

# Verlegung Endhaltestelle St. Urban – Interessenabwägung

Schlussbericht

Verkehrsverbund Luzern / Aare Seeland mobil

24. Oktober 2023



Bearbeitung

Christoph Brun

lic. iur., dipl. Forst-Ing. ETH/SIA

Eleonore Jacobi Wolter

Dr. oec. HSG LL.M./SVI

Franziska Stocker

BSc FHO in Raumplanung

Peter Theiler

Dipl.-Ing. (FH) Landespflege

Samuel Urech

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme / SIA / SVI

Metron Raumplanung

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Brigitte Schön

Verkehrsverbund Luzern

Thomas Schemm

Verkehrsverbund Luzern

Heinrich Matter

asm Aare Seeland mobil AG

Titelbild: ISOS Datenblatt St. Urban, S. 1. Flugbild 2006.

# Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	4
1	Ausgangslage	5
1.1	Formell: Bisheriges Verfahren und Grundlagen	5
1.2	Inhaltlich	5
1.3	Einordnung des Vorgehens für die Interessenabwägung	8
2	Eingriffsintensität	10
2.1	Variante E1	10
2.2	Weiterentwicklung Variante E1	11
2.3	Eingriffsintensität: Fazit	21
3	Interessenabwägung in Anlehnung an Art. 3 RPV bei leichtem Eingriff	23
3.1	Ermitteln: Kriterienraster	23
3.2	Bewerten	24
3.3	Abwägen	31
3.4	Fazit	32
	Abbildungsverzeichnis	34
	Tabellenverzeichnis	34
	Quellenverzeichnis	35
	Anhang	36
	Anhang 1: Auszug aus dem ISOS-Datenblatt zu St. Urban: Erhaltungsziele	36
	Anhang 2: Plandarstellung vertiefte Variante, Stand 10. August 2023	39

# Zusammenfassung

Im Februar 2020 erstellten die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission und die eidgenössische Kommission für Denkmalpflege ein Gutachten zur Verlegung der Endhaltestelle St. Urban der asm-Linie 414 auf Grundlage einer vorhergehenden Variantenstudie. Die betrachteten Varianten berührten die Chlostermatte, die Teil der im ISOS eingetragenen Klosteranlage St. Urban bildet. Die Variante E1 wurde zur Weiterbearbeitung empfohlen mit der Möglichkeit der Wiederbegutachtung durch die Kommissionen. Die anderen Varianten wurden als schwere Beeinträchtigung beurteilt und als unzulässig abgelehnt.

Gestützt darauf wurde bei der Weiterentwicklung des Projektes diese Variante vertieft. Diese tangiert die Chlostermatte lediglich am südlichen Rand. Die Planung hat aktuell den Stand eines Vorprojektes. Die vorliegende Interessenabwägung beruht auf der vertieften Variante auf Stufe Vorprojekt.

Das Vorhaben ist als Bundesaufgabe einzustufen. Die damit verbundenen Auswirkungen auf das ISOS-Schutzobjekt werden als leichter Eingriff beurteilt. Ob ein solcher zulässig ist, beurteilt sich gestützt auf eine Interessenabwägung nach Art. 3 RPV.

Im Folgenden wird als Grundlage für die zweite Beurteilung durch die Kommissionen hergeleitet, warum bei der vertieften Variante E1 von einem leichten Eingriff ausgegangen werden kann. Die Argumentation zeigt die Variantenentwicklung im Rahmen der bestehenden planerischen und übergeordneten Konzepte. Ziel der Projektüberarbeitung war die Minimierung der Auswirkungen des Vorhabens auf das ISOS-Schutzobjekt. Es wurden auch Anstrengungen unternommen, um bisherige Beeinträchtigungen zu vermindern, wo sich ein entsprechender Handlungsspielraum ergab. Das Projekt bezieht u.a. die Aufwertung an der bestehenden Haltestelle St. Urban ein. Zur Beurteilung der Eingriffsintensität werden Visualisierungen herangezogen, wie im Gutachten der Kommissionen 2020 empfohlen.

Ausgehend von der Annahme eines leichten Eingriffs wird in Anlehnung an Art. 3 RPV eine Interessenabwägung vorgenommen. Diese orientiert sich an den drei Nachhaltigkeitsdimensionen und definiert pro Nachhaltigkeitsdimension mehrere Kriterien zur Ermittlung der Projektauswirkungen. Pro Kriterium werden dann die Auswirkungen objektiv beschrieben und beurteilt. In einem abschliessenden Schritt erfolgt zunächst ein Zusammenzug der Kriterien pro Nachhaltigkeitsdimension und dann über alle Nachhaltigkeitsdimensionen hinweg. Ergänzend werden die flankierenden Massnahmen zu dem Projekt formuliert.

Insgesamt zeigen sich die Stärken des Projektes in den Dimensionen Wirtschaft und Gesellschaft. Insbesondere sind hierbei die stark verbesserte Erschliessungsqualität einer überkantonale bedeutenden Einrichtung im Gesundheitsbereich sowie der positive Beitrag durch die neue Endhaltestelle an die Programmziele der Bundesprogramme Neue Regionalpolitik sowie Agglomerationsprogramme hervorzuheben. Dieses manifestiert sich auch in dem geplanten Richtplaneintrag des Projektes bei der derzeit laufenden Richtplanrevision. Im Bereich Umwelt wird durch das Projekt der Beitrag an das international verbindliche Klimaziel gestärkt. In den anderen betrachteten Kriterien der Nachhaltigkeitsdimension Umwelt zeigt das Projekt negative Auswirkungen, die sich jedoch mit begleitenden Massnahmen kompensieren lassen.

Die Interessenabwägung kommt damit zum Schluss, dass sich der leichte Eingriff in das nationale Schutzobjekt durch andere öffentliche Interessen auf Bundes- und kantonaler Ebene rechtfertigen lässt.

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Formell: Bisheriges Verfahren und Grundlagen

Auf der Grundlage des Berichts «asm-Linie 414 Langenthal-St. Urban Ziegelei, Optimierung Endhaltestelle mit Potenzialbetrachtung» vom 26. Juni 2019 erstellten die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) und die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) auf Anfrage des kantonalen Amtes Raum und Wirtschaft (rawi) (Schreiben vom 8. Juli 2019) ein Gutachten vom 27. Februar 2020.

Die Kommissionen halten in dem Gutachten fest, dass lediglich bei der Variante E1 die von Art. 6 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (SR 451) geforderte grösstmögliche Schonung nicht von vornherein ausgeschlossen werden kann. Die Variante E1 wird zur Weiterentwicklung empfohlen mit der Möglichkeit der erneuten Beurteilung durch die Kommissionen.

Zwischenzeitlich ist die Vertiefung der Variante E1 mit der Studie Optimierung Endhalt St. Urban (Emch + Berger, Stand 31. August 2023) erfolgt.<sup>1</sup> Massgeblich auf dieser Grundlage wird die Beurteilung des Vorhabens zuhanden des rawi bzw. der eidgenössischen Kommissionen als Dokumentation erstellt.

## 1.2 Inhaltlich

### 1.2.1 Schutzstatus: nationale Bedeutung

Die Kommissionen legen in ihrem Gutachten vom Februar 2020 einleitend dar:

«St. Urban wird im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von *nationaler Bedeutung* (ISOS) als Spezialfall aufgeführt.»

In der Stellungnahme des rawi vom April 2020 ist festgehalten:

«Die Anlage des ehemaligen Zisterziensierklosters St. Urban ist seit dem 15. März 1973 im kantonalen Denkmalverzeichnis eingetragen und steht zusätzlich seit dem 13. Februar 1959 unter dem Schutz des Bundes. Der Klosteranlage kommt nationale Bedeutung zu. Die Umgebung ist wichtig für die Wirkung der gesamten Klosteranlage.

Das für die Verlegung der Endhaltestelle der Bahn in St. Urban beanspruchte Gelände liegt gemäss dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) im Perimeter der Umgebungsrichtung II, einer «Flussebene, grösstenteils unverbautes Wiesland entlang dem Lauf der Rot in leichter Geländesenkung», mit dem Erhaltungsziel a, das eine Erhaltung der Beschaffenheit und damit kein Baugebiet vorgibt.»

Die Weiherhofscheune ist ebenfalls im kantonalen Denkmalverzeichnis aufgelistet.

<sup>1</sup> Bei gewissen Themen geht das rawi (E-Mail vom 12. Oktober 2023) davon aus, dass vertiefende Abklärungen im Zuge der Weiterentwicklung des Vorhabens im Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz /Umweltnotiz vorgenommen werden, z.B. zu Wald / Rodungen / flächengleicher Ersatz, Ufervegetation, Fruchtfolgeflächen.

Die vorliegende Interessenabwägung baut darauf auf, dass die Auswirkungen des Vorhabens bei diesen vertiefenden Abklärungen gleich bleiben.

### 1.2.2 Auslöser des Anliegens

Das Anliegen gliedert sich ein in eine langjährige ÖV-Strategie der asm in der Region. Die asm verfügt seit 1992 per Bundesratsbeschluss gemäss Art. 6 Eisenbahngesetz (EBG) über eine Konzession für den Regionalverkehr Oberaargau, die 1997 erteilt und 2022 bis zum Jahr 2072 erneuert wurde. Die Konzession ist gemäss Art. 6 Abs. 1 EBG an ein öffentliches Interesse am Bau und Betrieb der Infrastruktur gebunden, und es dürfen keine wesentlichen anderen öffentlichen Interessen entgegenstehen (Art. 6 Abs. 2 lit a EBG). Bei der Festlegung des Verkehrsangebots werden Art. 31a Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBG) folgend Nachfrage und bestehende Infrastruktur sowie eine angemessene Grunderschliessung, Anliegen der Regionalpolitik, der Raumordnungspolitik, des Umweltschutzes und der Behinderten berücksichtigt. Gemäss Art. 42 Abs. 4 Personenbeförderungsverordnung (VPB) sorgen die Kantone für geeignete Haltestellen.

Vor diesem Hintergrund und im Rahmen der Konzession fanden in den letzten Jahren auf dem Abschnitt Langenthal bis St. Urban bereits zahlreiche Sanierungs- und Optimierungsmassnahmen statt, u.a. hinsichtlich der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). In der nahen Zukunft sind Sanierungen bei den Gleisanlagen auf dem letzten Streckenabschnitt bis zum Endhalt vorgesehen. Im Korridor Roggwil sollen die Sicherungsanlagen angepasst werden, so dass die Strecke nicht mehr mit stark reduzierter Geschwindigkeit befahren werden muss.<sup>2</sup> Die Verlegung der Endhaltestelle in die Nähe eines überkantonal bedeutenden Arbeitgebers mit rund 770 Mitarbeitenden (inkl. Teilzeitangestellten) soll das abschliessende Element dieser Kette von Sanierungsmassnahmen bilden. Mit ihr wird zum einen die ÖV-Erschliessung dieser Mitarbeitenden im Sinne der gesetzlichen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes massgeblich verbessert<sup>3</sup>, zum anderen die Anschlusssituation Bahn-Bus durch stabilere Fahrpläne aufgrund der kürzeren Gesamtfahrzeit verbessert.

### 1.2.3 Erwägungen der eidgenössischen Kommissionen in dem Gutachten 2020

Das Gutachten bezieht sich eingehend auf die Bewertung im ISOS-Datenblatt 2609 St. Urban. Die Bewertung qualifiziert St. Urban bei räumlichen Qualitäten und architekturhistorischen Qualitäten in der höchsten Kategorie, bei Lagequalitäten in der mittleren Kategorie.

<sup>2</sup> Variantenstudium 2019, S. 1

<sup>3</sup> Vgl. Antwort BAV: St. Urban, Optimierung Endhaltestelle asm, 17. Dezember 2019.: «Die Verlegung dient vor allem der besseren Erschliessung der Siedlung und Arbeitsplätze. Aus Sicht des BAV handelt es sich damit nicht um einen Ausbau, sondern um eine Anpassung an die Erfordernisse des Verkehrs nach Art. 51 Abs. 3 EBG.»

## Bewertung

Qualifikation des Spezialfalls im regionalen Vergleich

XX/ Lagequalitäten

Gute Lagequalitäten dank der sehr einprägsamen, von den Zwillingstürmen akzentuierten Silhouette des Klosterkomplexes aus der Westsicht sowie wegen dessen relativ unverbauten Umgebungen.

XXX/ Räumliche Qualitäten

Besondere räumliche Qualitäten im Klosterbezirk durch den spannungsvollen Gegensatz zwischen klar begrenzten Innen- oder Vorhöfen und weiträumigen, von der Klostermauer umfassten Gärten. Ausgewogenes Verhältnis von Bauten und Freiräumen im Anschlussgebiet der Klinik. Imposante Kulturlandschaft der ehemaligen Grangien, insbesondere der Hofgruppe Neuschür mit den ursprünglich erhaltenen Zwischenbereichen.

XXX/ Architekturhistorische Qualitäten

Besondere Bedeutung als eine der wichtigsten barocken Klosteranlagen der Schweiz mit ausserordentlich gut erhaltenem Baubestand, allen voran das mächtige Geviert mit der barocken Klosterkirche und den gleichzeitig erstellten Konventflügeln. Prächtiger historisch zugehöriger Hof Neuschür aus dem 18./19. Jahrhundert und gute Beispiele von Gebäuden aus dem beginnenden 20. Jahrhundert unter den Erweiterungsbauten der psychiatrischen Klinik.

Abbildung 1: Bewertung gemäss ISOS-Datenblatt, S. 14.

Das Gutachten hält fest, dass «die als Baudenkmal ausgewiesenen und ortsbildprägenden Bauten durch das Vorhaben nicht in ihrer Substanz tangiert werden.»

Zu der *südlichen Nahumgebung* weist das Gutachten bei der U-Zo I speziell auf die parallel zur Kantonsstrasse liegende Weiherhofscheune (E 0.0.16) mit Erhaltungsziel A hin, die als markanter Auftakt zur Klosteranlage bezeichnet wird. Es erfolgt ein Verweis auf die erschwerte Lesbarkeit der ursprünglich präzise geführten Strassenräume durch die 1979/80 ausgebaute und veränderte Kantonsstrasse. Der in der Einmündung liegende Parkplatz ist noch ein Beleg der historischen Wegführung der Landstrasse.

