

B_10 Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern

Erläuterungen

Grundlagen

Die Grundlagen für die Festlegungen von Verladeanlagen und Güterbahnhöfen im Richtplan bilden einerseits das Bundeskonzept für den Gütertransport auf der Schiene mit dem Anlagenverzeichnis und andererseits das kantonale Zielbild Schienengüterverkehr, welches in diesen Erläuterungen abgebildet ist. Das Zielbild ist eine Massnahme des kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzeptes (GVLK) und bezieht sich auf den Planungshorizont 2040. Bei der Erstellung des Zielbildes ermittelt der Kanton die verkehrlichen und räumlichen Auswirkungen und nimmt eine Interessenabwägung aus kantonaler Sicht vor. Gestützt auf dem Zielbild kann der Kanton beim Bund eine Aufnahme oder Streichung von Verladeanlagen und Güterbahnhöfen beantragen. Der Bund nimmt daraufhin eine Interessenabwägung vor und berücksichtigt dabei die Interessen aller betroffenen Akteure.

Bestandteile des Zielbildes Schienengüterverkehr

Bestandteile des kantonalen Zielbildes sind:

- Erschliessungsgrundsätze und -standards für den Schienengüterverkehr
- Standorte Freiverlade
- Standorte Annahmehäfen
- Standorte KV-Umschlagsanlagen
- Grundsätze Anschlussgleise
- Grundsätze bahnerschlossene City Cargo Hubs
- Zielnetz Schienengüterverkehr mit Strecken, Verladeanlagen und Güterbahnhöfen

Abstimmung des Zielbildes mit Schlüsselakteuren

Die Ergebnisse der Abklärungen wurden mit Schlüsselakteuren des Schienengüterverkehrs (BAV, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Schienengüterverkehrsunternehmen, Verband der verladenden Wirtschaft VAP und Kommission Güterverkehr des Verbands öffentlicher Verkehr VöV) im Dezember 2021 und Januar 2022 abgestimmt und bereinigt.

Erschliessungsgrundsätze und -standards für den Schienengüterverkehr

Die Erschliessungsgrundsätze

- sollen sicherstellen, dass im Kanton Bern für bestehende und künftige Nutzer des Schienengüterverkehrs die Rahmenbedingungen für attraktive Angebote gegeben und die notwendigen zugehörigen Infrastrukturen (Verladeanlagen, Güterbahnhöfe, Bahnstrecken) verfügbar sind,
- beschreiben das generelle Angebot und den Standard für den Zugang zum Bahnnetz,
- sind auch eine Grundlage für die raumplanerische Sicherung von Verladeanlagen/Güterbahnhöfen.

Die Erschliessungsgrundsätze für das Schienengüternetz, die Güterbahnhöfe und Verladeanlagen sowie die räumlichen Erschliessungsstandards für Verladeanlagen sind auf der Rückseite des Massnahmenblatts B_10 dargestellt.

Standorte Freiverlade

Freiverlade sind öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, auf denen die Verlader selbständig und unabhängig Güter umschlagen können. Sie sind Teil der Bahninfrastruktur gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG und unterliegen dem diskriminierungsfreien Netzzugang [Konzept Gütertransport auf der Schiene, 17.12.2017].

Die Beurteilung der Freiverlade erfolgt in mehreren Schritten (vgl. nachfolgende Abbildung).

