

## Sitzung IV «Begleitgruppe Werkstätte BLS»

### Protokoll vom 08.12.2015 (finale Version)

Zeit	13.00 – 16.15	
Ort	Restaurant Schmiedstube, Schmiedenplatz 5, 3011 Bern	
Präsidium	Antener, Bernhard	
Anwesend	Aeschbacher, Jos (Regionalkonferenz Bern-Mittelland) Eicher, Bernhard (FDP, Stadt Bern) Fuchs, Thomas (SVP Kanton Bern) Haas, Adrian (HIV Kanton Bern) Herren, Nathalie (QBB) Hirsbrunner, Kurt (BDP/CVP, Stadt Bern) Jaisli, Ueli (Nordquartierleist Bümpliz/Bern) Jakob, Roland (SVP, Stadt Bern) Jordi, Stefan (SP, Stadt Bern) Kauz, Renate (Leist Oberbottigen) Mentha, Luc (SP Kanton Bern) Moser, Peter (FDP Kanton Bern) Penher, Stéphanie (VCS Bern)	Raaflaub, Peter (Berner Heimatschutz) Remund, Jan (Grüne Kanton Bern) Rhyn, Hans-Jörg (IGÖV Bern) Rodewald, Raimund, (SFL) Ryser, Jan (Pro Natura Bern) Santschi, Damian (Berner Bauern Verband) Seewer, Ulrich (Kanton Bern) Spahr, Ursula (IG Riedbach – Buch bleibt grün) Stähli, Ulrich (BDP, Kanton Bern) Stückelberger, Ueli (Verband öff. Verkehr) Stürmer, Matthias (GFL/EVP, Stadt Bern) Werren Mark (Stadt Bern) Zillig, Patrick (GLP, Stadt Bern)
Entschuldigt	Albisetti, Bernardo (Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem) Aeschlimann, Martin (EVP, Kanton Bern) Balmer, Thomas (Berner KMU) Grädel, Johann Ulrich (EDU Kanton Bern) Turolla, Flavio (WWF Bern) Wyss, Andreas (Berner Bauern Verband)	
Abwesend	Grossenbacher, Franziska (GB/JA!, Stadt Bern) Schöni-Affolter, Franziska (glp Kanton Bern)	
Gäste	Fankhauser, Peter (BLS) Guillelmon, Bernard (BLS) Niendorf, Antje (BLS)	Gauderon, Philippe (SBB) Henggeler, Lukas (SBB) Senekowitsch, Thomas (SBB)

### Traktanden

	WAS	WER	WANN
<b>1 Begrüssung</b>			
	Präsident Bernhard Antener begrüsst alle Teilnehmenden zur vierten Sitzung der Begleitgruppe «Werkstätte BLS» und verweist auf die im Vorfeld verschickten Dokumente:		
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Einladung mit Traktanden</li><li>- Protokoll der dritten Sitzung vom 2. November 2015</li><li>- Brief SBB (Zusammenarbeit mit der BLS bei Instandhaltung)</li><li>- BLS: Abklärung Industrieareale</li><li>- Input aus BG zum weiteren Vorgehen</li><li>- Fragen BG an SBB, Stand 15.11.2015</li><li>- T&amp;O Bedarfsmodule maximal / minimal</li><li>- Übersicht externe Experten</li></ul>		
<b>2 Protokoll und Pendenzen</b>			
	<b>Protokoll vom 2.11.15</b>		
	Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.		
	<b>Pendenzen</b>		
	Die Inputs zum weiteren Vorgehen (erhalten von Berner Heimatschutz, Freie Fraktion AL/GPB-DA/PdA + Stadtrat Bern / Grüne Kanton		

<b>WAS</b>	<b>WER</b>	<b>WANN</b>
Bern / Ursula Spahr / QBB) sind beim Sekretariat eingetroffen und wurden den BG-Mitgliedern verschickt.		
Bei der letzten Sitzung wurde Bedarf gemeldet, mehr über die Stadtentwicklung im Berner Westen zu erfahren. Entsprechende Informationen folgen heute von Mark Werren.		
Was bedeutet die Trassenverfügbarkeit im öffentlichen Verkehr? Welche Hierarchie gilt bei den verschiedenen Verkehrsteilnehmern im ÖV? Dazu referieren heute die Gäste der SBB.		
Detailliertere Informationen zu den Standorten, die bei der Evaluation ausgeschieden sind, sollen in der Zweitmeinung enthalten sein, die die Stadt Bern durch Prof. Ulrich Weidmann erarbeiten lässt. Mark Werren weist darauf hin, dass Ulrich Weidmann vor allem die Methodik der BLS-Standortevaluation unter die Lupe nimmt. Definitive Ergebnisse werden im Sommer 2016 vorliegen, erste Zwischenergebnisse allenfalls im März 2016.		
Informationen zum Kosten- und Flächenbedarf, die bei der Trennung der leichten und schweren Instandhaltung entstehen würden, soll die Standortevaluation zu Tage bringen. Dasselbe gilt für die Möglichkeiten in Oberburg. Was ein Bau in den Hang kosten würde, wird erst abgeklärt, wenn sich ein solcher Standort konkret würde.		

