

## Massnahme B\_03: Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiktutzungen bezeichnen Erläuterungen

### 1. Ausgangslage und Anlass für die Aufnahme in den kantonalen Richtplan

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. Bis ins Jahr 2040 wird im Kanton Bern mit einem prognostizierten Wachstum des Güterverkehrs von rund 40% gerechnet.

Zur Steuerung dieses erheblichen Wachstums wurde durch den Kanton Bern ein Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK) erarbeitet, welches auch als Orientierungsrahmen für Dritte dienen soll. Gemäss dem Konzeptbericht zum GVLK wird für den Güterverkehr folgendes Hauptziel abgeleitet: «Der Kanton Bern sorgt für die Rahmenbedingungen für eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern.»

Der Regierungsrat des Kantons Bern nahm am 19. Mai 2021 das GVLK und die damit verbundenen Massnahmen zustimmend zur Kenntnis (RRB 606/2021). Die vorgesehenen Massnahmen wurden als behördenverbindlich erklärt und sollen in den zugehörigen kantonalen Instrumenten verankert werden.

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) wurde durch den Regierungsrat beauftragt, folgende Massnahmen umzusetzen:

- Vorranggebiete für Logistiktutzungen bezeichnen (Massnahme 1.3 GVLK)
- Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen prüfen (Massnahme 1.7 GVLK)

Mit dem vorliegenden Richtplan-Massnahmenblatt B\_03 wird der erstgenannte Auftrag des Regierungsrats umgesetzt.

### 2. Methodik

Als Vorranggebiete für Logistiktutzungen sollen konkrete Gebiete bezeichnet werden. Zur Bestimmung dieser Gebiete wird ein Vorgehen gewählt, bei welchem mögliche Grundstücke im Kanton Bern mit einer Geodaten-Analyse auf diverse Kriterien überprüft werden. Anschliessend werden die daraus eruierten Flächen einer individuellen Interessenabwägung unterzogen. Im vorliegenden Kapitel 2 wird die Methodik erläutert, im Kapitel 3 werden die für einen Richtplaneintrag gewählten Gebiete präsentiert.

#### 2.1 Definition der Gunstlagen für Logistiktutzungen

Die potentiellen Flächen für Vorranggebiete müssen sich in einem für Logistiktutzungen geeigneten Gebiet (Gunstlage) befinden. Diese Gunstlagen liegen entweder dort, wo sich bereits güterverkehrsintensive Einrichtungen befinden (industrielle Hotspots), oder dort, wo bereits Logistiktutzungen (logistische Hotspots) angesiedelt sind. Für den Kanton Bern sollen folgend diese Gunstlagen für Logistiktutzungen bestimmt werden.

Folgende vier Grundlagen werden eingesetzt, um die Gunstlagen zu ermitteln:

### **Industrielle Hotspots**

- Arbeitsplätze in güterverkehrsintensiven Einrichtungen<sup>1</sup>
- Räume mit Entwicklungspotential gemäss dem Verband der verladenden Wirtschaft (VAP)

### **Logistische Hotspots**

- Arbeitsplätze in der Logistik<sup>2</sup>
- Logistikmarktstudie 2013<sup>3</sup> – Hotspots (Kat. 1-3)

Die Hotspots aus den vier Grundlagen konvergieren auf dieselben fünf Gebiete im Kanton Bern. Diese überlappenden Flächen werden als Gunstlagen für Logistiktutzungen übernommen. Zu den fünf im Kanton Bern identifizierten logistischen Gunstlagen kommt eine weitere im Kanton Neuenburg hinzu mit Ausstrahlung auf Gebiete im Kanton Bern. Zusätzlich werden diese Gunstlagen mit einem Puffer von 5 km erweitert, damit auch Gebiete angrenzend an die eigentlichen Gunstlagen berücksichtigt werden. Die darauffolgende Analyse umfasst die Gunstlagen und die Gunstlagen-Puffer gleichermassen. Gemäss dem kantonalen Amt für Wirtschaft (AWI) eignen sich namentlich die Räume zwischen Thun und Biel sowie zwischen Bern und dem Oberaargau für Logistiktutzungen. Die gepufferten Gunstlagen berücksichtigen dies, indem sie einen durchgehenden Korridor zwischen Thun/Biel und Bern/Oberaargau bilden.

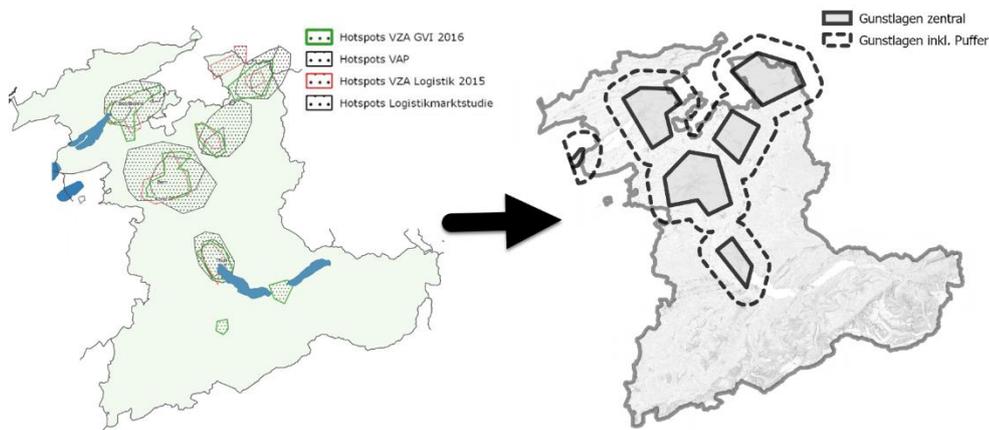


Abbildung 1: Industrielle und logistische Hotspots im Kanton Bern<sup>4</sup> (links) und daraus ermittelte Gunstlagen für Logistiktutzungen (rechts)

<sup>1</sup> STATENT Kat. A, B, C, E, F, G, H

<sup>2</sup> STATENT-Kategorien:

492000 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr

494100 Güterbeförderung im Strassenverkehr

494200 Umzugstransporte

522400 Frachtumschläge

502000 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt

504000 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt

512100 Güterbeförderung in der Luftfahrt

521000 Lagerung

522900 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr a. n. g.

531000 Postdienste von Universaldienstleistungsanbietern

532000 Sonstige Post-, Kurier- und Expressdienste

<sup>3</sup> Stölzle, Hofmann und Lampe (2013): Logistikmarktstudie Schweiz, Gesamtmarkt, Segmente, Potenziale

<sup>4</sup> Aus: AGR (2021): Umsetzungsaufträge Massnahmen 1.3/1.7 aus GVLK, S.19

## 2.2 Bestimmung der Vorranggebiete für Logistiknutzungen

### 2.2.1 Definition der Bewertungskriterien / Erfüllungsgrad

Die einzelnen potentiellen Gebiete werden anhand eines Kriterienkatalogs bewertet. Als Basis hierzu dient die Bewertung aus einer Studie der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz, BPUK<sup>5</sup>. Zwischen 2016 und 2018 liess die BPUK eine Gesamtsicht über die Kantone mit grösseren Logistikstandorten erarbeiten, welche als Basis zur planerischen Sicherung von potentiellen Standorten mit überkantonaler Bedeutung dienen sollte. 2018 wurde der Schlussbericht in Form einer Potentialanalyse veröffentlicht. 19 Kantone (inkl. Kanton Bern) haben an dieser Studie teilgenommen. Etwa 8'700 potentielle Flächen in Industrie- und Gewerbebezonen und Bahnarealen wurden ausgewertet, davon 1'791 im Kanton Bern.

