



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 19. Mai 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2020.BVD.7766
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Erlass des Güterverkehrs- und Logistikkonzept gemäss Massnahmenblatt B14 des kantonalen Richtplans

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	2
3.	Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens	3
3.1	Ausgangslage.....	3
3.2	Grundzüge der Vorlage	4
3.3	Übersicht Massnahmen	6
4.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen	7
5.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation und Personal, IT und Raum	7
5.1	Auswirkungen auf Finanzen.....	7
5.2	Auswirkungen Personal, Organisation, IT und Raum	8
6.	Auswirkungen auf die Gemeinden und die Städte	8
7.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	8
8.	Antrag	8

1. Zusammenfassung

Ein effizientes Güterverkehrssystem ist Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft und trägt zu einer hohen Lebensqualität bei. Gleichzeitig generiert der Güterverkehr Belastungen für das Verkehrssystem, die Gesellschaft und die Umwelt. Um die effiziente Güterversorgung langfristig sicherzustellen muss der Kanton zukünftig eine aktivere Rolle einnehmen, da die Flächenkonkurrenz stark steigt, der Güterverkehr und die Logistik gleichzeitig durch den wachsenden Versandhandel gefordert sind und die Ansprüche von Bund und Wirtschaft zunehmen. Im Rahmen des verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehrs- und Logistikkonzepts (GVLK) zeigt der Kanton Bern auf, wie mit dem prognostizierten, erheblichen Wachstum des Güterverkehrs von rund 40 % bis ins Jahr 2040 auf kantonaler Ebene umgegangen werden soll. Mit dem GVLK wird ein Steuerungsinstrument für den Kanton Bern sowie ein Orientierungsrahmen für Dritte geschaffen. Dadurch sollen eine effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft langfristig sichergestellt und die benötigten Logistikflächen unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlichen, ökologischen und verkehrlichen Bedürfnisse gesichert werden.

Das GVLK wurde in drei Direktionen (BVD, DIJ, WEU) und im Rahmen eines partizipativen Prozesses unter Einbezug von Wirtschaft, Regionen und Bund erarbeitet und ist damit intern und extern breit abgestützt. Es zeigt die Herausforderungen und Einflussmöglichkeiten des Kantons und somit den Handlungsbedarf auf. Die daraus abgeleiteten Ziele und strategischen Stossrichtungen für die Logistik und den Güterverkehr werden im GVLK festgehalten: Eine effiziente Logistik ist ein zentraler Standortfaktor für Unternehmen und auch die Bevölkerung von grosser Bedeutung. Der Kanton Bern sorgt für den Erhalt und eine gezielte und qualitative Weiterentwicklung der Logistik als Standortfaktor. Im Bereich Güterverkehr sorgt der Kanton Bern für Rahmenbedingungen, welche eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern sicherstellen.

Das Konzept enthält konkrete Massnahmen, die aus den Herausforderungen und Zielen abgeleitet wurden und sechs Hauptstossrichtungen zugeordnet sind. Bei den Massnahmen, welche im Kapitel 6 des Konzeptberichts detailliert erläutert werden, handelt es sich einerseits um bereits bestehende Massnahmen, die teilweise ausgeweitet werden und andererseits um neue Massnahmen. Die Umsetzung der Massnahmen wird mit Hilfe eines Umsetzungsprogramms (vgl. Kapitel 7 des Konzeptberichts) aufgezeigt. Kurzfristig sollen insbesondere die Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung (u. a. mit einer Anlauf- und Koordinationsstelle für Güterverkehrs- und Logistikthemen bei der BVD), die raumplanerische Sicherung von Güterverkehrsanlagen und Logistiktutzungen sowie die Fertigstellung des Zielbilds Schienengüterverkehr angegangen werden. Für die Abstimmung Raumplanung und Logistik soll zudem überprüft werden, ob es im Kanton Bern Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen braucht. Die Massnahmen werden bei Bedarf im kantonalen Planungsinstrumentarium (u. a. kantonaler Richtplan) und im Baugesetz, respektive in der Bauverordnung, verankert.