Zu der *Fernwirkung der Klosteranlage* nennt das Gutachten die Bedeutung der relativ unverbauten Umgebungen von Westen, Nordwesten und Süden (Schulanlage) her. In Blickrichtung von Langenthal und von Roggwil herkommend wird der Vordergrund durch die Talsituation durch die Rot geprägt. Die Flussebene (U-Ri II) hat das Erhaltungsziel a und ist wesentlich für die Wirkung der Anlage («Flussebene, grösstenteils unverbautes Wiesland entlang dem Lauf der Rot in leichter Geländesenkung»).

Die *Chlostermatte* gehört zu U-Ri II und befindet sich im Projektperimeter. Im Westen wird sie von dem Bahntrasse mit der Bahnstation abgeschlossen. Den südlichen Abschluss bildet die Schulanlage St. Urban. Durch die Rot wird die Chlostermatte in einen westlichen und einen östlichen Teil getrennt. Die Nutzung ist auf beiden Seiten als Acker- und Wiesland. Visuell betont die dichte Uferbestockung mit hohen Bäumen, die



je nach Standort die Klosteranlage ganz oder teilweise verdeckt, den gewundenen Verlauf der Rot. Es wird davon ausgegangen, dass die Chlostermatte früher Teil der aktiven Wässermatten war, wie sie heute noch im nahe liegenden BLN-Objekt 1312 Wässermatten in den Tälern der Langete, der Rot und der Önz bestehen. Da diese Landnutzungsform von den Mönchen des Klosters St. Urban entwickelt wurde, steht sie in einem engen kulturgeschichtlichen und räumlichen Bezug zum Kloster.

Die *Kantonsstrasse* wird als massgeblich für die Erscheinung der Flussebene (U-Ri II) und die Wirkung der Klosteranlage je nach Standort bezeichnet. Die Situation veränderte sich massiv mit dem Ausbauprojekt der Kantonsstrasse 1979, das eine neue Linieneinführung bei der Weiherhofscheune beinhaltete. Durch die Vergrösserung des Abstandes der Strasse zur Klostermauer wurde die Chlostermatte stark verkleinert. Die Kantonsstrasse heute wird in dem Gutachten als störend für die Wahrnehmung von Chlostermatte und Klosteranlage bezeichnet.

Anschliessend konkretisieren die Kommissionen als *Schutzziele* die generellen Erhaltungsziele des ISOS (vgl. Kapitel Anhang 1) für das Gebiet Chlostermatte (U-Ri II):

- Ungeschmälerte Erhaltung der Wirkung der Klosteranlage St. Urban mitsamt der Weiherhofscheune
- Ungeschmälerte Erhaltung der Chlostermatte als unerlässliche Umgebung des Denkmals Klosteranlage St. Urban und des Ortsbilds in ihrer Substanz und Wirkung als landwirtschaftlich genutztes Wies- und Ackerland, das vom naturnah mäandrierenden Flösschen Rot und dessen Uferbestockung durchquert wird.

Als Motivation des VVL für die Verlegung wird in dem Gutachten attestiert:

- Verbesserung der Erschliessung von St. Urban und der Luzerner Psychiatrie (Iups)
- Konformität BehiG
- Taktverdichtung (stündlich zweiter Zug)

Zu der Variante E1 wird festgehalten, dass die Haltestelle St. Urban beibehalten wird.

Als grundsätzlich im Widerspruch mit den Erhaltungszielen werden im Gutachten genannt:

- Eine die Chlostermatte querende Eisenbahnlinie aufgrund der Zerschneidungswirkung und der grossen Flächenbeanspruchung
- Grossflächige zusammengesetzte Verkehrsfläche mit Endhaltestelle, Abstellgleis, Kantonsstrasse, Fussgängerbereich

Die Kommissionen kommen in dem Gutachten zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Bei den geprüften Bestansätzen A, B, D sowie den Varianten A1, C, E2, F kommt es zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Ortsbildes von nationaler Bedeutung.
- Der Grad der Beeinträchtigung der Variante E1 lässt sich nicht abschliessend beurteilen.

### 1.3 Einordnung des Vorgehens für die Interessenabwägung

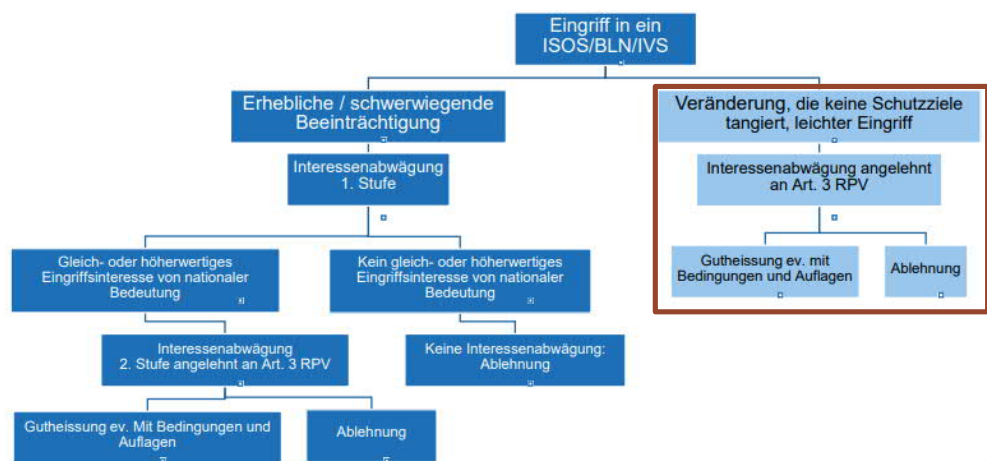
Das Anliegen der Verlegung der Endhaltestelle soll im Rahmen des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) mit einem entsprechenden Plangenehmigungsverfahren umgesetzt werden. Es liegt daher eine Bundesaufgabe gemäss Art. 2 Abs. 1 NHG vor (vgl. Gutachten der Kommissionen, Punkt 1).



Art. 6 Absatz 1 NHG («grösstmögliche Schonung») ist mit der Weiterentwicklung der Variante E1 zu gewährleisten. Art. 6 Abs. 2 sieht ein «Abweichen von der ungeschmälernten Erhaltung im Sinne der Inventare» nur bei gleich- oder höherwertigen Interessen von nationaler Bedeutung (Art. 6 Abs. 2 NHG) vor. Aus dem Gutachten von 2020 wird aus der Beurteilung der Kommissionen erkenntlich, dass sie kein gleichgerichtetes nationales Interesse sehen, dass schwere Beeinträchtigungen aufwiegen könnte.

In einem ersten Schritt erfolgt daher eine Einordnung der *Eingriffsintensität* des Projektes. Diese Einordnung nimmt die Punkte auf, die in dem Gutachten 2020 angesprochen wurden. Bei einem *leichten Eingriff* erfolgt dann in einem zweiten Schritt eine *Interessenabwägung* in Anlehnung an Art. 3 RPV. Hierzu sind aus der Stellungnahme des rawi vom 20.4.2020 weitere Erläuterungen wegleitend, indem der Einbezug von weiteren Themengebieten und das Vorgehen in drei Schritten (ermitteln – bewerten - abwägen) gefordert wird.

## Interessenabwägung Methode bei Bundesaufgaben



8

Abbildung 2:  
Interessenabwägung<sup>4</sup>

Die Referenzvariante O+ wurde in der Studie 2019 behandelt. Die folgenden Ausführungen konzentrieren sich daher auf die Variante E1 bzw. ihre Weiterentwicklung (vgl. Kapitel 2.1).

Der vom rawi geforderte Variantenvergleich wurde separat behandelt.<sup>5</sup> Die Bahnvariante E1 wurde mit Busvarianten (beispielsweise Shuttlebus zwischen Langenthal und St. Urban) aus einer verkehrsplanerischen Perspektive verglichen. Der Variantenvergleich zeigt, dass keine Busvariante den Mehrwert der Bahnvariante bieten kann, ohne das bestehende Bahnangebot der asm-Linie 414 zu konkurrenzieren. Die Verlegung der Endhaltestelle verbessert die Erschliessung des Klosters und der Klinik St. Urban Richtung Langenthal. Die bestehende Bahnlinie wird bei gleichbleibenden Betriebskosten voraussichtlich besser ausgelastet. Sämtliche Busvarianten wären mit hohen zusätzlichen jährlichen Betriebskosten verbunden.

<sup>4</sup> EspaceSuisse: Seminar: Verdichten mit ISOS. Rechtliche Grundlagen und Praxis. Der rechtliche Rahmen. Barbara Jud. 2. September 2021. Folie 8.

<sup>5</sup> Metron Verkehrsplanung: St. Urban – Langenthal: Variantenvergleich Bus. Bericht, 24. Oktober 2023.

## 2 Eingriffsintensität

Im Folgenden wird zuerst auf die Variante E1 der Studie 2019 eingegangen, die in dem Gutachten 2020 beurteilt wurde. Daran anschliessend wird die vertiefte Variante 2023 gemäss Studie Optimierung vom August 2023 zusammengefasst. Es wird aufgezeigt, wie bei der vertieften Variante die Charakteristika der Variante E1 beibehalten wurden. Auf dieser Grundlage kann für das weitere Vorgehen von der Annahme ausgegangen werden, dass es sich um die «möglichst schonungsvolle Integration der neuen ... Elemente» handelt, die in dem Gutachten der Kommissionen von 2020 in Abschnitt 6 erwähnt wird.

### 2.1 Variante E1

Der Bericht Optimierung Endhaltestelle von 2019 zeigt folgenden Plan zu der Variante E1:

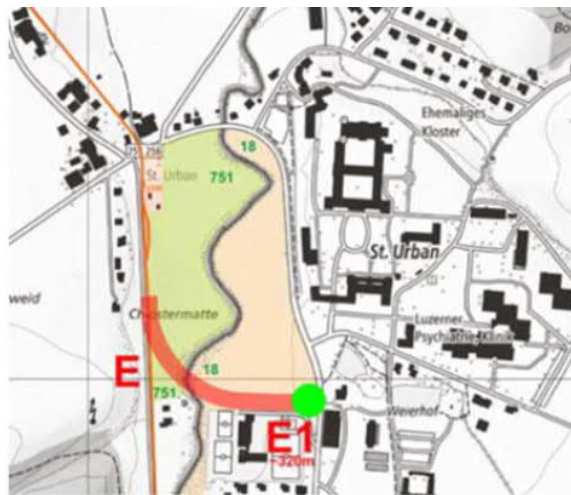


Abbildung 3: LF-Variante E1 mit optimiertem Endhalt in Tieflage<sup>6</sup>

#### 2.1.1 Variantenbeschreibung

Folgende Stichpunkte zeigt der Bericht 2019 (Zitat der S. 25/45) zu der Variante auf:

- Beibehaltung Linienführung bis ~100m nach Ausweiche St. Urban
  - Anschliessend Damm mit Linkskurve
  - Gerade Reststrecke in Einschnitt bis Endhalt (Parallel zu Schulhauszufahrt)
  - Halt St. Urban bleibt erhalten
  - Endhalt ~4-5 m unter Niveau Kantonsstrasse, orthogonal
  - Steigung Strecke minimal
  - Dammhöhe minimal
  - Rot leicht schleifend querend
  - Alte Reststrecke auf ~320 m aufgehoben
  - Abstellgleis anstelle Ausweiche bei St. Urban
- Sowie:
- Neue Linienlänge 330 m
  - Umstieg Bahn/Bus:
    - Höhenunterschied 4-5 m
    - Bushaltestelle ca. 50-100 m von Endhalt entfernt

<sup>6</sup> Variantenstudium 2019, S. 25.

- Kunstbauten:
  - Stützmauer gegen Kantonsstrasse beim V-förmigen Einschnitt
  - Damm ~120 m leicht ansteigend, Dammhöhe 1.0 – 1.5 m
  - Länge Rot-Brücke mittel
  - Lange Treppen/Rampen, ev. Lifte beim Endhalt
- Kleine Erdbewegungen
- Wendemöglichkeit Bus bzw. Verknüpfung Bahn – Bus: Höhe Schafmattstrasse, Nutzung der vorhandenen Parkplatzanlage für Wendemanöver, Endhalt auf der Westseite der Kantonsstrasse, Kippkante beim Parkplatz

### 2.1.2 Vorgaben des Gutachtens 2020 der Kommissionen für eine vertiefte Prüfung der Variante E1

Zu untersuchen sind (vgl. Gutachten, S. 8): Linienführung, Höhenlage, Gestaltung der Endhaltestelle mit ihrer geometrischen Anordnung und der Einbettung in das Gelände. Kunst- und Infrastrukturbauten (Brücken, Bahndämme, Böschungen, Stützmauern, Treppen, Rampen) sowie Hochbauten und Mobiliar (Perrondächer, Wartehäuschen, Werbetafeln, Beleuchtung) sind so zu gestalten und anzuordnen, dass sich insgesamt eine möglichst unauffällige Gesamtwirkung ergibt.

Hinsichtlich *Abstellgleis* wird folgende Aussage getroffen: «Der Verzicht auf ein seitlich angeordnetes Abstellgleis würde dazu ebenfalls beitragen.»

Weiterhin ist der *Verknüpfung der Endhaltestelle der Bahn mit der neu zu konzipierenden Bushaltestelle* besondere Beachtung zu schenken. Es ist eine Verbesserung der heutigen Situation anzustreben durch eine geschickte Anordnung und eine sorgfältige Gestaltung der baulichen und verkehrlichen Elemente. Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter sind genügend weit zu fassen.

Es wird empfohlen, *Untervarianten* zu untersuchen und darzustellen, um eine flächenmässig minimierte und topographisch wie auch landschaftlich unauffällige Integration aller für die Verlegung der Endhaltestelle und ihrer Verknüpfung mit der neuen Bushaltestelle nötigen Bauten und Anlagen zu erreichen.