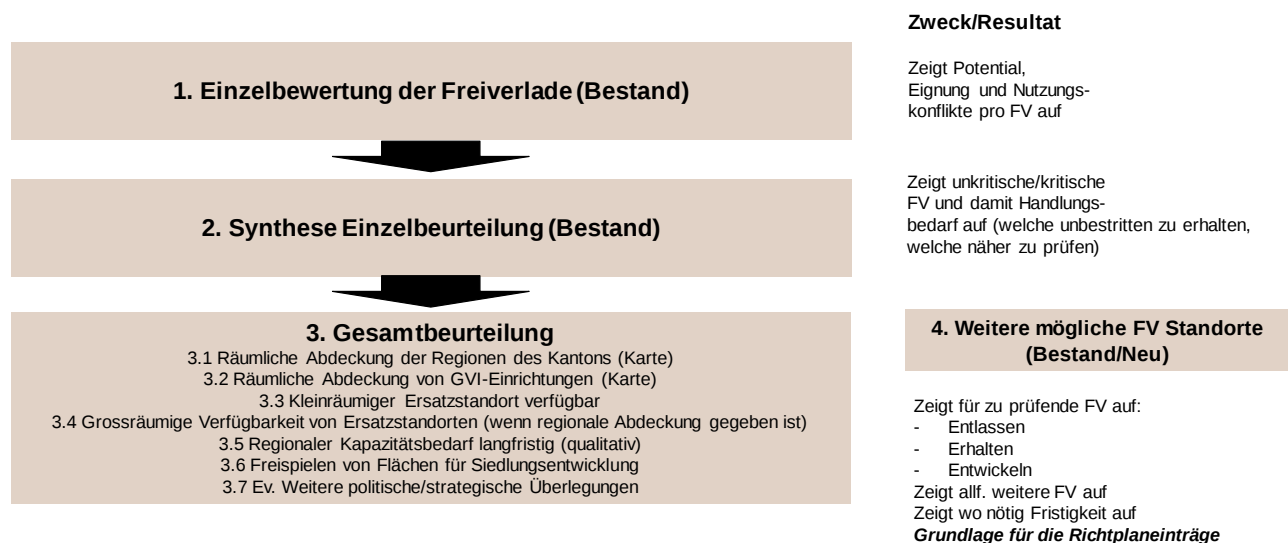


Abb. 1: Beurteilungsschritte Freiverlade

In einem ersten Schritt wurden die bestehenden Freiverladeanlagen (gemäss Bundeskonzept Gütertransport auf der Schiene) einzeln beurteilt. Dies mit dem Ziel, das Mengenpotential, die Eignung der Anlagen und die Nutzungskonflikte der Freiverlade zu ermitteln. Insgesamt wurden bei der Beurteilung 25 Kriterien aus folgenden 6 Bereichen berücksichtigt:

- Mengenpotential Ist und künftig
- Eignung Freiverladeanlage (Infrastruktur/Ausstattung)
- Schienenerreichbarkeit (inkl. Bedienbarkeit)
- Strassenerreichbarkeit
- Empfindlichkeit der Umgebung
- Nutzungsdruck und Vereinbarkeit mit Planungsabsichten

Zusätzlich erfolgte auch eine Beurteilung der Relevanz der Freiverladeanlagen für den Umschlag von Ausnahmetransporten. Es hat sich jedoch gezeigt, dass eine Sicherung von Freiverladeanlagen alleine für den Umschlag von Ausnahmetransporten nicht zweckmässig ist. Aufgrund der sehr seltenen Transporte macht es volkswirtschaftlich keinen Sinn, Freiverladeanlagen nur für den Umschlag von Ausnahmetransporten vorzuhalten. Es müssen dafür alternative Lösungen vorgesehen (z.B. Umschlag an geeigneten Anschlussgleisen, Umschlag entlang der Strecke mit provisorischen Einrichtungen) und beispielsweise vertraglich gesichert werden.

In einem zweiten Schritt erfolgte eine Synthese der Einzelbeurteilungen, die aufgezeigt hat, welche Freiverladeanlagen kritisch in Bezug auf Mengenpotential, Eignung und/oder Nutzungskonflikte sind. Unkritische Freiverlade sollen erhalten bleiben; kritische Freiverlade sollen einer weiteren Beurteilung unterzogen werden.

Für die kritischen Freiverladeanlagen wurde in einem dritten Schritt eine Gesamtbeurteilung vorgenommen, welche weitere Kriterien (wie zum Beispiel die räumliche Abdeckung des Kantons oder die Verfügbarkeit von Ersatzstandorten (siehe Abbildung 1) umfasste.

In einem vierten Schritt wurden Überlegungen zu möglichen zusätzlichen Freiverladeanlagen angestellt, die bei bestehenden oder auch neu geplanten Infrastrukturen eingerichtet werden können.

Die nachfolgende Tabelle 1 enthält das Ergebnis in Bezug auf die Aufnahme der Freiverlade in den kantonalen Richtplan und in das Bundesverzeichnis des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene.