2. Rechtsgrundlagen

- Gütertransportgesetz (GüTG; SR 742.41), Art. 3
- Gütertransportverordnung (GüTV; SR 742.411)
- Raumplanungsgesetz (RPG; SR 700), Art. 3
- Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG; SR 740.1)
- Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG; SR 641.81)
- Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01), Art. 2
- Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11)
- Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101), Art. 9b
- Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01)
- Kantonale Verfassung (KV; BSG 101.1), Art. 34

- Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4), Art. 1, 4 und 5
- Baugesetz (BauG; BSG 721.0), Art. 57
- Strassengesetz (SG; BSG 732.11), Art. 3, 14, 15 und 16
- Strassenverordnung (SV; BSG 732.111.1), Art. 10 und Anhang 1
- Wirtschaftsförderungsgesetz (WFG; BSG 901.1)

3. Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens

3.1 Ausgangslage

Ein effizientes Güterverkehrssystem ist Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft und trägt zu einer hohen Lebensqualität bei. Gleichzeitig generiert der Güterverkehr Belastungen für das Verkehrssystem, die Gesellschaft und die Umwelt. Knapp 20 % der verkehrlichen CO₂-Emissionen fallen durch den Güterverkehr an. Die Verkehrsperspektiven 2040 des Bundes gehen von einem erheblichen Wachstum des Güterverkehrs von rund 40 % bis ins Jahr 2040 aus. Es stellt sich die Frage, wie mit diesem Wachstum auf kantonaler Ebene umgegangen werden soll. Zudem haben sich auf nationaler Ebene die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr in der Schweiz in den letzten Jahren verändert (revidiertes Gütertransportgesetz Juli 2016, Konzept des Bundes über den Gütertransport auf der Schiene Dezember 2017, revidiertes Eisenbahngesetz Januar 2018). Im Konzept des Bundes über den Gütertransport werden die Kantone aufgefordert, gestützt auf die Annahmen zur langfristigen Güterverkehrsentwicklung sowie den veränderten Rahmenbedingungen, konzeptionelle Grundlagen zu Logistik und Güterverkehr zu schaffen, u.a. als Bedingung, um Betriebsbeiträge des Bundes für kantonal bestellte Schienengüterverkehrs-Angebote einzufordern.

Durch den Wirtschaftswandel, die Urbanisierung und die Digitalisierung wächst die Bedeutung der Logistik und des Güterverkehrs auch im Kanton Bern. Der wachsende Versandhandel führt zu einem rasanten Anstieg der Anzahl Lieferfahrten mit Kleinfahrzeugen, die im öffentlichen Raum be- und entladen werden. Der Bedarf nach lokalen Verteilzentren bzw. sogenannten Mikro-Hubs für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen mit entsprechendem Flächenbedarf in Ballungsräumen steigt dementsprechend an. Durch die Siedlungsentwicklung nach innen erhöht sich insbesondere an zentralen Lagen die Flächenkonkurrenz, wobei die Verfügbarkeit von Flächen für Güter und Logistik sinkt. Insbesondere Dienstleistungen und Wohnnutzungen drängen in Industrie- und Gewerbegebiete. Es wird deshalb immer anspruchsvoller, geeignete Flächen für Logistiktutzungen zu finden und zu sichern. Zudem führt die vergleichsweise tiefe Wertschöpfung von Logistikstandorten sowie die mit dieser Nutzung verbundenen Emissionen und das generierte Verkehrsaufkommen oft zu lokalem Widerstand, weshalb Logistiktutzungen nur schwer realisiert werden können. Ausserdem sind Aufgrund von Engpässen im Verkehrsnetz negative Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit und Kosten von Warenlieferungen heute oft unvermeidlich. Gleichzeitig steigen aber die Ansprüche an die Logistik stark an. Damit der Güterverkehr und die Logistik ihre Aufgabe erfüllen kann, sind klare Regelungen unerlässlich. Wichtige Aufgaben, wie die räumliche Sicherung von Verladeanlagen und Güterbahnhöfen, Förderung der Bahnnutzung durch güterintensive Unternehmen, Sicherstellung von Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte und Regelungen für güterintensive Einrichtungen müssen auf kantonaler Ebene geregelt werden.

Der Kanton Bern hat im Rahmen der Richtplananpassungen 2018 (RRB 1246/2019) das Massnahmenblatt B_14 aufgenommen, welches die Erarbeitung eines Güterverkehrs- und Logistikkonzepts (GVLK) für den Kanton Bern vorsieht. Die Aufnahme dieses Massnahmenblattes stiess in der Mitwirkung auf breite Zustimmung.