## 2.2 Weiterentwicklung Variante E1

### 2.2.1 Überblick

Die Hinweise aus dem Gutachten wurden bei der seither weitergetriebenen Bearbeitung des Vorhabens bestmöglich berücksichtigt. Die im Gutachten ausgeschlossenen Bestansätze A, B und D wurden fallen gelassen. Die Variante E1 führt nach Einschätzung des Gutachtens «mit Sicherheit ... zu einer wesentlich geringeren Beeinträchtigung» als die zu verwerfenden Ansätze. Sie wurde daher weiterverfolgt.

Das Gutachten hebt hervor, dass das Vorhaben in jedem Fall dem Gebot der grösstmöglichen Schonung entsprechen muss (S. 8). Als zu optimierende Merkmale des Vorhabens werden die Linienführung, deren Höhenlage, die Gestaltung der Endhaltestelle und deren geometrische Anordnung sowie ihre Einbettung im Gelände genannt. Einer besonderen Beachtung unterliegen die Kunst- und Infrastrukturbauten, die Hochbauten und das erforderliche Mobiliar. Ziel ist, dass eine möglichst unauffällige Gesamtwirkung erreicht wird. Der Verzicht auf ein seitlich angeordnetes Abstellgleis würde gemäss Gutachten ebenfalls zu einer grösstmöglichen Schonung beitragen. Ebenso soll die Verknüpfung der neuen Endhaltestelle mit der Bahn mit der neu zu konzipierenden Bushaltestelle besonders sorgfältig ausgestaltet werden. Im Sinne einer «Ortsbildreparatur» soll im Zuge der Umgestaltung versucht werden, die früheren, heute die Gesamtwirkung störenden Veränderungen (Axialität Kantonsstrasse, Verhältnis zum Torhaus und zur

Weierhofscheune) zu verbessern, indem die im Rahmen des Vorhabens vorzunehmenden Eingriffe mit Rücksicht auf die historische Situation angeordnet und gestaltet werden, um die Lesbarkeit der ursprünglichen räumlichen Anordnung zu stärken.

Bei der Erarbeitung der einzelnen Elemente des Vorhabens wurden diese Empfehlungen berücksichtigt. Einerseits wurden die betrieblichen Anforderungen auf das minimal Erforderliche reduziert. Andererseits wurde das Vorhaben bautechnisch so weit optimiert, dass die Gesamtwirkung möglichst zurückhaltend ausfällt. Die bautechnischen Randbedingungen bezüglich Steigung, Kurvenradien, Statik schränken den Spielraum ein, sind aber ebenfalls massgeblich, damit das Vorhaben fachtechnisch überhaupt machbar bleibt. Nachfolgend ist zudem dargestellt, wie im Bereich der Haltestelle St. Urban eine Verbesserung der Gesamtwirkung unterstützt werden kann, da die geplante Neukonzeption der Endhaltestelle eine Entlastung von heute bestehenden, störenden Elementen ermöglicht.

Nachfolgend wird dargelegt, wie die im Gutachten formulierten Anforderungen zu den einzelnen Aspekten bei der Weiterentwicklung der Variante E1 berücksichtigt wurden. Bezüglich der Empfehlung, weitere Varianten zu prüfen, hat sich gezeigt, dass es für die gesamte Linienführung mit minimierter Eingriffswirkung im Prinzip nur eine Möglichkeit gibt. Sie folgt der Maxime, die Klostermatte als Ganzes in kleinstmöglichem Umfang zu tangieren. Bezüglich des Elementes Ausziehgleis besteht ein gewisser Variantenfächer, für den ein Vergleich durchgeführt worden ist und dessen Ergebnis nachfolgend ebenfalls dokumentiert ist.

Der nachstehende Plan zeigt die Weiterentwicklung der Variante E1 gemäss Machbarkeitsstudie 2023 (Studie Optimierung Endhalt Kloster St. Urban), einmal an sich, ein zweites Mal, indem die Informationen aus dem ISOS-Datenblatt hinterlegt sind.

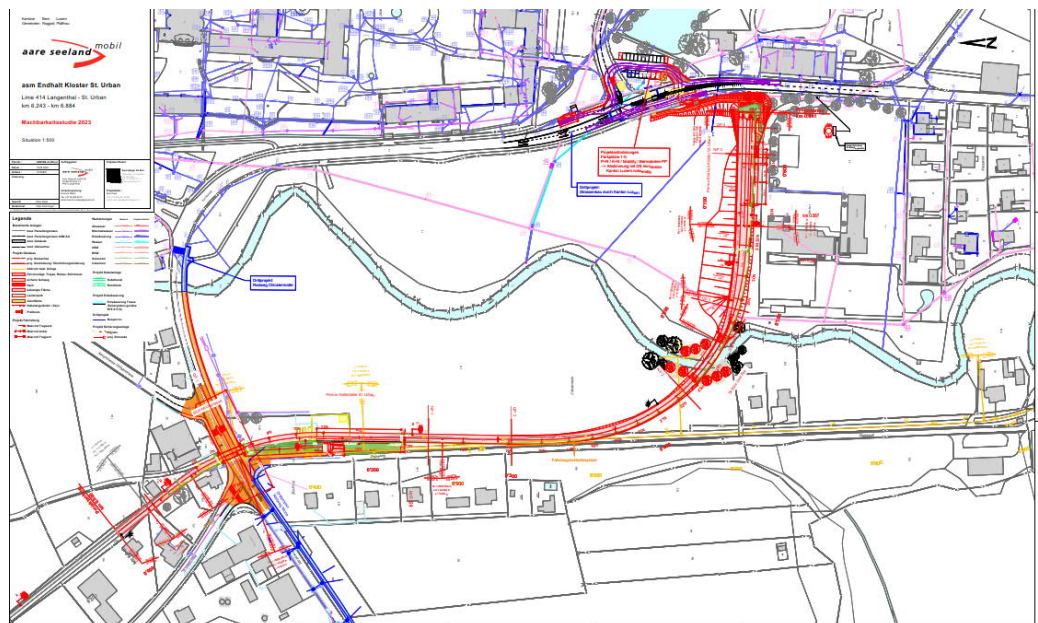


Abbildung 4:  
Plandarstellung vertiefte Variante,  
Stand 31.8.2023 (vgl. Anhang 2, Format A3)



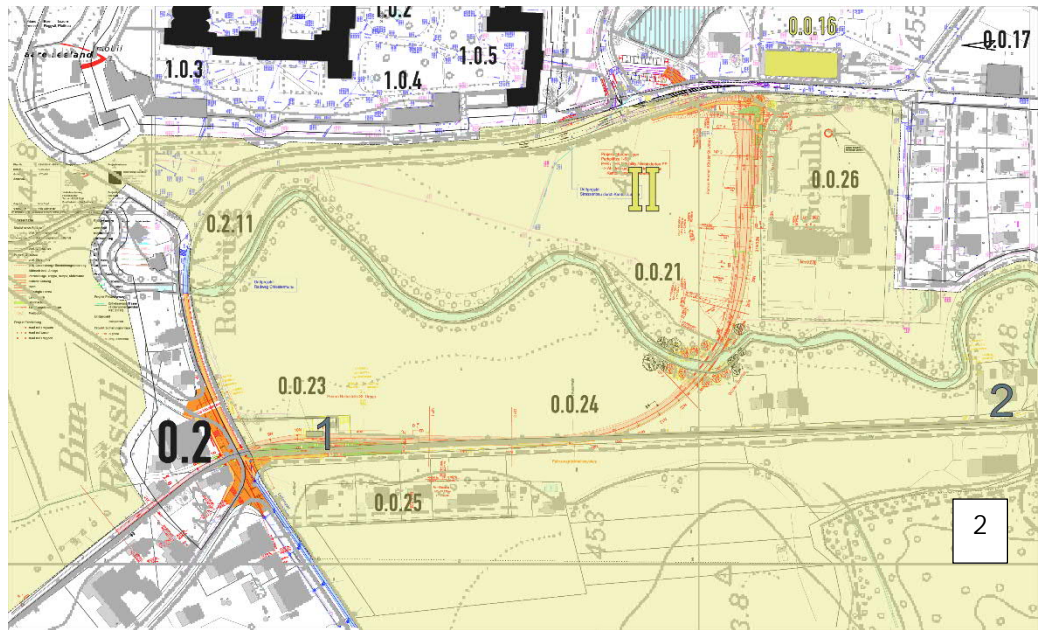


Abbildung 5:  
Plan ISOS-Datenblatt / Projekt,  
Quelle: Metron (eigene Darstellung, September 2023).  
Farblich markiert: Weierhofscheune  
(E 0.0.16), U-Ri II.

Für die Variantenbeschreibung wird grundsätzlich auf die Machbarkeitsstudie verwiesen. Die Variante wurde durch das Planungsbüro Emch+Berger mit einem Team aus Bau- und Umweltingenieuren erarbeitet, die Visualisierungen wurden durch einen Landschaftsarchitekten erstellt.

Der jetzige Planungsstand entspricht der Stufe Machbarkeit. Teilweise sind Nachweise noch ausstehend, die in einer weiteren Projektphase erbracht werden sollen.

Die heutige Haltestelle St. Urban («1») wird als Bedarfshalt beibehalten.  
Die heutige Endhaltestelle St. Urban Ziegelei («2») und die weiterführende Bahninfrastruktur im Bereich der Ziegelei werden zurückgebaut.

#### Visualisierungen

Die folgende Übersicht zeigt die gewählten Standorte für Visualisierungen, die die Hinweise aus dem Gutachten der Kommissionen von 2020 aufnehmen. Insbesondere geht es darum, den Einfluss der neuen Linienführung und der neuen Endhaltestelle aufzuzeigen.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Masteinteilung, Lage Schaltposten und Soll-Zustand Sicherungsanlagen werden in einer nächsten Projektphase konkretisiert bzw. eingeteilt. Vgl. Studie Optimierung, S. 10.

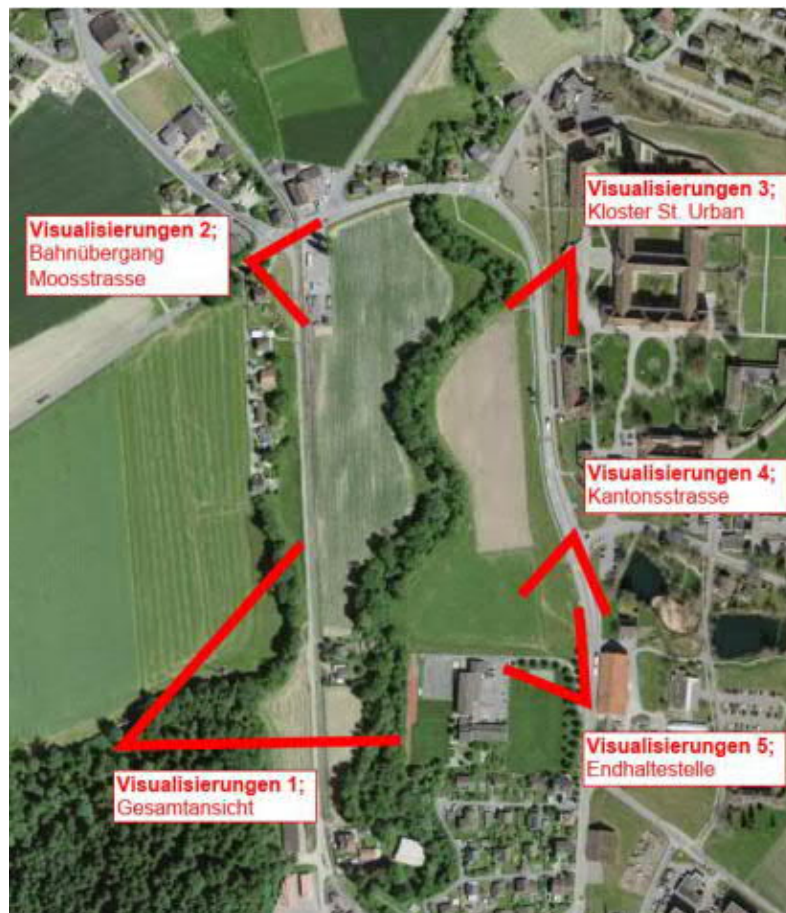


Abbildung 6:  
Standorte Visualisierungen.  
Studie Optimierung, S. 28.

Zur Visualisierung 1 ist zu erwähnen, dass sich diese im Alltag nicht dem menschlichen Auge bietet, sondern einen Überblick über das Gesamtprojekt geben soll.

### 2.2.2 Die Endhaltestelle: Linienführung, Höhenlage und Gestaltung, Kunst- und Infrastrukturbauten, Hochbauten und Mobiliar

Die Linienführung lässt sich folgendermassen zusammenfassen:

- Beginn des neuen Gleises vor Bahnübergang
- Damm mit Linkskurve
- Gerade Reststrecke in Einschnitt bis Endhalt, parallel und direkt anliegend zur Schulhauszufahrt
- Ausziehgleis nördlich des Streckengleises (vgl. Kapitel 2.2.3)
- Neuer Streckenteil: 280 m

Weitere relevante Merkmale sind:

- Die Höhendifferenz zwischen Gleis und Kantonsstrasse beträgt 3.50 m
- Die Rot wird leicht schleifend in Schräglage gequert.
- Die Steigung bzw. das Gefälle ist gering: auf einer Länge von 30 m beträgt sie 20‰, über 300 m 10‰.
- Die Dammhöhe beträgt maximal 2.70 m.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Maximale Dammhöhe auf Berner Seite: 1 m;  
Maximale Dammhöhe auf Luzerner Seite: 2.7 m.

- Die Ausflachung des Damms im Bereich der Endhaltestelle beträgt 10%.
- Die Rotbrücke ist 37 m lang. An der Rot wird die zu beseitigende Ufervegetation kompensiert.
- Der Perronzugang von der Kantonsstrasse mit der Rampe hat eine Steigung von maximal 6% und misst 66 m. Der Baumbestand bleibt gleich wie heute, für die beiden zu fällenden Bäume werden zwei neue gepflanzt<sup>9</sup>.
- Das Perron ist 60 m lang.
- An der neuen Endhaltestelle gibt es eine überwiegend in Glas gehaltene-Wartekabine, deren Dachfläche 2.70 m \* 7.80 m beträgt, sowie transparente Veloständer, die 2.50 m \* 12.50 m messen.



