

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 29 (2016)
Heft: 10

Artikel: Wohin mit der Eisenbahn?
Autor: Guetg, Marco
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-633019>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Reinigen, warten, reparieren: Das Berner Bahnunternehmen BLS sucht einen zentralen Standort als Ersatz für die Werkstätte Bern-Aebimatt.

Wohin mit der Eisenbahn?

Die BLS, die zweitgrösste Schweizer Bahn, braucht ab 2025 eine neue Werkstätte. Das ist unbestritten. Und doch will sie niemand haben. Ein Stimmungsbild vom Standortpoker.

Text:
Marco Guetg
Foto:
Rahel Krabichler

Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) betreibt vier Werkstätten. Die grösste steht in Spiez, eine in Bönigen bei Interlaken, eine in Oberburg bei Burgdorf und die vierte in Bern-Aebimatt. Diese Werkstatt mietet die BLS seit 2004 von der SBB. Doch ihre Jahre sind gezählt. Wegen des geplanten Ausbaus des Bahnhofs Bern und wegen Eigenbedarfs der SBB steht Bern-Aebimatt der BLS voraussichtlich ab 2019 nicht mehr zur Verfügung. Also musste die BLS überlegen, wo sie ihre Wagen und Lokomotiven reparieren und warten will. Sie entschied, ihre Werkstätten auf zwei Standorte zu konzentrieren: auf Spiez und auf einen neuen Standort bei Bern. Bönigen, Oberburg und Bern-Aebimatt würden aufgegeben. Die BLS suchte etwa zwanzig Hektar Land. Darauf soll eine 125 bis 140 Meter lange und 150 Meter breite Halle mit mindestens 15 Gleisen entstehen, die über die Halle hinaus verlängert werden. Das schaffe nicht nur die nötigen Abstellflächen für die Züge, sondern ermögliche auch einen späteren Ausbau. Im März 2013 verkündete die BLS, dass die Werkstätte auf dem Moosacher beim Bahnhof Riedbach im Westen Berns zu stehen komme.

So weit, so klar. Doch dann gab es Kritik. Den ersten Einwand gegen dieses «Riesenwerk auf der grünen Wiese» formulierte die Stiftung Landschaftschutz Schweiz. Riedbach sei eine Landwirtschaftszone «und völlig abseits

von anderen Gewerbebezonen». Auch die BLS habe sich «an die Raumplanung zu halten». Die Forderung der Stiftung: «Industrieanlagen gehören in Arbeitszonen und sind wie auch die Wohnzonen dem Gebot der Schonung der Landschaft, des Schutzes des Kulturlandes und der Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet verpflichtet.» Auch die Bauern um Bern standen gegen den geplanten Industriearchipel auf der grünen Wiese auf. Zu reden gab dabei weniger der Lärm, sondern der Verlust von Kulturland.

Begleitgruppe hilft

Der Moosacher bei Riedbach war nicht zu halten. Die BLS musste weitersuchen. Doch wo? Die Bahngesellschaft hatte im Vorfeld unzählige Standorte geprüft und verworfen. Neue Ideen erhoffte sie sich von einer dreissigköpfigen, breit abgestützten Begleitgruppe. Diese nahm ihre Arbeit im Sommer 2015 auf. Präsiert wird sie vom Berner SP-Grossrat Bernhard Antener. Im Januar 2016 skizzierte die Begleitgruppe ihr Programm, das fragt: Braucht die neue Anlage wirklich zwanzig Hektar Land? Und: Ist die Zwei-Standort-Strategie der BLS richtig? Seither suchte und evaluierte die Gruppe.

Schnell wurde klar, dass kaum andere Standorte infrage kommen. Denn die Anforderungen sind hoch: Das Terrain muss gross genug, aus bahntechnischer Sicht gut erschlossen sein, und es soll möglichst wenig Kulturland zerstört werden. Das Resultat verkündete die Begleitgruppe im Mai 2016. Sie habe 42 Standorte geprüft und werde nun fünf genauer anschauen. Sie sagte auch, wo diese lie-

gen: drei Standorte in Bern-West an der Bahnlinie Bern-Neuenburg im Abschnitt zwischen dem Coop-Verteilzentrum in Niederbottigen und der Schiessanlage, ein Standort im Chonolfingermoos bei Konolfingen und einer auf dem Areal von Armasuisse und Ruag in Thun Nord.