Verschiedene Akteure wie ASTAG, Verband der verladenden Wirtschaft (VAP), Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), Gewerbeverband Berner KMU und Touringclub Schweiz haben in den letzten Jahren

wiederholt auf die Wichtigkeit des Güterverkehrs und den Handlungsbedarf hingewiesen sowie die Notwendigkeit einer kantonalen Anlauf- und Koordinationsstelle hervorgehoben. Gerade die laufende Corona-Krise hat gezeigt, wie systemrelevant der Güterverkehr und die Logistik sind. Die Zunahme des Online-Handels hat den oben genannten Handlungsbedarf weiter verschärft. Im Gegensatz zum Personenverkehr hat der Güterverkehr insgesamt einen viel weniger starken Einbruch erlitten.

3.2 Grundzüge der Vorlage

Wie im vorangehenden Kapitel dargelegt, besteht besonders aus Sicht der Wirtschaft die Dringlichkeit, dass der Kanton beim Thema Güterverkehr- und Logistik eine stärkere Rolle einnimmt, da die heutigen Rahmenbedingungen in Bezug auf die Flächenverfügbarkeit und die verkehrliche Erschliessung für die Wirtschaft schwierig sind und die Nutzungskonkurrenz stark steigt. Bisher verfolgt der Kanton keine gezielte Politik zum Güterverkehr und zur Logistik und verfügt auch über keine konzeptionellen Grundlagen. Das GVLK schafft ein Steuerungsinstrument für den Kanton Bern und einen Orientierungsrahmen für Dritte. Dadurch soll eine effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft langfristig sichergestellt und die benötigten Logistikflächen unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlichen, ökologischen und verkehrlichen Bedürfnisse sowie eines zukunftsorientierten Güterverkehrs gesichert werden. Es ist damit auch eine Grundlage für den raumplanerischen Umgang mit Logistiknutzungen.

Das GVLK wurde in den Jahren 2019 und 2020 federführend durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) und das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) unter Einbezug der verschiedenen betroffenen kantonalen Fachstellen (AUE, AWI, TBA, SVSA) und einer externen Unterstützung erarbeitet. Die betroffenen Stakeholder der Verlager (Industrie- und Handelsunternehmen), Logistik- und Transportunternehmen sowie Städte, Regionen, Nachbarkantone, Verbände und weitere Interessenvertretungen wurden anlässlich von durchgeführten Interviews sowie zweier Sounding Boards ebenfalls aktiv in die Konzepterarbeitung miteinbezogen. Die Erarbeitung des GVLK und der Einbezug der oben genannten Stakeholder ist auf grossen Anklang gestossen und ihre Inputs sind bei der Erarbeitung von Stossrichtungen und Massnahmen berücksichtigt worden. Daraus resultiert das beigelegte, breit abgestützte GVLK.

Das Konzept zeigt einerseits den Handlungsbedarf und die Einflussmöglichkeiten des Kantons auf und legt andererseits die Ziele und die strategischen Stossrichtungen für den Güterverkehr sowie die Logistik fest (vgl. Kapitel 4.5 und 5 des Konzeptberichts). Es enthält konkrete Massnahmen, welche aus den Herausforderungen und Zielen abgeleitet wurden und den folgenden sechs Hauptstossrichtungen zugeordnet sind:

1. Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr
2. Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr
3. Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung
4. Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr
5. Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination
6. Sicherstellung Finanzierung und Förderung von Innovationen

Ein zugehöriges Umsetzungsprogramm sowie Aussagen zum Controlling und Monitoring der Massnahmen runden das GVLK ab (vgl. Kap. 7 des Konzeptberichts).