Abbildung 7:  
Visualisierung Endhaltestelle.

Die Visualisierung der Endhaltestelle zeigt den Wechsel zwischen Gleis, Böschung, Zugangsweg und wiederum Böschung. Erkennlich aus dieser Perspektive ist das Streckengleis, gegen den Prellbock zu liegt das Ausziehgleis etwas tiefer. Zwischen Perron und Rampe befindet sich die WC-Anlage.

Der Verbindungsweg zwischen der Endhaltestelle hat im Sinne des Nutzungskomforts möglichst kurz zu sein, er muss eine gegebene Höhendifferenz überbrücken und dabei den Anforderungen des BehiG genügen. Diese Anforderungen werden überlagert durch den Anspruch, die Ausgestaltung möglichst zurückhaltend auszubilden.

Die Visualisierung gibt die sorgfältige Einpassung der Endhaltestelle in die Landschaft wieder, indem sich die Höhe der Bahnanlage an dem vorhandenen Terrain orientiert.

Dämme im Bereich des Brückenbauwerkes bestimmt durch die Höhe der Brücke bzw. die Freihaltelinie der Rot.

<sup>9</sup> Vgl. Plan: schwarz = bestehend, gelb = fällen, rot = Neupflanzung



### 2.2.3 Ausziehgleis - Variantenstudium

Die Machbarkeitsstudie sieht ein Ausziehgleis bei der Endhaltestelle auf Luzerner Seite vor. Das Ausziehgleis wird parallel zum Streckengleis im Bereich des Endhaltes St. Urban angeordnet. Die Weiche wird zwischen der Rot und dem Endhalt platziert. Damit liegt das Ausziehgleis in der Geraden und weist ein minimales Gefälle zum Prellbock auf.

Der Entscheid beruht auf einer Variantenstudie zu dem Ausziehgleis, es wurden folgende fünf Varianten<sup>10</sup> geprüft:



Abbildung 8:

Varianten Ausziehgleis. Quelle: Kurzbericht Studie Optimierung, S. 11.

Schwarz: Ausziehgleis Bestand

rot Streckengleis neu

dunkelblau Bestvariante Ausziehgleis Endhalt Kloster St.Urban (Variante Projektplan)

Der Entscheid für die «Variante 1» im Vergleich mit der «Variante 2 Schulhaus» (grün) und «Variante 5 Kurve Chlostermatt» (lachsfarben) fiel anhand der folgenden Kriterien<sup>11</sup>:

- Der Landbedarf im Bereich der Endhaltestelle (3.2 ha, Teil der Parzelle 18, Pfaffnau) liegt lediglich geringfügig höher als bei Variante 2.

- Sicherheit: Der Abstand zum Primarschulhaus ist grösser, damit erhöht sich die Sicherheit für die Schulkinder.

Würde das Ausziehgleis wie in Variante 2 (grün) angeordnet, läge es direkt gegenüber dem Schulhaus.

Durch die Lage in der Gerade ist die Überblickbarkeit besser.

In der Geraden verbessern sich die Rahmenbedingungen für Kuppeln und Entkuppeln.

- Lifecyclekosten: Im Unterschied etwa zu Variante 5 können Strecken- und Ausziehgleis dieselbe Brücke über die Rot benutzen, was zu geringeren Beeinträchtigungen dort führt, als wenn wie bei Variante 5 zwei Brücken über die Rot errichtet werden müssten.

Bei Variante 2 müsste die Weiche auf der Rotbrücke angeordnet werden,

wodurch die Brücke breiter und kostenintensiver würde und der landschaftliche Eingriff im Bereich des Baumsaums entlang der Rot stärker ausfiele.

<sup>10</sup> Nummerierung gemäss Studie Optimierung, in der farblichen Reihenfolge der Abbildung 8.

<sup>11</sup> Vgl. Studie Optimierung, S. 13.

- Bahnbetrieb / Sicherungsanlagen: Die gleiche Endlage wie das Streckengleis erlaubt die Verwendung z.B. von Signalen und Stellwerken für beide Gleise. Die höchste Synergie ergibt sich, wenn die beiden Gleise parallel angeordnet sind. Die flache Steigung erlaubt, schneller die Zielgeschwindigkeit zu erreichen. Die beiden Varianten mit einem Ausziehgleis auf Berner Seite scheiden aufgrund des zwingenden Zusammenhangs insbesondere im Winterbetrieb aus, so dass das Ausziehgleis im nahen Bereich zu einer Endhaltestelle anzuordnen ist.

#### 2.2.4 Verknüpfung Endhaltestelle Bahn mit Bushaltestelle

Die Machbarkeitsstudie geht von *getrennten Projekten Bahn – Strasse* aus. Dies liegt folgendermassen begründet:

- Die Planung von Bahn und Strasse ist an unterschiedliche Bewilligungsverfahren sowie an unterschiedliche finanzielle Zuständigkeiten gebunden. Es wird eine zeitgleiche Umsetzung angestrebt, die Projekte können aber unabhängig voneinander realisiert werden.
- Zeitlicher Druck ergibt sich zum einen aus dem BehiG (Umsetzungsfrist öffentlicher Verkehr Ende 2023), zum anderen aus dem Beitrag zu der Erreichung der Klimaziele (Netto-Null bis 2050 durch Reduktion der Emissionen im Verkehr) durch einen gesteigerten ÖV-Anteil bei den Angestellten der Psychiatrien in St. Urban und drittens aus dem schlechten Zustand der Gleisanlagen, bei denen Handlungsbedarf bis 2030 besteht.
- Verfahren Bahn: Schreiben BAV 2019: Projekt wird als Anpassung an die Erfordernisse des Verkehrs beurteilt (EBG Art. 51 Abs. 3), damit nicht gebunden an Bahn-Ausbauschritte
- Verfahren Strasse: Plan Nr. 160 Bauprogramm 2023-2026, Planungsphase ab 2024
- Die Koordination zwischen den beiden Projekten Bahn und Strasse findet in der Planungsphase über einen regelmässigen Austausch der beteiligten Amtsstellen VVL und vif zusammen mit der asm statt.
- Elemente Projekt Bahn: bestehende Bushaltestellen, BehiG-konform, Minimaler Anschluss Buswendeschleife und Anpassung der Bushaltestellen
- Elemente Projekt Strasse mit Bus: Endgültige Buswendeschleife und Bushaltestellen, Sanierung Kantonsstrasse
- Die Planung Bahn nimmt folgende Grundelemente der Planung Strasse auf: WC-Anlage für Buspersonal, Bestand Haltekante am bisherigen Ort, Beibehalten der heutigen Bushaltestelle «St. Urban, Klinik» Richtung Langenthal bei Betriebsstörungen der Bahn für den Ersatzverkehr.

Verknüpfung der Endhaltestelle der Bahn mit der neu zu konzipierenden Bushaltestelle:

Beidseitiger Ausbau Bushaltestelle St. Urban Klinik. Haltekanten gemäss minimalen Standards. Teilerhöhung mittels Kissen 4.20 m ab Bus-Vorderkante und mit einer Länge von 5.40 m.

Buswendeschleife über den bestehenden Parkplatz mit Einfahrt auf den Parkplatz direkt ab der Kantonsstrasse sowie Absenken Mittelinsel beim Fussgängerstreifen im Knoten Schafmattstrasse. Zwei neue Parkplätze als Ersatz für zwei aufgehobene Parkplätze, die für die Buszufahrt gebraucht werden, dadurch minimale Vergrößerung der Verkehrsfläche.

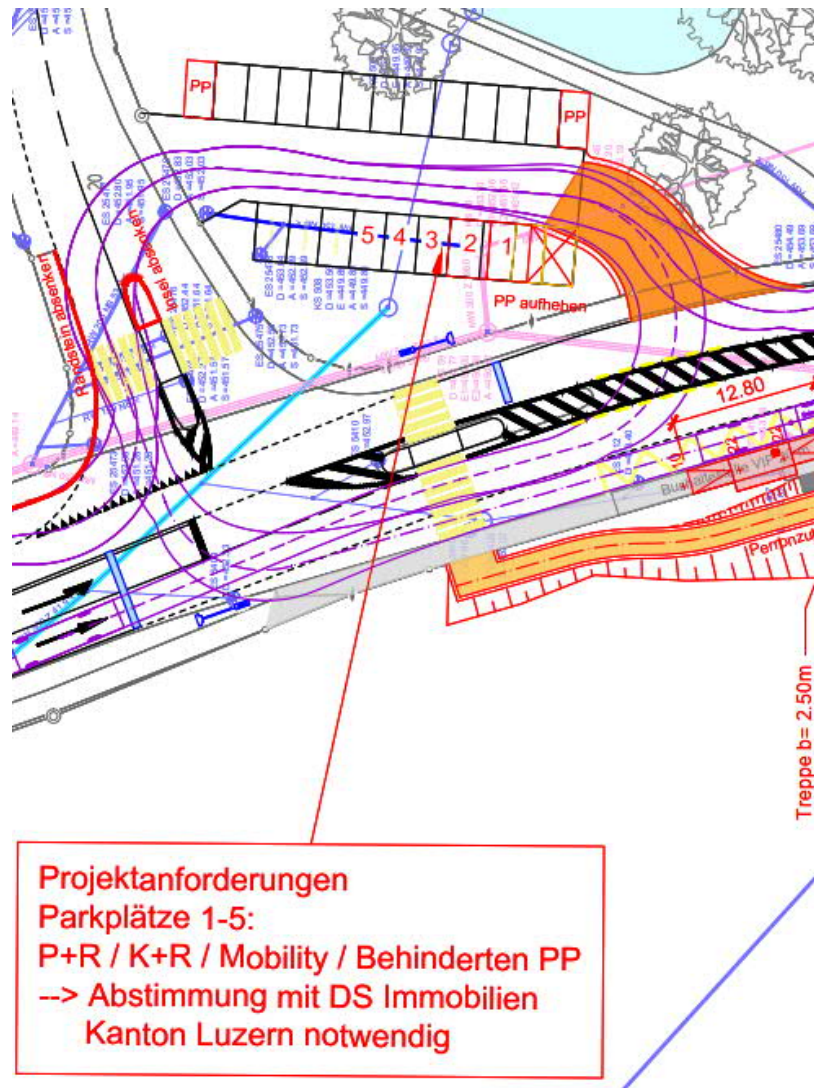


Abbildung 9:  
Parkplätze bei Buswendeschleife.



Abbildung 10:  
Visualisierung Verknüpfung mit Bushaltestelle.

Die Visualisierung in Abbildung 10 zeigt, wie die Bahnanlage mit den Schulhausbauten verschmilzt.

### 2.2.5 Heutige Haltestellen St. Urban und St. Urban Ziegelei

An der heutigen Endhaltestelle wird das Perron geringfügig in Richtung Ziegelei verschoben. Der Zugang erfolgt über einen 2 m breiten Fussweg via Bahnhofvorplatz.

Der heutige Bushalt wird komplett zurückgebaut.

Der Bahnübergang Moosstrasse wird erneuert.

Es ist vorgesehen<sup>12</sup>, im Bereich der Bestandsstrecke / heutige Haltestelle St. Urban Ziegelei kleine Teilflächen, die keiner direkten Nutzung zugesprochen werden können, als Biodiversitätsflächen zuzuteilen (insgesamt ca. 0.6 ha). Grössere Teilflächen sollen den angrenzenden Nutzern zugewiesen werden (Landwirtschaftsfläche ca. 1.7 ha, Gartenfläche für Private ca. 0.3 ha, Betriebsstandort ca. 0.8 ha).

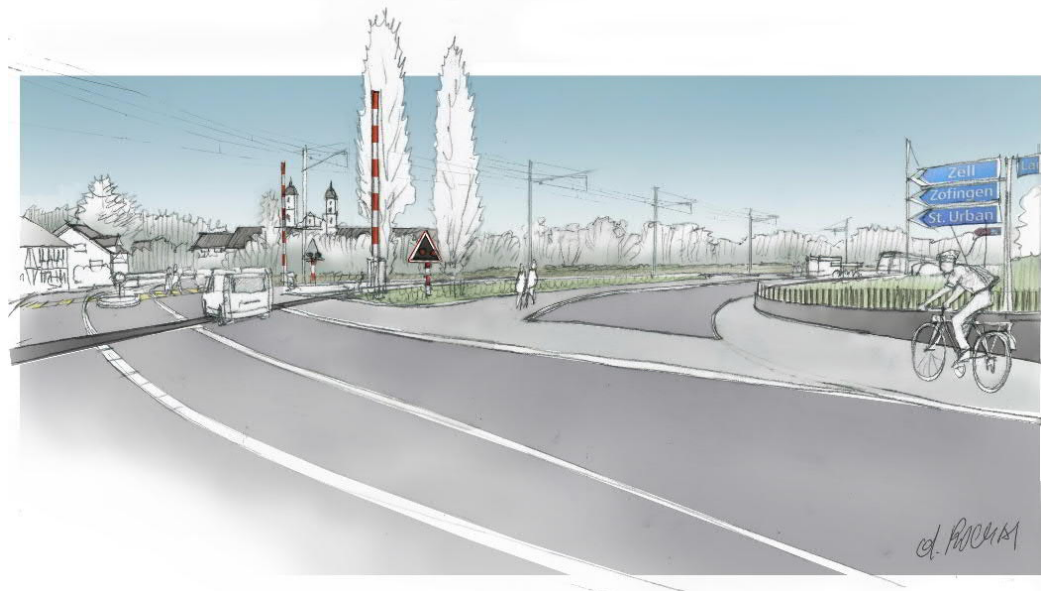


Abbildung 11:  
Visualisierung zukünftige Situation heutige  
Endhaltestelle St. Urban.