Für die Auswahl der Vorranggebiete, die für einen Eintrag in den kantonalen Richtplan in Frage kommen, wird zu Beginn dieselbe Bewertungsmethode wie in der BPUK-Studie verwendet. Die Flächen wurden wie folgt ausgewertet:

In einem **ersten Schritt** werden aufgrund von Mindestkriterien geeignete Flächen in Bauzonen, in welchen Industrie- und Gewerbebenutzungen zulässig sind, sowie solche auf Bahnarealen identifiziert. Diese Mindestkriterien berücksichtigen die Zonenzugehörigkeit, eine Mindestfläche und Mindestbreite. In einem **zweiten Schritt** werden diese selektierten Flächen bezüglich ausgewählter Standortkriterien auf ihre Eignung für Logistiknutzungen beurteilt. Dies erfolgt aus Sicht der Planung und aus Sicht des Marktes, weil sich die Standortanforderungen teilweise unterscheiden. Die einzelnen Kriterien wurden gewichtet und es resultierte jeweils ein Eignungsgrad aus Planungssicht und einer aus Marktsicht mit einer Skala von 0 (schlechteste Erfüllung) bis 5 (beste Erfüllung). Die einzelnen Kriterien und deren Gewichtung sind in Abbildung 3 ersichtlich. Im **dritten Schritt** werden die ermittelten Eignungsgrade aus Planungs- und Marktsicht zusammengeführt mit einer Gewichtung von je 50%, woraus der Erfüllungsgrad der jeweiligen Fläche resultiert. Dieser besteht aus Werten zwischen 0 (tiefster Wert) und 1 (höchster Wert).

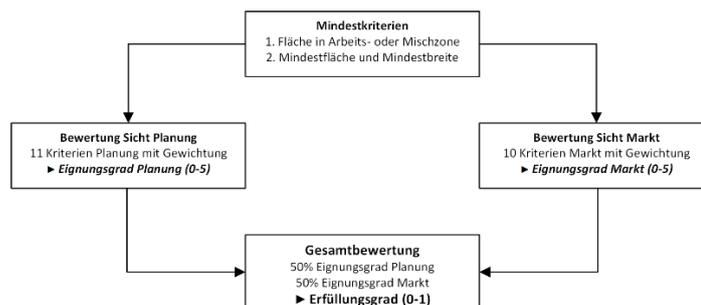


Abbildung 2: Ermittlung Erfüllungsgrad

<sup>5</sup> BPUK (2018): Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung. 3. Etappe. Schweizweite Potentialanalyse/Schlussbericht [https://www.bpuk.ch/fileadmin/Dokumente/bpuk/public/de/dokumentation/berichte-gutachten-konzepte/planung/D\\_Internetversion\\_der\\_Potentialanalyse\\_Logistikstandorte\\_von\\_ueberkantonaler\\_Bedeutung.pdf](https://www.bpuk.ch/fileadmin/Dokumente/bpuk/public/de/dokumentation/berichte-gutachten-konzepte/planung/D_Internetversion_der_Potentialanalyse_Logistikstandorte_von_ueberkantonaler_Bedeutung.pdf)

Anforderung	Indikator [Einheit/Typ]	Datenbedarf	Gewichtung	Anforderung	Indikator [Einheit/Typ]	Datenbedarf	Gewichtung
P1. Nähe zu Autobahnan schlüssen	Distanz [Km]	Autobahnnetz Autobahn-Vollanschlüsse und Halb-Anschlüsse	5%	M1. Gute Anbindung an das Strassennetz	Distanz [Km]	Autobahnnetz Autobahn-Vollanschlüsse und Halb-Anschlüsse	20%
P2. Gute Anbindung an Kantonsstrassen	Distanz [Km]	Kantonsstrassennetz	5%	M2. Gute Anbindung an das übrige Verkehrsnetz	Verfügbarkeit [ja/nein] Distanz [Km]	Häfen Flughäfen KV-Terminals Güterbahnhöfen Verfügbarkeit Anschlussgleis	15%
P3. Verfügbarkeit Bahnanschluss oder Nähe zu WLV-Bedienpunkt und/oder KV-Terminal	Verfügbarkeit [ja/nein] Distanz [Km]	WLV-Bedienpunkte, KV-Terminals, Anschlussgleise swissTLM3D	10%	M3. Tiefe Kosten	Bodenpreis [CHF/m <sup>2</sup> ], Steuerfuss [%], Lohn [CHF/Monat]	Bodenpreise nach Gemeinde Steuerbelastung Lohnindex nach Grosse region und Wirtschaftszweige	10%
P4. Geringe Flächenkonkurrenz durch andere Nutzungen	Anteil [%]	Bauzonenreserve nach Gemeinde	15%	M4. Nähe zu Produktion und Konsum	Gewichtete Distanz [Km]	Agglomerationskerne Zürich, Genf, Basel, Bern, Lausanne, Luzern, St. Gallen, Lugano, Winterthur und Zug.	15%
P5. Nähe zu Produktion und Konsum oder Quell- und Zielgebieten	Gewichtete Distanz [Km]	Koordinaten der Agglomerationskerne Zürich, Genf, Basel, Bern, Lausanne, Luzern, St. Gallen, Lugano, Winterthur und Zug.	20%	M5. Geeignetes Areal	Fläche [m <sup>2</sup> ] Anzahl Parzellen Formfaktor	Flächengrösse Anzahl Parzellen Verhältnis Fläche/Umfang	10%
P6. Nähe zu Hafen (Binnenschifffahrt)	Distanz [Km]	Luftdistanz, Hafen	5%	M6. Möglichkeit zur Clusterbildung	Anzahl VZA in Logistik	Volzeitäquivalente gemäss NOGA-Klasse Lagerei und Transport	5%
P7. Nähe zu internationalem Flughafen	Distanz [Km]	Luftdistanz, Internationale Flughafen	5%	M7. Geringe Konfliktpotentiale	Anteil [%] Distanz [25m, 50m, 100m, 150m, 200m und 250m]	Bauzonenreserve nach Gemeinde, Autobahnan schlüsse, Lärmempfindlichkeitsstufenpläne (LES-Pläne) Landschaftsschutzgebiet (Distanz)	5%
P8. Genügende Kapazitätsreserven der Strasseninfrastruktur	Auslastung [%]	Belastung 2030 [DTV], Kapazität 2030 [DTV]	10%	M8. Kapazitätsreserven Autobahn	Auslastung [%]	Belastung 2030 [DTV], Kapazität 2030 [DTV]	10%
P9. Genügende Kapazitätsreserven der Schieneninfrastruktur	Anzahl Trassen für den Güterverkehr	Trassen an den Bedienpunkten, 2025 [BAV]	10%	M9. Kapazitätsreserven Schiene	Anzahl Trassen für den Güterverkehr 2025 [BAV]	Trassen an den Bedienpunkten 2025 [BAV]	5%
P10. Güte der eV-Erschliessung	Text [A/B/C/D/keine]	Güteklasse ARE	5%	M10. Gute Rahmenbedingungen	ja/nein	keine quantifizierbaren Daten, Kenntnisse der Fachplaner	5%
P11. Störungen durch Lärmmissionen	Distanz [25m, 50m, 100m, 150m, 200m und 250m]	Autobahnan schlüsse, Lärmempfindlichkeitsstufenpläne (LES-Pläne)	10%				

Abbildung 3: Kriterien aus Planungssicht (links) und aus Marktsicht (rechts)

## 2.2.2 Ausschluss von bestimmten Gebieten

Bestimmte Flächen werden aus der Analyse ausgeschlossen, da sie sich nicht für die Bezeichnung als Vorranggebiete für Logistiknutzungen eignen oder deren Eignung bereits in separaten Prozessen abgeklärt wird:

- Innenstadt Biel: Aufgrund der grossflächig erlaubten Mischnutzung (Wohn- und Arbeitsnutzung) im kommunalen Nutzungsplan wäre die gesamte Innenstadt von Biel auf die Eignung als Vorranggebiete für Logistiknutzungen zu prüfen. Der Innenstadtbereich eignet sich jedoch nicht für eine Logistiknutzung, weshalb dieser von der Analyse ausgeschlossen wird.
- Für die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP, Richtplan-Massnahmenblatt C\_04) wird die Eignung für logistische Nutzungen in einem separaten Verfahren überprüft. In dieser Analyse zur den Vorranggebieten werden die ESP daher grundsätzlich ausgeschlossen<sup>6</sup>.
- Sieben Flächen von möglichen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt werden von dieser Analyse ausgeschlossen, weil die Bestimmung der Nutzungsprofile dieser Flächen in einem separaten Prozess erfolgte.