– Behördenverbindlichkeit (Ziffer 2 Beschlussentwurf)

Mit der Verabschiedung durch den Regierungsrat werden das Konzept und die darin vorgesehenen Massnahmen für die Behörden verbindlich (Art. 57 Abs. 1 BauG). Kantonalen Konzepten kommt von Gesetzes wegen Behördenverbindlichkeit zu. Die Behördenverbindlichkeit von kantonalen Konzepten ist insofern eine rechtliche, als es sich nicht um blosser Richtlinien oder Wegleitungen handelt, die von den Behörden nach Gutdünken befolgt werden. Die Behörden sind bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten vielmehr an die kantonalen Konzepte gebunden und müssen sie anwenden. Die Bindungswirkung von kantonalen Konzepten reicht indessen nur so weit, als sich die damit verbundenen Auswirkungen auf Raum und Umwelt im Zeitpunkt der Festsetzung beurteilen lassen; sachlich begründete Abweichungen sind daher nicht ausgeschlossen. Die geltenden Ausgabenbefugnisse werden im Übrigen nicht übersteuert (zum Ganzen: Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 4. Aufl. Bern 2017, N. 5 zu Art. 57). Die Behördenverbindlichkeit von kantonalen Konzepten erstreckt sich auf die Kantonsverwaltung und die nachgelagerten Planungsebenen.

– Umsetzung Massnahmen

Der zeitliche Ablauf sowie die Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Massnahmen sind im Umsetzungsprogramm (vgl. Kapitel 7 des Konzeptberichts) aufgezeigt. Kurzfristig sollen insbesondere die Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung, die raumplanerische Sicherung von Güterverkehrsanlagen und Flächen für Logistiktutzungen sowie die Erarbeitung des Zielbildes Schienengüterverkehr angegangen werden. Für die Abstimmung Raumplanung und Logistik soll zudem überprüft werden, ob es im Kanton Bern Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen braucht. Bei Bedarf werden die Umsetzungsaufträge aus dem GVLK in den kantonalen Planungsinstrumenten (z. B. kantonalen Richtplan) und im Baugesetz, respektive in der Bauverordnung, verankert.

Um den steigenden Ansprüchen im Zusammenhang mit dem Güterverkehr und der Logistik an den Kanton gerecht zu werden, sieht das Konzept – wie von der Transport- und Logistikbranche sowie den Wirtschaftsverbänden gefordert – die Schaffung einer kantonalen Anlauf- und Koordinationsstelle vor, welche die Aktivitäten, Planungen und Projekte innerhalb der Kantonsverwaltung sowie zwischen Kanton, Gemeinden, Nachbarkantonen, Bund und Wirtschaft koordiniert und aufeinander abstimmt. Da in der aktuellen Ressourcenplanung eine entsprechende Stelle nicht vorgesehen werden kann, kann diese Massnahme kurzfristig nur eingeschränkt umgesetzt werden. Im AÖV der Bau- und Verkehrsdirektion werden im Rahmen der bestehenden Stellenprozente die dringendsten Koordinationsanliegen aus dem Bereich Güterverkehr und Logistik behandelt. Dies unter Einbezug der betroffenen Fachämter und -stellen des Kantons. Die Erfahrungen der nächsten Jahre werden zeigen, ob der Kanton so den gestiegenen Ansprüchen von Bund und Branche wie auch dem erhöhten Koordinationsbedarf gerecht werden kann.

– Controlling

Fortschritt und Erfolg der Massnahmen sollen im Rahmen eines Monitorings und Controllings periodisch überprüft werden. Für das Wirkungscontrolling, welches die Wirkung der umgesetzten Massnahmen überprüft, sind die für den Güterverkehr formulierten Ziele in Kapitel 5 des Konzeptberichts massgebend.