Nr. gemäss B_10	Freiverlad MS = Meterspur ansonsten Normalspur	Konzept Gütertransport auf der Schiene 2017	Aufnahme in kantonalen Richtplan	Begründung für Aufnahme Richtplan	Zusätzliche Aufnahme in Konzept Gütertransport auf der Schiene des Bundes
3	Bern Weyer-mannshaus	enthalten	ja	- grosses Aufkommen und Potential - gute Eignung Anlage und Schienenerreichbarkeit - möglicher Standort Rail Cargo Hub - Standort für überregionale KV-Umschlagsanlage	
5	Biel/Bienne Rangierbahnhof ¹⁾	enthalten	ja	- grosses Aufkommen und Potential - Eignung Anlage und Schienenerreichbarkeit (Formationsbahnhof) - Nutzung für regionaler kombinierter Verkehr	
6	Biel Mett ¹⁾	enthalten	ja (mittel- bis langfristig aufheben)	- grosses Aufkommen und Potential - Abdeckung Kanton und GV-intensive Einrichtungen	
8	Burgdorf	enthalten	ja	- mittleres Aufkommen und Potential - Abdeckung Kanton - Abdeckung GV-intensive Einrichtungen	
27	Emmenmatt	enthalten	ja	- Abdeckung des Kantons - Abdeckung GV-intensive Einrichtungen - gute Strassenerreichbarkeit	
9	Frutigen	enthalten	ja	- Abdeckung Kanton - gute Strassenerreichbarkeit	
56	Gwatt ²⁾	Nicht enthalten	ja	- Aufkommen und Potential - Nutzung für lokaler kombinierter Verkehr - gute Schienenerreichbarkeit - gute Strassenerreichbarkeit	Beantragung Aufnahme in das Anlagenverzeichnis des Bundes
16	Interlaken Ost	enthalten	ja	- Abdeckung des Kantons - Abdeckung GV-intensive Einrichtungen - gute Strassenerreichbarkeit, mögliche Entlastung überlastete Zubringerstrasse - Anbindung an Meterspurnetz	
24	Langenthal Güterbahnhof	enthalten	ja	- grosses Aufkommen und Potential - Abdeckung Kanton - Anbindung an Meterspurnetz	
54	Les Reussilles (MS) ³⁾	enthalten	ja (mittel- bis langfristig aufheben)	- Abdeckung Kanton - gute Strassenerreichbarkeit	
29	Leuzigen	enthalten	ja	- Abdeckung des Kantons - gute Strassenerreichbarkeit	
33	Lyss	enthalten	ja	- Abdeckung des Kantons und GVI-Einrichtungen - gute Strassenerreichbarkeit	
41	Ostermundigen	enthalten	ja	- Aufkommen und Potential - Abdeckung des Kantons und GVI-Einrichtungen	
31	Ramsei	enthalten	ja	- Abdeckung des Kantons - gute Strassenerreichbarkeit	
42	Reuchenette-Péry	enthalten	ja	- mittleres bis grosses Aufkommen und Potential - Abdeckung des Kantons und GVI-Einrichtungen - gute Strassenerreichbarkeit	
49	Steffisburg	enthalten	ja	- grosses Aufkommen und Potential - gute Strassenerreichbarkeit	
52/53	Tavannes (MS und NS) ⁴⁾	Nicht enthalten	ja	- Aufkommen und Potential - gute Strassenerreichbarkeit - Anbindung an Meterspurnetz	Beantragung Aufnahme in das Anlagenverzeichnis des Bundes
57	Thun Güterbahnhof	enthalten	ja	- grosses Aufkommen und Potential - gute Schienenerreichbarkeit	
63	Zweisimmen ⁵⁾	Nicht enthalten	ja, als Vororientierung	- Bedienung Simmental - Anbindung an Meterspurnetz	

Tab. 1: Freiverlade zur Aufnahme im kantonalen Richtplan

Kommentare zu einzelnen Freiverladen:

