

Infrastruktur SBB Hilferstrasse 3 3000 Bern 65

Begleitgruppe Werkstätte BLS
c/o Antener Althaus Kunz
Herr Bernhard Antener
Präsident
Kirchgasse 9
3550 Langnau

Bern, 8. Januar 2016

**Instandhaltung – Zusammenarbeit SBB und BLS
Antworten der SBB auf Fragen der Begleitgruppe Werkstätte BLS**

Sehr geehrter Herr Antener

Wir bedanken uns, dass wir anlässlich der Sitzung der Begleitgruppe vom 8.12.2015 den Standpunkt der SBB zur geplanten Werkstätte der BLS in Riedbach darstellen durften.

Sie hatten uns im Vorfeld der Sitzung zweimal Fragen von Mitgliedern der Begleitgruppe gestellt. Eine erste schriftliche Antwort erhielten Sie mit unserm Schreiben vom 15.10.2015. Beiliegend erhalten Sie, wie von Ihnen gewünscht, die Antworten auch zur zweiten Gruppe von Fragen. Wir haben nun sämtliche Fragen gesamthaft beantwortet. Inhaltlich ähnliche Fragen sind zusammengefasst aufgeführt.

Wir hoffen, Ihnen und der Begleitgruppe damit dienen zu können. Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Philippe Gauderon
Leiter Infrastruktur
Mitglied der Konzernleitung



Nicolas Germanier
Leiter Fahrplan und Netzdesign

Anlage: Frage und Antworten z.H. Begleitgruppe BLS

Werkstätte der BLS in Bern Riedbach

Beantwortung der Fragen aus der Begleitgruppe durch die SBB

Vorbemerkung:

Die nachfolgenden Fragen wurden der SBB in zwei Paketen zugestellt. Die Beantwortung der ersten Serie erfolgte mit Schreiben vom 15.10.2015. Nachfolgend werden alle erhaltenen Fragen beantwortet. Inhaltlich ähnliche Fragen wurden zusammengefasst.

1. *Trifft es zu, dass die SBB-eigene Werkstatt Bern Aebimatt der BLS ab 2020 nicht mehr im bisherigen Rahmen zur Verfügung steht? Wenn ja, wie stark ist der Betrieb eingeschränkt?*

Dies ist zutreffend.

Begründung: Die Planungen zum Angebotsschritt 2025 (AS25) haben sowohl das Faktum der mangelnden Erreichbarkeit als auch den Zeitpunkt Ende 2019 bestätigt. Die Gründe liegen in den umfangreichen Bauarbeiten wie auch im zunehmenden S-Bahnverkehr nach Abschluss der Bauarbeiten. Ein rationeller industrieller Betrieb für die Fahrzeuginstandhaltung kann deshalb bereits ab Ende 2019 nicht mehr gewährleistet werden.

Planungsbasis: Bauphasenplanungen aus den Studien im Perimeter Bahnhof Bern bis Holligen.

Die SBB hat auf Anfrage der BLS geprüft, welche Anlagenteile allenfalls für eine eingeschränkte Nutzung bis zur Inbetriebnahme der Werkstätte Riedbach zur Verfügung stehen könnten. Es hat sich gezeigt, dass auf den drei längsten Hallengleisen eine Nutzung bis 2025 noch möglich. Über diesen Zeitpunkt hinaus ist eine Nutzung für Fahrzeuginstandhaltung nicht mehr möglich.

BLS und SBB (Personenverkehr und Infrastruktur) haben auch die Möglichkeiten einer Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme von Riedbach für den Unterhalt eines Teils der BLS-Flotte in Biel geprüft. SBB Personenverkehr und BLS haben festgelegt, den Fokus auf die teilweise Weiterbenutzung der Aebimatt zu legen und die Variante Biel nicht weiter zu verfolgen.