Kaum waren die Standorte publik, folgten die Einwände. In Thun äusserste sich der Stadtrat skeptisch. Das anvisierte Areal gehöre zum Entwicklungsschwerpunkt Thun Nord. Dort aber träumt er von einer «flourierenden Wirtschaft» und nicht von einer Werkstätte. In Konolfingen wehrten sich die Landwirte für das von ihnen intensiv genutzte Chonolfingermoos. Ruhig blieb es um die beiden stadtnahen Standorte bei Bern. Doch die Stadt sorgte für neue Unruhe. Sie bestellte beim ETH-Professor Ulrich Weidmann eine Studie. Der Spezialist für Verkehrssysteme schlägt darin als neuen Standort Allmendingen im Südosten von Bern vor – erneut auf einer grünen Wiese. Weidmann macht dafür vor allem betriebliche Gründe geltend. Weidmanns Studie zeigte Wirkung. Seine Idee wird inzwischen von einer örtlichen Bürgerinitiative bekämpft.

Einigermassen verträglich

Mitte August musste die Begleitgruppe den Standort in Thun Nord aus dem Paket kippen, «da die Fläche schlicht zu klein ist und eine betrieblich sinnvolle Lösung sich nicht realisieren lässt», wie Bernhard Antener erklärt. Sie hätten es «schweren Herzens» getan, denn Thun hätte als einziger Standort «kein Kulturland beansprucht». Auf dem Prüfstand der Begleitgruppe standen nun noch verschiedene Standorte im Westen Berns, jener in Konolfingen und jener in Allmendingen. Antener weiss: Obwohl der Bedarf für eine neue Werkstätte grundsätzlich unbestritten ist, will niemand diese neue Werkstätte. «Daher achten wir darauf, eine einigermassen verträgliche Lösung zu finden» – oder «die am wenigsten schlechte Variante». Der Landschaftsschutz sei bei der Suche bedeutend, da sich nicht jede Landschaft gleich gut für eine solche Anlage eigne. Nur: Wie misst man deren Eignung neben raumplanerischen Aspekten und losgelöst von subjektiven Einschätzungen? Ein brauchbares Instrumentarium für eine Evaluation hat die Stiftung Landschaftsschutz geliefert, die seit Beginn Mitglied der Begleitgruppe ist. Es beruht, so Geschäftsführer Raimund Rodewald, auf einem Katalog von 39 Typen an Kulturlandschaften der Schweiz. Damit könne auf einer Skala von eins bis fünf die grundsätzliche Eignung für eine solche Anlage dargelegt werden.

Nach ihrer Evaluation hat die Begleitgruppe Ende September – kurz vor Druck dieses Hefts – ihre Empfehlung mitgeteilt: Die neue Werkstätte soll im Chliforst in Bern-West gebaut werden, hier seien die negativen Auswirkungen am geringsten. Zudem sollen drei statt zwei Werkstätten betrieben werden: Spiez, Bönigen und Chliforst. So fällt der Neubau kleiner aus. Definitiv entscheidet dann der Verwaltungsrat, und niemand zweifelt: Es wird Einsprachen geben. Doch irgendwann einmal, findet Landschaftsschützer Rodewald, müsse dann doch das öffentliche Interesse zum Tragen kommen. «Wir wollen die Privatinteressen durchaus wertschätzen, doch wo es um kantonale und somit übergeordnete Interessen geht, darf ein raumplanerisch geeigneter Standort nicht aufgrund von Privatinteressen verhindert werden.» ●

Der Katalog der 39 Typen
an Kulturlandschaften
der Schweizer Stiftung für
Landschaftsschutz.

www.hochparterre.ch

EINFACH NÄHER



Carlo Steiner
Verkaufsingenieur

Aufzüge sind mein Ding

Bei mir und meinen Kollegen sind Sie richtig, wenn Sie Ihren Lift planen. Schnelligkeit und Spezialanlagen-Kompetenz zeichnen uns aus.

Sprechen Sie mit uns. Ganz einfach.



AS Aufzüge