

**Motion Ladina Kirchen/Timur Akçasayar/Barbara Nyffeler/Yasemin Cevik (SP)/Franziska Grossenbacher (GB)/Luzius Theiler (GPB-DA)/Christa Ammann (AL)/Matthias Stürmer (EVP)/Alexander Feuz/Ueli Jaisli (SVP): Nein zum BLS-Standort Chliforst; Begründungsbericht**

Am 2. November 2017 hat der Stadtrat die Dringliche Motion Ladina Kirchen et al. «Nein zum BLS-Standort Chliforst» im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt:

Im November 2016 hat die BLS AG darüber informiert, dass der Neubau für die leichte Instandhaltung im Gebiet Chliforst Nord im Westen der Stadt Bern realisiert werden soll. Dies geschah zwar unter der Mitwirkung der eingesetzten Begleitgruppe, jedoch gegen den Willen der dort direkt betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner. Gleichzeitig erklärte der Gemeinderat in seiner alten Zusammensetzung, die Abklärungen für den Chliforst mitzutragen.

Aufgrund von verschiedenen Unstimmigkeiten sind seit Frühjahr 2017 unzählige Personen und Direktbetroffene aus der Dialoggruppe Chliforst ausgetreten. Ein Grund dafür ist, dass die BLS keine weitere Diskussion über die Standortfrage im Westen von Bern zugelassen hat. Dies, obwohl ein Teil der Begleitgruppe der Ansicht ist, dass die Standortfrage nicht abschliessend geklärt ist und gangbare Alternativvarianten zur Verfügung stehen (siehe dazu z.B. die vom Gemeinderat in Auftrag gegebene '2nd Opinion Neubau BLS-Werkstätte' vom 8. Juli 2016 von Prof. Dr. Ulrich Weidmann, ETH Zürich, mit dem Standort Allmendingen). Auf der anderen Seite ist in der Öffentlichkeit nicht bekannt, wie sich der neu zusammengesetzte Gemeinderat zum Standort Chliforst und damit auch zum Landschaftsschutz stellt.

Auf Antrag der BLS, die den Standort Chliforst als 'die beste aller schlechten Lösungen bezeichnet', hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) entschieden, das geplante Bauvorhaben im Chliforst in den Sachplan Verkehr aufzunehmen. Dieser Entscheid bedeutet u.a., dass das BAV im Rahmen des offiziellen Mitwirkungsprozesses einerseits Bundesstellen konsultieren und andererseits den Kanton und die Stadt Bern anhören wird. Insbesondere wird sich die Stadt Bern zu der Standortgebundenheit des Bauvorhabens äussern können und damit dazu, ob das Bauvorhaben mit der geplanten Fläche von 21 Fussballfeldern und der damit zusammenhängenden Waldrodung von vier Hektaren Wald im Sinne einer siedlungsplanerischen Industrieinsel mitten in der Natur und ausserhalb der Bauzone verwirklicht werden kann. Dies steht im krassen Widerspruch zu dem Verfassungsgrundsatz der Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet und unterläuft das im Jahr 2012 explizit in das Raumplanungsgesetz aufgenommen Ziel 'kompakte Siedlungen zu schaffen'. Auch zu der schwierigen und bis heute ungelösten verkehrsmässigen Erschliessung des Bauvorhabens kann und muss die Stadt Stellung nehmen, insbesondere seit die BLS als Alternativoption zu der Zufahrtstrasse von der Autobahnausfahrt Mühleberg durch den Spilwald (ebenfalls Rodung notwendig!) neu die Zufahrt der Werkstätte über Nieder- und Oberbottigen mitten durch das Siedlungsgebiet plant.

Mitte August hat sich zudem eine neue Ausgangslage ergeben. Die Handreichung der SBB im Rahmen des Konzessionsstreites um die Vergabe der nationalen Zugverbindungen enthält das Angebot einer gemeinsamen Nutzung einer Werkstatt zur Wartung der Züge, womit gemäss Zitat SBB 'nach unserem heutigen Kenntnisstand auf den umstrittenen Neubau der BLS-Werkstätte Chliforst verzichtet werden könnte' (vgl. Artikel im Bund vom 12. August 2017).