<sup>12</sup> Studie Optimierung, S. 27 sowie Anhang B.



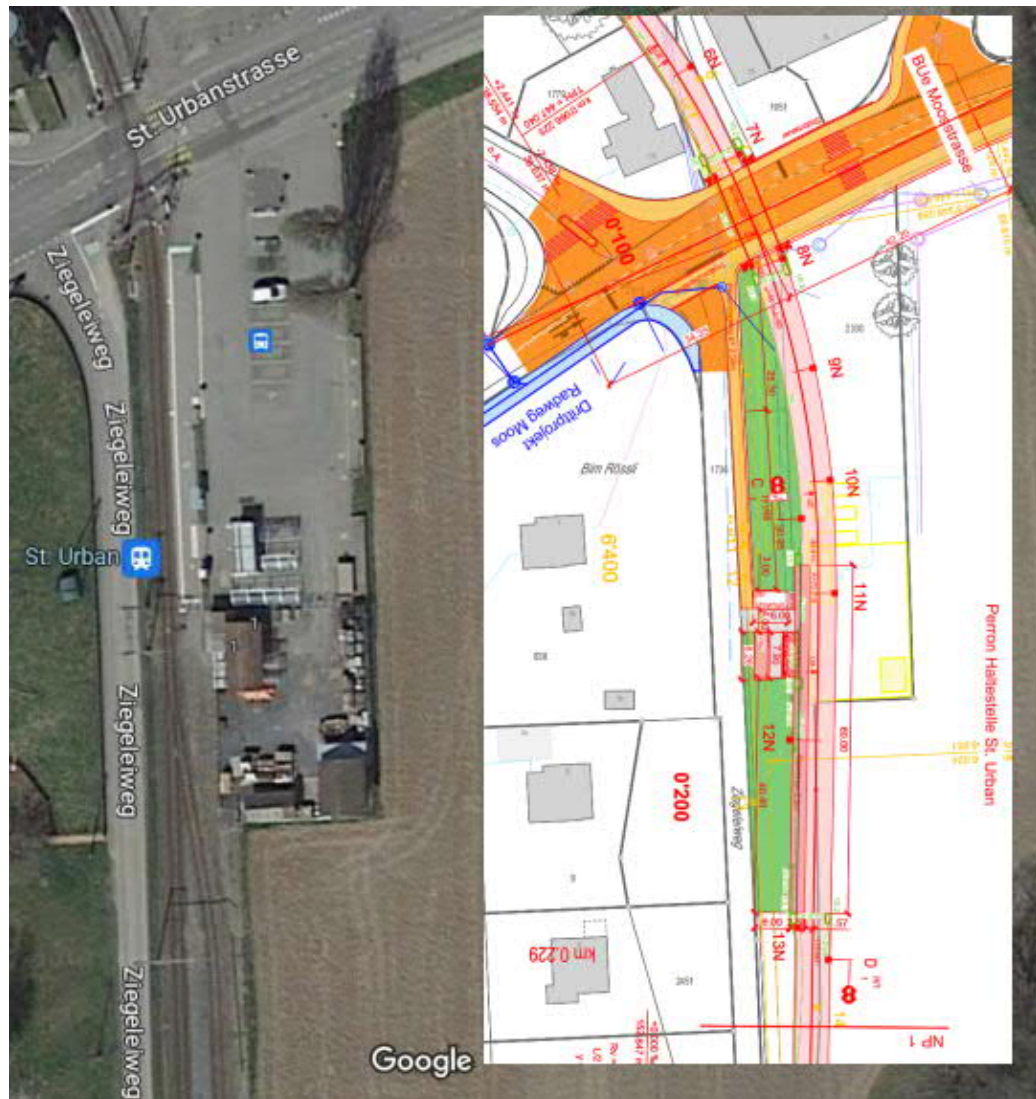


Abbildung 12:  
Heutige Situation an der bestehenden Endhaltestelle St. Urban in Kombination mit Planausschnitt Projekt.

Aus der Visualisierung in Abbildung 11 im Vergleich mit der heutigen Situation in Abbildung 12 wird erkenntlich, dass die Sichtachse zum Kloster im Vergleich zu heute aufgrund des Rückbaus heutiger Anlagen (Hochbauten, Plakatwände) freier wird. Die Einzelbäume, die unter kommunalem Schutz stehen, bleiben erhalten.

## 2.3 Eingriffsintensität: Fazit

### 2.3.1 Visualisierungen als Beurteilungsgrundlage

Die beiden nachstehenden Visualisierungen gehen auf die spezifischen Schutzziele ein, die in dem Gutachten 2020 von den Kommissionen formuliert wurden (Kapitel 1.2.3):

- Wirkung der Klosteranlage St. Urban mitsamt der Weiherhofscheune
- Substanz und Wirkung der Chlostermatte als unerlässliche Umgebung und als landwirtschaftlich genutztes Wies- und Ackerland, das vom naturnah mäandrierenden Flüschen Rot und dessen Uferbestockung durchquert wird



Abbildung 13:  
Visualisierung Fernwirkung: Blick von Südwesten her über die Chlostermatte mit der Brücke über die Rot in Richtung der Klosteranlage.

Abbildung 13 zeigt eine Luftansicht des Gesamtprojektes. Sie repräsentiert die grösstmögliche Schonung der dem Kloster vorgelagerten Landschaftskammern und die Einbettung der Bahnanlagen in die vorhandenen landschaftsbestimmenden Elemente. Die Orthogonalität zur Weiherhofscheune ist erkennbar.

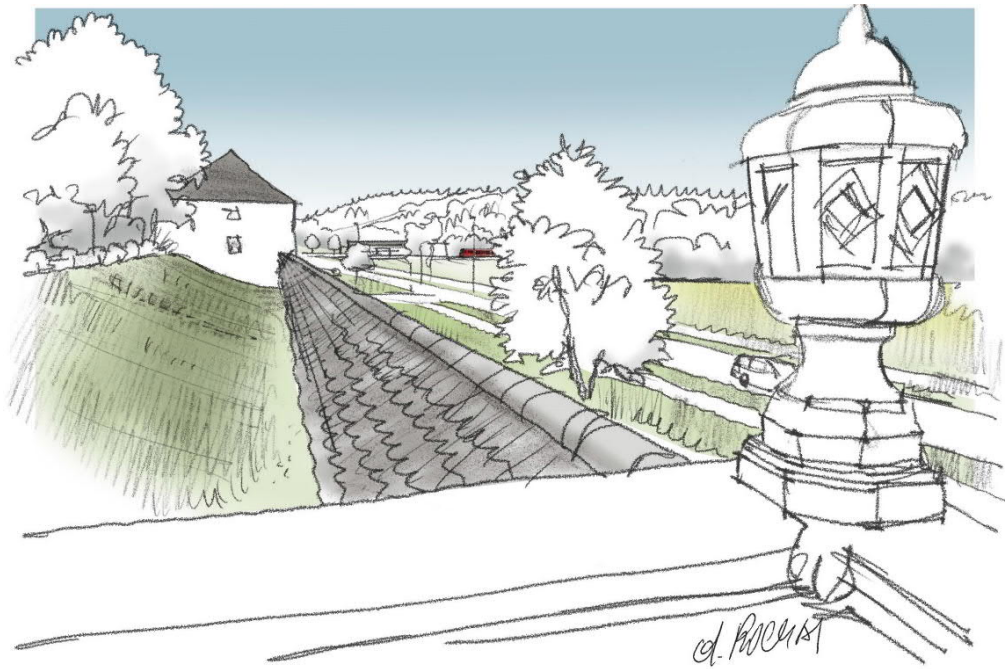


Abbildung 14:  
Visualisierung Blick vom Balkon der Klosteranlage in Richtung Südwesten über die Chlostermatte. Im Hintergrund erscheinen Schulhaus und die neue Endhaltestelle als Einheit.

Die Visualisierung in Abbildung 14 zeigt auf, wie die Bahninfrastruktur in dem Blick in Richtung Ziegelwald / Hagelberg vor dem Hintergrund des Schulhauses nur in untergeordnetem Mass in Erscheinung tritt.

### 2.3.2 Eingriffsintensität: Leichter Eingriff

Die Einschätzung als leichter Eingriff lässt sich aufgrund der folgenden Überlegungen herleiten:

- Der Eingriff mit der neuen Endhaltestelle erfolgt in dem südlichen Randbereich der Chlostermatte, diese wird nicht zerschnitten.
- Die Elemente, die in dem Gutachten der Kommissionen 2020 positiv an der damaligen Variante E1 hervorgehoben wurden, bleiben auch in der Vertiefung erhalten (vgl. Kapitel 2.1, 2.2). Die kritischen Punkte, die bei den Varianten, die im Gutachten 2020 als schwerwiegende Beeinträchtigung abgelehnt wurden, werden bei der vertieften Variante beachtet:
  - Das Bachbett der Rot wird nicht tangiert.
  - Der Einschnitt ist nur punktuell sichtbar.  
Die Brücke ist mit einem transparent wirkenden Geländer vorgesehen, die Führung erfolgt in einer möglichst tiefen Lage.
- Die Infrastruktur dominiert nicht aufgrund der Bündelung und Nähe zur Ziegeleistrasse und Schulhausanlage.
- Die landwirtschaftliche Nutzung der Chlostermatte bleibt abzüglich der Fläche für die verlegte Endhaltestelle erhalten.  
Die Ausflachung von 10% (Böschungswinkel 1:10) bei dem Damm auf der nördlichen Seite des Ausziegleises bedeutet, dass eine möglichst grosse Fläche der angrenzenden Parzelle 18 weiterhin landwirtschaftlich bis an das Bahntrasse genutzt werden kann. In diesem Fall wurden Ortsbild und Nutzung höher gewertet als die Möglichkeit, gegebenenfalls bei einem Verhältnis 2:3 die Böschung auch als Ausgleichsfläche zu nutzen.



- Die wenigen zu fällenden Bäume im Bereich der Uferbestockung werden durch neue ersetzt.  
Durch die leicht schiefwinklige Durchschneidung des Ufersaums ist der Einschnitt vom Kloster her gar nicht und von der Berner Seite her nur in einem bestimmten Winkel sichtbar. Der Baumsaum wirkt durch die Überlappung der Uferbestockung beidseitig der Rot weiterhin geschlossen.
- Die südliche Nahumgebung verändert sich nur sehr geringfügig durch eine minimale Vergrösserung der Verkehrsfläche im Bereich der Buswendeschleife.
- Die Wirkung der Klosteranlage mit der Weiherhofscheune und die Wirkung und Substanz der Chlostermatte bleibt dadurch erhalten.

Die definitive Beurteilung der Eingriffsintensität der vertieften Variante erfolgt durch ein erneutes Gutachten der Kommissionen.

Im Folgenden wird von der Annahme ausgegangen, dass der Eingriff als leicht eingeordnet werden kann.

## 3 Interessenabwägung in Anlehnung an Art. 3 RPV bei leichtem Eingriff

### 3.1 Ermitteln: Kriterienraster

Die Stellungnahme des rawi vom April 2020 verweist unter dem Vorgehensschritt «Ermitteln» auf den Bezug zu den Nachhaltigkeitszielen. In Anlehnung daran orientiert sich das gewählte Kriterienraster grundsätzlich an dem Ziel- und Indikatorensystem nachhaltiger Verkehr des UVEK<sup>13</sup>, das «für die Beurteilung von Verkehrsvorhaben aus Sicht der Nachhaltigkeit» (S. 3) entwickelt wurde<sup>14</sup>.

Die in dem Variantenstudium 2019 betrachteten Aspekte, die, wie in der Stellungnahme des rawi erwähnt, überwiegend betriebliche und technische Aspekte behandeln, lassen sich ebenfalls so aufnehmen und zuordnen. Sie werden entsprechend um die Perspektive der öffentlichen Interessen (Allgemeinheit) erweitert. Gesamthaft spiegeln sich in der Form die Abwägung zwischen Schutz- und Nutzungsinteressen wider.

Schliesslich wurde die Themenliste des UVP-Handbuchs<sup>15</sup> berücksichtigt, in dem Wissen, dass es sich hierbei nicht um eine Umweltberichterstattung handelt, aber als Referenz für relevante öffentliche Interessen.

<sup>13</sup> Vgl. [Ziel- und Indikatoren-System nachhaltiger Verkehr UVEK \(admin.ch\)](#)

<sup>14</sup> Das Ziel- und Indikatorensystem wurde weiter konkretisiert für Strassenverkehr (NISTRA) und Schienenverkehr (NIBA). NIBA fliesst in die Bewertung des Bundesamtes für Verkehr BAV von einzelnen Modulen bei Ausbauschritten des Bahnverkehrs ein.

<sup>15</sup> Modul 5: Inhalt der Umweltberichterstattung. Vgl. [UVP-Handbuch \(admin.ch\)](#)

Die verschiedenen Ansätze kommen in folgendem Kriterienraster zusammen:

Nachhaltigkeitsdimension	Kriterium	Indikator
Umwelt	Natur und Landschaft	Geschützte Bereiche: ISOS / Auen / Inventare / Naturobjekte / Naturschutzgebiete / Trockenstandortzonen / Vernetzungsprojekte / geschützte Arten und Lebensräume
	Ortsbild, Kulturdenkmäler	Geschützte Bereiche
	Wald	Rodungen, temporär / dauerhaft
	Landwirtschaftsflächen	Fruchtfolgeflächen Landwirtschaftliche Nutzflächen
	Gewässer	Gewässerraum / Fliessgewässer Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme
	Lärmbelastung Siedlungs- / Erholungsgebiet	Grenzwerte gemäss LSV
	Klima	Verkehrliche Emissionen im Betrieb
Wirtschaft	Lebenszykluskosten Variante (Schätzung)	Kostenschätzung asm
	Eigenwirtschaftlichkeit Bahn	Kostendeckungsgrad
	Kompatibilität mit regionalwirtschaftlichen Entwicklungsstrategien	Neure Regionalpolitik des Bundes NRP Agglomerationsprogramm Langenthal / RGSK Oberaargau
	Zugänglichkeit Landwirtschaftsflächen	
Gesellschaft	Verkehrssicherheit	Sicherheitsvorkehrungen
	Erschliessungsqualität ÖV	ÖV-Güteklassen
	Zugang zum ÖV für mobilitätseingeschränkte Personen	Anforderungen BehiG

Tabelle 1: Kriterien Interessensabwägung

Folgende Kriterien werden aus nachstehenden Überlegungen nicht in die Interessensabwägung einbezogen:

- In dem Perimeter finden sich keine überregionalen Wildtierkorridore, Vernetzungssysteme *Wildtiere* oder Wildschutzgebiete (vgl. Wildtierkorridore (admin.ch), Wildruhezonen).
- Die heutige Luftqualität<sup>16</sup> erfüllt die Grenzwerte zur *Luftreinhaltung*. Es wird davon ausgegangen, dass die Verlegung der Haltestelle bei der Luftqualität keine Änderungen mit sich bringen wird. Daher wird das Thema nicht weiter vertieft.