## 2.2.3 Identifikation der potentiellen Vorranggebiete für Logistiknutzungen

Es werden Mindest-Anforderungen in Bezug auf Fläche und Erfüllungsgrad festgelegt. Für die vorliegende Analyse wird eine Mindestfläche von 30'000 m<sup>2</sup> sowie ein Mindest-Erfüllungsgrad<sup>7</sup> von 0.55 gewählt. Es handelt sich somit um etwas tiefere Anforderungen im Vergleich zur interkantonalen BPUK-Studie (mit Mindestfläche 50'000 m<sup>2</sup> und Mindest-Erfüllungsgrad von 0.65). Anschliessend werden Gebiete ermittelt, welche diese Bedingungen erfüllen. Zusätzlich zu diesen Mindest-Anforderungen werden die potentiellen Gebiete weiteren Prüfungen unterzogen (siehe auch Kap. 2.2.4).

Es soll unterschieden werden zwischen Vorranggebieten, bei welchen primär die bereits bestehende Logistiknutzung auch in Zukunft gesichert werden soll und Vorranggebieten welche sich eignen für die

<sup>6</sup> Eine Ausnahme stellt das Vorranggebiet Münchenbuchsee, Zollikofen Nord dar, welches von überkantonaler Bedeutung ist und zurzeit parallel als Vorranggebiet für Logistiknutzungen und als Entwicklungsschwerpunkt (ESP) im Richtplan bezeichnet wird. Zudem liegt der ESP Moosseedorf Moosbühl innerhalb des Vorranggebiets Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos.

<sup>7</sup> Weitere Informationen zum Koeffizient in Kapitel 2.2.1

Ansiedlung zusätzlicher/neuer Logistikknutzungen. Für Vorranggebiete mit bestehenden Logistikknutzungen gilt zusätzlich zu den obigen Kriterien bezüglich Fläche und Erfüllungsgrad eine Mindestanzahl von 50 Mitarbeitenden, welche im Logistik-Sektor arbeiten.

Für Vorranggebiete, welche sich eignen für zusätzliche/neue Logistikknutzungen gelten die obigen Kriterien bezüglich Mindestfläche und Mindesterfüllungsgrad sowie einer unüberbauten Fläche von mindestens 10'000 m<sup>2</sup> oder alternativ der Festsetzung des Gebiets in den regionalen Richtplanungen (RGSK) als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet. Diese zusätzlichen Kriterien werden gewählt, weil für Logistik-Neubauten in der Regel grössere Flächen benötigt werden.

## 2.2.4 Zusammenfassung der Konsolidierung und Alternativenprüfung

Die aus den Schritten resultierenden Gebiete werden mit den gültigen Planungsinstrumenten abgeglichen und berücksichtigen diese. Im Weiteren werden die potentiellen Vorranggebiete mit kantonalen Fachstellen sowie mit den jeweiligen Betreibern der Schieneninfrastruktur konsolidiert. Im Rahmen dieser Konsolidierung wird bestimmt, einem bestehenden Bahnanschluss bei neuen Logistikstandorten eine hohe Priorität beizumessen. Die quantitative Entwicklung der möglichen Vorranggebiete im Verlaufe dieser Analyse ist in der folgenden Tabelle (Abb. 4) ersichtlich. Durch die stufenweise Selektion findet zuerst eine automatisierte Alternativenprüfung anhand quantitativer Kriterien sowie im Schritt 3 eine qualitative Alternativenprüfung statt:

Schritt	Kriterium	Weiterverfolgte Flächen	Aussgeschlossene Flächen	Bemerkungen
	Kanton Bern	1'791		
1	E>0.55	987	804	
1	Fläche > 3ha	276	711	
1	Fläche in Gunstlage	239	37	
1	Nicht überkant. Bedeutung	236	3	Diese 3 Flächen werden direkt weiterverfolgt.
2	Ausschluss ESP	162	74	
2	Ausschluss Biel Innenstadt	125	37	
2	Ausschluss R&U	119	6	
2	Unüberbaut mind. 1 ha oder mind. 50 Mitarbeitende oder RGSK Verdichtungs-/ Umstrukturierungsgebiet	60	59	
3	Interessenabwägung	18	42	
3	Anschlussgleis bestehend + überkant. Bedeutung	9	9	
4	öffentliche Mitwirkung	11	1	
	<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>1'780</b>	

Abbildung 4: Überblick Flächenselektion

[E= Erfüllungsgrad; R&U= Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, siehe auch Kap. 2.2.2)

Aufgrund der Mindestfläche sowie des Mindestkoeffizienten eignen sich grundsätzlich 276 Gebiete für Logistikknutzungen. Nach Durchführung der weiteren Prüfungen und Abklärungen reduzierte sich die Anzahl auf 12. Im Rahmen der Auswertung der öffentlichen Mitwirkung wurde das Vorranggebiet Herzogenbuchsee / Niederönz, Biblis gestrichen. Im Massnahmenblatt B\_03 werden somit 11 Vorranggebiete für Logistikknutzungen in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

### 3. Interessenabwägung der neuen Richtplan-Inhalte

#### 3.1 Gunstlagen für Logistknutzungen

In Kap. 2.1 werden die gut für Logistknutzungen geeigneten Gunstlagen bezeichnet. Die Vorranggebiete für Logistknutzungen müssen sich innerhalb dieser Gunstlagen befinden. Der Kanton Bern erachtet es als wichtig, dass sich künftige grosse Logistknutzungen mit UVP-Pflicht (Güterumschlagsplätze und Verteilzentren mit einer Lagerfläche von mehr als 20'000 m<sup>2</sup> oder einem Lagervolumen von mehr als 120'000 m<sup>3</sup>) zumindest in den genannten Gunstlagen befinden oder optimaler Weise in den neu zu bezeichnenden Vorranggebieten. Deshalb werden in das Richtplan-Massnahmenblatt zusätzlich zu den einzelnen Vorranggebieten die Gunstlagen aufgenommen.

Aufgrund des konstanten Puffers der Analyse (siehe Abbildung 1, S. 2) reichen die Gunstlagen teilweise in topographisch ungeeignete Gebiete oder über die Kantonsgrenzen hinaus. Deshalb werden für den Eintrag im Richtplan die Grenzen der Gunstlagen so angepasst, dass topographisch ungeeignete Grossräume sowie die Gebiete ausserhalb des Kantons Bern nicht mehr enthalten sind.

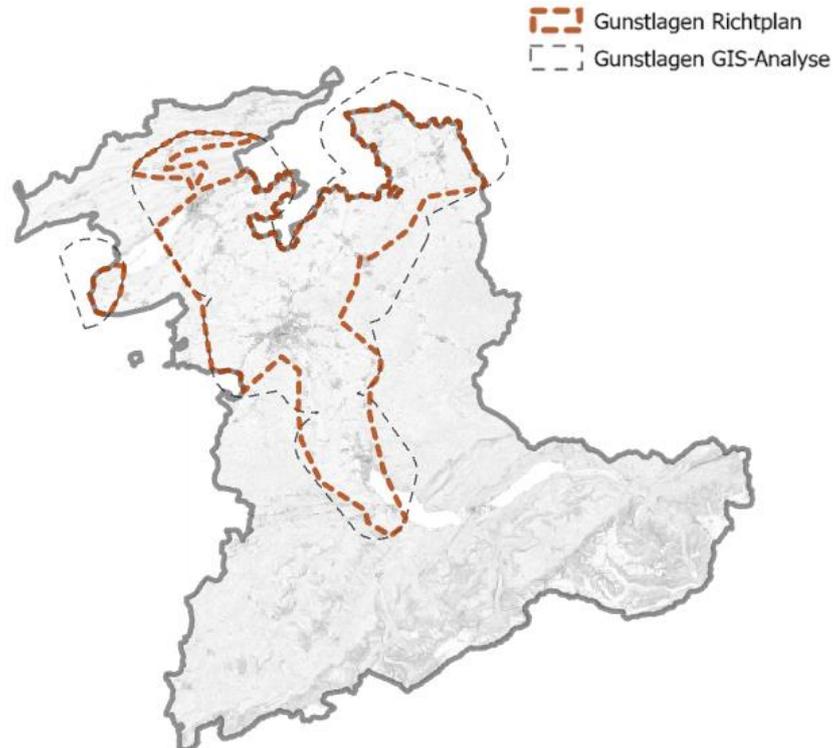


Abbildung 5: Überarbeitete Gunstlagen für den Eintrag im Richtplan

## 3.2 Vorranggebiete für Logistiktutzungen

### 3.2.1 Wichtigste Eigenschaften und Koordinationsstände

Die zu bezeichnenden Vorranggebiete für Logistiktutzungen werden aufgrund der im Kapitel 2 genannten Kriterien beurteilt. In der folgenden Charakterisierung der einzelnen Vorranggebiete werden jeweils in einer Tabelle die wichtigsten Eigenschaften genannt. Nachfolgend werden diese Eigenschaften erläutert:

- **Eignungsgrad** mit einem Wert zwischen 0 und 1 (Mindestwert 0.55), siehe auch Kapitel 2.2.1
- **Fläche** in m<sup>2</sup> (Mindestfläche 30'000 m<sup>2</sup>)
- **Distanz Autobahn/Autostrasse**, inkl. Angabe allfälliger Querungen von Siedlungen
- Angabe, ob bereits **Anschlussgleise** bestehen
- Angabe der **Bahnkapazitäten** für zusätzliche Logistiktutzungen, wobei für die Bewertung eine Skala von 0<sup>8</sup> – 4 gewählt wird; die Bewertungen wurden durch SBB Infrastruktur und BLS Netz AG vorgenommen
- Nennung der wichtigsten **aktuellen Nutzungen** im Perimeter
- Bestimmung des **Koordinationsstandes** im Richtplan-Massnahmenblatt

Für den Eintrag der Vorranggebiete in den Richtplan werden drei unterschiedliche Koordinationsstände genutzt, wobei die Verkehrskapazität eine grosse Gewichtung erhält. Folgende Eigenschaften und Kriterien gelten grundsätzlich für die unterschiedlichen Koordinationsstände:

**Vororientierung:** Das Gebiet eignet sich grundsätzlich für grosse Logistiktutzungen aufgrund der guten Lage und Erschliessung sowie der nutzbaren Fläche möglichst in einer bestehenden Arbeitszone. Es fehlen jedoch insbesondere Abklärungen, ob für die Realisierung einer neuen grossen Logistiktutzung die nötigen Verkehrskapazitäten auf Strasse und Schiene vorhanden sind, eine umweltverträgliche Nutzung möglich ist sowie allenfalls weitere nötige Abklärungen.

**Zwischenergebnis:** Analog den Vororientierungen eignen sich die Gebiete für grosse Logistiktutzungen aufgrund der Lage, Erschliessung sowie der nutzbaren Fläche innerhalb einer bestehenden Arbeitszone. Es wurden bereits weitergehende Abklärungen getroffen oder es sind bereits Unternehmen aus dem Bereich Logistik ansässig. Für die Realisierung einer neuen grossen Logistiktutzung und dem Koordinationsstand Festsetzung fehlen namentlich Abklärungen zu den nötigen Verkehrskapazitäten auf Strasse und Schiene sowie zur umweltverträglichen Nutzung.

**Festsetzung:** Als Festsetzung werden bereits bestehende grosse Logistiktutzungen von kantonalen Bedeutung eingetragen. Für diese Gebiete sind die nötigen Verkehrskapazitäten vorhanden und sie sollen auch in Zukunft einer Nutzung im Bereich Logistik dienen. Zudem werden Gebiete als Festsetzung eingetragen, wenn aufgrund durchgeführter Abklärungen die nötigen Verkehrskapazitäten auf Strasse und Schiene vorhanden sind sowie eine umweltverträgliche Nutzung möglich ist.

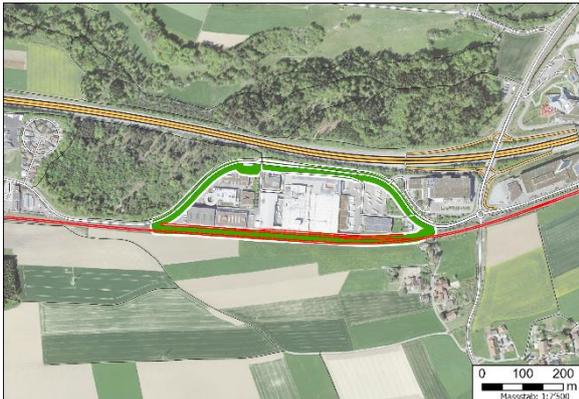
Zur raumplanerischen Sicherung berücksichtigen Gemeinden die Vorranggebiete für Logistiktutzungen in der kommunalen Nutzungsplanung. Logistikt Fremde Nutzungen sind in den Vorranggebieten weiterhin zugelassen, sollen jedoch durch die Gemeinden nicht prioritär vorgesehen werden.

<sup>8</sup> Ein Wert von 0 bedeutet, dass voraussichtlich kein Bahnanschluss realisiert werden kann bzw. die Kapazitäten für einen Anschluss zu gering sind

### 3.2.2 Charakterisierung der einzelnen Vorranggebiete

Gemäss der in Kapitel 2 beschriebenen Methodik resultieren 12 Vorranggebiete, welche im Richtplancontrolling'22 neu in den Richtplan aufgenommen werden. Folgend werden die einzelnen Vorranggebiete und die mit dem Richtplaneintrag zusammenhängenden Interessen erläutert.

#### 3.2.2.1 Bern, Niederbottigen



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.6
<b>Fläche</b>	86'640 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	1 km, ohne Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	Vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	2
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Logistik (Hub Kombiverkehr, Verteilzentrum Detailhandel)
<b>Koordinationsstand</b>	Festsetzung

Unmittelbar westlich des Autobahnanschlusses Bern Brünnen befindet sich das Vorranggebiet Niederbottigen, in welchem aktuell eine Verteilzentrale und Büronutzungen der Coop Region Bern sowie ein zentraler Hub des Binnenkombiverkehrs von railCare untergebracht sind. Es sind nur wenige unüberbaute Teilflächen vorhanden, welche insbesondere als Abstell- und Manövriertflächen der Lastwagen dienen. Die Autobahn A1 ist ohne Querung von Siedlungsgebieten erreichbar und östlich des Gebiets befindet sich das Einkaufszentrum Westside sowie Wohnsiedlungen. Im Rahmen des STEKs<sup>9</sup> Bern ist eine langfristige Stadterweiterung in Richtung Westen nicht ausgeschlossen. Mit dem Richtplan-Eintrag soll die bestehende Logistikknutzung auch künftig gesichert werden, insbesondere aufgrund der optimalen Erreichbarkeit per Schiene und Strasse sowie der bisher etablierten Nutzung. Zudem könnte sich das Gebiet aufgrund der Nähe zur Stadt Bern als City-Logistik-Hub für Bern-West eignen. Es gilt sicherzustellen, dass für die Logistikknutzung auch künftig auf dem Strassennetz genügend Kapazitäten bereitstehen. Aufgrund der bestehenden Logistikknutzung, welche auf der vorhandenen Erschliessung abgewickelt werden kann, sowie des weiterhin vorhandenen Entwicklungspotentials wird das Gebiet als Festsetzung im Richtplan eingetragen.