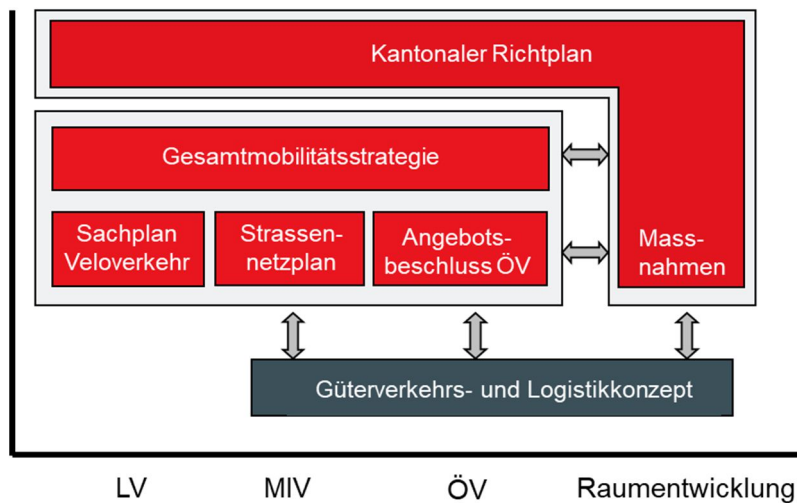
3.3 Übersicht Massnahmen

Nr.	Massnahme	Federführung	Status
Hauptstossrichtung HS 1: Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr			
1.1	Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern	AGR	Ausgeweitet
1.2	Flächenbedarf für Logistikknutzungen quantifizieren	AWI	Neu
1.3	Vorranggebiete für Logistikknutzungen bezeichnen	AGR	Neu
1.4	Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistikknutzungen schaffen	AGR	Neu
1.5	Bahnerschliessung von Industrie- und Gewerbegebieten sicherstellen	AGR	Ausgeweitet
1.6	Rahmenbedingungen für die City Logistik und eine Abhol- / Aufgabefrastruktur auf der letzten Meile schaffen	AGR	Neu
1.7	Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen prüfen	AGR	Neu
Hauptstossrichtung HS 2: Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr			
2.1	Rahmenbedingungen für einen effizienten und ökologischen Strassengüterverkehr verbessern	TBA	Ausgeweitet
2.2	Effiziente Kies- und Aushubtransporte fördern	TBA, AGG	Ausgeweitet
2.3	Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte sicherstellen	TBA	Bestehend
Hauptstossrichtung HS 3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung			
3.1	Zielbild für den Schienengüterverkehr entwickeln	AÖV	Neu
3.2	Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen fördern	AÖV	Neu
3.3	Bahnerschlossene City (Cargo) Hubs festlegen	AÖV	Neu
Hauptstossrichtung HS 4: Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr			
4.1	Alternative Antriebe bei Lade- und Betankungsinfrastruktur fördern	AUE	Ausgeweitet
4.2	Umstellung auf emissionsarme Lieferfahrzeuge unterstützen	SVSA	Neu
4.3	Unternehmen für eine umweltschonende und energieeffiziente Logistik sensibilisieren	AUE	Neu
Hauptstossrichtung HS 5: Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination			
5.1	Anlauf- und Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik schaffen	AÖV	Neu
5.2	Kantonale Tätigkeiten mit Akteuren abstimmen und Grundlagen zum Güterverkehr/zur Logistik verbessern	AÖV	Neu
Hauptstossrichtung HS 6: Sicherstellung Finanzierung und Förderung von Innovationen			
6.1	Abgeltungswürdige Schienengüterverkehrs- und Seilbahnangebote finanzieren	AÖV	Bestehend
6.2	Innovationen fördern	AWI	Ausgeweitet

4. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen

Die Richtlinien der Regierungspolitik sehen im Rahmen der Vision 2030 die Erhöhung der Ressourcenstärke und Wirtschaftskraft vor. Zudem soll eine führende Rolle beim Bewältigen der Herausforderungen im Umweltbereich wahrgenommen werden. Eine effiziente Logistik mit einer funktionierenden Verteilung der Güter stellt das Rückgrat der Wirtschaft dar. Durch die Umsetzung der Massnahmen aus dem GVLK soll die Wirtschaftskraft des Kantons und Berücksichtigung der Anliegen von Raum und Umwelt gestärkt werden.

Die im GVLK definierten Grundsätze, Hauptstossrichtungen und Massnahmen stützen sich auf die Wirtschaftsstrategie des Kantons Bern, den kantonalen Richtplan sowie auf weitere kantonale Grundlagen ab (u. a. Gesamtmobilitätsstrategie, Sachplan ADT und Bericht Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr).



Das GVLK ist eingebettet in das kantonale Planungsinstrumentarium in den Bereichen Verkehr und Raumentwicklung und findet Verankerung im kantonalen Richtplan 2030, dem Strassenetzplan sowie dem Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr. Die Ergebnisse der Umsetzung der Massnahmen 1.1, 1.3, 3.1 und 3.3 sollen im kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Bei weiteren Massnahmen werden bei Bedarf Anträge auf Aufnahme im kantonalen Richtplan oder in anderen kantonalen Instrumenten geprüft.

5. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation und Personal, IT und Raum

5.1 Auswirkungen auf Finanzen

Die Verabschiedung des Güterverkehrs- und Logistikkonzepts und der vorgesehenen Massnahmen haben keine direkten finanziellen Folgen. Die Massnahmen können innerhalb der bestehenden Budgets umgesetzt werden. Da die Massnahme 6.2 «Innovationen fördern» im Rahmen der bestehenden Instrumente abgedeckt wird, ist auch dort nicht mit direkten Folgekosten zu rechnen. Die restlichen Massnahmen werden die Finanzen nur indirekt betreffen. Allfällige Staatsbeiträge (z. B. für Schienenverkehrsanlagen oder Förderung alternativer Antriebe) und Aufwände die sich als Folge der Massnahmen ergeben, werden den jeweiligen finanzkompetenten Organen zur Genehmigung vorgelegt.

5.2 Auswirkungen Personal, Organisation, IT und Raum

Im Rahmen der vorhandenen personellen Ressourcen ist die Umsetzung des Konzepts eine grosse Herausforderung und nur eingeschränkt möglich. Um den steigenden Ansprüchen im Zusammenhang mit dem Güterverkehr und der Logistik an den Kanton gerecht zu werden und die Aufgaben vollumfänglich wahrzunehmen, müssten mehr personelle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Der Vergleich mit anderen Kantonen zeigt, dass dort explizit für den Güterverkehr und die Logistik Stellenprozente geschaffen wurden. In den Kantonen Zürich und Basel-Stadt stehen beispielsweise Vollzeitstellen zur Verfügung. Da die Schaffung neuer Stellen im aktuellen Umfeld nicht realistisch ist, wird das Konzept vorderhand ressourcenneutral umgesetzt. Dies bedingt eine klare Priorisierung der Massnahmen.

6. Auswirkungen auf die Gemeinden und die Städte

Das GVLK setzt sich zum Ziel, die sichere und effiziente Versorgung von Städten und Gemeinden durch Güter auch in Zukunft zu gewährleisten. Dafür soll insbesondere die Funktion der City-Logistik verbessert werden. Deshalb sollen unter anderem geeignete Standorte als Schnittstelle zwischen gebündelter Grobversorgung und Feinverteilung evaluiert und festgelegt werden. Durch weitere Massnahmen, insbesondere aus den Hauptstossrichtungen 1 bis 3, sollen Gemeinden und Städte vermehrt beraten und unterstützt werden. In einzelnen Fällen sollen ihnen zukünftig neue Aufgaben übertragen werden, wie beispielsweise die Erarbeitung von Auflagen im Zusammenhang mit Anschlussgleisen bei güterintensiven Einrichtungen.

7. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Das GVLK orientiert sich an der Maxime der Nachhaltigen Entwicklung und verfolgt somit das Ziel, die Lage des Kantons Bern in den Bereichen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft zu verbessern. Die geplanten Massnahmen tragen insbesondere zu einer Stärkung der Wirtschaft bei. Durch die raumplanerische Sicherung von Verladeanlagen und Güterbahnhöfen und die Bezeichnung von Vorranggebieten, kann die Wirtschaft gestärkt werden. Aber auch die Umwelt und Gesellschaft wird von einer koordinierten Herangehensweise an den Güterverkehr und die Logistik profitieren. Ein effizienter, wesensgerechter Güterverkehr auf Schiene und Strasse kann einen Beitrag zur Entlastung der Verkehrsinfrastrukturen für den Personenverkehr leisten. Zudem kann die Umwelt (insbesondere die Ressource Boden) durch die Erhöhung der Flächeneffizienz, die Sicherstellung der Bahnerschliessung von Industrie- und Gewerbegebieten sowie die umweltfreundlichere Abwicklung des Lieferverkehrs verstärkt geschont werden. Das GVLK wurde in Zusammenarbeit mit dem Amt für Umwelt und Energie AUE (WEU) zudem einer Nachhaltigkeitsbeurteilung (NHB) unterzogen, um die Auswirkungen auf die Nachhaltige Entwicklung (Umwelt, Wirtschaft, Gesellschaft) systematisch zu eruieren. Die Ergebnisse der NHB zeigen, dass die Wirkung in allen drei Nachhaltigkeitsdimensionen positiv ist.

8. Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilage

– Beschlussentwurf (mit Beilage Güterverkehrs- und Logistikkonzept)