deponien, insbesondere die Anforderungen an Standort, Bauwerk und die Ablagerung von Abfällen, sind in der neuen Verordnung über die Verminderung und Entsorgung von Abfällen (VVEA, SR 814.600) neu definiert worden. Statt wie bisher nur drei werden fünf Deponietypen, bezeichnet mit den Buchstaben A bis E, unterschieden. Diese neuen Deponieklassen widerspiegeln die geänderte Ausgangslage bei der Ablagerung von Abfällen. Das Massnahmenblatt muss entsprechend angepasst werden.

Neben diesen Änderungen aufgrund der geänderten gesetzlichen Vorschriften wurden alle Standorte überprüft und wo nötig aktualisiert. Zudem sollen vier neue Standorte in das Massnahmenblatt aufgenommen werden.

Erläuterungen zu den Einzelstandorten

Nr.	Standort	KS	Stand / Begründung	Koordinaten (LV95)
1	Deponie Laufengraben, Typ D, KEWU AG, Bolligen/Krauchtal	AL	Erweiterung Deponie Laufengraben: Variantenstudien haben ergeben, dass eine Auffüllhöhe von 50 m machbar, umweltverträglich und wirtschaftlich vertretbar ist. Mit der Erweiterung entsteht eine Deponie mit einem Gesamtvolumen von 1.81 Mio. m ³ . Die Laufzeit der Deponie wird durch die Erweiterung je nach jährlichem Einlagerungsvolumen um 25 – 42 Jahre verlängert. Die Erweiterung ist mit dem Erlass einer kantonalen Überbauungsordnung Ende 2015 genehmigt worden.	2'607'125 / 1'204'100
2 / 42	Deponie Ronde Sagne, Deponie Typ B, D und E	ZE	Erweiterung der Deponie Ronde Sagne. Die Planung für die Erweiterung der Deponie ist 2015 gestartet worden. Ziel ist es, die Deponie ab 2020 erweitern zu können. Die geplante Erweiterung ergäbe ein zusätzliches Deponievolumen von ca. 1.2 Mio. Kubikmeter. Das Inertstoffkompartiment (Typ B) befindet sich innerhalb des Perimeters der Deponie des Typs E. Inertstoffe können praktisch keine mehr abgelagert werden. An dieser Situation wird sich in den kommenden Jahren nichts ändern. De facto gibt es im Berner Jura nach wie vor keine Deponie des Typs B mehr.	2'580'860 / 1231790
4	Deponie Türliacher, Typ D und E, Jaberg/Kirchdorf	AL	Die AVAG plant die bestehende Schlackendeponie (Typ D) Nr. 2.1 mit der Etappe Nr. 2.2 zu erweitern. Das hier befindliche bisherige Ballenlager von Siedlungsabfällen wurde aufgehoben.	2'609'272 / 1'185'478

Nr.	Standort	KS	Stand / Begründung	Koordinaten (LV95)
26	Deponie Dorfrüti-Allmiwald, Typ B, Saanen	FS	Das Projekt Dorfrüti wird nun durch ein Nachfolgeprojekt ergänzt. Erweiterung Deponie mit gleichzeitigem Abbau von Steinblöcken/ (Felssturzmateriale) ist in Planung. Die ÜeO soll noch im Jahre 2017 in Rechtskraft erwachsen.	2'584'800 / 1'148'060
27	Deponie Teilegg, Saanen	ZE	Das Projekt wird nun endgültig abgeschrieben. Einerseits ist die Zufahrt wegen Widerstands der Bevölkerung sowie verschärften Vorschriften gescheitert. Das Projekt wird nun durch ein Nachfolgeprojekt abgelöst, welches dem Gemeindegebiet von Rougemont/VD zu liegen kommt. Standort wird gestrichen.	
28	Deponie Chriesbaum, Typ B, Frutigen	AL	Die Deponie ist schon lange voll. Ein Nachfolgeprojekt (Erweiterung) wird von der Region Kandertal festgesetzt werden, die UeO ist in Erarbeitung. Bisheriger Standort wird gestrichen.	2'615'100 / 1158750
33	Deponie Tannenbad, Typ B, Sumiswald	FS	Das Projekt für die Erweiterung der Kiesabbau-stelle und Ersatz der fertig aufgefüllten Deponie wird gegenwärtig überarbeitet. Die Anpassung des regionalen Richtplans ist in Arbeit. Das Vorhaben dürfte spätestens im Jahr 2018 bewilligt werden können.	2'624'550 / 1'211'700
41	Tongrube, Typ B, Radelfingen b. Aarberg	AL	In Betrieb. Ton wird nach Rapperswil BE in die Ziegelei transportiert.	2587604 / 1'208'413
51	Wengen: Usseri Allmi / Holzgrube, Deponie Typ B, Lauterbrunnen	AL	Betrieb konnte aufgenommen werden.	2'637'050 / 1'162'500
71	Deponie Boden-Töipalm, Deponie Typ A, Iseltwald	AL	Betrieb konnte aufgenommen werden.	2'639'600 / 1'172'700
72	Deponie Mettlen / Dennier, Deponie Typ A, Leuzigen	Proj. bez.	Betrieb konnte aufgenommen werden.	2'601'600 / 1'225'400
73	Deponie Rohrbach Nord, Deponie Typ A, Frutigen	ZE	Kann vermutlich wegen Auenschutzverordnung nicht realisiert werden.	2'612'950 / 1'155'950
74	Deponie Rütli, Deponie Typ A, Lauterbrunnen	AL	Betrieb konnte aufgenommen werden.	2'623'500 / 1'154'730

Massnahme D_08: Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende schaffen

Erläuterungen

Ausgangslage

Mit der Ratifizierung des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten im Jahr 1998 verpflichtete sich die Schweiz, die Bedingungen zu fördern, die es den Angehörigen nationaler Minderheiten ermöglichen, ihre Kultur zu pflegen und weiterzuentwickeln. 2003 hat das Bundesgericht bestätigt, dass das Anliegen der Fahrenden auf Erhalt ihrer Identität verfassungsrechtlichen und völkerrechtlichen Schutz genießt und dass die Raumplanung die Bedürfnisse der Fahrenden berücksichtigen und ihnen entsprechenden Lebensraum zur Verfügung stellen muss (BGE 129 II 321).