Auch der Regierungsrat hat aufgrund der neuen Ausgangslage dem UVEK den Antrag gestellt, für die Neuvergabe der Konzessionen im Eisenbahnverkehr einen konstruktiven Prozess zwischen SBB und BLS einzuleiten. Zudem fordert er die SBB auf, konkrete Möglichkeiten in der Zusammenarbeit im Unterhaltsbereich mit der BLS aufzuzeigen.

Offensichtlich ist die Standortfrage für die geplante Werkstätte noch nicht abgeschlossen und valable Alternativen wurden nicht genügend geprüft. Insbesondere nicht ausreichend diskutiert und verhandelt wurden bisher Zusammenarbeitsmöglichkeiten mit den SBB, welche den Bau der Werkstätte im Chliforst unnötig machen und dazu beitragen würden, dass öffentliche Investitionsgelder effizient eingesetzt werden.

1. Der Gemeinderat wird aufgefordert, sich in der Öffentlichkeit klar gegen den Standort Chliforst zu positionieren.
2. Der Gemeinderat wird aufgefordert, im Rahmen der Mitwirkung zum Sachplan Stellung zu nehmen und sich in seiner Stellungnahme zu Handen des BAV dezidiert gegen den Standort Chliforst zu äussern.
3. Der Gemeinderat wird aufgefordert, sich beim Kanton als Mehrheitsaktionär wie auch bei der BLS für die Zusammenarbeit mit den SBB und damit für den Verzicht des Baus der geplanten Werkstätte beim Standort Chliforst einzusetzen.
4. Der Gemeinderat wird aufgefordert, mit den umliegenden, durch das Bauvorhaben der geplanten BLS-Werkstätte im Chliforst betroffenen Gemeinden (Mühledorf, Frauenkappelen, usw.) Kontakt aufzunehmen und eine gemeinsame Strategie gegen den Standort Chliforst aufzubauen.

Bern, 31. August 2017

*Erstunterzeichnende: Ladina Kirchen Abegg, Timur Akçasayar, Barbara Nyffeler, Yasemin Cevik, Franziska Grossenbacher, Luzius Theiler, Christa Ammann, Matthias Stürmer, Alexander Feuz, Ueli Jaisli*

*Mitunterzeichnende: Roland Iseli, Rudolf Friedli, Johannes Wartenweiler, Martin Krebs, Leena Schmitter, Zora Schneider, Tamara Funicello, Mohamed Abdirahim, Eva Krattiger, Seraina Patzen, Ursina Anderegg, Katharina Gallizzi, Lea Bill, Stéphanie Penher, Regula Tschanz, Rahel Ruch, Tabea Rai, Patrizia Mordini, Henri-Charles Beuchat, Erich Hess, Katharina Altas, Regula Bühlmann, Fuat Köçer, Nadja Kehrl-Feldmann, Ingrid Kissling-Näf, Bettina Stüssi*

## **Bericht des Gemeinderats**

Der Stadtrat hat die Motion Ladina Kirchen et al. «Nein zum BLS-Standort Chliforst» an seiner Sitzung vom 2. November 2017 (SRB Nr. 2017-467) im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt. Die Motion fordert den Gemeinderat auf, sich gegen den Standort Chliforst Nord zu äussern und sich beim Kanton Bern als Mehrheitsaktionär der BLS sowie bei der BLS selber für eine Zusammenarbeit mit der SBB und damit für den Verzicht auf einen Bau der Werkstätte einzusetzen. Einleitend skizziert der Gemeinderat im Sinne eines Resümees den bisherigen Verlauf des Geschäfts.

### *Standortevaluation BLS-Werkstätten 2015 – 2017*

Anfang 2015 gab die BLS bekannt, in Riedbach bei Bern eine neue S-Bahn-Werkstätte realisieren zu wollen. Diesen Entscheid hatte die BLS mit keiner Planungsinstanz abgesprochen; entsprechend harsch fielen die Reaktionen aus. Auf Anregung des Kantons Bern setzte die BLS in der Folge im Zeitraum 2015/2016 eine politisch breit abgestützte Begleitgruppe «Werkstätten» unter dem Präsidium von Bernhard Antener ein und beauftragte diese mit einer Standortevaluation.