---

### **3 BLS-Werkstätte Riedbach aus Sicht der SBB**

#### **Referat Philippe Gauderon, SBB**

Philippe Gauderon, Leiter Infrastruktur und Mitglied der Konzernleitung SBB, führt in seinem Referat vier wesentliche Punkte auf:

1. Die Zufahrt zur Aebimatt wird ab 2020 aufgrund des Umbaus des Bahnhofs Bern sehr, sehr stark eingeschränkt sein. Als Werkstatt ist die Aebimatt nicht mehr brauchbar. Zudem benötigt die SBB Fläche für ihre Nacht-Abstellungen.
2. Der Bahnhof Bern ist stark ausgelastet. Bis 2030 wird bei den Passagierzahlen ein Wachstum von 50% prognostiziert. Im Osten des Knotens Bern sind die Kapazitätsgrenzen erreicht. Die Züge verkehren im 2-Minuten-Takt.
3. Die SBB hat ein Defizit, um die Züge in der Nacht abzustellen. Sie benötigt jeden Gleismeter. Ein Teil der Aebimatt soll auch für Abstellungen genutzt werden. Das reicht aber nicht. Im Raum Bern sucht die SBB 4 Hektaren, um Züge abstellen zu können. Sie nutzt ihre eigenen Flächen, rechnet mit Riedbach und sucht nach weiteren Möglichkeiten.
4. Die Serviceanlage Biel wird ausgebaut, um ab 2019 auch für die leichte Instandhaltung der ICN-Flotte zur Verfügung zu stehen. Diese Anlage kann nicht auf die Kapazitäten ausgebaut werden, welche notwendig wären, um die Aufgaben der Werkstätte Riedbach zu übernehmen. Flächenmässig kommt höchstens der ehemalige Rangierbahnhof Biel in Frage. Allerdings eignet sich dieser Standort aus betrieblichen Gründen nicht (Trassenverfügbarkeit auf Strecke Bern – Biel). Alle erforderlichen Dienstfahrten

**WAS**

**WER**

**WANN**

---

durchzuschleusen ist nahezu unmöglich. Die SBB rät von diesem Standort ab.

Fragen und Bemerkungen zum Referat (nicht vollständig):

- Steht die Aebimatt nur während der Bauarbeiten nicht zur Verfügung?  
→ Nein, sie steht der BLS auch später für den Fahrzeugunterhalt nicht mehr zur Verfügung. Die Anlage wird v.a. für Nachtabstellungen der SBB und der BLS gebraucht. Langfristig ist noch nicht klar, was mit den teilweise geschützten Hallen der Aebimatt passiert, und ob ein Teil des Areals z.B. auch für Immobilien genutzt werden kann. Erste Priorität haben aber ganz klar die Nacht-Abstellungen. Die Planung der Abstellungen erfolgt durch die SBB sowohl für die Bedürfnisse des SBB-Fernverkehrs wie auch für den BLS-Personenverkehr, in enger Zusammenarbeit mit der BLS.
- Wenn Biel wegen der fehlenden Trassenverfügbarkeit als BLS-Werkstatt nicht in Frage kommt, kann man dann Biel nicht über Umwege anfahren?  
→ Man kann Biel auch über Neuenburg oder Lyss erreichen. Doch derart grosse Umwege wären betrieblich äusserst kompliziert, lang und unverhältnismässig teuer für die Verkehrsunternehmungen.
- Wenn die SBB die S-Bahn-Bern betreiben würde, wo würde sie die Werkstatt bauen?  
→ Dazu kann die SBB keinen Vorschlag vorlegen. Eine solche Anlage müsste in das Gesamtkonzept der Fahrzeuginstandhaltung der SBB integriert werden.
- Kann man nicht eine Art Werkstatt-Hub bauen, der von verschiedenen Bahn-Unternehmen genutzt würde?  
→ Was es in Zukunft grossflächig für die Instandhaltung braucht, kann die SBB nicht für alle Bahnunternehmen beantworten. Wichtig ist aber, dass Werkstätten dort liegen, wo die meisten Züge verkehren.
- Im SBB-Brief vom 15.10.15 steht, dass die BLS ihre Züge nicht in der Serviceanlage warten kann, weil die Haltungen zu unterschiedlich sind. Die beiden Bahnunternehmen wollen die Züge mit ihrem eigenen Personal warten. Jetzt wird plötzlich die Trassenverfügbarkeit als Grund dargelegt, weshalb Biel als Werkstatt-Standort nicht in Frage kommt.  
→ Hier ging es nur um eine Übergangslösung, welche die BLS nun mit der Einmietung in der Anlage von TPF in Givisiez gefunden hat. Die BLS fragte an, ob, 28 Mutz-Züge in der SBB-Serviceanlage gewartet werden könnten. Die SBB-Vertreter (Infrastruktur) konnten zu diesem Punkt nicht abschliessend Stellung nehmen, weil es sich um eine operative Frage zwischen der BLS und dem SBB Personenverkehr handelt. Die BLS präzisiert, dass bloss allein diese 28 Züge die SBB-Anlage überfüllt hätten. Zudem hätte die SBB zusätzlich investieren müssen