In einem ersten Schritt hat der Kanton Bern das Konzept «Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern» (2011) erarbeitet. Es stellt die Frage nach dem Bedarf an neuen Plätzen und regelt die Aufgabenteilung zwischen Kanton, Gemeinden und Fahrenden bei deren Planung, Realisierung und beim Betrieb. Für die Standortsuche, die Planung und Erstellung der Halteplätze ist der Kanton zuständig und trägt die entsprechenden Kosten. Für den Betrieb der Plätze ist die Standortgemeinde zuständig. Weiter beschreibt das Konzept die drei Arten von Halteplätzen:

- *Standplätze* dienen dem stationären Aufenthalt insbesondere über die Wintermonate. Dort sind die Fahrenden meist angemeldet und ihre Kinder besuchen die Schule.
- *Durchgangsplätze* dienen dem Aufenthalt während der Reisesaison von März bis Oktober. Die Fahrenden halten sich dort in der Regel ein bis vier Wochen auf und gehen dabei vielfältigen Erwerbstätigkeiten nach.
- *Transitplätze* sind grössere Plätze in der Nähe einer Transitachse. Sie werden vorwiegend von ausländischen Fahrenden in grösseren Gruppen genutzt.

Das «Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern» (2013) zeigt einerseits detailliert den Bedarf nach neuen Halteplätzen auf und enthält zudem die Ergebnisse einer Standortevaluation, welche 2011 durchgeführt wurde. Gemäss Standortkonzept sollten vorerst zwei Pilotprojekte in Thun-Allmendingen und Biel/Bienne weiter verfolgt und konkretisiert werden (RRB 1298/2013). Der Durchgangsplatz in Thun-Allmendingen wurde 2015 erfolgreich saniert und zu einem ganzjährigen Halteplatz ausgebaut. Das Pilotprojekt ‚Transitplatz für Fahrende‘ im Raum Biel/Bienne konnte nach einer Entscheidung der Stadt Biel/Bienne nicht weiterverfolgt werden.

Der bereits bestehende und durch eine Privatperson betriebene Durchgangsplatz Jegenstorf konnte 2015 durch den Abschluss eines Leistungsvertrags zwischen dem Kanton und dem Grundeigentümer für 10 Jahre gesichert werden. Im Gegenzug investierte der Kanton Bern in Verbesserungen der Infrastruktur. Im Kanton Bern gibt es somit zwei bestehende Durchgangsplätze in Thun-Allmendingen und in Jegenstorf. Ausserdem werden zwei Standplätze in Bern und Biel/Bienne angeboten. Der Kanton hat von drei weiteren kleinen Halteplätzen für Fahrende (< 5 Stellplätze) Kenntnis. Diese werden im kantonalen Richtplan jedoch nicht berücksichtigt, da sie aufgrund ihrer Grösse keine kantonale Bedeutung aufweisen.

Um den Mangel an Halteplätzen zu beheben und illegale Besetzungen zu verhindern erteilte der Regierungsrat im Mai 2014 der JGK den Auftrag, unter Einbezug der jeweiligen Standortgemeinden bis zu fünf neue Stand- und Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende und bis zu zwei Transitplätze zu schaffen (RRB 691/2014).

Standortevaluation

Als Folge des Regierungsratsbeschlusses 691/2014 hat das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) eine erneute Standortevaluation mit rund 4'500 Parzellen in Kantonseigentum durchgeführt. Zusätzlich wurden einzelne Grundstücke im Besitz des Bundes, von Gemeinden und von Privatpersonen berücksichtigt. Eine erneute Evaluation war notwendig, weil sich die raumplanerischen Vorgaben seit 2011 verändert haben: Die Grundsätze des neuen Raumplanungsgesetzes sprechen gegen isolierte Kleinstbauzonen. Somit galt es 2014 insbesondere

für Durchgangs- und Standplätze möglichst siedlungsangrenzende Standorte zu finden. Die Evaluation für Standorte von Stand- und Durchgangsplätzen wurde parallel zu jener für Transitplatzstandorte durchgeführt. Untenstehende Tabelle zeigt die Kriterien der Standortevaluation 2014.