#### 3.2.2.2 Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.68
<b>Fläche</b>	228'750 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	<1 km, ohne Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	Vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	3
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Handel (Detailhandel- Autohandel) Logistik (Verteilzentrum Detailhandel)
<b>Koordinationsstand</b>	Festsetzung

<sup>9</sup> Gemeinderat der Stadt Bern (2016), STEK 2016, Stadtentwicklungskonzept Bern

In einem von Autobahn und Schiene umfassten Bereich liegt das Vorranggebiet Moos, durch welches im östlichen Teil die Gemeindegrenzen von Moosseedorf und Urtenen-Schönbühl verläuft. Der westliche Teil des Perimeters liegt innerhalb des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Moosseedorf Moosbühl. Aktuell befinden sich im Gebiet eine Verteilzentrale und Büronutzungen der Migros Genossenschaft Aare sowie diverse Detailhandelseinrichtungen und ein Autohandelsbetrieb. In den vergangenen Jahren fanden Erneuerungs- und Ausbauarbeiten im Bereich der Verteilzentrale statt und in Zukunft sind weitere Ausbauschritte vorgesehen. Im Norden ist das Gebiet an die SBB-Linie angeschlossen, die Anschlüsse an die Autobahnen A1 und A6 befinden sich in unmittelbarer Umgebung. Die bisher nicht überbauten Flächen dienen primär als Abstell- und Manövriertflächen für die Lastwagen sowie als Parkplätze für die Personenwagen bei den Detailhandelseinrichtungen. Mit dem Richtplan-Eintrag soll die bestehende Logistikknutzung auch künftig gesichert werden, insbesondere aufgrund der optimalen Erreichbarkeit per Schiene und Strasse sowie der bisher etablierten Nutzung. Aufgrund der bestehenden Logistikknutzung, welche auf der vorhandenen Erschliessung abgewickelt werden kann sowie des weiterhin vorhandenen Entwicklungspotentials wird das Gebiet als Festsetzung im Richtplan eingetragen. Die zukünftige Entwicklung im westlichen Teil des Perimeters ist mit dem ESP Moosseedorf Moosbühl abzustimmen.

### 3.2.2.3 Thun, Gwatt



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.57
<b>Fläche</b>	92'255 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	3.5 km, kurze Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	Vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	1
<b>Aktuelle Nutzung</b>	<i>Norden:</i> Logistik (Verteilzentrum), Gewerbebetriebe <i>Süden:</i> Logistik, diverse Gewerbe- und Industriebetriebe
<b>Koordinationsstand</b>	Festsetzung

Im Süden der Stadt Thun befindet sich das Vorranggebiet Gwatt, welches aus zwei Teilperimetern besteht - im nördlichen Teilperimeter befindet sich eine nationale Verteilzentrale von Coop, des Weiteren ist eine Baumaterialverkaufsstelle der HGC und es bestehen unüberbaute Flächen. Im südlichen Teilperimeter befindet sich die Transportfirma Gafner AG, welche eine wichtige Funktion zur Güterverteilung Richtung Berner Oberland übernimmt. Thun Gwatt liegt als einziges Vorranggebiet im südlichen Teil der Gunstlagen für Logistikknutzungen und ist von entsprechend hoher Bedeutung. Teile des Gebiets werden im regionalen Richtplan (RGSK2021) der Region Thun-Oberland-West als Arbeitsschwerpunkte bezeichnet. Im nördlichen sowie im südlichen Teilperimeter sind Anschlussgleise vorhanden und zwischen beiden Teilperimetern befindet sich eine Verladeanlage von railCare. In Zukunft könnten die bestehenden Standorte besser vernetzt und eine gemeinsame Infrastruktur aufgebaut werden zur Stärkung des Gütertransports via Bahn und den nötigen Verladeanlagen. Aufgrund von Interessenkonflikten mit dem Ausbau des Personenverkehrs (Wendegleis S-Bahn Bern 2040 und SBB Masterplan Thun) resultiert betreffend Kapazität Bahn eine Bewertung von 1 – die Kapazitäten aus Sicht von SBB Infrastruktur und BLS Netz AG sind knapp. Weil im Gebiet die bestehende Logistikknutzung gesichert werden soll, welche die bestehenden Gleisanschlüsse nutzt, stellt die geringe Kapazität keinen Ausschlussgrund dar. Gemäss BLS Netz AG müssten allfällige gemeinsame/neue Verladeanlagen im nördlichen Teilperimeter realisiert werden. Die Autobahn kann innert ca. 3.5 km erreicht werden mit kurzen Siedlungsquerungen. Aufgrund der guten Erschliessung wäre das Gebiet allenfalls attraktiv als City-Logistik-Hub. Durch benachbarte Wohngebiete können Nutzungskonflikte entstehen, welche bei künftigen Projekten zu berücksichtigen sind. Mit dem Richtplan-Eintrag soll die bestehende Logistikknutzung auch künftig gesichert werden, insbesondere aufgrund der guten Erreichbarkeit per

Schiene und Strasse sowie der bisher etablierten Nutzung. Aufgrund der bestehenden Logistiknutzung, welche auf der vorhandenen Erschliessung abgewickelt werden kann sowie des Entwicklungspotentials wird das Gebiet als Festsetzung im Richtplan eingetragen.

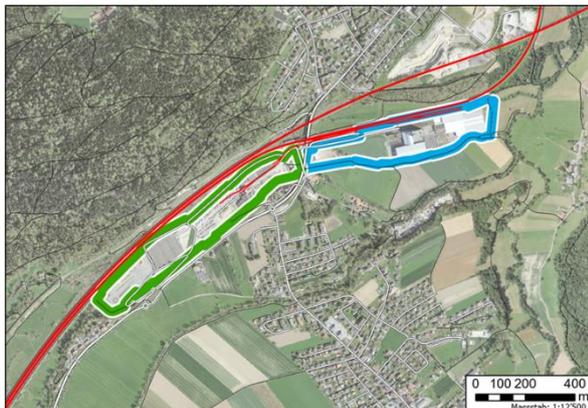
### 3.2.2.4 Lyss, Schachen



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.6
<b>Fläche</b>	92'530 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autostrasse</b>	1.5 km, kurze Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	3
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Logistik (Verteilzentrum Detailhandel, Logistik- dienstleister), Kleinge- werbe
<b>Koordinationsstand</b>	Festsetzung

Im Norden der Gemeinde Lyss und westlich der Gleisachse Lyss-Biel liegt das Vorranggebiet Schachen. Im Perimeter befindet sich ein Verteilzentrum von Denner mit Bahnanschluss, weiter sind eine Betriebswerkstatt der Migros Aare und Logistikdienstleister (Planzer Transport AG, Panalpina AG, Ausbildungszentrum der Sulser Group) angesiedelt. Zudem liegt eine teilweise überbaute Fläche des Fleischverwerfers Centravo im Perimeter. Die vorhandenen unüberbauten Flächen dienen primär als Abstell- und Manövriertflächen von Lastwagen und als Parkierflächen für Personenwagen. Mehrere Parzellen befinden sich im Eigentum von Immobiliengesellschaften und werden von Logistikdienstleistern gemietet. Das Gebiet ist gut erschlossen und verfügt über eine nahe Anbindung an die Autostrasse mit kurzer Siedlungsquerung sowie zwei ins Gebiet führenden Gleisanlagen, wobei gemäss SBB Infrastruktur genügend Kapazitäten vorhanden sind. Das gesamte Industriegebiet ist von Wald umgeben und von aussen nicht einsehbar. Die südlich an das Industriegebiet angrenzende Wohnsiedlung ist auf einem Abschnitt (ca. 500m) Lärmbelastungen von der Strasse ausgesetzt, wobei auf diesem Abschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h gilt. Mit dem Richtplan-Eintrag soll die bestehende Logistiknutzung auch künftig gesichert werden, insbesondere aufgrund der guten Erreichbarkeit per Schiene und Strasse sowie der bisher etablierten Nutzung. Aufgrund der bestehenden Logistiknutzung, welche auf der vorhandenen Erschliessung abgewickelt werden kann sowie des vorhandenen Entwicklungspotentials wird das Gebiet als Festsetzung im Richtplan eingetragen.