#### 4 Fahrplanplanung SBB / Trassenverfügbarkeit

##### Referat Thomas Senekowitsch, SBB

Thomas Senekowitsch erklärt den Begriff der Trasse. Damit ist nicht das Gleis bzw. die Schiene gemeint, sondern das Zeitfenster (Slot), in dem ein Zug berechtigt ist, zu fahren. Bei der Trassenplanung werden die Fahr- und Haltezeiten sowie die Reihenfolge der Züge auf den Strecken bestimmt. Dabei sind das Angebot (Geschwindigkeit der Züge, Halteorte, Haltezeiten etc.) und die Infrastruktur entscheidend (Signalisation, Bahntechnik, Streckenstandard etc.). Die Kapazität im Raum Bern steht schon heute an der Leistungsgrenze: Pro Stunde fahren 90 Züge in und aus dem Bahnhof Bern. Im Westen ist die Kapazität eher noch verfügbar als im Osten. Oder salopp gesprochen: «Im Osten ist der Zapfen drin, im Westen gibt's noch Restkapazitäten».

Die Trassenverfügbarkeit ist heute und auch in Zukunft (2020) auf folgenden Orten/Strecken sehr kritisch: Bahnhof Bern, Bern – Wylerfeld, Aaretal, Zollikofen – Biel, Bern – Fribourg. Ein Einlegen von zusätzlichen Trassen (Zügen) wäre nur möglich unter Inkaufnahme von Angebotseinschränkungen und Wegfall von andern Zügen.

Die Trassenverfügbarkeit ist auf folgenden Strecken knapp: Bern – Kerzers, Gürbetal, Schwarzenburg.

Fragen zum Referat (nicht vollständig):

- Der Verkehr soll um 50% zunehmen, punkto Trassenverfügbarkeit im Raum Bern befindet sich der Schienenverkehr aber schon an der Grenze. Wie geht das zusammen?  
→ Heute ist die Kapazitätsgrenze erreicht. Aus- und Erweiterungsbauten in den Zufahrten und im Knoten Bern sind geplant und auch schon bereits in Ausführung, um die Leistung zu steigern. Die erweiterte Kapazität ist aber auch in Zukunft bereits schon wieder ausgelastet, weil das Angebot auf die Zeitpunkte der Inbetriebnahme dieser Objekte entsprechend ausgebaut wird. Zudem: Die Infrastruktur ist nur ein Element zur Kapazitätssteuerung im Schienenverkehr. Der steigenden Nachfrage wird auch mit längeren Zügen begegnet (geplant sind doppelstöckige Züge bis 400 Meter Länge).
- Ist die Trassenverfügbarkeit in der Nacht besser?  
→ Ja, im Zeitfenster 22:00 und 06.00 Uhr ist das Angebot im Personenverkehr geringer («Randstunden»), was mehr freie Kapazitäten auf dem Netz zulässt. Allerdings verkehren nachts vermehrt Güterzüge und die «Lücken» (freien Kapazitäten) werden für Unterhaltsarbeiten an der Bahninfrastruktur genutzt.
- Man investiert viel Geld in die Entflechtung der neuralgischen Punkte, aber an den Unterhalt hat man nicht gedacht?  
→ Die Kapazität im Unterhalt ist auch für die SBB ein Problem. Die BLS muss ihren Unterhalt aber selbst planen. Die BLS betont, dass sie an möglichst natürlichen Umläufen interessiert ist. D.h., dass sie die Züge dort instandhalten will, wo sie fahren.