Kriterium	Standortevaluation 2014
Grundeigentum	Kanton, ASTRA, armasuisse Einzelne Grundstücke im Eigentum von Privaten / Gemeinden
Parzellenfläche	> 1000 m ² nutzbare Fläche (Parzellenfläche minus Ausschlussgebiete)
Strasse	Ausschlussgebiet nur effektive Strassenfläche
Gewässer	Ausschlussgebiet nur effektive Gewässerfläche
Hanglage	Ausschlussgebiet >5%
Wald	Ausschlussgebiet
Naturgefahren	Ausschlussgebiet rote Gefahrenstufe Information zu übrigen Gefahrenstufen
Gewässerschutzzone	Ausschlussgebiet S1 und S2 Information S3
Entfernung zu Siedlungs- bzw. bewohntem Gebiet	Information ob angrenzend, 100 Meter Abstand, 200 Meter Abstand
Übrige Kriterien	Information zu Gebäudefläche, Nutzungszone, Fruchtfolgeflächen, Landschaftsschutzgebiete

Die Halteplätze für Fahrende sollen geografisch sinnvoll über den ganzen Kanton verteilt sein. In den Gemeinden Biel/Bienne, Bern sowie in der Region Thun – Oberland West bestehen bereits Halteplätze für Fahrende. Deshalb wurden die dortigen möglichen Standorte für Durchgangs- und Standplätze nicht mehr bearbeitet. Speziell berücksichtigt wurden die Kriterien Grösse (4000 – 6000m²) und Nähe zu einer Transitachse (A1 oder A5) bei der Evaluation möglicher Standorte für einen Transitplatz für ausländische Fahrende.

In einem nächsten Schritt wurde bei der Evaluation bei rund 100 möglichen Standorten geprüft, welcher Teil der Parzelle geeignet wäre, inwiefern der Standort siedlungs- oder bauzonenangrenzend ist, wie die Fläche aktuell genutzt wird, ob und wie die Erschliessung der Fläche möglich ist und ob sich in der unmittelbaren Nachbarschaft empfindliche Bauten, Anlagen oder Nutzungen befinden. Mittels Begehungen und weiteren Abklärungen mit Grundeigentümern und Nutzenden wurde die Einschätzung zur Eignung der möglichen Standorte präzisiert resp. mögliche Standorte falls ungeeignet verworfen. Anschliessend wurden die Gemeindebehörden einbezogen. Diese wurden gebeten, allfällige Gründe zu nennen, welche das Vorhaben am vorgeschlagenen Standort verunmöglichen. Zudem war es möglich, Alternativstandorte oder Präzisierungen zu diskutieren. Schliesslich wurde eine Kostenschätzung für die Realisierung von drei Standorten für Schweizerische Fahrende und einem Standort für ausländische Fahrende erstellt.

Die Arbeiten rund um das Thema Fahrende werden durch eine Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern des Kantons, der bernischen Kommunalverbände und der Fahrenden begleitet. Die AG Fahrende beschloss im Mai 2014 einen Ausschuss einzusetzen, welcher die Suche nach neuen Halteplätzen begleiten soll. Der Ausschuss der AG Fahrende und explizit auch Vertreterinnen und Vertreter der Fahrenden haben bestätigt, dass der Kanton Bern mit der Schaffung der drei vorgeschlagenen Plätze für schweizerische Fahrende ausreichend Halteplätze für Schweizer Fahrende zur Verfügung stellen würde.

Die neuen Standorte

Standplatz Lochmatte in Erlach

Der Standort auf Parzelle 2018 befindet sich auf dem Gelände des Gemeindecampings. Grundeigentümerin ist die Einwohnergemeinde Erlach. Der Standort bietet von Mitte Oktober bis Gründonnerstag Platz für ca. 7 Wohneinheiten. Er wird aktuell primär im Sommer als Campingplatz (Passantenplatz) genutzt. Sanitäre Anlagen sowie Stromanschlüsse sind bereits weitgehend vorhanden, müssen aber noch winterfest ausgebaut werden. Eine Nutzung des Standortes als Winterstandplatz bedingt voraussichtlich eine Anpassung der baurechtlichen Grundordnung der Gemeinde. Der Gemeinderat Erlach unterstützt das Vorhaben.

Stand- und Durchgangplatz Froumholz in Muri b. Bern

Der Standort auf Parzelle 91 befindet sich im Grundeigentum der Einwohnergemeinde Muri b. Bern. Im Zonenplan und Baureglement der Gemeinde ist im Gebiet Froumholz ein Winterstandplatz für Fahrende planungsrechtlich gesichert. Mit einer aktuellen Grösse von 3480 m² soll er zukünftig 10 bis 20 Stellplätze aufweisen. Aufgrund der fehlenden Verkehrserschliessung wurde er bisher nicht als Halteplatz genutzt. Der Platz soll zukünftig ganzjährig (im Winter als Standplatz und im Sommer als Durchgangplatz) zur Verfügung stehen. Dazu sind Anpassungen in der baurechtlichen Grundordnung nötig, was mittels einer kantonalen Überbauungsordnung (KUeO nach Art. 102 Abs. 1 BauG) erfolgt. Mit der KUeO soll zudem die Verkehrserschliessung geregelt werden. Die Gemeinde ist mit dem Vorgehen einverstanden.

Spezielle Abklärungen wurden getroffen zum Thema Lärm und Waldrecht. Der Lärm der nahen Autobahn stellt kein Problem dar, da es sich bei den Wohnwagen nicht um lärmempfindliche Räume handelt. Dies, da sie bei einem Aufenthalt bis zu sechs Monaten gemäss Art. 6 Abs. 1 Bst. p des Baubewilligungsdekrets des Kantons Bern nicht baubewilligungspflichtig sind.

Die rechtskräftig eingezonte „Zone X, Winterstandplatz für Fahrende“ liegt vollständig im gesetzlichen Waldabstandsbereich von 30 Metern (Art. 25 und 26 KWaG, Art. 34 KWaV). Für jede Baute in dieser Zone ist damit eine Ausnahmegewilligung zur Unterschreitung des Waldabstandes erforderlich. Diese wird im vorliegenden Fall mit Auflagen in Aussicht gestellt. Dauerhaft erstellte Hochbauten (wie der Sanitärcontainer) werden mindestens 10 Meter vom Waldrand entfernt erstellt. Fahrzeuge und Fahrnisbauten von Fahrenden sind gemäss Art. 6 Abs. 1 Bst. p nicht baubewilligungspflichtig und erfordern damit auch keine Näherbaubewilligung. Der angrenzende, stufige Waldrand soll durch technische Massnahmen geschützt werden.

