

Amt für Gemeinden und Raumordnung  
Abteilung Kantonsplanung  
Nydegasse 11/13  
3011 Bern

Per Mail an: [kpl.agr@jgk.be.ch](mailto:kpl.agr@jgk.be.ch)

Bern, 30. Januar 2018

## **Stellungnahme zum Sachplan Verkehr SIS Anpassungen '18**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zu den Anpassungen`18 äussern zu können, und nehmen diese gerne wahr.

Folgend unsere Stellungnahmen zu den einzelnen Massnahmen:

### **Neubau BLS-Werkstätte für leichte Instandhaltung**

Der VCS ist nach wie vor der Meinung, dass es die BLS-Werkstätte braucht. Der effiziente Betrieb der S-Bahn ist auch für den VCS wichtig. Die Notwendigkeit einer neuen Lösung ist daher unbestritten.

#### Standort Biel:

Ein Standort in Biel wäre ideal – da nur an diesem (Service-Anlage im Gleisdreieck, Güterbahnhof, Werk Biel und Rangierbahnhof) genügend Platz für eine Lösung ohne zusätzlichen Kulturlandverbrauch vorhanden wäre. Der VCS beteiligt sich an der neuen Begleitgruppe Werkstätte und verfolgt die bislang nicht befriedigende Zusammenarbeit der SBB und BLS kritisch.

Die bisherigen Ergebnisse nur zur Serviceanlage (SA) zeigen, dass der Standort der SA Biel zu wenig Kapazität aufweist für einen vollen Ersatz. Insbesondere die Einfahrtskapazität in

VCS Bern

Bollwerk 35, 3011 Bern

Tel. 031 318 54 44

[www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch), [info@vcs-be.ch](mailto:info@vcs-be.ch)

die Werkstätte und die Zufahrtskapazität zwischen Bern und Biel für ungeplante Reparaturen (nicht aber für geplante) wurden als kritisch betrachtet.

In der SA Biel könnten nur ungefähr 75% der anfallenden rund 150 Regionalzüge pro Woche der SBB und BLS gewartet werden (die Kapazität wurde von den Fachleuten auf 110-120 Züge pro Woche geschätzt). Die Begleitgruppe hatte nur die Umnutzung der SA Biel abgeklärt. Die drei anderen Standorte in Biel (Güterbahnhof, Werk Biel und Rangierbahnhof) wurden nicht geprüft.

Bevor ein Verdikt über einen neuen Standort einer Werkstätte auf der grünen Wiese gefällt werden kann, müssen diese Standorte aus Sicht des VCS geprüft werden. Zudem muss untersucht werden, ob nicht eine umgebaute SA Biel in Kombination mit einer weiteren, bestehenden Anlage zielführend ist und die Gesamtkosten senken könnte (z.B. der Anlage der TPF in Givisier, die von der BLS zwischenzeitlich genutzt werden soll). Dies würde zwar einer 3-Standort-Strategie widersprechen. Ohne Kosten-Nutzen-Rechnung können aber die Vor- und Nachteile nicht objektiv abgewogen werden.

Eine Verlängerung der Nutzung der Aebimatte durch die BLS wäre zu begrüßen. Dies würde den Zeitdruck auf die Planung senken.

#### Bern-West:

Beide zur Verfügung stehenden Standorte im Westen von Bern sind mit einem erheblichen Kulturlandverlust verbunden. Der von der Begleitgruppe seinerseits priorisierte (rund 60% der Begleitgruppe) Standort Chlyforst Nord ist aus Sicht des VCS ein raumplanerischer Sündenfall, da es sich um eine Inselbauzone ausserhalb des Siedlungsgebietes handelt: hier wird eine industrielle Inselzone geschaffen, was den Grundsätzen des Raumplanungsgesetzes diametral widerspricht. Einzig positiv ins Gewicht fallen die tiefen Kosten (tiefer als bei der Referenzvariante der BLS in Riedbach) und der geringere Kulturlandverlust (10 ha).

Der Standort birgt zudem ein namhaftes Prozess-Risiko, da nicht klar ist, ob die für die Waldnutzung benötigte Standortgegebenheit vorhanden ist. Dies gerade auch, da in kurzer Distanz davon mit Niederbottigen ein aus raumplanerischer, technischer und finanzieller Sicht umsetzbarer Standort existiert. Zudem könnte der Standort Chlyforst eine Revision des Waldgesetzes provozieren und grosse Präjudizien schaffen. Die stadtnahen Wälder müssen jedoch für die steigenden Erholungsbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung und auch aus Klimaschutzgründen aufgewertet statt verkleinert werden. Der VCS und weitere Umweltverbände bevorzugen den Standort Niederbottigen (wie knapp 40% der damaligen Begleitgruppe), da er neben den bisher schon industriell genutzten Arealen liegt und auch bezüglich Umweltschutz gut abgeschnitten hat. Den störenden Einfluss auf potenzielle, langfristige Entwicklungsgebiete in Bern-Brünnen erachtet der VCS als verkräftbar. Es wäre eine kombinierte Stadtentwicklung zu prüfen. Die leicht höheren Betriebskosten von 1-2 Mio. Fr. sind im Verhältnis zu den kantonalen Abgaben an die BLS (rund 100 Mio. Fr.) gering.

### Anträge:

1. Bevor die strategischen Diskussionen zwischen BLS und SBB abgeschlossen sind über mögliche Synergien bei der Infrastruktur, erfolgt keine Festsetzung einer neuen BLS-Werkstätte im Sachplan Schiene und kantonalen Richtplan.
2. Da sich Synergien und Teillösungen in Biel und in der Aebimatte abzeichnen, sind die beiden Standorte im Westen von Bern überdimensioniert, so wie sie in den Plänen vorliegen. Der VCS lehnt die beiden Standorte in dieser Form ab und erwarten eine Überarbeitung aufgrund der Resultate aus den strategischen Diskussionen der beiden Bahnunternehmen.
3. Auf den Standort Chliforst ist zu verzichten.

### Erweiterung BLS-Werkstätte Bönigen für schwere Instandhaltung

Der VCS stimmt dieser Anpassung zu. Auch dieser Standort ist mit einem Verlust von Kulturland verbunden. Dieser ist aber klein und verkraftbar. Der Standort ist zudem umgeben von bestehenden Industriebauten und deshalb auch raumplanerisch passend. Auch bezüglich der Förderung von industriellen Arbeitsplätzen im Berner Oberland ist der Standort positiv zu bewerten.

### Restliche Massnahmen

Der VCS begrüsst die allermeisten weiteren Ausbauprojekte. Hier Bemerkungen zu einigen Vorhaben:

- Die Entflechtung Wankdorf / Süd wird explizit begrüsst; sie erhöht die bislang knappe Kapazität Thun-Biel/Olten und erhöht damit die Chance, eines Werkstätte-Standorts in Biel
- S-Bahn-Station Kleinwabern: Ob ein S-Bahnhof in Kleinwabern von den Passagierfrequenzen wirklich notwendig ist, sollte nochmals vertieft abgeklärt werden.
- Doppelspur Liebefeld: es soll abgeklärt werden, ob der 15-Minutentakt nach Köniz auch ohne vollständige Doppelspur bis Köniz ermöglicht werden kann. Teure Investitionen könnten die langfristig allenfalls sinnvolle Erschliessung mit der RBS erschweren.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Sektion Bern



Stéphanie Penher  
Geschäftsleiterin



Jan Remund  
Präsident