<b>WAS</b>	<b>WER</b>	<b>WANN</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Wieso braucht es mit 400 Metern derart lange Züge? Wäre es nicht besser, zusätzliche Gleise zu bauen? → Der Bau zusätzlicher Gleise benötigt Fläche. Das ist immer enorm schwierig und sehr kostenintensiv. Um die Kapazitäten im Personenverkehr zu steigern, werden die Züge künftig mit 400m Zuglänge verkehren. Die Länge von 400m ist der internationale Standard und auch das, was mit realisierbaren, vertretbaren Anpassungen an der Bahninfrastruktur in der Schweiz möglich ist. Wir haben keine andere Alternative.</li><li>• Wieso gibt es in Zürich keine solchen Kapazitätsprobleme bei der Instandhaltung? → In Zürich ist der Unterhalt genauso schwierig, wenn nicht schwieriger. Das Problem besteht in der ganzen Schweiz. Wenn die Bahn immer mehr Passagiere transportiert, braucht es auch mehr Unterhalt und damit Werkstätten.</li><li>• Wie kann man die Trassenverfügbarkeit beeinflussen? → Um Kapazitäten auszulasten, erhöht man zuerst die Dichte der verkehrenden Züge auf eine 2-Minuten Zugfolgezeit (minimaler Abstand von zwei Zügen, die einander auf dem gleichen Gleis folgen). Reicht das nicht, braucht es Infrastrukturausbauten in Form von zusätzlichen Gleisen und Linien. Mit neuen technischen Systemen (z.B. ETCS) lassen sich aktuell die Zugfolgezeiten nicht weiter verkürzen. Diese Systeme dienen primär der zusätzlichen Sicherheit im Schienenverkehr, indem die Züge mit einer kontinuierlichen Überwachung der Geschwindigkeit und der Bremsungen geführt werden. Die netzweite Einführung solcher Systeme benötigt Jahrzehnte.</li></ul>		

---

## **5 Raumentwicklung in Bern West**

### **Referat Mark Werren**

Mark Werren, Stadtplaner Stadt Bern, informiert die Begleitgruppe, welche raumplanerische Strategie die Stadt Bern im Westen der Stadt verfolgt. Grundsätzlich hält die Stadt an einer Siedlungsentwicklung «nach Innen» fest. Es bestehen aber auch Überlegungen einer Stadterweiterung im Osten und Westen. Der ländliche intakte Westen mit historischen Dörfern und Weilern soll zurückhaltend entwickelt werden, um die dortige Lebensqualität zu bewahren. Er hat auch für die Stadt und Agglomeration als Ganzes – als eine der wenigen zentrumsnahen offenen und intakten Landschaftskammern – eine übergeordnete Bedeutung. Zehntausende Bewohnerinnen und Bewohner orientieren sich auf diesen für sie gut erreichbaren Erholungsraum. Aus dieser Optik ist ein Werkstatt-Neubau auf diesem Gebiet nicht erwünscht. In den Richtplanungen ist sie ebenfalls nicht vorgemerkt.

Fragen zum Referat (nicht vollständig):

- Gibt es andere Perspektiven als die der Siedlungsentwicklung? Z.B. die Verkehrsentwicklung?  
→ In der Stadtplanung werden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit einbezogen.
- Die Zweitmeinung von Ulrich Weidmann soll erst im Sommer vorliegen, die Begleitgruppe muss aber schon Ende Mai eine Empfehlung abgeben?  
→ Erste Tendenzen werden schon früher vorliegen und können in die Begleitgruppe einfließen.