Durchgangplatz Waldacher in Herzogenbuchsee

Grundeigentümerin der Parzelle 2745 ist die Einwohnergemeinde Herzogenbuchsee. Der Durchgangplatz soll auf einer Teilfläche während der Reisesaison von März bis Oktober geöffnet sein und Platz für 10 bis 20 Stellplätze bieten. Der Standort wird aktuell einerseits als Parkplatz vom lokalen Fussballclub und andererseits von einer privaten Hundeschule genutzt. Inwiefern eine parallele Nutzung möglich ist, wird im weiteren Projektverlauf geprüft. Der Standort liegt seit der Ortsplanungsrevision 2012/2013, welche vom AGR am 14.12.2015 genehmigt wurde, in einer Zone für Sport- und Freizeitanlagen und würde mittels einer kommunalen Überbauungsordnung planungsrechtlich gesichert. Die Umzonung nach so kurzer Zeit ist deshalb bereits wieder möglich, da das Ergebnis der Standortevaluation bei der Ortsplanungsrevision 2012/2013 noch nicht vorlag; der Grundsatz der Planbeständigkeit gilt somit beim vorliegenden Fall nicht. Der Grundsatz des haushälterischen Umgangs mit dem Boden wird gewahrt, weil Hundeschule und Fussballclub voraussichtlich nicht an einen anderen Ort verlagert werden, sondern das Grundstück nach Absprache weiterhin für diese Zwecke zur Verfügung steht.

Der Gemeinderat von Herzogenbuchsee anerkennt das Problem der fehlenden Halteplätze im Verwaltungskreis Oberaargau und ist bereit, aufgrund der Funktion Herzogenbuchsees als Zentrumsgemeinde für einen Halteplatz am Standort Waldacher Hand zu bieten.

Durchgangplatz Aendermoos Matten bei Interlaken

Der potentielle Standort auf Parzelle 141 umfasst ca. 1400 m² und befindet sich in einer Zone für öffentliche Nutzung. Grundeigentümer ist der Bund (armasuisse). Aktuell wird der Platz als provisorischer Durchgangplatz mit ca. 8 bis 10 Stellplätzen genutzt. Der Gemeinderat möchte den Platz vorerst bis 2018 provisorisch betreiben, um Erfahrungen zu sammeln. Der Versuchsbetrieb soll eine ausreichende Nachfrage an dieser relativ dezentralen

Lage bestätigen. Deshalb soll der Standort zum jetzigen Zeitpunkt als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen werden. Der Kanton wird frühzeitig mit der Gemeinde Matten b. I. die Diskussion aufnehmen, ob der provisorische Platz langfristig angeboten wird.

Die folgende Tabelle zeigt die neuen Standorte in einer Gesamtsicht.

Gemeinde	Standortname	Art Halteplatz	Anzahl Stellplätze	Stand
Erlach	Lochmatte	Standplatz	ca. 7	Festsetzung
Muri bei Bern	Froumholz	Stand-/Durchgangsort	10-20	Festsetzung
Herzogenbuchsee	Waldacher	Durchgangsort	10-20	Festsetzung
Matten bei Interlaken	Aendermoos	Durchgangsort	8-10	Zwischenergebnis

Für einen Transitplatz kann noch kein konkreter Standort festgesetzt werden. Der Grosse Rat hat in der Septembersession 2016 einen Objektkredit für einen neuen Transitplatz in Meisberg zurückgewiesen. Er hat dabei den Regierungsrat beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, auf einer anderen Parzelle als geplant bzw. zu für den Kanton Bern deutlich tieferen Kosten einen Transitplatz für ausländische Fahrende von rund 50 Stellplätzen bereit zu stellen. Zudem soll der Regierungsrat mit dem Bund Verhandlungen führen, damit dieser die Verantwortung für die Realisierung von Transitplätzen in der Schweiz übernimmt und auf dem Gebiet des Kantons Bern einen solchen Platz realisiert oder sich mindestens substantiell an den Kosten eines allfälligen vom Kanton Bern realisierten Transitplatzes beteiligt.

Vorgehen für Planung und Realisierung der neuen Halteplätze für Schweizer Fahrende

Der Rahmenkredit von CHF 2'655'000.00 für die Planung und Realisierung der drei neuen Plätze für Schweizer Fahrende (Erlach, Muri b. B. und Herzogenbuchsee) wurde in der Septembersession 2016 vom Grossen Rat bewilligt. Der Kanton übernimmt allfällige Kosten für polizeiliche Interventionen sowie 80% allfälliger Betriebsdefizite (zulasten des Kulturförderungsfonds). Der Rahmenkredit umfasst keine Kosten für die Schaffung eines Transitplatzes.

Die Planung der Plätze erfolgt standortspezifisch und mit unterschiedlichen Instrumenten. Sie kann mittels Reglementanpassungen, kommunaler oder kantonaler Überbauungsordnungen erfolgen. Halteplätze für Fahrende sind öffentliche Nutzungen, für die laut dem Baugesetz des Kantons Bern der Erlass von kantonalen Überbauungsordnungen möglich ist (BauG Art. 102). Für die Planungen wird eine Begleitgruppe eingesetzt. Darin haben Vertretende der Gemeinden, der Fahrenden, der Grundeigentümer und des Kantons Einsitz.