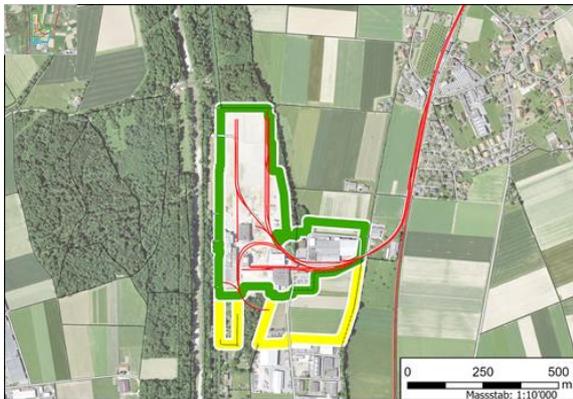
### 3.2.2.5 Roggwil, Brunnmatt / Gsteigmatt



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.65
<b>Fläche</b>	220'630 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	12 km, mit Siedlungsquerungen
<b>Anschlussgleis</b>	Vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	2
<b>Aktuelle Nutzung</b>	<i>Westen:</i> Freizeiteinrichtung und Fahrschule, Gewerbe <i>Osten:</i> Logistik
<b>Koordinationsstand</b>	Festsetzung (Brunnmatt, Westen) Zwischenergebnis (Gsteig- matt, Osten)

Zwischen den Gemeinden Roggwil und Wynau, südlich der Eisenbahnlinie Olten-Bern befindet sich das Vorranggebiet Brunnmatt / Gsteigmatte, welches komplett im Gemeindegebiet von Roggwil liegt. Das Gebiet besteht aus zwei Teilperimetern, welche durch eine Strasse getrennt werden. Im westlichen Teilperimeter (Brunnmatt) ist die Ansiedlung eines Verteilzentrums von Lidl geplant, das entsprechende Genehmigungsverfahren der Zone für Planungspflicht (ZPP) ist im Gange. Das Projekt von Lidl beansprucht den gesamten Teilperimeter Brunnmatt. Im östlichen Teilperimeter (Gsteigmatte) besteht auf den überbauten Gebieten ein Logistikbetrieb und es sind unüberbaute Flächen vorhanden. Im regionalen Richtplan (RGSK2021) der Regionalkonferenz Oberaargau wird der überwiegende Perimeter der Brunnmatt sowie ein Teilbereich der Gsteigmatte als Arbeitsschwerpunkt bezeichnet. Strassen- und schienenseitig sind beide Teilperimeter durch die selben Anlagen erschlossen via Landstrasse bzw. durch Anschlussgleise, welche beim Bahnhof Roggwil – Wynau ins Schienennetz der SBB münden. Die gesamte Fläche soll deshalb als ein Vorranggebiet betrachtet werden - aufgrund der unterschiedlichen Teilgebiete wird deren Koordinationsstand aber separiert erfasst. Für das Baugesuch von Lidl wurden bereits detaillierte Verkehrsstudien erarbeitet, weshalb der Teilperimeter Brunnmatt als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen wird. Der Teilperimeter Gsteigmatte wird als Zwischenergebnis aufgenommen wegen der bereits vorhandenen Logistikknutzung. Aufgrund der noch unüberbauten Flächen wäre aber eine grössere zusätzliche Logistikknutzung möglich – hierfür und für den Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan wären jedoch weitere Abklärungen zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen und zur Umweltverträglichkeit durchzuführen. Dies ist insofern hervorzuheben, weil strassenseitig eine Autobahn ab ca. 12 km Entfernung erreicht wird und je nach Route grosse Gebiete ausserhalb des Kantons Bern durchfahren werden. Insgesamt eignet sich dieses Gebiet sehr gut für eine konzentrierte Ansiedlung von Logistikknutzungen – aufgrund der Lage soll dem Gleisanschluss ein hoher Stellenwert beigemessen werden.

### 3.2.2.6 Utzenstorf, Emmepark Landshut

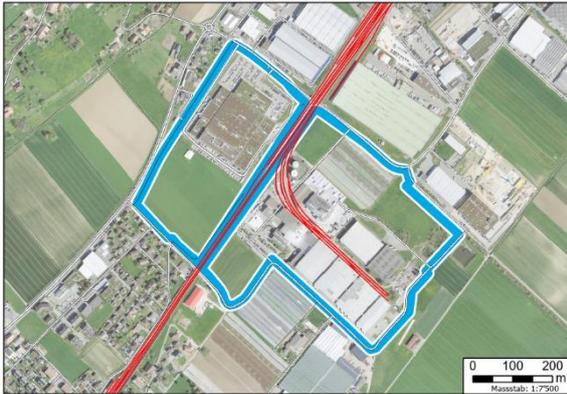


<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.56
<b>Fläche</b>	174'910 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	5.5 km, mit Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	4
<b>Aktuelle Nutzung</b>	ehemalige Papierproduktion, geplant sind Logistikknutzungen
<b>Koordinationsstand</b>	Festsetzung (Norden) Vororientierung(Süden)

Zwischen den Siedlungen von Utzenstorf sowie Wiler bei Utzenstorf, am Ufer der Emme befindet sich das Gebiet Emmepark Landshut. Aufgrund der ehemaligen Nutzung als Papierfabrik ist das Areal bahnseitig sehr gut erschlossen und gemäss Bahnunternehmungen eignet es sich auch aufgrund der freien Kapazitäten sehr gut für Bahntransporte. Strassenseitig befinden sich Autobahnanschlüsse in Kriegstetten SO und Alchenflüh (Anschluss Kirchberg), welche über 5 km vom Gebiet entfernt sind. Für den nördlichen Teilperimeter wurde bereits ein Baugesuch eines Projekts der Digitec Galaxus AG und der Post CH AG eingereicht. Für dieses Projekt sind die Strassenkapazitäten ausreichend. Das südliche Teilgebiet ist wenig bis gar nicht überbaut und konkrete Projekte sind noch nicht vorhanden. Somit sind für den südlichen Perimeter Logistikknutzungen nicht ausgeschlossen. Die zukünftige Nutzung ist unter anderem abhängig von einer aktuell laufenden Räumlichen Abstimmung inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für die strassenseitige Erschliessung (siehe Richtplan Massnahmenblatt R\_12 Emmepark Landshut). Im regionalen Richtplan (RGSK2021) der Regionalkonferenz Emmental wird das Gebiet als Arbeitsschwerpunkt bezeichnet. Aufgrund der vorhandenen Erschliessung und den ausreichenden Verkehrskapazitäten wird der nördliche Teilperimeter mit dem Koordinationsstand Festsetzung in den Richtplan aufgenommen. Aufgrund der noch ausstehenden Resultate der Räumlichen Abstimmung /ZMB sowie der noch unklaren Nutzungsabsichten wird der südliche Teilperimeter als Vororientierung in den Richtplan eingetragen. Die Sektoren decken sich

mit der Massnahme R\_12 im kantonalen Richtplan sowie der Massnahmen S-SA.2.6 und S-SA.2.7 im regionalen Richtplan (RGSK2021) der Regionalkonferenz Emmental.

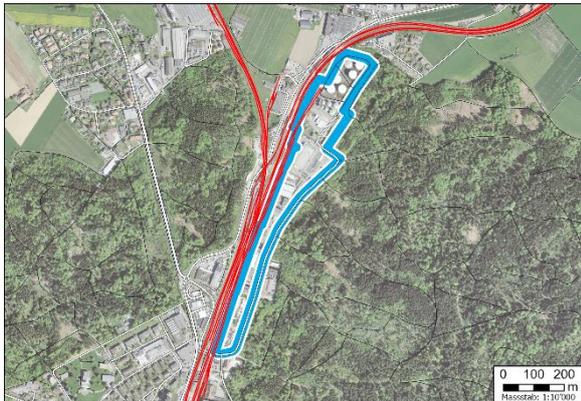
### 3.2.2.7 Niederbipp, Ängi / Rotboden



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.71
<b>Fläche</b>	306'900 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	2 km, ohne Siedlungsquerungen
<b>Anschlussgleis</b>	vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	3
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Industrielle Nutzungen (Produktion von Hygieneartikeln), Logistik (Gesundheitslogistik)
<b>Koordinationsstand</b>	Zwischenergebnis

