

Begleitgruppe «Werkstätten»

Biel kann geplante BLS-Werkstatt Chliforst-Nord nicht ersetzen

Bern, 02.02.18 Die SBB-Serviceanlage in Biel vermag Chliforst-Nord im Westen von Bern als Standort für eine BLS-Werkstatt nicht zu ersetzen. Zu diesem Schluss kommt die Begleitgruppe «Werkstätten». Da es auf den Gleisen zu wenig Platz hat, erreicht nur etwa die Hälfte der erforderlichen BLS-Züge Biel. Und die Anlage selbst kann höchstens zwei Drittel des BLS-Bedarfs abdecken.

Im Auftrag des Regierungsrats des Kantons Bern hat die Begleitgruppe «Werkstätten» die SBB-Serviceanlage Biel als möglichen Standort für eine BLS-Werkstatt geprüft. Die Begleitgruppe mandatierte SBB und BLS, gemeinsam eine technische Machbarkeitsprüfung zu erarbeiten. Insbesondere wurde untersucht, ob die Serviceanlage Biel die geplante Werkstatt Chliforst-Nord im Westen der Stadt Bern ersetzen kann. Am Freitag stellte Bernhard Antener, Präsident der Begleitgruppe, an einer Medienkonferenz in Bern die Schlussfolgerungen der Begleitgruppe zur Machbarkeitsprüfung vor. Das Resultat: Die Serviceanlage eignet sich nicht, da sie für die BLS-Züge zum Teil nicht erreichbar und die Anlage zu klein ist.

Um auf Chliforst-Nord verzichten zu können, müsste die BLS wöchentlich rund 100 Züge in der Serviceanlage Biel instandhalten können. Zur Instandhaltung gehören planbare Wartungen und nicht planbare Reparaturen (z.B. bei verstopften WC-Anlagen, klemmenden Türen, Vandalismus etc.).

Ungenügende Erreichbarkeit

Ein Teil der nötigen BLS-Züge erreicht Biel gar nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen:

- 3/6 der Züge kommen spontan zur Reparatur nach Biel. Für diese Züge gibt es auf den Gleisen derzeit keinen gesicherten Platz (Trassen). Dass diese Trassen dereinst zur Verfügung stehen, ist fraglich.
- 1/6 der Züge müsste für Wartungen als Leerfahrten nach Biel gebracht werden, also ohne Passagiere. Für diese Leerfahrten sind die Trassen auf den Gleisen nicht gesichert.
- 1/6 der Züge liesse sich zwar via Neuenburg im Abtausch mit SBB-Zügen nach Biel fahren. Allerdings ist dieses Abtauschkonzept komplex und erfordert täglich einen stabilen Betrieb ohne Verspätungen und Störungen. Derartige Konzepte sind in der Praxis weder bekannt noch erprobt.
- 1/6 der Züge erreicht die Serviceanlage Biel problemlos.
- Die Zufahrt vom Bahnhof Biel in die Serviceanlage ist ein Nadelöhr und beschränkt die Kapazität der Anlage stark.

Ungenügende Kapazität

Auch wenn alle nötigen BLS-Züge nach Biel gelangen würden, genügen die Kapazitäten der Serviceanlage nicht.

- Die Anlage wäre gleichzeitig von SBB- und BLS-Zügen belegt. Das bedingt eine minutiöse Planung und Absprache. Selbst wenn sich die SBB völlig aus der Serviceanlage zurückziehen und ihre Regionalverkehrsflotte anderswo instandhalten würde, wäre die Anlage zu klein. Sie müsste zudem baulich erweitert werden.
- Die Anlage ist nach der zu erwartenden Verdichtung der S-Bahn Bern nach 2030 ohnehin zu klein.
- Zudem fehlen in Biel 800 Meter Abstellgleise. Das entspricht 8 BLS-Zügen.

In Biel wurde allein die Serviceanlage geprüft, da die übrigen Anlagen (Güterbahnhof, Rangierbahnhof und Werk Biel) laut SBB im Zeithorizont 2025 / 30 nicht zur Verfügung stehen. Die BLS benötigt aber rasch eine Lösung für die Instandhaltung der S-Bahn Bern, weil die heutige, der SBB gehörende Werkstatt Aebimatt in Bern ab 2020 nicht mehr zur Verfügung steht. Die Aebimatt ist für Abstellungen und als Bau- und Umbau des Bahnhofs Bern vorgesehen.

Für die Begleitgruppe ist die von beiden Bahnen erarbeitete Machbarkeitsprüfung theoretisch. Der Beleg der Praxistauglichkeit ist nicht erbracht. Auch sind keine vergleichbaren Beispiele von andern Bahnen in andern Ländern bekannt. Zudem das Gremium, dass sich dadurch die Betriebskosten von SBB und BLS

sowie die Gesamtsystemkosten – wie am Anfang der Arbeiten postuliert – senken liessen. Aufgrund dieser Vorbehalte sieht die Begleitgruppe auch keinen Nutzen, zur Kompensation all dieser Defizite weitere Standorte zu evaluieren. Den Entscheid fällt die Begleitgruppe mit 17 : 3 Stimmen. Die Minderheit hätte es begrüsst, als Ergänzung zur Serviceanlage Biel auch weitere Standorte zu prüfen, zum Beispiel Brig, Givisiez (FR), Luzern und Olten.

In ihrer Stellungnahme an den Kanton Bern, das Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie SBB und BLS regt die Begleitgruppe eine stärkere und gleichberechtigte Kooperation beider Bahnen an – unabhängig aller strategischer Ziele.

Intensive Abklärungen

In intensiver Arbeit hatte die Begleitgruppe 2015 / 2016 über 40 mögliche Standorte für die BLS-Werkstatt evaluiert, darunter auch Biel. Den Standort Biel hatte die Begleitgruppe damals aufgrund mündlicher und schriftlicher Aussagen der SBB und ungenügender Trassenverfügbarkeit nicht mehr weiterverfolgt. Auf Basis einer umfassenden Analyse empfahl die Begleitgruppe dem Verwaltungsrat der BLS schliesslich eine 3-Standort-Strategie mit den bisherigen BLS-Standorten Spiez (leichte Instandhaltung), Bönigen (schwere Instandhaltung) und einem Neubau im Chlifforst-Nord (leichte Instandhaltung). Der Verwaltungsrat BLS übernahm die Empfehlung der Begleitgruppe vollumfänglich.

Die Begleitgruppe setzt sich aus Bahn- und Planungsexperten zusammen sowie aus Vertretern von Politik, Umwelt- und Wirtschaftsverbänden. Da die Begleitgruppe bei diesem Prüfungsauftrag eng mit beiden Bahnen zusammenarbeiten musste, wechselte sie ihren Namen von Begleitgruppe «Werkstätte BLS» zu Begleitgruppe «Werkstätten».

Für Auskünfte steht zur Verfügung:

Bernhard Antener
Präsident Begleitgruppe

079 828 52 55
034 408 00 40