Die Kriterien wurden in Abstimmung mit asm, vif und rawi erarbeitet.

Der Bewertungsmaassstab richtet sich bei den Kriterien der Nachhaltigkeitsdimension Umwelt nach dem jeweiligen Schutzniveau des betroffenen Schutzgutes bzw. nach Vorgaben gemäss Bundesgesetzen (Lärm, hindernisfreier Zugang). Bei den weiteren Kriterien, bei denen keine messbaren Zielvorgaben bestehen, wird die Veränderung im Vergleich zum Ist-Zustand erfasst.

### 3.2 Bewerten

Nach Nachhaltigkeitsdimensionen und den gemäss Tabelle 1 zugewiesenen Kriterien wird zuerst objektiv die Projektauswirkung pro Kriterium beschrieben und dann das Ausmass beurteilt.

Der Perimeter bezieht sich auf denjenigen gemäss ISOS, d.h. die Projektauswirkungen im Bereich des Abstellgleises Langenthal werden nicht einbezogen.<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Für den Kanton Luzern: <https://in-luft.ch/>, <https://www.igair.com/ch/air-quality-map/switzerland/lucerne>

<sup>17</sup> Die neue Abstellanlage in Langenthal ergibt sich aus dem Wegfall der Abstellgleiskapazität im Bereich der heutigen Endhaltestelle Ziegelei. Vgl. Studie Optimierung, S. 14.

### 3.2.1 Umwelt

#### Natur und Landschaft

Gemäss der Studie Optimierung sind keine nationalen und kantonalen Naturschutzgebiete oder -inventare sowie Landschaftsschutzgebiete im Projektperimeter vorhanden. Im Inventar für regionale Naturobjekte sind im Geoportal des Kantons Luzern an der Rot im Projektperimeter Molasseflächen verzeichnet. Es sind Biodiversitätsförderflächen im Bereich des Gürtels der geschützten Ufervegetation und der extensiv genutzten Wiese entlang der Rot betroffen. Auf heutigem Projektstand kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Lebensraum geschützter Arten tangiert wird. Auf kommunaler Ebene ist im Projektperimeter in der Gemeinde St. Urban eine Freihaltezone und die Ufervegetation als «Naturschutzzone Wald» eingezeichnet, in der Gemeinde Roggwil unterliegen vier Bäume im Bereich der heutigen Endhaltestelle der Schutzkategorie 1, diese werden nicht tangiert.<sup>18</sup>

- Beurteilung: Mit den in der Studie Optimierung aufgezeigten Massnahmen können die Projektauswirkungen ohne schwere Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. (Neutral)

#### Ortsbild, Kulturdenkmäler

Für die Beurteilung der im Gutachten 2020 genannten Schutzziele wird auf Kapitel 2 verwiesen.

Die im ISOS erwähnten Gebäude der Baugruppe 0.2 Rotbrügg, die teilweise auch im kantonalen Bauinventar als schützens- bzw. erhaltenswert eingetragen sind, sowie ein weiteres Gebäude südlich davon, das im kantonalen Bauinventar als erhaltenswert geführt wird, werden durch die Erneuerung des Bahnübergangs nicht berührt.<sup>19</sup>

- Beurteilung (vgl. Kapitel 2.3.2): Leichter Eingriff

#### Wald

Gemäss Zonenplan St. Urban ist entlang der Rot das Objekt WN7 Feucht- und Auenwald / Feuchtgebiet in der Naturschutzzone Wald betroffen. Durch das Projekt werden permanente Rodungen ausgelöst.<sup>20</sup> Bei diesem Bereich geht die Interessenabwägung davon aus, dass die (noch zu detaillierenden) Kompensationsmassnahmen gemäss den Anforderungen des geltenden Rechts definiert und umgesetzt werden.

- Beurteilung: Die Interessenabwägung geht davon aus, dass mit der Weiterentwicklung der in der Studie Optimierung aufgezeigten Massnahmen die Projektauswirkungen ohne schwere Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.<sup>21</sup> (Neutral)

#### Landwirtschaftsflächen

Ca. 5'000 m<sup>2</sup> Boden werden neu und permanent beansprucht<sup>22</sup>, bei denen es sich grösstenteils um Fruchtfolgeflächen handelt. Für diese muss Ersatz geleistet werden, und es ist eine Interessenabwägung durchzuführen.<sup>23</sup>

<sup>18</sup> Studie Optimierung, S. 16.

<sup>19</sup> Studie Optimierung, S. 22.

<sup>20</sup> Studie Optimierung, S. 17.

<sup>21</sup> Bestandteil von vertiefenden Abklärungen in den folgenden Planungsstufen. Die vorliegende Interessenabwägung baut darauf auf, dass die Auswirkungen des Vorhabens bei diesen vertiefenden Abklärungen gleich bleiben.

<sup>22</sup> Studie Optimierung, S. 21.

<sup>23</sup> Studie Optimierung, S. 21.

Bei diesem Bereich geht die Interessenabwägung davon aus, dass die (noch zu detaillierenden) Kompensationsmassnahmen gemäss den Anforderungen des geltenden Rechts definiert und umgesetzt werden.

Auf Berner Seite wird die Parzelle 2330 (heutige P+R-Fläche)<sup>24</sup> nach Umbauarbeiten aufgewertet und als Landwirtschaftsfläche zur Verfügung gestellt werden.<sup>25</sup>

Der Umgang mit der Bestandesstrecke, die zur heutigen Endhaltestelle St. Urban Ziegelei führt, ist noch offen<sup>26</sup>. In einem nächsten Schritt sind dazu weiteren Untersuchungen erforderlich (Stichworte: Verschmutzungsgrad Ausbaumaterial, belasteter Standort). Potentiell würde durch einen Rückbau eine Fläche von ca. 3,4 ha frei für andere Nutzungen. Gemäss Studie Optimierung könnten ca. 1,7 ha als Landwirtschaftsfläche bereitgestellt werden.

- Beurteilung: Die Interessenabwägung geht davon aus, dass mit der Weiterentwicklung der in der Studie Optimierung aufgezeigten Massnahmen die Projektauswirkungen ohne schwere Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.<sup>27</sup> (Neutral)

#### Gewässer

Im Projektperimeter sind keine Grundwasserschutzzone vorhanden, aber Grundwasser. Weiterhin bestehen Gewässerschutzbereiche auf beiden Seiten der Rot. Mit jetzigem Projektstand ist offen, ob die Durchflusskapazität des Grundwassers durch die Brückenfundamente betroffen ist, was je nach Ergebnis gegebenenfalls eine Interessenabwägung durch die Bewilligungsbehörde nach sich ziehen könnte.<sup>28</sup> Bei diesem Bereich geht die Interessenabwägung davon aus, dass die (noch zu detaillierenden) Kompensationsmassnahmen gemäss den Anforderungen des geltenden Rechts definiert und umgesetzt werden.

Die Studie Optimierung weist darauf hin, dass im weiteren Projektverlauf zu berücksichtigen ist, dass «durch den Bau der Brücke keine Ufersicherungsmassnahmen notwendig werden, welche den ökomorphologischen Zustand der Rot verschlechtern». Weiterhin sind Ersatzmassnahmen notwendig, um den Verlust von geschützter Ufervegetation auszugleichen.<sup>29</sup>

- Beurteilung: Mit den in der Studie Optimierung aufgezeigten Massnahmen können die Projektauswirkungen ohne schwere Beeinträchtigungen ausgeglichen werden.<sup>30</sup> (Neutral)

<sup>24</sup> Die Fläche der Parzelle 2330, die nicht mehr für die Bahn genutzt wird, beträgt knapp 1'200 m<sup>2</sup>.

<sup>25</sup> Studie Optimierung, S. 14.

<sup>26</sup> Studie Optimierung Enthalt Kloster St. Urban. Kurzbericht, Version 1.00 vom 31. August 2023, S. 27.

<sup>27</sup> Bestandteil von vertiefenden Abklärungen im Zuge der Weiterentwicklung des Vorhabens (Interessenabwägung im PGV).

Die vorliegende Interessenabwägung baut darauf auf, dass die Auswirkungen des Vorhabens bei diesen vertiefenden Abklärungen gleich bleiben.

<sup>28</sup> Studie Optimierung, S. 17.

<sup>29</sup> Studie Optimierung, S. 18

<sup>30</sup> Bestandteil von vertiefenden Abklärungen im Zuge der Weiterentwicklung des Vorhabens (Interessenabwägung im PGV).

Die vorliegende Interessenabwägung baut darauf auf, dass die Auswirkungen des Vorhabens bei diesen vertiefenden Abklärungen gleich bleiben.

## Lärmbelastung Siedlungs- / Erholungsgebiet

In einem Umkreis von 300 m befinden sich Wohnnutzungen sowie das Schulhaus als sensible Nutzung.

Eine Lärmbeurteilung erfolgt im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung.<sup>31</sup>

Die Studie Optimierung nennt als Risiko eine Überschreitung der Grenzwerte.<sup>32</sup> Nach Stand jetzigem Projektwissen ist das Risiko als sehr klein einzuschätzen, zum einen aufgrund der Betriebsart mit einem Halbstundentakt mit modernen Triebzügen, zum anderen aufgrund der Tatsache, dass auf der Strecke kein Güterverkehr abgewickelt wird.

- Beurteilung: Es ist davon auszugehen, dass die vorgegebenen Planungswerte eingehalten werden können, so dass keine Beeinträchtigungen entstehen, ggf. in Verbindung mit entsprechenden Massnahmen. (Neutral)

## Klima

Die Studie 2019 betrachtet den Modal Split der Angestellten, Patienten und Besuchenden der IUPS und der Klosteranlage heute, der heutige ÖV-Anteil wird auf 20% geschätzt.<sup>33</sup>

Mit einer Verlegung der Endhaltestelle wie im Projekt ist davon auszugehen, dass sich – unter der Annahme eines entsprechenden begleitenden Parkierungs- und Mobilitätskonzepts – der ÖV-Anteil auf 35% steigern lässt.

Wird die bestehende Haltestelle mit Sanierung aufrechterhalten, ist davon auszugehen, dass sich der heutige ÖV-Anteil bei einem gleichzeitigen Verkehrswachstum nicht steigert, was zu einer entsprechenden Zunahme des MIV-Anteils führen wird, da keine Veränderungen in der Situation erkennbar sind, die zu einer Zunahme des Velo- oder Fussverkehrs führen.

Selbst wenn der motorisierte Individualverkehr mit E-Fahrzeugen abgewickelt würde, wie es etwa die Klimastrategie des Bundes vorsieht, würde mindestens der Bedarf an Abstellflächen im Bereich der Klosteranlage zunehmen. Ein Beleg dafür sind die Angaben aus dem Parkierungs- und Mobilitätskonzept von 2017 für St. Urban für die IUPS entworfen wurde.<sup>34</sup> Die Zunahme an Abstellflächen würde in einem Raum mit sensiblen Nutzungen im Gesundheitsbereich erfolgen, bei dem die Klimaanalysekarten des kantonalen GIS bereits heute hohe Belastungen ausweisen<sup>35</sup>.

Neben der Beurteilung des Vorhabens selbst und seiner Auswirkungen (gemäss Kriterienraster) ist auch die Auswirkung einer zweckmässigen öV-Erschliessung auf die zukünftige Nutzung des Schutzobjekt zu betrachten (vgl. auch Fussnote 39). Die Chance, eine sinnvolle und verträgliche Transformation der Nutzung der historisch wertvollen Bestandsbauten zu erreichen, wird mit einer guten öV-Erschliessung wesentlich erleichtert.

- Beurteilung: Verbesserung der Auswirkungen auf das Klima aufgrund einer Verlagerung auf den ÖV mit einer entsprechenden Veränderung bei den Emissionen aus Verkehr.

Verbesserung bei einem Kriterium mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz (Positiv)

<sup>31</sup> Studie Optimierung, S. 21.

<sup>32</sup> Studie Optimierung, S. 26.

<sup>33</sup> Vgl. Studie 2019, S. 39f./45.

<sup>34</sup> Mit der heutigen Erschliessung wurde ein Parkplatzbedarf für die zu dem Zeitpunkt bestehenden Nutzungen von 302 bis 373 Parkfelder berechnet, was dem damaligen Parkplatzangebot von 375 Parkfeldern entsprach. Unter Einbezug der geplanten Neu- und Umbauten ergab sich ein Parkplatzbedarf von 370 bis 461 Parkfeldern. Für den Ausbau war eine neue grössere Parkplatzanlage zwischen dem östlichen Weiher und Pavillonanlage E vorgesehen.

<sup>35</sup> Vgl. <https://www.geo.lu.ch/map/klimakarten?VIEW=KNT>

### 3.2.2 Wirtschaft

#### Lebenszykluskosten Variante (Schätzung)

Die Investitionskosten betragen gemäss Studie Optimierung inklusive Ausziehgleis im Bereich des Endhaltestelle CHF 14.2 Mio. (Basiskosten).