-
2. *Würde die SBB auf den Standort Aebimatt verzichten, wenn sie die Berner S-Bahn betreiben würde?*

Die Schliessung der Aebimatt als Standort für die Fahrzeuginstandhaltung ist unabhängig vom Betreiber der S-Bahn Bern.

-
3. *Was ist in der Aebimatt geplant. Was ist dort in Zukunft möglich?*

Die SBB will nicht auf den Standort Aebimatt verzichten, sondern die Anlage nach Abschluss der Grossprojekte für Abstellungen des Personenverkehrs in der Nacht nutzen: Fernverkehr SBB oder BLS. Dies hängt noch vom definitiven Variantenentscheid zum Ausbau auf der Westseite des Bahnhofs Bern ab.

Die gesamte Anlage Aebimatt weist sowohl Depot- und Gleisanlagen wie auch verschiedene Gebäude und Umschlagflächen der technischen Dienste der SBB Infrastruktur auf. Eine Umnutzung dieser Flächen und Gebäude ist nach Abschluss der Grossprojekte denkbar.

4. *Könnte der SBB-Güterbahnhof Bern für die Instandhaltung der BLS-Fahrzeuge genutzt werden? Ab wann, in welchem Umfang und unter welchen Rahmenbedingungen?*

Der Güterbahnhof Weyermannshaus, exkl. die von Planzer betriebene Stückguthalle, ist Bestandteil der Güterverkehrsstrategie der SBB und des Bundes. Gemäss dieser Strategie sollen die Anlagen für den kombinierten Verkehr in Bern ausgebaut werden. Eine Umnutzung für die Bedürfnisse der BLS würde einen Ersatzstandort für den Güterbahnhof bedingen.

-
5. *Könnte der SBB-Güterbahnhof Biel für die Instandhaltung der BLS-Fahrzeuge genutzt werden? Ab wann, in welchem Umfang und unter welchen Rahmenbedingungen?*
6. *Ein Werkstatt-Neubau auf dem «Güterbahnhof» Biel ist zu prüfen. Das 30 ha-Gleisfeld im Bereich des Güterbahnhofs scheint nicht «optimal» genutzt.*
7. *Die SBB plant beim Rangierbahnhof in Biel bis 2030 einen neuen Unterhaltsbahnhof.*
– *Kann die BLS im geplanten neuen Unterhaltsbahnhof mitmachen?*
– *Kompensiert die SBB die entfallene Fläche des bisherigen Rangierbahnhofs (soll ja ab 2030 als Unterhaltsfläche genutzt werden) im Riedbach? Wenn nicht, wozu braucht die SBB die Abstellfläche im Riedbach und was wird dafür andernorts frei?*

Der ehemalige Rangierbahnhof Biel liegt betrieblich gesehen auf der Nordostseite des Bahnhofs Bern. Die Verfügbarkeit von Trassen für das Zuführen von BLS-Fahrzeugen ab Bern ist wegen der hohen Verkehrsdichte zwischen Bahnhof Bern und Wankdorf nur sehr eingeschränkt möglich. Die SBB empfiehlt deshalb, von diesem Standort abzusehen.

Die SBB hat für den Knoten Biel einen sogenannten Rahmenplan erarbeitet. Dieser zeigt den langfristigen Anlagenzustand auf. Basis dafür ist die Angebotsentwicklung beim Personen- und Güterverkehr, die Entwicklung der Fahrzeugflotte Personenverkehr und der Gleis- und Flächenbedarf im Bereich Instandhaltung der Infrastruktur. Gemäss Rahmenplan ist die SBB langfristig auf den ehemaligen Rangierbahnhof in Biel für Nachtabstellungen Personenverkehr, die Abwicklung des Güterverkehrs und für Aufgaben der Infrastruktur-Instandhaltung angewiesen. Eine teilweise Nutzung für die Zwecke des BLS-Fahrzeugunterhaltes ist nicht eingeplant aber grundsätzlich möglich. Sie hätte voraussichtlich einen Verdrängungseffekt zur Folge und es müssten anderweitig Ersatzflächen gefunden werden.