Am 19. September 2016 gab die Begleitgruppe ihre Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrats der BLS ab. Sie empfahl eine Drei-Standort-Strategie und einen Werkstätte-Neubau am Standort Chliforst Nord. Insgesamt umfassen die Empfehlungen der Begleitgruppe «Werkstätten» zehn Punkte. Am 8. November 2016 nahm der Gemeinderat von den Empfehlungen der Begleitgruppe Kenntnis, schloss sich diesen integral an und zeigte sich bereit, «die erforderlichen Abklärungen für den Standort Chliforst im aktuellen Stadium» mitzutragen. Für ausführlichere Informationen zum Prozess der Standortevaluation für die neue S-Bahn-Werkstätte in den Jahren 2015 – 2017 verweist der Gemeinderat auf seine Motionsantwort vom 25. Oktober 2017.

### *Sach- und Richtplanverfahren*

Am 6. November 2017 schickten das Bundesamt für Verkehr und der Kanton Bern den Sachplan Verkehr (Teil Infrastruktur Schiene) sowie den kantonalen Richtplan in die Vernehmlassung. Bund und Kanton stützten sich dabei auf die Abklärungen der Begleitgruppe «Werkstätten» und stellten neben dem Standort Chliforst Nord zusätzlich den Standort Niederbottigen zur Diskussion.

In seiner ausführlichen Stellungnahme vom 31. Januar 2018 forderte der Gemeinderat, dass das Sach- und Richtplanverfahren im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben neu aufzugleisen und durchzuführen sei. Der Gemeinderat vertrat die Haltung, dass das Sach- und Richtplanverfahren nicht gesetzeskonform angegangen worden sei und damit Verfahrensfehler vorlägen, die es zu korrigieren gelte. Inhaltlich sprach sich der Gemeinderat gegen die Standorte Chliforst Nord und Niederbottigen aus und beantragte, dass deren Festsetzungen aus dem Sach- und Richtplan zu streichen seien. Eventualiter beantragte der Gemeinderat die Festsetzung des Standorts Chliforst Nord, falls Bund und Kanton Bern entgegen den Anträgen des Gemeinderats gleichwohl einen Standort auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern festlegen sollten. Auch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) äusserte sich in ihrer Stellungnahme ablehnend zu den beiden Standorten im Westen von Bern und ersuchte Bund und Kanton, zusätzliche Standorte zu evaluieren.

In seinem «Bericht zur Anhörung» vom 16. April 2018 weist das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) darauf hin, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV), das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Bundesamt für Umwelt (BAFU) den Entscheid der Begleitgruppe einer erneuten Überprüfung unterzogen. Die Bundesämter kamen zum Schluss, dass die Evaluation möglicher Standorte umfassend war und nicht durch eine eigene Standortevaluation ergänzt werden müsse. Die Interessenabwägung im Rahmen des Sachplanverfahrens beschränkte sich deshalb auf die Gegenüberstellung der Standorte Niederbottigen und Chliforst Nord.

Mit Entscheid vom 7. Dezember 2018 setzte der Bundesrat den Sachplaneintrag Chliforst Nord fest. Die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK) des Kantons Bern vollzog diesen Entscheid mit Beschluss vom 14. Dezember 2018 nach, indem sie den Standort im kantonalen Richtplan ebenfalls festsetzte. Der Hauptantrag des Gemeinderats, auf beide Standorte zu verzichten, wurde von Bund und Kanton beim Sach- bzw. Richtplanbeschluss also nicht berücksichtigt. Der Gemeinderat nahm in der Folge mit Schreiben vom 8. Mai 2019 nochmals gegenüber Bund und Kanton Stellung; der Gemeinderat behielt es sich ausdrücklich vor, von den Rechtsmittelmöglichkeiten im Plangenehmigungsverfahren Gebrauch zu machen. Bis anhin hatte die Stadt Bern jedoch ausser mit der Stellungnahme vom 31. Januar 2018 keine Möglichkeit, sich juristisch einzubringen.

### *Aktueller Stand*

Die BLS erarbeitet derzeit das Projektdossier für das Plangenehmigungsverfahren (PGV) nach Eisenbahnrecht, das sie dem BAV im Sommer 2020 zur Genehmigung einreichen will. Der Gemeinderat hat die Präsidialdirektion (PRD) in Verbindung mit der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) beauftragt, die Anforderungen der Stadt Bern an das Projektdossier für das PGV zu formulieren. Dafür laufen zurzeit unter anderem Abklärungen zu den Lärmemissionen entlang der Zulaufstrecke, den betroffenen Bahnübergängen, zur Erschliessungsfrage sowie zu den Ersatzmassnahmen im Raum Gäbelbach.