Wer die Bauherrschaft übernimmt, wird standortspezifisch bestimmt. Für die Festlegung der Rahmenbedingungen für Bau und Betrieb wird jeweils eine Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton und der Standortgemeinde abgeschlossen.

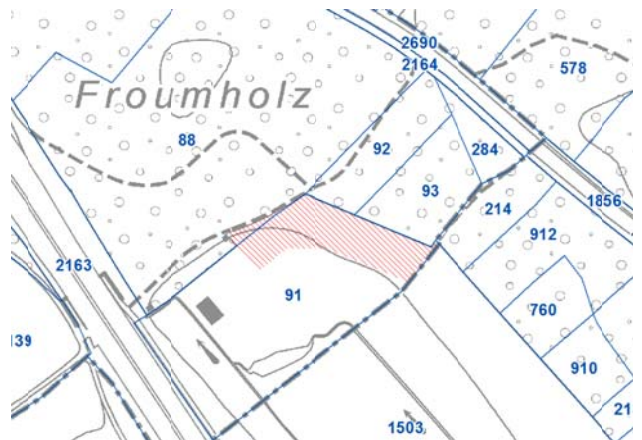
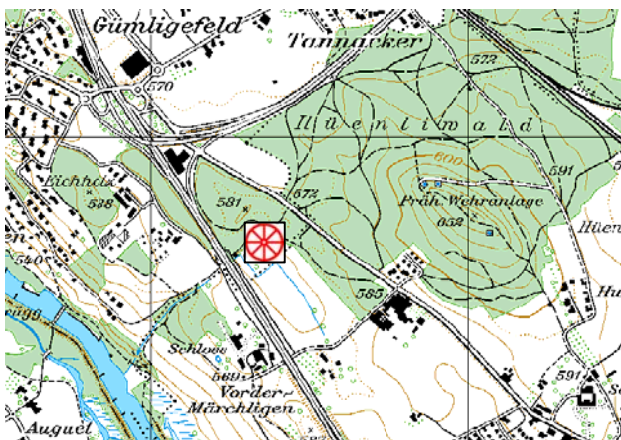
Beilage: Übersichtskarten der Standorte

Legende:  Standort Halteplätze  Mögliche Fläche Halteplatz

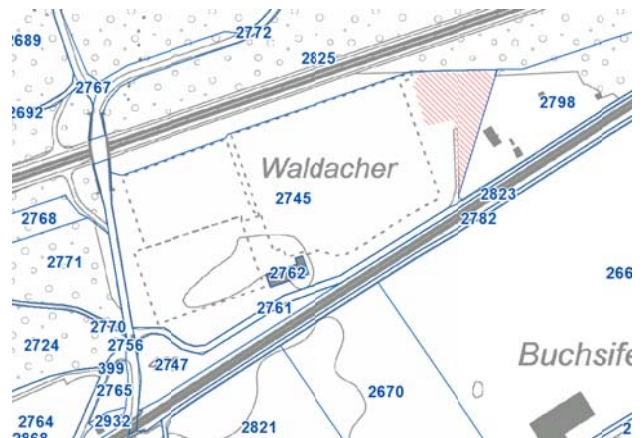
Standplatz Lochmatte in Erlach (Festsetzung)



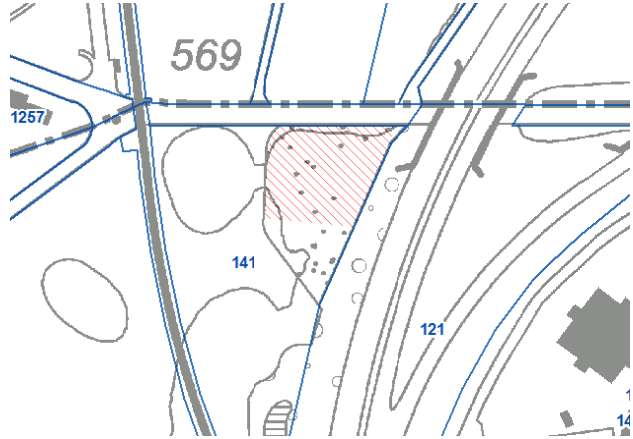
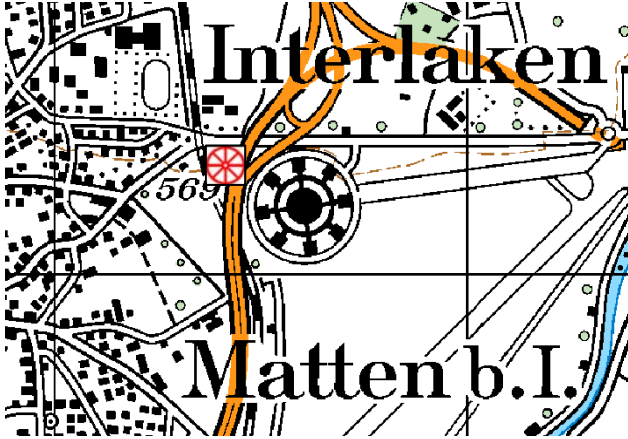
Stand- und Durchgangsplatz Froumholz in Muri b. Bern (Festsetzung)



Durchgangsplatz Waldacher in Herzogenbuchsee (Festsetzung)



Durchgangsort Aendermoos Matten bei Interlaken (Zwischenergebnis)