WAS	WER	WANN
<ul style="list-style-type: none"><li>• Wann wurde die Stadt Bern in die Pläne der BLS einbezogen? → 2013 fand eine erste Sitzung statt, in der die BLS über ihre Pläne informierte. Gegenüber einer Werkstatt im Berner Westen hat die Stadt schon damals «grösste Bedenken» geäussert und eine Zusammenarbeit oder den Einbezug der Stadt Bern und Interessengruppierungen empfohlen. Verblieb war, dass die BLS zu gegebener Zeit mit der Stadt Kontakt aufnimmt.</li></ul>		

---

## 6 Weiteres Vorgehen

Die detaillierte Informationsphase ist mit dieser Sitzung abgeschlossen. Sie hatte zum Ziel, die Begleitgruppe auf einen gemeinsamen Wissensstand zu bringen. In den nächsten Sitzungen geht es darum, der BLS mögliche Standorte für den Werkstatt-Neubau zu präsentieren und eine Empfehlung abzugeben. Bis Ende Mai 2016 muss die Begleitgruppe ein Ergebnis präsentieren, weil die Eingabe ins Sachplanverfahren im Sommer 2016 erfolgt.

Verschiedene Teilnehmer kritisieren diesen Fahrplan und den damit einhergehenden Zeitdruck. Zudem könne man beim BAV gewiss auch mehrere Varianten eingeben. Raimund Rodewald weist darauf hin, dass die Begleitgruppe – sollte sie ihrem hoch gesetzten Anspruch nicht gerecht werden können – dem ARE und BAV zumindest Anregungen für das Sachplanverfahren mitgeben kann. Beim BAV sollen Termine und die Zahl der einzugebenden Standorte abgeklärt werden.

Sekretariat sofort

Der Präsident präsentiert das weitere Vorgehen. Dieses erhalten die Teilnehmenden in einem Zusatz zum Protokoll. Persönlich sind für den Präsidenten folgende Prämissen gesetzt:

- Die BLS benötigt eine neue Werkstatt.
- Die Trassenverfügbarkeit ist ein Ausschlusskriterium
- Es braucht eine Durchfahranlage
- Raumplanung, Landschaftsbild und Anliege der direkt Betroffenen werden im Prozess stärker gewichtet

Der Präsident schlägt vor, mit den bisher involvierten Firmen (T&O, ecoptima, B+S, SMA und Partner) zusammenzuarbeiten und neu die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (VLP-ASPAN) hinzuzuziehen. Um die Glaubwürdigkeit zu wahren, wünscht die Begleitgruppe den Beizug einer bisher nicht involvierten Firma, welche die Arbeiten der oben genannten Firmen koordiniert.

Die Begleitgruppe heisst den Antrag von Jos Aeschbacher einstimmig gut, mit den genannten Firmen unter dem koordinierenden Lead einer neuen Firma zusammenzuarbeiten. Als mögliche neue Firma werden genannt: Metron, Reflecta, Ecoplan.

Bis am **Mittwoch, 23. Dezember 2015**, sollen die Teilnehmenden zu folgenden Fragen Stellung nehmen:

1. Wird das von Präsident Bernhard Antener skizzierte Vorgehen unterstützt?
2. Werden die Prämissen akzeptiert?
3. Wie sind die Bedarfsmodule zu kombinieren?
4. Welche Kriterien sind zu verwenden und zu gewichten?

<b>WAS</b>	<b>WER</b>	<b>WANN</b>
Bitte schicken Sie Ihre Überlegungen an das Sekretariat der Begleitgruppe ( <a href="mailto:juerg.abbuehl@infrakom.ch">juerg.abbuehl@infrakom.ch</a> ). Für die Begleitgruppen-Sitzung vom 13.01.16 werden Ihre Rückmeldungen konsolidiert bzw. erarbeiten die von der Begleitgruppe mandatierten Experten einen ersten Vorschlag (Kombination Bedarfsmodule und Kriterien mitsamt Gewichtung), der an der Januar-Sitzung diskutiert wird.	Alle	23.12.15
<b>Nächster Sitzungstermin</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Mittwoch, 13. Januar 2016 (08.30 – 12 Uhr) Schmiedstube, Bern</li></ul>		
Die Begleitgruppe hat folgende Anliegen: <ul style="list-style-type: none"><li>Es bestehen weiterhin Unsicherheiten bei der Anmeldung zum Sachplanverfahren, zur Sachplanrelevanz und zur Koordination mit dem kantonalen Richtplan. Zudem soll abgeklärt werden, ob ins Sachplanverfahren auch mehrere Standorte eingegeben werden können.</li><li>Der Flächenbedarf für eine Werkstatthanlage soll präzisiert werden (Flächenbedarf Gleisanlagen)</li></ul>	Sekretariat	Sofort
Der Präsident nimmt die Anliegen auf.		

---

## **7 Kommunikation**

Die Begleitgruppe verzichtet auf die Publikation einer Medienmitteilung.

---

Bern, 11. Dezember 2015  
Petra Cupelin und Jürg Abbühl