- 1) In Biel könnte entweder Biel Mett oder Biel/Bienne Rangierbahnhof den Verkehr der beiden Freiverlade übernehmen. Eine Entlastung durch einen möglichen Freiverlad in Biel Bözingenfeld wird von der Stadt geprüft. Auf dem Freiverlad in Biel/Bienne Rangierbahnhof wird auch kombinierte Verkehr von regionaler Bedeutung abgewickelt.
- 2) In Gwatt besteht heute ein Gleis auf dem Bahnareal, das als Freiverlad genutzt wird. Dieser fehlt heute im Bundeskonzept für den Gütertransport auf der Schiene. Auch kombinierter Verkehr von lokaler Bedeutung wird darauf abgewickelt. Um die Funktion dieser Anlage für den Güterverkehr zu sichern, soll diese im Richtplan und nachgelagert im Verzeichnis des Bundes aufgenommen werden. Bei einer Verlängerung der S-Bahn nach Gwatt, wie es in der Studie S-Bahn 2040 eine Option ist im Fall einer Verstärkung der Wohnnutzung, sind für den Erhalt des Freiverlades infrastrukturelle Anpassungen nötig. In der nachgeordneten Planung sind zudem die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung Nr. BE1064 «Gwattmösl» abzuklären. Es muss sichergestellt werden, dass das Vorhaben keine negativen Auswirkungen auf das Amphibienlaichgebiet hat.
- 3) Beim Freiverlad Les Reussilles ist aufgrund des geringen Potentials und der schwierigen Schienenreichbarkeit mittelfristig eine Verlegung nach Tavannes zu prüfen (ca. 8 km Distanz).
- 4) Der Bahnhof Tavannes fehlt heute im Bundeskonzept für den Gütertransport auf der Schiene als Freiverlad. Für den Bahnhof Tavannes besteht ein Ausbauprojekt des Güterbahnhofs mit Umschlagmöglichkeiten auf Normal- und Meterspur (inkl. Dreischienengleis). Es besteht zudem ein Aufkommenspotential für Massengüter. Entsprechend ist der Freiverlad Tavannes als Freiverlad in den Richtplan und in das Anlagenverzeichnis des nationalen Konzeptes Gütertransport auf der Schiene aufzunehmen.
- 5) Der Bahnhof Zweisimmen ist heute im Konzept Gütertransport auf der Schiene nicht als Freiverlad enthalten. Im Simmental stand die Aufhebung aller Annahmehäfen zur Diskussion (siehe folgendes Kapitel). Der Kanton möchte die Bedienung im Tal weiterhin ermöglichen und deshalb mindestens einen Annahmehafen weiterhin sichern. In Zweisimmen besteht eine Krananlage für den Umschlag von Normalspur auf Meterspur und von der Strasse auf Meterspur. Ein Freiverlad für Normalspur ist heute nicht vorhanden, kann aber auf der östlichen Seite errichtet werden. Die entsprechende Fläche soll deshalb freigehalten werden. Somit soll nebst dem bestehenden Annahmehafen ein Freiverlad als Vororientierung in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden.

Aus der nachfolgenden Karte gehen die bestehenden und geplanten Freiverladeanlagen und deren Einzugsgebiete (Isolinien: Linien gleicher Distanz) hervor. Für die Bedienung des Kantons Bern sind teilweise auch ausserkantonale Freiverlade relevant.