Im Vergleich dazu liegen die Kosten für den Substanzerhalt der Linie ab Bahnhof St. Urban bis Endhaltestelle Ziegelei gemäss der Studie 2018 bei CHF 7.9 Mio.<sup>36</sup>

Ein weiteres Indiz dafür, dass die Kosten in einem unteren Bereich liegen, ist die Tatsache, dass der Schwellenwert für UVP-pflichtige Projekte zum Ausbau von Eisenbahnlinien (CHF 40 Mio.) nicht erreicht wird.

- Beurteilung: Vergleichsweise tiefe bis mittlere Investitionskosten. (Positiv)

#### Wirtschaftlichkeit ÖV-Angebot

Mit der Verlegung der Endhaltestelle wird die Attraktivität des ÖV-Angebots für die Klinik und das Kloster deutlich erhöht. Das dadurch zu erwartende zusätzliche Nachfragepotenzial wurde in der Studie 2019 analysiert. Es kommt zu dem Ergebnis, dass «an Werktagen im Zeithorizont 2035 am optimierten Endhalt bei der lups insgesamt zwischen 650 und 700 Ein-/ Aussteiger erwartet»<sup>37</sup> werden können. Die Steigerung des Nachfragepotenzials erfolgt in Gegenlastrichtung. Die entsprechende Steigerung der Einnahmen für den Zeithorizont 2025 und 2035 wird ebenfalls in der Studie dargelegt.

Der Kostendeckungsgrad<sup>38</sup> der Bahnlinie 414 betrug gemäss Berechnungen des Bundesamtes für Verkehr auf der Grundlage der Offerten der Transportunternehmen im Bestellverfahren für das Jahr 2021 32.7%, was der Kategorie Wirtschaftlichkeit B entspricht.

Gemäss der Studie 2019 ist von keiner Veränderung bei den Betriebskosten für die Bahnlinie auszugehen, sofern das Angebotskonzept (wie vorgesehen) gleichbleibt. Mit der zu erwartenden Nachfragesteigerung wird der Kostendeckungsgrad voraussichtlich steigen.

- Beurteilung

Die Verlegung der Bahn aus Bestellersicht ÖV ist die betriebskosteneffizienteste Lösung.

Insgesamt ist damit von einer positiven Veränderung des Kostendeckungsbeitrags auszugehen. (Positiv)

#### Kompatibilität mit regionalwirtschaftlichen Entwicklungsstrategien

Die Gemeinde Pfaffnau gehört zur Region Luzern West sowie zu zofingenregio. Sie zählt zu dem Perimeter der Neuen Regionalpolitik des Bundes, einem Programm zur Steigerung der Wertschöpfung und zur Schaffung und Erhalt von Arbeitsplätzen im ländlichen Raum. Im Rahmen dieses Programms läuft das Projekt denkMal<sup>39</sup>. Dieses soll die Neuausrichtung der Klosteranlage unterstützen. Ziel ist es, das Kloster St. Urban neu zu positionieren und damit ein neues Wertschöpfungspotenzial für die Region zu schaffen. Der Schwerpunkt des Projektes liegt auf Innovation und Kultur. Im Zuge der Verlagerung der Luzerner Psychiatrie in neue Räumlichkeiten ausserhalb der Klosteranlage wurde die Klosteranlage saniert, ab Mitte 2023 stehen ca. 2'250 m<sup>2</sup> frei. Diese sollen in einer Weise genutzt werden, dass die touristisch-kulturelle Anziehungskraft des Klosters erhöht wird. Zentral für die Realisierung neuer Angebote und damit für die Steigerung

<sup>36</sup> Kostenberechnung 2018: CHF 6.3 Mio.  
Annahme: Zunahme Baupreisindex: 25%.

<sup>37</sup> Vgl. Studie 2019, S. 41/45.

<sup>38</sup> Vgl. Leitfaden Kennzahlen RPV: Erlös / Vollkosten.

<sup>39</sup> Vgl. <http://www.st-urban.ch/denkmal/>



der Wertschöpfung sowie den Erhalt von Arbeitsplätzen in dieser Randregion des Kanton Luzern ist eine angemessene Erschliessung. Dabei ist ein bedeutendes Ziel, dass Kunden und Besuchende der neuen Produkt- und Dienstleistungspalette zweckmässig mit dem öffentlichen Verkehr anreisen können. Wird kein entsprechendes Angebot des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung gestellt, kann es entweder zu einem Leerstand der Flächen kommen, der sich wiederum negativ auf die einzelnen Elemente der geschützten Anlage auswirken könnte, oder die Anreise würde mit dem MIV erfolgen, da zu erwarten ist, dass der Kunden- und Besuchendenkreis ausserhalb des gängigen Perimeters des Fuss- und Veloverkehrs stammt. Bereits heute spiegeln sich kulturelle Anlässe an der Auslastung des Busses nach St. Urban wider.

Gleichzeitig gehört die Gemeinde Pfaffnau zur Region Oberaargau<sup>40</sup>, deren Kernstadt die Stadt Langenthal ist. Die Stadt Langenthal ist eine beitragsberechtigte Agglomerationsgemeinde gemäss der Agglomerationspolitik des Bundes. Im 4. Agglomerationsprogramm hat die Stadt Langenthal ihren Perimeter um die umliegenden Gemeinden ausgeweitet, auf dem Zukunftsbild ist die Verlegung der Endhaltestelle St. Urban abgebildet. Zu den Leitideen der Gartenagglomeration gehört die Vernetzung durch eine ÖV-Perlenkette, worunter die asm St. Urban aufgeführt ist.

Das Agglomerationsprogramm Langenthal 4. Generation wurde vom Bund im Prüfbericht vom 21.2.2023 gutgeheissen.<sup>41</sup> Im Rahmen des Prüfprozesses werden auch die Inventare des Bundes summarisch überprüft, ohne dass daraus eine Bewilligungsfähigkeit abgeleitet werden darf.

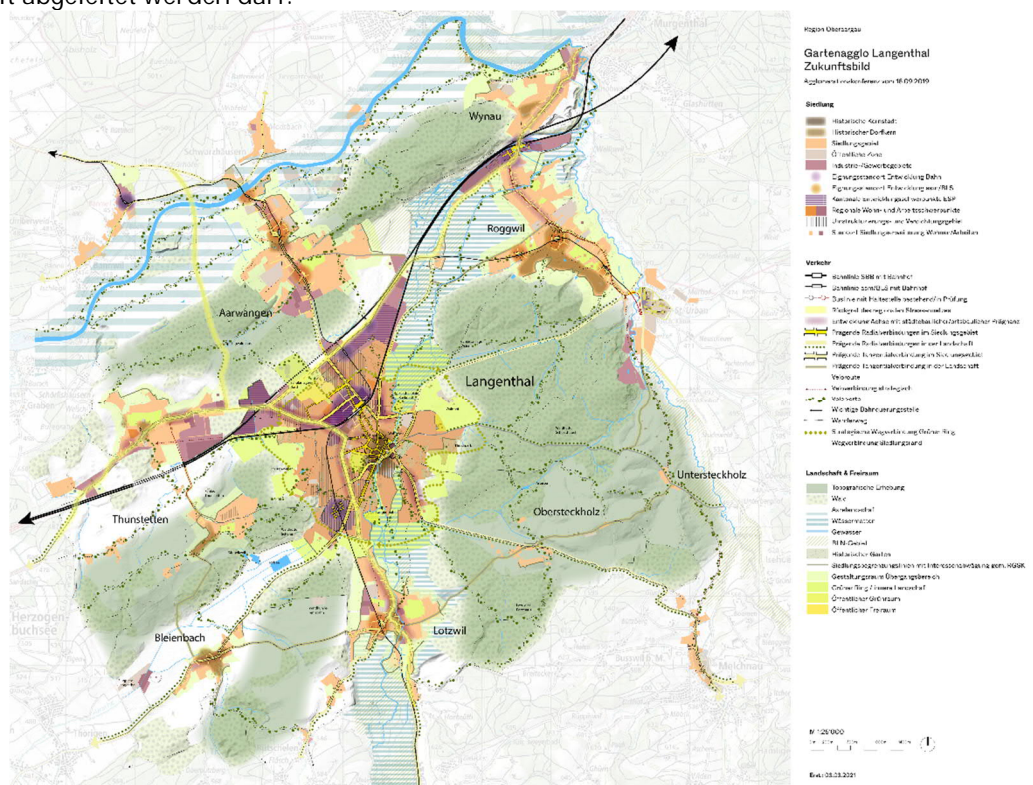


Abbildung 15: Gartenagglomeration Langenthal: Zukunftsbild. 42

<sup>40</sup> Vgl. <https://www.oberaargau.ch/%C3%BCber-uns/mitglieder/>

<sup>41</sup> <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav/4g.html>

<sup>42</sup> Langenthal Agglomerationsprogramm 4. Generation. Hauptbericht, S. 117.



Diese Überlegungen sind in die laufende Revision des Richtplans des Kantons Luzern eingeflossen (vgl. Kantonaler Richtplan, Gesamtrevision 2023, Kapitel M4-2 Schienengebundener öffentlicher Verkehr, Vorhaben Nr. 26,)<sup>43</sup>

- Beurteilung: Die neue Endhaltestelle leistet einen massgeblichen positiven Beitrag zu den beiden Bundesprogrammen NRP und Agglomerationspolitik. (Positiv)

#### Zugänglichkeit Landwirtschaftsflächen

Aufgrund des GIS lässt sich schliessen, dass auf Luzerner Seite der Zugang bisher von NordOsten und von Südosten her erfolgte. Der Zugang von Südosten her wird mit dem Projekt nicht mehr möglich sein, was relevant sein kann, wenn die Flächen durch zwei verschiedene Betriebe bewirtschaftet werden.

Es bestehen Gespräche mit den Betroffenen, gegebenenfalls eine Ersatzerschliessung für den südlichen Teil in der Nähe des Fussgängerstreifens zu realisieren.

Der Zugang auf Berner Seite wird durch das Projekt nicht betroffen.

- Beurteilung: Die Zugänglichkeit der Landwirtschaftsflächen bleibt erhalten. (Neutral)

### 3.2.3 Gesellschaft

#### Verkehrssicherheit

Die Beibehaltung der Schulwegsicherheit für die Schulkinder auf heutigem Niveau wird dadurch gewährleistet, dass die Zufahrtsstrasse mit einer «Allgemeines Fahrverbot»-Tafel belegt wird, um allfälligen Privatverkehr auf dem Schulareal zu vermeiden. Dadurch, dass das Ausziegleis weiter entfernt vom Schulhaus liegt, liegt das Gefahrenpotenzial von nicht absehbaren Zugbewegungen für sie weit entfernt.

Die Sicherheit der Besuchenden des Klosterareals bzw. derjenigen, die auf den Bus umsteigen, ist dadurch gewährleistet, dass die Verknüpfung über die Rampe auf derselben Strassenseite wie die neue Endhaltestelle erfolgt und die bisherige Fussgängerquerung zur Klosteranlage beibehalten wird. Weiterhin erhöht sich die Sicherheit, da eine Lichtsignalanlage bei der neuen Buswendeschlaufe vorgesehen ist, die das Konfliktpotenzial mit dem MIV senkt.

Die Verkehrssicherheit erhöht sich im Bereich der heutigen Haltestelle St. Urban, wo der Bahnübergang Moosstrasse erneuert wird. Die Übersichtlichkeit steigt, indem die bisherige Buswendeschlaufe dort wegfällt.

- Beurteilung: Verbesserung aufgrund der verbesserten Situation beim Bahnübergang Moosstrasse, mindestens Beibehalten der Sicherheit an weiteren relevanten Punkten (Schulhaus, Verknüpfung Bahn-Bus) (Positiv)

#### Erschliessungsqualität ÖV

Die Erschliessungsqualität der heutigen Haltestelle St. Urban, die als Bedarfshalt erhalten bleibt, ist unverändert.

Die Aufhebung der heutigen Endhaltestelle Ziegelei wird für die Einwohnenden südlich des Schulhauses kompensiert durch die neue Endhaltestelle. Diese ist weiterhin

<sup>43</sup> <https://lu.e-mitwirkung.ch/de/revision-kantonaler-richtplan-luzern/participant/survey-document-groups/4592>  
Richtplan-Text, Fassung vom 13. Juni 2023 für die Verabschiedung durch den Regierungsrat zuhanden der Vorprüfung durch den Bund und die Mitwirkung.

gut erreichbar, die Zugangswege verlängern sich für einige Teile des Quartiers geringfügig. Mit dem angestrebten 30-Min.-Takt (heute lediglich 60-Min.-Takt) wird das Angebot deutlich verbessert.

Durch die neue Endhaltestelle verbessert sich die Erschliessungsqualität der lups / Klosteranlage, die bisher im-Bereich einer geringen ÖV-Erschliessung bzw. am Rande derer gemäss ÖV-Güteklassen des ARE lag<sup>44</sup>. Dies ist von besonderem Interesse dadurch, dass der Luzerner Psychiatrie in St. Urban im kantonalen Richtplan (Kapitel R3 Öffentliche Bauten und Anlagen) im Bereich Gesundheit eine überkantonale Bedeutung zugewiesen wird.

- Beurteilung: Verbesserung für eine Institution von überkantonaler Bedeutung (vgl. entsprechende Aussage im Gutachten der Kommissionen 2020) (Positiv)

Zugang zum ÖV für mobilitätseingeschränkte Personen

Mit der neuen Endhaltestelle werden die Vorgaben des BehiG mit der Steigung der Rampe von 6% und einem niveaugleichen Perron umgesetzt.