Massnahme R_10 «Grimsel-Tunnel realisieren» Erläuterungen

Gemäss Strategischer Netzplanung 2025 der Swissgrid muss die 220kV-Leitung Innertkirchen-Ulrichen auf 380kV aufgerüstet werden, um die Versorgungssicherheit gewährleisten zu können. Die Idee, die zwei Schmalspurnetze (nördlich der Alpen: Montreux-Berner Oberland-Bahn Goldenpass / Zentralbahn und im inneralpinen Raum: Matterhorn-Gotthardbahn / Rhätische Bahn) miteinander zu verbinden, besteht seit langem. Die Bündelung dieser zwei Infrastrukturanlagen zwischen Innertkirchen (BE) und Oberwald (VS) ist eine einmalige Chance, um einerseits durch den Wegfall der oberirdischen Leitung die Attraktivität des Grimselgebiets zu erhöhen und andererseits mit der Grimselbahn eine touristisch ganzjährige Verbindung von Innertkirchen ins Obergoms sowie eine wintersichere Erschliessung der Gemeinde Guttannen und der Handegg realisieren zu können.

Mit der Aufnahme in die Richtpläne der Kantone Bern und Wallis sowie in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Oberland-Ost sollen dafür die räumlichen Voraussetzungen auf Stufe Richtplan geschaffen werden. Damit werden die Anforderungen gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG erfüllt, wonach Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan bedürfen. Die Aspekte, welche die 380kV-Leitung betreffen, werden im Rahmen des Verfahrens für den Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) behandelt. Für den Teil Bahn werden später das Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren durchgeführt, für welche die räumliche Abstimmung aufgrund detaillierterer Planungen aufgezeigt werden muss. Im Richtplanverfahren muss deshalb stufengerecht die übergeordnete Abstimmung und Interessenabwägung erfolgen.

Die Aufnahme in die Richtpläne werden inhaltlich und soweit möglich auch terminlich koordiniert: Die Mitwirkung zur Ergänzung des RGSK läuft parallel zur Mitwirkung zum Richtplan Kanton Bern. Der Richtplan Kanton Wallis wird ebenfalls Anfang 2017 der Mitwirkung unterzogen.

Elemente der Interessenabwägung

Für die Interessenabwägung wurden die Unterlagen der Einfachen Gesellschaft Grimsel-Tunnel sowie der Entwurf des RGSK-Eintrags der Regionalkonferenz Oberland-Ost beigezogen. Zudem wurde bei den betroffenen kantonalen Dienststellen eine kurze Ämtervorkonsultation durchgeführt, deren Ergebnisse in die nachfolgende Beurteilung ebenfalls einfließen.

Geprüfte Varianten

Der Start- und der Zielpunkt der Grimselbahn sind gegeben: Sie führt von Innertkirchen nach Oberwald. Auf der bernischen Seite wurden verschiedene Linienführungen untersucht und miteinander verglichen:

- Die Variante «Touristik» mit einer mehrheitlich offenen Strecke bis zum Grimsel-Tunnel in der Handegg resp. Handeggli wäre zwar für touristische Fahrten interessant. Sie wurde in zwei Untervarianten «links der Aare» und «rechts der Aare» untersucht. In beiden Varianten müsste die Steigung bis zum Grimsel-Tunnel jedoch mit Zahnradstrecken überwunden werden. Zudem müssten verschiedene Bauwerke zum Schutz vor Naturgefahren erstellt werden.
- Die Variante «Metro» mit den drei Untervarianten «links der Aare», «rechts der Aare» und «rechts der Aare – Guttannen offen» erfüllen die Bedingung, dass die Steigung nirgends grösser ist als 6 % und daher die Bahn im Adhäsionsbetrieb fahren kann. Dafür ist die Tunnellänge umso grösser. Es braucht jedoch weniger Schutzbauten.

Die Varianten wurden aus bahntechnischer Sicht, aber auch in Hinsicht auf Umwelt, Restrisiken und Kosten verglichen. Gewählt wurde die Linienführung «Metro» Variante 3, rechts der Aare mit offenem Querschnitt (Galerie) in Guttannen. Sie bietet den nötigen Schutz gegen die Naturgefahren, unterteilt die Strecke in mehrere Einzeltunnel (Vorteile für kürzere Rettungswege und Lüftungsabschnitte) und erlaubt die Anordnung der Haltestelle Guttannen am Dorfrand (und nicht in einem Zugangstollen).

Das kantonale Amt für Wald (KAWA) macht darauf aufmerksam, dass in der Beilage zum Erläuterungsbericht im Moment ein Widerspruch betreffend Waldrodungen besteht: Im Bericht zur Wahl der Linienführung in Kapitel 2.1 wird ausgeführt, dass für das Portal des geplanten Bänzlaui-Tunnels keine Waldrodung notwendig sei. Im Bericht zur Umwelt Kapitel 1.9 heisst es jedoch, dass das Nordportal des Bänzlaui-Tunnels im Waldbereich zu liegen kommt. Dieser Widerspruch ist im Verlauf der zukünftigen Planung zu klären.

ÖV-Erschliessung

Das Amt für öffentlichen Verkehr (AÖV) hebt die Verbesserung der ÖV-Erschliessung hervor: Der Grimseletunnel ermöglicht eine wintersichere und qualitativ hochstehende Erschliessung von Guttannen mit der Bahn. Mit der Verbindung zum Bahnnetz im Wallis wird ein neues Verkehrsangebot geschaffen. Die Reisezeit zwischen Oberhasli und Oberwallis verkürzt sich deutlich, was in Verbindung mit der ganzjährigen Reisemöglichkeit zu einer wesentlichen Nachfragesteigerung im Vergleich zur heutigen saisonalen Busverbindung über die Grimsel Passstrasse führen wird. Auf dem Abschnitt Meiringen - Innertkirchen sollen die Züge der Grimselbahn nach Oberwald mit nur einem Halt verkehren. Die weiteren Zwischenstationen werden durch die stündlich verkehrenden Regionalzüge Meiringen - Innertkirchen bedient. Dies entspricht zwar einem nachfragegerechten Angebot, bedeutet für diese Haltestellen jedoch ein gegenüber heute schlechteres Angebot.