Im Nordosten der Gemeinde Niederbipp liegt das Vorranggebiet Ängi / Rotboden, welches mittig durch die Bahnlinie Oensingen - Niederbipp geteilt wird. Auf dem Teilgebiet Ängi, nördlich der Bahnlinie, ist mit Galexis ein Gesundheitslogistiker ansässig, wobei grosse unüberbaute Flächen vorhanden sind. Südlich der Bahnlinie, im Teilgebiet Rotboden, befindet sich mit Tela ein Produzent von Hygieneartikeln sowie grosse unüberbaute Flächen. Der Rotboden verfügt über eine gute Bahnerschliessung mit mehreren Anschlussgleisen und grossen unüberbauten Flächen. Ein Teil des Rotbodens (ca. 1.8 ha) wird gemäss dem regionalen Richtplan (RGSK2021) der Region DOberaargau als Arbeitsschwerpunkt bezeichnet. Mit dem "kantonsübergreifenden Konzept Raum und Verkehr Oensingen – Niederbipp KRV ON" ist ein Konzept über die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in Erarbeitung. Im KRV ON wird der Perimeter des Vorranggebietes als für die Ansiedlung von Logistik, Industrie und Gewerbe geeignetes Gebiet bezeichnet. Aufgrund dieser räumlichen Überlagerungen und den übereinstimmenden Zielsetzungen soll auch für die künftige Entwicklung dieses Gebietes eine Abstimmung zwischen dem Vorranggebiet für Logistiktutzungen im kantonalen Richtplan und dem überkantonalen Konzept erfolgen. Gemäss Bahnunternehmen besteht eine gute Trassenverfügbarkeit für zusätzliche Nutzungen. Strassenseitig besteht ein Anschluss an die Autobahn ohne die Querung von Wohngebieten. In der BPUK-Analyse zu den Logistikstandorten von überkantonaler Bedeutung war Niederbipp, Ängi einer der resultierenden Standorte. Weil in der vorliegenden Evaluation für Vorranggebiete für Logistiktutzungen auch das Teilgebiet Rotboden als gut geeignet resultiert, werden Rotboden und Ängi als ein Gebiet betrachtet. Aufgrund der überkantonalen Bedeutung, der sehr guten Erschliessung, der teilweise bereits bestehenden Logistiktutzung und der grossen unüberbauten Flächen, aber den fehlenden Abklärungen zur Verkehrskapazität sowie Umweltverträglichkeit wird das Gebiet als Zwischenergebnis in den Richtplan eingetragen. Bei künftigen unterschiedlichen Entwicklungen auf den Teilgebieten (Ängi oder Rotboden) kann diesen mit separaten Koordinationsständen im Richtplan Rechnung getragen werden.

### 3.2.2.8 Münchenbuchsee, Zollikofen Nord



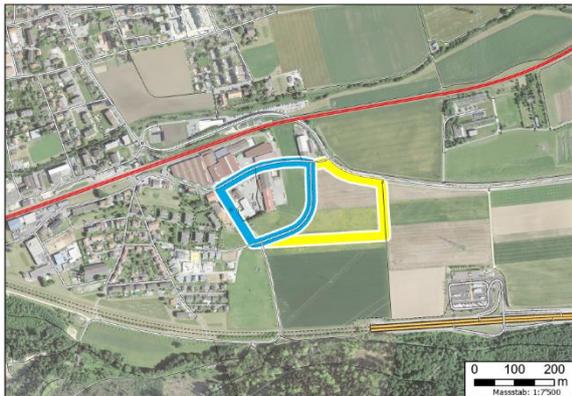
<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.65
<b>Fläche</b>	95'210 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	3 km, mit Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	2.5
<b>Aktuelle Nutzung</b>	<i>Norden:</i> Logistik (Tanklager, KEP <sup>10</sup> -Dienstleister) <i>Süden:</i> div. Nutzungen wie Dienstleistung, Verwaltung, Restaurants, Gewerbe und industrielle Nutzungen sowie ein geringer Anteil an Wohnen
<b>Koordinationsstand</b>	Zwischenergebnis

Nördlich von Zollikofen, im Gemeindegebiet von Münchenbuchsee und vollständig im kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Zollikofen / Münchenbuchsee befindet sich das Vorranggebiet Zollikofen-Nord. Ganz im Norden des Gebiets besteht ein Tanklager mit Anschlussgleisen, südlich davon ein Paketverteilzentrum inklusive Anschlussgleis. Im südlichen Teil des Vorranggebiets herrschen Dienstleistungsnutzungen sowie kleinere Industrie- und Gewerbenutzungen vor. Aufgrund der nationalen Energiestrategie und einer tendenziell eher abnehmenden Nachfrage nach fossilen Ölprodukten<sup>11</sup> ist in Zukunft eine Umnutzung des bestehenden Tanklagers nicht auszuschliessen. Wegen des guten Bahnanschlusses und der bereits bestehenden Logistiknutzungen eignet sich insbesondere der nördliche Teilperimeter gut für eine mittel- bis langfristige Ansiedlung zusätzlicher Logistikbetriebe. Die Bereiche im Süden mit teilweise unüberbauten Flächen sind geeignet für die Logistik zugehörigen Büro-/Verwaltungsnutzungen oder weiteren logistiknahen Nutzungen. Bahnseitig ist der Perimeter sehr gut erschlossen, strassenseitig kann der Autobahnanschluss in Moosseedorf in ca. 3 km Entfernung erreicht werden, wobei eine Siedlung zu queren ist. Das kommunale Baureglement schliesst aktuell im nördlichen Teilperimeter Büronutzungen, im südlichen Teilperimeter Lagernutzungen aus. In der BPUK-Analyse zu den Logistikstandorten von überkantonaler Bedeutung war Münchenbuchsee, Zollikofen Nord einer der resultierenden Standorte. Aufgrund des möglichen grossen Entwicklungspotentials, der überkantonalen Bedeutung, der teilweise bereits bestehenden Logistiknutzungen und der guten Erschliessung, aber den fehlenden Abklärungen zur Verkehrskapazität sowie Umweltverträglichkeit wird das Gebiet als Zwischenergebnis in den Richtplan eingetragen.

<sup>10</sup> KEP: Kurier-, Express und Paketdienste

<sup>11</sup> Bundesamt für Energie (BFE), Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2021 (Tab. 20)

### 3.2.2.9 Pieterlen, Bäumlisacker



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.6
<b>Fläche</b>	65'560 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	2 km, ohne Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	nicht vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	0
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Metallverarbeitungsbe- trieb, landwirtschaftliche Nutzung, Fruchtfolgeflä- chen (32'500 m <sup>2</sup> )
<b>Koordinationsstand</b>	Zwischenergebnis (Wes- ten) Vororientierung (Osten)

Am südöstlichen Ortsende von Pieterlen und nahe des Bahnhofs befindet sich das Vorranggebiet Bäumlisacker. Aufgrund der sehr hohen Streckenauslastung des Schienennetzes ist gemäss Bahnunternehmen ein Anschlussgleis nur mit sehr aufwändigen Investitionen möglich und das Gebiet wird voraussichtlich auch in Zukunft nur strassenseitig direkt erschlossen sein. Hingegen kann der ca. 2 km entfernte Autobahnanschluss in Lengnau ohne Querung von Siedlungen erreicht werden. Das Gebiet wird durch eine Strasse zweigeteilt, wobei auf der westlichen Fläche ein Metallverarbeitungsbetrieb ansässig ist, auf der östlichen Fläche befinden sich auf ca. 32'500 m<sup>2</sup> landwirtschaftlich genutzte Fruchtfolgeflächen ausserhalb der Bauzone.

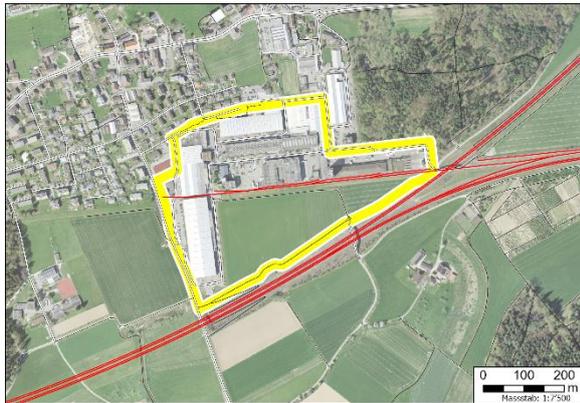
Gemäss dem kommunalen Gesamtrichtplan "Pieterlen 2035+" plant die Gemeinde Pieterlen eine Umlagerung von bestehenden Arbeitszonen im Gebiet Industrie-West zum Bäumlisacker inklusive der nötigen Kompensation von Fruchtfolgeflächen (FFF)<sup>12</sup>. Der östliche Teilperimeter wird zudem im regionalen Richtplan (RGSK2021) der Region see-land.biel.bienne als regionales Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten bezeichnet. In der BPUK-Analyse zu den Logistikstandorten von überkantonaler Bedeutung war Pieterlen, Industrie-West einer der resultierenden Standorte. Indem eine Arbeitszonen-Umlagerung von Industrie-West in das verkehrsmässig günstiger gelegene Gebiet im Bäumlisacker erfolgen soll, gilt Bäumlisacker insgesamt als Vorranggebiet von überkantonaler Bedeutung. Dies jedoch unter dem Vorbehalt der noch zu erfolgenden Arbeitszonenumlagerung. Im kantonalen Richtplan wird der bereits in der Arbeitszone liegende Teilperimeter Bäumlisacker-West aufgrund der verkehrlich sehr guten Lage, der vorhandenen unüberbauten Flächen und der künftigen Entwicklungsmöglichkeit mit der geplanten Erweiterung der Arbeitszone, aber den fehlenden Abklärungen zur Verkehrskapazität sowie Umweltverträglichkeit als Zwischenergebnis eingetragen. Der östliche Teilperimeter wird aufgrund der noch nötigen Zonenumlagerung und FFF-Kompensation als Vororientierung in den Richtplan eingetragen.



