

Zürich, 8. Juli 2016

## **2nd Opinion Neubau BLS-Werkstätte; Zusammenfassung der Ergebnisse**

### **Pressekonferenz [Es gilt das gesprochene Wort]**

#### **Auftrag und Vorgehen**

Die heutige Werkstattlandschaft der BLS ist ein Abbild ihrer Geschichte und diverser Unternehmensfusionen. Sie umfasst die drei eigenen Standorte in Spiez, Bönigen und Oberburg sowie den von der SBB gemieteten Standort Aebimatt in Bern. Letzterer ist aufgrund des Umbaus des Bahnhofs Bern ab 2019 nur noch beschränkt nutzbar und entfällt 2025 vollständig. Gleichzeitig besteht an allen Standorten ein Modernisierungsbedarf.

Der Verwaltungsrat der BLS entschied sich im Dezember 2013 für eine Zwei-Standort-Strategie mit einem Neubau im Raum Bern und dem Umbau des Standortes Spiez. Es folgte ein dreistufiges Auswahlverfahren zur genauen Bestimmung eines neuen Standortes. Der Standort Riedbach bei Bern stellte sich gemäss den Untersuchungen der BLS als bestgeeignet heraus.

Dies führte zu heftigen Reaktionen in Öffentlichkeit, Politik und Medien. Hauptkritikpunkte sind die Lage in der Landwirtschaftszone, die Beanspruchung eines städtebaulichen Entwicklungsgebietes der Stadt Bern sowie die Aufgabe eines Landwirtschaftsbetriebes. Die Tragfähigkeit der bisherigen Untersuchungen und die Schlussfolgerungen wurden in Zweifel gezogen.

In dieser Situation beauftragte die Stadt Bern das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich mit einer Second Opinion. Das Auswahlverfahren der BLS sollte auf seine Vollständigkeit, Korrektheit und Angemessenheit beurteilt werden. Grundlage war ein Fragenkatalog zu folgenden Themen:

- Methodik des Variantenstudiums
- Konzentrationsentscheid auf zwei Standorte
- Vollständigkeit des Variantenstudiums
- Opportunität und geographische Lage eines Neubaus

Das Ziel bestand mithin in der Validierung der bisherigen Untersuchungen in methodischer und inhaltlicher Sicht. Dazu wurden alle Arbeitsschritte der Studien der BLS detailliert nachvollzogen, unter Beizug sämtlicher verfügbarer Grundlagendokumente. Zu prüfen war, ob (1) das methodische Vorgehen zeitgemäss und der Aufgabenstellung angemessen war sowie (2) ob die Schlussfolgerungen transparent aus diesen Arbeitsschritten abgeleitet sind.

## **Wichtigste Erkenntnisse**

- 1) Die Zwei-Standort-Strategie sowie Schritte 1 und 2 des Standortauswahlverfahrens sind ausreichend und nachvollziehbar begründet. Sowohl Allmendingen als auch Bern West sind geeignete Standorte für eine zukünftige BLS-Werkstätte.**

Die angewandte Methodik entspricht dem Stand des Faches und ist transparent nachvollziehbar. Die Standortsuche war umfassend und gleichzeitig zweckmässig eingegrenzt. Die angewandten Kriterien und Gewichtungen sind der Fragestellung angemessen und repräsentieren die unterschiedlichen Anforderungen ausgewogen. Das Zwischenresultat, wonach Allmendingen und Riedbach geeignet sind, ist plausibel.

- 2) Es ist kein weiterer Standort, der ähnlich gut geeignet wäre, erkennbar.**

Die eigene detaillierte Nachprüfung hat keine weiteren Standorte mit vergleichbarer Qualität ergeben. Essentiell für die Effizienz der Werkstätte sind insbesondere kurze Dienstfahrten zur Überfuhr aus dem Unterhaltsstandort in den Regelbetrieb und zurück. Aufgrund der Netz- und Linienstruktur der BLS sowie des Fahrzeugeinsatzes sind alle Standorte in erheblicher Distanz zu Bern klar nachteilig. Das Kooperationspotential mit der SBB und anderen Unternehmungen wurde in den Untersuchungen der BLS ergebnisoffen geprüft und plausibel verworfen. Zum Ersten liegen die meisten alternativen Standorte zu peripher und zum Zweiten müssten diese baulich sehr stark erweitert oder sogar neu erstellt werden.

- 3) In Schritt 2 des Evaluationsverfahrens schneidet der Standort Allmendingen (West) unabhängig von der gewählten Gewichtung klar besser ab als der Standort Riedbach. Der Vorsprung liegt in jedem Fall ausserhalb des vernachlässigbaren Bereichs. Eine Stärkung der Aspekte Raumplanung und Umwelt im Vergleich zur Ausgangsgewichtung würde den Vorsprung weiter vergrössern.**

In der Second Opinion wurde die Bewertung der bestrangierten Standorte des zweiten Evaluationssschrittes auf die Robustheit geprüft. Die Methodik der BLS wurde dabei bewusst beibehalten, aber die Gewichtungen derart verändert, dass die Auswirkungen eines sehr viel höheren Stellenwertes ausgewählter Aspekte getestet werden konnten. Der Vorsprung von Allmendingen aus der Ursprungsbeurteilung bestätigte sich, gerade wenn das Hauptgewicht der Raumplanung und der Umwelt gegeben wurde. Der Vorsprung von Allmendingen ist damit robust.