Durch die Aufhebung der Buslinie Innertkirchen - Guttannen entfällt die ÖV-Erschliessung der Siedlungsgebiete Innere Urweid, Bänzlaui und Boden.

In der Summe weist die ÖV-Erschliessung für das AÖV positive Aspekte auf und wird insgesamt nicht verschlechtert.

Materialbewirtschaftung

Die Ablagerungsproblematik für das Ausbruchmaterial des Tunnels (Zwischendeponien, Endablagerungen, Wiederverwendung) wird im Deponiekonzept beschrieben und im Bericht zur Umwelt der Einfachen Gesellschaft Grimsel-Tunnel behandelt. Zudem wird sie im Entwurf des RGSK-Eintrags detaillierter ausgeführt. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass auf Berner Seite genügend Deponievolumen für das Tunnelprojekt vorhanden ist, ohne die für den regionalen Bedarf erforderlichen Reserven einzuschränken. Eine Unsicherheit besteht bezüglich des Standorts Handeggli, der als einziger der in Frage kommenden Standorte im Richtplan Abbau, Deponie, Transporte ADT der Regionalkonferenz Oberland Ost (RKO) den Koordinationsstand Zwischenergebnis aufweist (alle anderen sind festgesetzt) und bei dem grosser Koordinationsbedarf besteht. Da für diesen Standort mit Abstand die grösste Deponiemenge vorgesehen ist, bedarf es noch einer Anpassung des regionalen Richtplans. Deshalb wird im Abschnitt Abhängigkeiten / Zielkonflikte des Massnahmenblatts ein entsprechender Vorbehalt angebracht.

Auch aus Sicht der Waldabteilung ist es wichtig, dass die Deponiesituation möglichst rasch angegangen wird und mit den notwendigen Verfahren die Deponievolumen für das Projekt gesichert werden. Es ist sehr wahrscheinlich, dass durch die Materialbewirtschaftung Waldareal beansprucht wird. Deshalb werden die Deponien die grössten Auswirkungen auf das Waldareal haben. Bestehende Deponien sind grösstenteils auch mit Ersatzaufforstungsflächen belegt.

Im Rahmen der Erarbeitung der Unterlagen für das Plangenehmigungsverfahren ist zudem in Zusammenarbeit mit der RKO ein detailliertes Materialbewirtschaftungskonzept auszuarbeiten, welches vor Einreichen des Dossiers für das Plangenehmigungsverfahren beim Bund der Kommission ADT der Regionalkonferenz Oberland Ost vorgelegt werden muss.

Fruchtfolgefleichen / Kulturland

Das Projekt betrifft keine Fruchtfolgefleichen und nur wenig Kulturland. Vor allem in der Bauphase werden die Baustelleninstallationen womöglich auf Kulturland zu stehen kommen. Dabei sind eine platzsparende Anordnung sowie die Rückführbarkeit sicher zu stellen.

Baustelleninstallationen und Naturgefahren

Für die Baustelleninstallationen in Innertkirchen (direkt neben dem neuen Bahntrasse), im Gebiet Furen der Gemeinde Guttannen und in der Handegg sind bezüglich der Naturgefahren angepasste Massnahmen vorzusehen. Diesbezüglich liegen keine unüberwindlichen Hindernisse vor, die Abteilung Naturgefahren wurde in der Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie gemäss ihrer Aussage bereits vorbildlich involviert

Landschaft

Die gewichtigste Auswirkung auf die Landschaft ist der Rückbau der 220 kV-Leitung über den Grimselpass, der nur durch die Realisierung des Projekts möglich wird. Dadurch wird das BLN-Gebiet Nr. 1507 «Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiet (nördlicher Teil)» von einer störenden technischen Infrastruktur entlastet. Der Rückbau nach der Realisierung des Grimsel-Tunnels ist sicherzustellen. Das Amt für Umweltkoordination und Energie (AUE) empfiehlt, eine Frist von fünf Jahren nach Inbetriebnahme des Grimsel-Tunnels zu setzen.

Von den Bahnanlagen werden nur wenige Anlagen sichtbar sein: Das Nordportal südlich von Innertkirchen (Achstein), die Haltestelle Guttannen, das Ausgangsportal der Haltestelle beim Werkgelände der KWO Handegg sowie das Südportal bei Oberwald. Alle diese Elemente befinden sich nicht im BLN-Gebiet.

Die genaue Lage und Gestaltung der Übergabebauwerke (von der Freileitung ins Kabel bei Innertkirchen auf Berner Seite) und deren Eingliederung in die Landschaft sind auf den nachfolgenden Verfahrensstufen zu konkretisieren und landschaftsverträglich auszugestalten.