Biel und Bern (mit Riedbach) sind Teile eines gesamtschweizerischen Abstellkonzeptes der SBB für den Fernverkehr. Sowohl Riedbach als auch Biel sind notwendig, um die zukünftigen Abstellbedürfnisse abzudecken. Die Abstellflächen in Riedbach dienen der Kompensation der wegfallenden Abstellgleise im Westkopf des Bahnhofes Bern im Rahmen der Leistungssteigerung Bern West.

-
8. *Könnte der SBB-Serviceanlage Biel für die Instandhaltung der BLS-Fahrzeuge genutzt werden? Ab wann, in welchem Umfang und unter welchen Rahmenbedingungen?*
9. *Das Lokomotiv-Depot Biel soll vergrössert werden, es braucht einen Neubau für den Unterhalt von ICN-Zugkompositionen von 200 Meter Länge und 50 Meter Breite.*

Die Serviceanlage Biel eignet sich nicht für die Bedürfnisse der BLS. Sie wird für die leichte Instandhaltung der ICN-Flotte der SBB eingerichtet. In der BLS-Anlage Riedbach hingegen wird auch sogenannte schwere Instandhaltung durchgeführt, was entsprechende Installationen und Arbeitsabläufe bedingt.

Das Vorprojekt zur Erweiterung der Serviceanlage Biel ist abgeschlossen. Eine Integration der BLS Bedürfnisse wäre höchstens teilweise möglich, weil die Anlage nicht im erforderlichen Mass erweitert werden kann. Die massiven Projektänderungen würden zu Mehrkosten und Zeitverzögerungen führen. Dies wäre für die SBB nicht tragbar, weil damit der dringend erforderliche und termingerechte Ausbau der Instandhaltungskapazitäten auf der West-Ost-Achse nicht gewährleistet werden könnte. Die Erweiterung der Serviceanlage Biel für die Bedürfnisse der BLS müsste deshalb im Rahmen eines nachgelagerten Projektes geprüft werden. Dieses könnte, nach Abschluss des Erweiterungsprojekt SBB, ab ca. 2019/2020 gestartet werden.

-
10. *Könnte die SBB der BLS sonstige Flächen respektive Anlagen im Grossraum Bern zur Nutzung zur Verfügung stellen? Wenn ja, in welcher Arealgrösse?*

Die SBB kann im Raum Bern keine Flächen anbieten, weil sie selbst für die eigenen, mittelfristigen Abstellbedürfnisse dringend neue Flächen ausserhalb der bestehenden Anlagen bereitstellen muss.

-
11. *Trifft es zu, dass die SBB im Raum Bern selbst Bedarf an neuen Fahrzeug-Abstellflächen hat? In welchem Perimeter wären solche Abstellflächen aus Sicht SBB sinnvoll?*

Dies ist zutreffend und zwar bereits mittelfristig.

Begründung: Der weitere Ausbau des Angebotes mit dem Bedarf nach zusätzlichen und längeren Fahrzeugen erhöht den Bedarf an Flächen für Nachtabstellungen. Dies gilt sowohl für die S-Bahn als auch für den Fernverkehr.

Ein weiterer Grund für neue Abstellanlagen Personenverkehr sind die geplanten Grossprojekte, welche zu einem erheblichen Verlust an Abstellflächen führen. Neue Standorte stehen bei SBB Infrastruktur auf der West- wie auch auf der Ostseite des Knotens Bern in einer Entfernung von max. 10 km in Evaluation. Die BLS ist in diese Planung unmittelbar einbezogen.

-
12. *Wäre es aus Sicht SBB zweckmässig, solche Abstellflächen allenfalls mit einem Werkstatt-Neubau der BLS zu kombinieren?*

Ja. Die gemeinsame Planung der SBB und der BLS beinhaltet eine kombinierte Anlage in Riedbach. Riedbach ist einer der evaluierten Standorte im Abstellkonzept Bern. Die SBB und die BLS sind deshalb daran interessiert, die Anlage Riedbach gemeinsam auch für Nachtabstellungen für den S-Bahn- und den Fernverkehr nutzen zu können. Eine kombinierte Anlage bedingt einen geringeren Landverbrauch als zwei getrennte Anlagen.