Zur Erfüllung der einzelnen Motionspunkte nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

*Zu Punkt 1 und 2:*

Der Gemeinderat hat sich mit seiner Stellungnahme vom 31. Januar 2018 zum Sachplan Verkehr und zum kantonalen Richtplan gegen die Standorte Chliforst Nord und Niederbottigen ausgesprochen. Diese Haltung hat er gegenüber Bund und Kanton mit seinem Schreiben vom 8. Mai 2019 bekräftigt. Mit der Medienmitteilung «Gemeinderat lehnt Standorte für BLS-Werkstätte ab» vom 1. Februar 2018 hat der Gemeinderat seine Stellungnahme zu Sach- und Richtplan öffentlich kommuniziert. Die Punkte 1 und 2 der Richtlinienmotion sind somit erfüllt.

*Zu Punkt 3:*

Im Rahmen der Diskussion um die Konzessionsvergaben im Fernverkehr lancierte die SBB im Herbst 2017 den Vorschlag, der BLS die SBB-Werkstatt-Anlagen in Biel zur Verfügung zu stellen. Um die Machbarkeit dieses Vorschlags zu prüfen, nahm auf Wunsch des Regierungsrats die Begleitgruppe «Werkstätten» im September 2017 ihre Arbeit wieder auf. Am 2. Februar 2018 publizierte die Begleitgruppe in einer Medienmitteilung die Ergebnisse ihrer Abklärungen; sie kam zum Schluss, dass der Standort Biel die geplante BLS-Werkstätte Chliforst-Nord namentlich aus Gründen der ungenügenden Erreichbarkeit und der ungenügenden Kapazität nicht zu ersetzen vermag. Die Stadt Bern war auch in dieser Phase in der Begleitgruppe vertreten und hat sich im direkten Gespräch mit SBB, BLS und dem Kanton Bern für den Standort Biel ausgesprochen. Punkt 3 der Richtlinienmotion wurde somit im Rahmen der Handlungsspielräume umgesetzt.

*Zu Punkt 4:*

Wie oben ausgeführt, hat der Gemeinderat die PRD in Verbindung mit der Direktion TVS beauftragt, parallel zur Erarbeitung des Projektdossiers für das PGV die Anforderungen der Stadt Bern an das Projekt Werkstätte Chliforst Nord der BLS zu formulieren. Dabei werden umfassend die Rahmenbedingungen und Bedürfnisse an den Bau der Werkstätte, die unmittelbare Umgebung und sämtliche Konsequenzen und Abhängigkeiten auf der Zulaufstrecke zusammengetragen, um die Interessen der Stadt Bern gegenüber der BLS bestmöglich einbringen und durchsetzen zu können. Zu den kritischen Bereichen zählen die Lärmemissionen entlang der Zulaufstrecke, die Bahnübergänge, Erschliessungsfragen und Ersatzmassnahmen im Raum Gäbelbach. Diese Abklärungen werden getätigt, damit die Werkstätte im Fall einer rechtskräftigen Plangenehmigung auf eine für die Stadt Bern und insbesondere die Anwohnerschaft möglichst verträgliche Weise ausgestaltet wird. Wie bereits im Schreiben vom 8. Mai 2019 an den Bund und den Kanton ausgeführt, behält sich die Stadt Bern ungeachtet dieser Begleitarbeiten vor, von den Rechtmittelmöglichkeiten im Plangenehmigungsverfahren Gebrauch zu machen. Der Gemeinderat spricht sich sowohl betreffend die Erarbeitung der Anforderungen an das Werkstattprojekt als auch betreffend die Vorbereitung möglicher rechtlicher Schritte weiterhin mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland ab. Im Hinblick auf ein mögliches Einspracheverfahren wird sich der Gemeinderat selbstverständlich auch mit den Gemeinden Frauenkappelen, Neuenegg und Mühleberg absprechen.

*Folgen für das Personal und Finanzen*

Keine.

Bern, 30. Oktober 2019

Der Gemeinderat