Umwelt / Nachhaltige Entwicklung

Gemäss Bericht zur Umwelt der Machbarkeitsstudie hat das Vorhaben zwar Auswirkungen auf die Umwelt, es bestehen aber keine «Killerkriterien». Mit einer detaillierten Planung und der Formulierung von geeigneten Massnahmen kann ein Projekt realisiert und anschliessend betrieben werden, das den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Beim Rückbau der Hochspannungsleitung ist besonders in den Bereichen der Schutzgebiete (v.a. in der Moorlandschaften) Vorsicht geboten. Im Endeffekt wirkt sich dieser Rückbau auf die Umweltaspekte Flora, Fauna, Lebensräume und insbesondere auf das Landschafts- und Ortsbild sehr positiv aus, indem die Hochspannungsleitung als prägendes Element aus dem Landschaftsbild entfernt wird und Niederhalteservitute aufgehoben werden können.

Das AUE empfiehlt, das Projekt Grimsel-Tunnel einer Nachhaltigkeitsbeurteilung zu unterziehen und anhand des (allenfalls aktualisierten) Berichts zur Umwelt eine Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit (UVP-Voruntersuchung) durchzuführen, damit die später zwingend notwendige UVP zu gegebenem Zeitpunkt rascher und ohne grössere Probleme durchgeführt werden kann.

Das Kantonale Labor macht darauf aufmerksam, dass der Verlauf der Bahnlinie bzw. des Tunnels abschnittsweise in der Nähe der Hochdruckgasleitung (HDGL) zu liegen kommen und diese auch queren. In den nachfolgenden Verfahren seien die Einwirkungen der HDGL auf die Bahnstrecke und den Grimsel-Tunnel zu analysieren und eine Risikoabschätzung vorzunehmen. Dabei seien die ausgeschiedenen Gefahrenbereiche sowie relevante Szenarien gebührend zu berücksichtigen und falls notwendig geeignete Massnahmen vorzusehen.

Das Jagdinspektorat hat aus Sicht Wildtierschutz grundsätzlich keine Einwände gegen die Weiterführung der Planung. Wichtig seien der frühzeitige Einbezug der Grundlagenerarbeitung zum Bereich Fauna und Lebensräume, wie sie auch im Bericht zur Umwelt in Abs. 1.2 (Relevanzmatrix) und Abs. 1.10 (Fauna, Flora Lebensräume) aufgeführt sind.

Für die Fachstelle Immissionsschutz sind zur Zeit keine Killerkriterien ersichtlich; der Immissionsschutz ist jedoch bei der weiteren Planung (z.B. auch für die Bauphase) zu beachten.

Archäologie

Gemäss dem archäologischen Dienst sind nach aktuellem Kenntnisstand keine archäologischen Fundstellen bekannt. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass in diesem Gebiet bisher unbekannte Fundstellen existieren. Für eine abschliessende Beurteilung sind Baggersondierungen im Projektperimeter dort nötig, wo Bodeneingriffe stattfinden.

Fazit der Interessenabwägung

Mit der Bündelung der Bahn- und Übertragungsleitungen in einer Infrastruktur werden zwei nationale Interessen gleichzeitig unterstützt: Die Aufwertung der Landschaft mit dem BLN-Gebiet Nr. 1507 «Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiet (nördlicher Teil)» sowie die Realisierung der für die Energiestrategie 2050 notwendige Höchstspannungs-Übertragungsleitung. Zudem können das touristische Projekt der Verbindung der Meterspurnetze in den Alpen sowie die bessere Erschliessung von Guttannen umgesetzt werden. Damit hat das Projekt kantonale Bedeutung und ist die Aufnahme des Projektes in den kantonalen Richtplan richtig.

Die Variantenwahl ist auf die Variante «Metro» gefallen, welche nebst anderen (vor allem betrieblichen) Vorzügen die geringsten Auswirkungen auf das Landschaftsbild hat. Die grössten räumlichen Auswirkungen sind im Bereich Materialbewirtschaftung zu erwarten. Es konnte aufgezeigt werden, dass die zu erwartenden Ausbruchmengen in den im regionalen ADT-Richtplan bereits festgesetzten Deponien der Regionalkonferenz voraussichtlich deponiert werden könnten. Anzustreben ist jedoch, dass die Deponie «Handeggli» vom Zwischenergebnis in eine Festsetzung überführt wird, damit die Transportwege möglichst kurz gehalten werden können. Die konkrete Materialbewirtschaftung kann erst festgelegt werden, wenn die Art des Tunnelausbruchs sowie der Umfang der Wiederverwertung bestimmt sind.

Weil die Deponiefrage auf regionaler Stufe gelöst werden muss, kann die Massnahme im kantonalen Richtplan – welche die übergeordnete Abstimmung aufzeigt – festgesetzt werden. Es wird jedoch im Abschnitt Zielkonflikte / Abhängigkeiten ein Vorbehalt bezüglich der Deponiefrage gemacht.

Auch in den übrigen geprüften Bereichen sind vom Projekt aus übergeordneter Sicht keine grösseren negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt zu erwarten. Deshalb kann es als Festsetzung in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Bei der Detailplanung, der Bewilligung und der Realisierung der verschiedenen Massnahmen durch die jeweils zuständigen Stellen ist darauf zu achten, dass die negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf ein Minimum reduziert werden; im Einzelfall sind Kompensationsmassnahmen vorzusehen.

Grundlagen

1. Regionalkonferenz Oberland-Ost (2016): Ausserordentliche RGSK-Anpassung Grimsel-Tunnel (Bahn und 380 kV-Leitung), Bericht für die Mitwirkung.
2. Einfache Gesellschaft Grimsel-Tunnel (2015): Auszüge aus der Machbarkeitsstudie; Bericht zur Wahl der Linienführung – Ausbruchmaterialmanagement– Bericht zur Umwelt
3. Fachberichte im Rahmen der Vorkonsultation (Klassifikation: Intern)