- 4) Die Risikoabwägung in Schritt 3 des Evaluationsverfahrens ist nicht überzeugend. Die resultierende Empfehlung für Riedbach stützt sich vorab auf potentielle Kapazitätsengpässe zwischen Bern und Allmendingen, welche tendenziell überschätzt werden.**

In Schritt 3 wurde die finale Auswahl zwischen den bestrangierten Standorten aus dem Schritt 2 getroffen. Die Methodik war qualitativ orientiert und ist nicht in allen Punkten restlos nachvollziehbar. Faktisch ausschlaggebend für den Entscheid zugunsten von Riedbach waren dabei die erwarteten Kapazitätsengpässe auf der Aaretal-Strecke als NEAT-Zulauf sowie potentielle Betriebsunterbrüche des Bahnhofs Bern. Daraus wurde zur Risikominimierung die Strategie abgeleitet, dass sowohl westlich wie östlich des Knotens Bern je ein Standort zur Verfügung stehen sollte. In der Second Opinion stellte sich nun die Frage, ob diese Gesichtspunkte schwegewichtig genug sind,

um das eindeutige Ergebnis von Schritt 2 zu modifizieren. Dies ist nach detaillierter betrieblicher Prüfung nicht der Fall. Namentlich sprechen gerade betriebliche Gesichtspunkte durchaus auch für Allmendingen: (1) Rund zwei Drittel der Fahrzeugflotte werden ohnehin östlich des Bahnhofs Bern eingesetzt, (2) dadurch würde – im Falle von Riedbach – der kapazitätskritische Bahnhof Bern mit zusätzlichen Dienstfahrten belastet und (3) die Zufahrt nach Allmendingen ist auch von Konolfingen aus möglich. Der Abschnitt auf der NEAT-Zufahrt ist zudem nur kurz; es lassen sich damit genügend Fahrplanfenster für Dienstfahrten von/ab der Werkstätte finden.

**5) Allmendingen ist unter Würdigung aller Aspekte der geeignetste Standort, Riedbach ist eine nahezu gleichwertige Alternative.**

Die ganzheitliche und methodisch korrekte Evaluation zeigt Allmendingen robust als bevorzugten Standort. Er stellt gewisse betriebliche Herausforderungen in der Zufahrt, die aber beherrschbar sind. Sollte Allmendingen dennoch nicht weiterverfolgt werden, so ist ein Standort im Raum Riedbach ebenfalls zweckmässig, wenn auch betrieblich nicht wirklich vorteilhafter.

**6) Weder erreicht ein anderer geprüfter Standort eine vergleichbare Qualität, noch lassen sich neue ähnlich geeignete Alternativen finden.**

Wie aufgrund der sehr umfassenden Standortsuche zu Beginn der Untersuchungen der BLS zu erwarten war, finden sich keine anderen machbaren Standorte mit annähernd vergleichbarer Qualität. Die bisherigen Bemerkungen zu Riedbach gelten dabei uneingeschränkt für alle möglichen Detailstandorte zwischen Bern und Kerzers. In der Second Opinion wurden zusätzlich die neuen Vorschläge Konolfingen und Thun geprüft. Konolfingen liegt hinsichtlich des Liniennetzes der BLS und des Fahrzeugeinsatzes ausgesprochen ungünstig. Der Standort ist nur über kapazitätskritische Einspurstrecken zu erreichen und belastet die Aaretal-Strecke ebenfalls. Thun ist ein vergleichsweise kleines Gelände, liegt peripher zum Netzzentrum Bern und befindet sich bereits nahe beim zweiten Standort Spiez. Der Aufwand für Fahrzeugüberfahren wäre erhöht.

**7) Der Standort Thun (ESP Nord) ist für die leichte Instandhaltung ungeeignet, wäre aber ein denkbarer Standort für die schwere Instandhaltung.**

Wird die Zwei-Standort-Strategie aufgegeben, so wäre Thun als Standort für die schwere Instandhaltung denkbar. Allerdings kämen unter diesen Umständen auch andere vergleichbare Standorte in Frage.

## **Empfehlungen**

Aufgrund dieser Erkenntnisse leitet sich aus der Second Opinion ab:

- Die Zwei-Standort-Strategie ist zweckmässig und nur zu verlassen, wenn dies durch wesentliche übergeordnete Gesichtspunkte gerechtfertigt wird.
- Die engere Agglomeration Bern ist der zweckmässige Raum für einen zweiten Standort.
- Der bestgeeignete Standort ist Allmendingen, wobei Standorte im Raum Riedbach eine nahezu vergleichbare Qualität aufweisen.
- Alle anderen denkbaren Standorte sind – aus unterschiedlichen Gründen – deutlich ungünstiger bis klar unzulässig.

Das weitere Entscheidungsverfahren kann damit auf die Güterabwägung zwischen Allmendingen und Riedbach eingeschränkt werden.