- Beurteilung: Erfüllt (Positiv)

### 3.3 Abwägen

Zusammenzug pro Nachhaltigkeitsdimension

Pro Nachhaltigkeitsdimension ergeben sich als Schlussfolgerung:

- In der Nachhaltigkeitsdimension Umwelt sind die Auswirkungen bei dem Kriterium Klima als positiv zu bewerten, bei den anderen Kriterien sind negative Auswirkungen zu erwarten, die aber durch entsprechende Massnahmen ausgeglichen werden können. Dies betrifft gemäss Studie Optimierung am stärksten die Kriterien Natur und Landschaft, Boden und Fruchtfolgeflächen sowie Wald. Die Auswirkungen im Gewässerraum hängen von den Ergebnissen weiterer Vertiefungen im Projektverlauf ab.<sup>45</sup>
- In der Nachhaltigkeitsdimension Wirtschaft ist insbesondere die hohe Kompatibilität mit den regionalwirtschaftlichen sowie verkehrs- und siedlungspolitischen Strategien des Bundes hervorzuheben, in die sich das Projekt eingliedert. Die Projektkosten lassen sich gemäss Projektstand als verhältnismässig bezeichnen. Die Wirtschaftlichkeit des ÖV-Angebots konsolidiert sich, die Zugänglichkeit der Landwirtschaftsflächen ist, gegebenenfalls mit Ersatzmassnahmen unterstützt, wie bisher erfüllt.
- In der Nachhaltigkeitsdimension Gesellschaft zeigt sich bei allen drei betrachteten Kriterien eine Verbesserung zur heutigen Situation.

Zusammenzug über die drei Nachhaltigkeitsdimensionen hinweg

Bei einem Zusammenzug ist zu beachten, dass die drei Nachhaltigkeitsdimensionen grundsätzlich gleichwertig in die Beurteilung einfließen (vgl. Stellungnahme rawi).

Den positiven Auswirkungen bei Wirtschaft, Gesellschaft und einem Teil der Umwelt sind die teilweise negativen Auswirkungen bei Umwelt inklusive des leichten Eingriffs in das ISOS gegenüberzustellen.

In dem Bereich Umwelt lassen sich keine irreversiblen Auswirkungen feststellen, die nicht mit ausgleichenden Massnahmen gut gemacht werden könnten.

<sup>44</sup> Vgl. Studie 2019, S. 8/45 bzw.

[https://map.geo.admin.ch/?zoom=8&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-grau&layers=ch.are.gueteklassen\\_oev&layers\\_opacity=0.5&lang=de&topic=are&catalogNodes=954,959,965&E=2630501.16&N=1231267.46](https://map.geo.admin.ch/?zoom=8&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-grau&layers=ch.are.gueteklassen_oev&layers_opacity=0.5&lang=de&topic=are&catalogNodes=954,959,965&E=2630501.16&N=1231267.46)

<sup>45</sup> Vgl. Studie Optimierung, S. 16.

Hervorzuheben ist die starke politische Unterstützung für das Projekt, wie sie im Berichtsanhang der Studie 2019 erkenntlich ist (Unterstützungsschreiben Finanzdepartement Kanton Luzern Dienststelle Immobilien, lups, Gemeinde Pfaffnau, Region Luzern West, zofingenregio). Sie spiegelt die besondere Lage des Projektes im Einflussbereich zwischen den Kantonen Luzern, Bern und Aargau wider.

#### Flankierende Massnahmen

Flankierende Massnahmen sind in diversen Themenbereichen vorgesehen und in der Studie Optimierung ausgewiesen<sup>46</sup>. Sie lassen sich grösstenteils als Standardmassnahmen klassifizieren.<sup>47</sup>

Im Rahmen des Strassenprojektes ist zu prüfen, ob die Anregung der Kommissionen aus dem Gutachten 2020 aufgenommen werden kann, die ursprüngliche Achse wieder sichtbar und lesbar werden zu lassen, z.B. mit einer Belagsänderung oder einer Baumallee, um die Historie damit nachzuzeichnen.

Auf einer nächsten Projektstufe ist bei einer Vertiefung der Masteinteilung ein allfälliges Kaschierungsgrün (Hecke als flussbegleitende Vegetation) bei der neuen Endhaltestelle zu prüfen. Dadurch dürften jedoch keine zusätzlichen landwirtschaftlichen Flächen entfallen.

### 3.4 Fazit

Bei einem leichten Eingriff in die Schutz- und Erhaltungsziele des ISOS-Objektes lässt sich dieser insbesondere aufgrund der positiven Auswirkungen in den Nachhaltigkeitsdimensionen Gesellschaft und Wirtschaft aus kantonalem öffentlichem Interesse und in der Nachhaltigkeitsdimension Umwelt aus Klimaüberlegungen aus öffentlichem Interesse des Bundes heraus rechtfertigen. Die Beeinträchtigungen, die in der Nachhaltigkeitsdimension Umwelt bestehen, sind verhältnismässig und lassen sich gemäss heutigem Wissen zum Projektstand mit Standardmassnahmen ausgleichen. Als Element eines Verkehrsweges ist die Brücke über die Rot als Ausnahme aufgrund der Standortgebundenheit gegeben, der Eingriff in die Umwelt, den die Brücke darstellt, ist als gering einzustufen. Die Verminderung der Fruchtfolgeflächen wird durch das Ausmass der Ausflachung der Böschung, das eher stark ist, möglichst klein gehalten, die Böschung gliedert sich trotz allem unauffällig in die geschützte Umgebungsrichtung ein.

Die Investition in die Verlegung der neuen Endhaltestelle steht in der Kontinuität der bisherigen Strategie des öffentlichen Verkehrs in der Region. Sie unterstützt im Sinne des Raumkonzepts Schweiz bzw. dessen laufender Weiterentwicklung Polyzentrismus und kleinräumige Vernetzung. Das Projekt erlaubt eine Entwicklung mit Arbeitskraftpotenzial an einem Ort der Transformation, der aus Luzerner Sicht eine Randregion darstellt und der die Einbindung auf Berner Seite in die Region Oberaargau und die Agglomeration Stadt Langenthal sowie darüber hinaus zu stärken sucht.

- Das Projekt platziert sich im Randbereich des geschützten Bereiches. Die Klosterwiese bleibt erhalten. Die relativ geringe Beeinträchtigung wird aufgewogen durch andere öffentliche Interessen, insbesondere der Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Umwelt, der im kantonalen Richtplan (vgl. Kapitel Z3-1) im ganzen Kanton hohe Priorität zukommt.
- Das Projekt zeichnet sich durch grosse Optimierungsanstrengungen aus im Sinne einer möglichst geringen Beeinträchtigung des national geschützten Objektes St. Urban. Es ermöglicht gleichzeitig einen effizienten Betrieb, um dem nationalen Zielen bei Abstimmung von Siedlung und Verkehr und den internationalen Verpflichtungen beim Klimaschutz nachzukommen.

<sup>46</sup> Vgl. Studie Optimierung, S. 16, S. 17, S. 18, S. 20, S. 21

<sup>47</sup> Vgl. Studie Optimierung, S. 16.



# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bewertung gemäss ISOS-Datenblatt, S. 14.	7
Abbildung 2:	Interessenabwägung	9
Abbildung 3:	LF-Variante E1 mit optimiertem Endhalt in Tieflage	10
Abbildung 4:	Plandarstellung vertiefte Variante, Stand 31.8.2023 (vgl. Anhang 2, Format A3)	12
Abbildung 5:	Plan ISOS-Datenblatt / Projekt, Quelle: Metron (eigene Darstellung, September 2023). Farblich markiert: Weierhofscheune (E 0.0.16), U-Ri II.	13
Abbildung 6:	Standorte Visualisierungen. Studie Optimierung, S. 28.	14
Abbildung 7:	Visualisierung Endhaltestelle.	15
Abbildung 8:	Varianten Ausziegleis. Quelle: Kurzbericht Studie Optimierung, S. 11. Schwarz: Ausziegleis Bestand, rot Streckengleis neu, dunkelblau Bestvariante Ausziegleis Endhalt Kloster St.Urban (Variante Projektplan)	16
Abbildung 9:	Parkplätze bei Buswendeschleife.	18
Abbildung 10:	Visualisierung Verknüpfung mit Bushaltestelle.	18
Abbildung 11:	Visualisierung zukünftige Situation heutige Endhaltestelle St. Urban.	19
Abbildung 12:	Heutige Situation an der bestehenden Endhaltestelle St. Urban in Kombination mit Planausschnitt Projekt.	20
Abbildung 13:	Visualisierung Fernwirkung: Blick von Südwesten her über die Chlostermatte mit der Brücke über die Rot in Richtung der Klosteranlage.	21
Abbildung 14:	Visualisierung Blick vom Balkon der Klosteranlage in Richtung Südwesten über die Chlostermatte. Im Hintergrund erscheinen Schulhaus und die neue Endhaltestelle als Einheit.	22
Abbildung 15:	Gartenagglo Langenthal: Zukunftsbild.	29
Abbildung 15:	Auszug ISOS 2609, S. 8.	36
Abbildung 16:	Auszug ISOS 2609, S. 9f.	37
Abbildung 17:	Auszug ISOS 2609, Bild 26 Weierhofscheune.	37

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Kriterien Interessensabwägung	24
------------	-------------------------------	----

## Quellenverzeichnis

- Bahn + Bus Beratung AG 3B: asm-Linie 414 Langenthal – St. Urban Ziegelei; Optimierung Endhaltestelle mit Potenzialbetrachtung. Schlussbericht. 26. Juni 2019.
- Verkehrsverbund Luzern / 3B AG: Optimierte Endhaltestelle St. Urban mit Potenzialbetrachtung. Präsentation anlässlich der Begehung ENHK in St. Urban vom 17. Oktober 2019.
- Kanton Luzern, Raum und Wirtschaft (rawi): STELLUNGNAHME. Vorabklärung; Verkehrsverbund Luzern (VVL); Verlegung der Endstation Bahn in St. Urban, Gemeinde Pfaffnau 2019 – Ergänzung zur Stellungnahme vom 22. August 2019.
- Metron Verkehrsplanung AG: St. Urban – Vorstudie Phase II. Präsentation. November 2021.
- Metron Verkehrsplanung AG: St. Urban – Vorstudie Phase II. Schlussbericht. November 2021. Verkehrsverbund Luzern; Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau. Verkehrsverbund Luzern.
- Emch+Berger: Studie Optimierung Endhalt Kloster St. Urban. Stand 31.8.2023.
- Metron Verkehrsplanung: St. Urban – Langenthal: Variantenvergleich Bus. Bericht, 24. Oktober 2023.

# Anhang

Anhang 1: Auszug aus dem ISOS-Datenblatt zu St. Urban: Erhaltungsziele

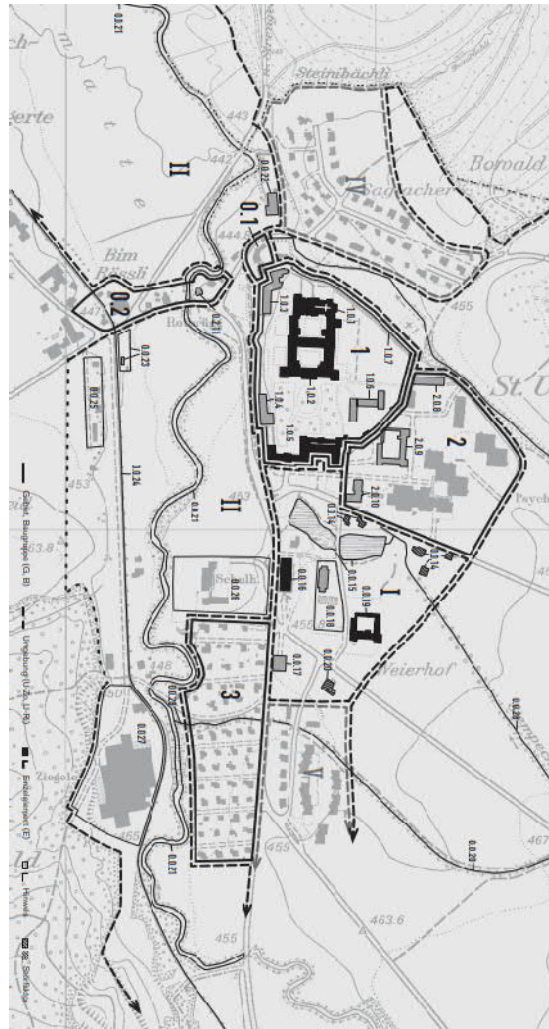


Abbildung 16:  
Auszug ISOS 2609, S. 8.



**G Gebiet, B Baugruppe, U-Zo Umgebungszone,  
U-Ri Umgebungsrichtung, E Einzelement**

Art	Nummer	Benennung	Aufnahmekategorie	Räumliche Qualität	Arch. hist. Qualität	Bedeutung	Erhaltungsziel	Hinweis	Störend	Bild-Nr.
U-Ri	II	Flussebene, grösstenteils unverbautes Wiesland entlang dem Lauf der Rot in leichter Geländesenkung	a			×	a			

48

Art	Nummer	Benennung	Aufnahmekategorie	Räumliche Qualität	Arch. hist. Qualität	Bedeutung	Erhaltungsziel	Hinweis	Störend	Bild-Nr.
E	0.0.16	Weierhofscheune, typischer Ökonomiebau der klösterlichen Gutsbetriebe, erb. 1842				×	A			26

49

Abbildung 17:  
Auszug ISOS 2609, S. 9f.



Abbildung 18:  
Auszug ISOS 2609, Bild 26 Weierhof-  
scheune.

<sup>48</sup> Vgl. Erläuterungen zum ISOS:

Definition Umgebungsrichtung: «Bereich von ein- oder mehrseitig unbegrenzbarer Ausdehnung, meist von Bedeutung für den weiträumigen Bezug zwischen Bebauung und Landschaft, z. B. Vorder-/ Hintergrund, angrenzendes Kulturland, Talhänge, Uferpartien, Flussraum, Neuquartiere».

«Aufnahmekategorie a ist ein unerlässlicher Teil des Ortsbildes, d. h. unverbaut oder mit Bauten, die der ursprünglichen Beschaffenheit der Umgebung entsprechen»

«Erhaltungsziel a gilt: Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche. Die für das Ortsbild wesentliche Vegetation und Altbauten bewahren, störende Veränderungen beseitigen»

<sup>49</sup> Vgl. Erläuterungen zum ISOS:

Erhaltungsziel A: Für ein Gebiet oder eine Baugruppe: Erhalten der Substanz Alle Bauten, Anlageteile und Freiräume integral erhalten, störende Eingriffe beseitigen







metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

info@metron.ch  
+41 56 460 91 11