13. *Wie würde die SBB vorgehen, wenn sie die Sanierung / den Neubau von Werkstätten in Bern planen müsste?*

Das Vorgehen der SBB würde sich prinzipiell nicht von demjenigen der BLS unterscheiden. Im Idealfall können neue Standorte von betriebsnahen Werkstätten in eidgenössischen Sachplänen und kantonalen Richtplänen frühzeitig gesichert werden. Die SBB steht der BLS für einen Erfahrungsaustausch gerne zur Verfügung.

14. *Wo arbeiten SBB und BLS für Unterhaltsarbeiten und Abstellflächen heute schon zusammen? Und: Wo sind weitere gemeinsame Projekte vorgesehen?*

Die BLS nutzt im Güterbahnhof Weyermannshaus Gleise, um lange Bauzüge für Gleisumbauten bereitstellen zu können. Nach Abschluss der Grossprojekte sollen diese Gleise der BLS auch weiterhin zur Verfügung stehen. Die BLS nutzt auch SBB-Gleise für Fahrzeugabstellungen. Die BLS nutzt zudem in andern Bahnhöfen die Infrastruktur der SBB für die Bereitstellung von Bauzügen: zB. Burgdorf, Konolfingen, etc.

Die SBB wiederum nutzt Teile des BLS-Depots Holligen für die Abstellung von Messzügen.

15. *Abstellgleise für den Fernverkehr: Es benötigt auch hierfür Land, und die BLS begründet dies stets mit der Aussage, wenn diese an die neue Werkstatt angrenze, müsse nur einmal eine "Landschaft zerstört werden". Wenn die Suche nach einer Fläche für die Werkstatt auch noch Abstellanlagen beinhaltet, vergrössert sich die benötigte Landfläche. Abstellanlagen gehören für uns in unmittelbare Nähe des Bahnhofs Bern. Aus diesem Grund ist uns nicht klar, weshalb in den letzten Jahren Areale zwischen Bahnhof Bern und Bümpliz, welche dafür in Frage gekommen wären, für Wohnungen/Uni/Sanitätspolizei usw. überbaut wurden. Ein geeigneter Standort dafür wäre zB die Aebimatt und der Güterbahnhof Bern. Für uns gehört die Suche nach Abstellfläche nicht in die Begleitgruppe. Aussagen in gewissen Medien, dass die Aebimatt für den Wohnungsbau oder für ein Einkaufszentrum geeignet sei, sind sehr zynisch.*

Es besteht ein typischer Nutzungskonflikt, der sich in städtischen Räumen zunehmend akzentuiert. Bahnanlagen im Stadtinnern werden vermehrt als Störfaktor wahrgenommen und als Verhinderer von innerstädtischer Entwicklung bezeichnet. Andererseits steht der Verlagerung von Bahnanlagen an den Stadtrand die Umnutzung von Landwirtschaftsland entgegen.

- Riedbach erfüllt die Anforderungen an die Nähe zum Bahnhof Bern.
- Wichtig ist zudem die Verfügbarkeit von Trassen (Fahrwegen) zu diesen Anlagen, was im Falle von Riedbach gegeben ist.
- Der Güterbahnhof Weyermannshaus wird auch in Zukunft für den Güterverkehr genutzt. Mit seiner zentralen Lage erfüllt er die Forderung an kurze Fahrwege auf der Strasse. Die Nähe zum Autobahnanschluss ist ein grosser Vorteil.
- Die Aebimatt ist Teil des Abstellkonzeptes und soll nach Abschluss der Grossprojekte für Abstellungen des Personenverkehrs genutzt werden.