Abbildung 6: Auszug aus dem Gesamtrichtplan "Pieterlen 2035+" mit Markierung der geplanten Zonenumlagerung (rot=Auszonung, hellblau=Einzonung)

<sup>12</sup> Einwohnergemeinde Pieterlen (2020), Gesamtrichtplan "Pieterlen 2035+";  
Einwohnergemeinde Pieterlen (2020), Gesamtrichtplan "Pieterlen e2035+" Umsetzungshandbuch, S. 18f

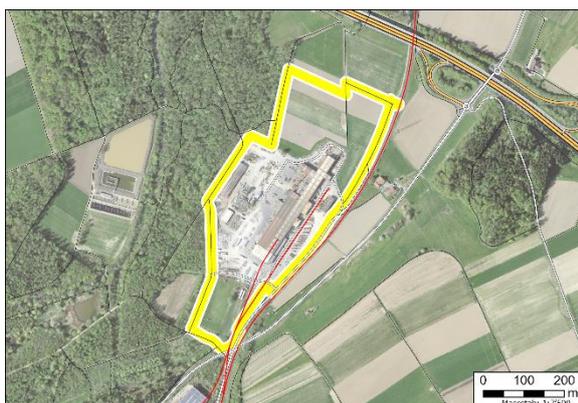
### 3.2.2.10 Thunstetten, Bühl



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.63
<b>Fläche</b>	191'270 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	10 km, mit Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	4
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Industrielle Nutzungen, Handel (Möbel, Tierfutter)
<b>Koordinationsstand</b>	Vororientierung

Das Vorranggebiet Bühl liegt in der Gemeinde Thunstetten in der Ortschaft Bützberg an der ehemaligen Bahnlinie Langenthal – Herzogenbuchsee. In Richtung Langenthal bestehen Gleisanlagen, welche gemäss Bahnunternehmen über genügend Kapazitäten für zusätzliche Nutzungen verfügen. Im gewählten Perimeter befinden sich insbesondere industrielle Nutzungen und Handelsbetriebe. Im südlichen Teil des Gebiets liegt eine grosse unüberbaute Fläche, welche im Richtplan der Regionalkonferenz Oberaargau (RGSK2021) als Arbeitsschwerpunkt bezeichnet wird. Strassenseitig kann die nächste Autobahn nach ca. 10 km und mehreren Querungen von Wohnsiedlungen erreicht werden. Nördlich des Gebiets ist die Erstellung der Umfahrung Aarwangen geplant, wobei diese als Zubringer zur Autobahn dienen soll. Aufgrund des grossen Entwicklungspotentials, der sehr guten Bahnerschliessung, jedoch auch der noch offenen Verbesserung der strassenmässigen Erschliessung sowie der fehlenden Abklärungen betreffend vorhandener und künftiger Verkehrskapazitäten wird das Gebiet als Vororientierung im Richtplan eingetragen. Für den Eintrag als Festsetzung sind aufgrund des grossen Entwicklungspotentials zumindest weitere verkehrliche Analysen notwendig sowie sollte entweder die Umfahrung Aarwangen in Realisierung sein oder der Gütertransport weitgehend via Schiene erfolgen.

### 3.2.2.11 Aarberg, Leimere



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.58
<b>Fläche</b>	154'920 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	2 km, ohne Siedlungsquerungen
<b>Anschlussgleis</b>	vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	2
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Industrie (Verzinkerei)
<b>Bemerkungen</b>	Belastung durch Altlasten
<b>Koordinationsstand</b>	Vororientierung

Im Norden der Gemeinde Aarberg befindet sich das Vorranggebiet Leimere mit einem bestehenden Anschluss ans Schienennetz. Die Autobahn kann innert 2 km ohne Querung von Wohngebieten erreicht werden. Aktuell befindet sich auf dem Areal eine Verzinkerei und im nördlichen Teil des Perimeters liegt eine grössere unüberbaute Fläche. Gemäss dem Kataster der belasteten Standorte liegen im Gebiet Betriebs- und Ablagerungsstandorte, sodass bei Realisierung eines neuen Vorhabens nötige Fragen betreffend Altlastensanierung geklärt werden müssen. Aktuell ist nicht geplant, dass die bestehende industrielle Nutzung aufgegeben oder verlagert wird – weil dies jedoch mittelfristig nicht ausgeschlossen ist, wird an diesem Vorranggebiet festgehalten. Einerseits ist das Gebiet gut

durch Schiene und Strasse erschlossen und verfügt über grosses Entwicklungspotential. Andererseits fehlen Abklärungen betreffend Altlastensanierung, Verkehrskapazität und Umweltverträglichkeit. Deshalb wird das Gebiet als Vororientierung in den Richtplan eingetragen.

### 3.2.3 Künftige Anpassungen der Richtplaninhalte und Abhängigkeiten

#### 3.2.3.1 Anpassungen des Massnahmenblattes

Der kantonale Richtplan wird alle zwei Jahre einem Controlling unterzogen zur Anpassung bestehender und Aufnahme neuer Massnahmen. Beim vorliegenden Massnahmenblatt besteht daher die Möglichkeit, aufgrund neuer Erkenntnisse oder Gegebenheiten zusätzliche Vorranggebiete in die Massnahme aufzunehmen oder die Koordinationsstände anzupassen. Die für die Koordinationsstände relevanten Kriterien werden in Kapitel 3.2.1 genannt.

Eine Entlassung von Gebieten aus dem Richtplan-Massnahmenblatt ist möglich, wenn mittelfristig grosse Logistiktutzungen ausgeschlossen werden können. Beispielsweise wenn ein grosser Teil des Vorranggebietes mittlerweile durch logistikfremde Nutzungen geprägt ist und die verbleibende Fläche mittelfristig nicht (mehr) für Logistiktutzungen zur Verfügung steht.

#### 3.2.3.2 Abhängigkeiten

Drei Vorranggebiete für Logistiktutzungen weisen Abhängigkeiten zu weiteren Richtplanmassnahmen auf. Diese Abhängigkeiten sind bei Weiterentwicklung der Massnahmen entsprechend zu berücksichtigen:

- Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos: Ein Teil des Perimeters liegt innerhalb des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts (ESP) "Moosseedorf Moosbühl" (Richtplanmassnahme C\_04).
- Münchenbuchsee, Zollikofen Nord: Der Perimeter liegt vollständig innerhalb des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts (ESP) "Zollikofen / Münchenbuchsee" (Richtplanmassnahme C\_04).
- Utzenstorf, Emmepark Landshut: Der Perimeter ist deckungsgleich mit jenem der Richtplanmassnahme R\_12 "Emmepark Landshut (ehemals Papierfabrik) räumlich abstimmen".

Sobald das Massnahmenblatt B\_03 festgesetzt wird, wird die Fortschreibung im Massnahmenblatt C\_04 dementsprechend vorgenommen.

Die Massnahme B\_03 weist zudem Abhängigkeiten auf zur Massnahme B\_10 "Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern". Dies betrifft insbesondere die Erreichbarkeit der Vorranggebiete für Logistiktutzungen mittels Schienengüterverkehr.