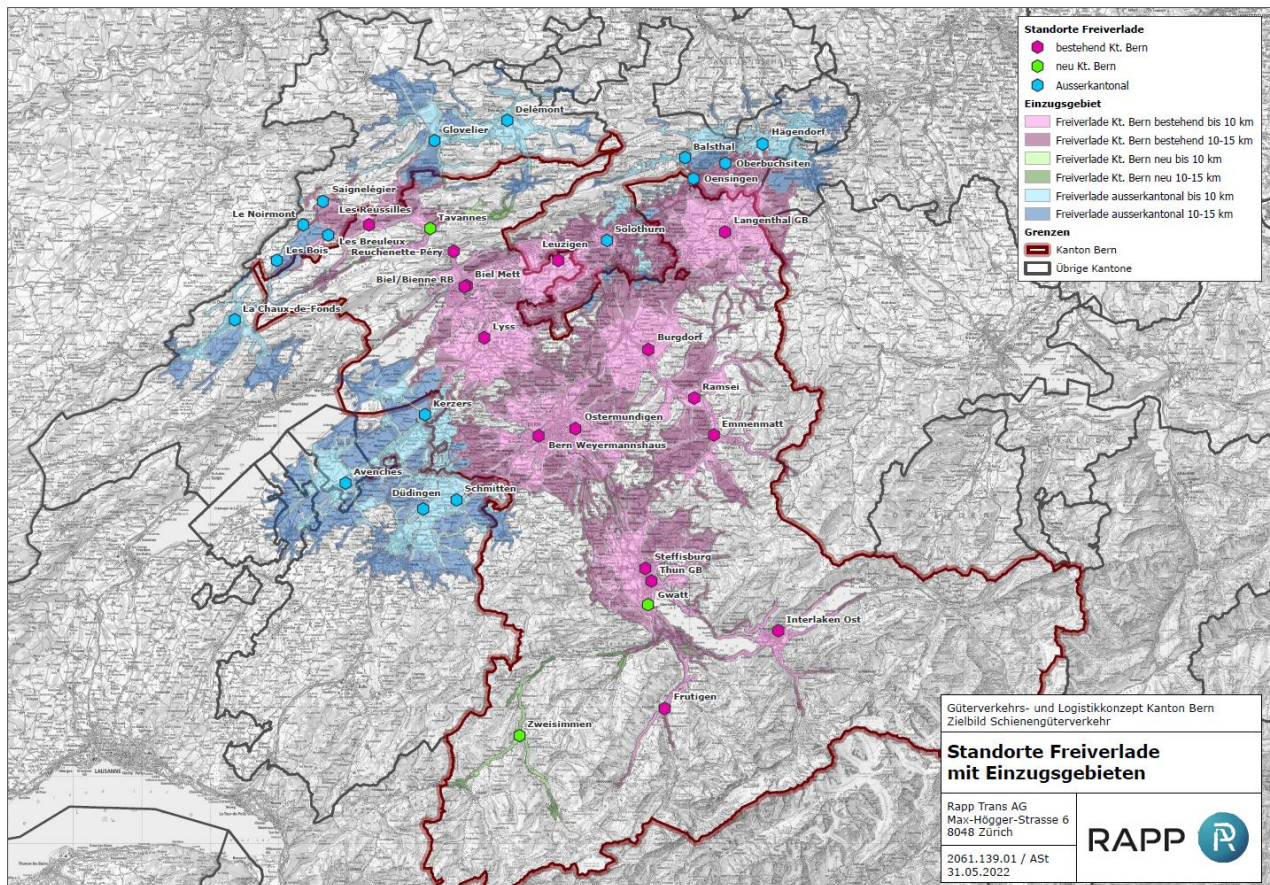


Abb. 2: Standorte Freiverladeanlagen mit Einzugsgebieten

Standorte Annahmehäfen

Annahmehäfen sind Anlagen für die lokale Bedienung der zugehörigen Verladeanlagen wie Anschlussgleise, Freiverlade und KV-Umschlagsanlagen. Sie verarbeiten die Züge von oder nach den Rangier- oder Formationsbahnhöfen. Grosse Annahmehäfen verarbeiten in der Regel mehr als 10 Zugpaare pro Woche und übernehmen Formationsfunktionen für die zugehörigen Verladeanlagen. Ein Annahmehafen ermöglicht die Annahme von Zügen bzw. das Ein- und Ausstellen von Wagen ohne grössere Behinderung der Strecke bzw. des übrigen Zugverkehrs [Konzept Gütertransport auf der Schiene, 17.12.2017].

Grundsätzlich sollen in den kantonalen Richtplan diejenigen Güterbahnhöfe aufgenommen werden, welche für die Bedienung der Verladeanlagen benötigt werden. Grundsätzlich werden die Formations- und Annahmehäfen des Konzeptes für den Gütertransport auf der Schiene in den kantonalen Richtplan übernommen. Nur bei Güterbahnhöfen, bei welchen eine Aufhebung zur Diskussion steht, oder welche für die Bedienung einer neuen Verladeanlage benötigt werden, sind aus kantonomer Sicht Abklärungen notwendig.

Bei den Annahmehäfen waren diejenigen zu beurteilen, bei welchen aufgrund von Informationen des BAV eine Aufhebung zur Diskussion steht. Bei den Annahmehäfen in Thun (Personenbahnhof) und Biel (Personenbahnhof) war auch aus kantonomer Sicht eine Aufhebung unbestritten. Im Nahbereich der Personenbahnhöfe sind keine zu bedienenden Verladeanlagen mehr vorhanden und es bestehen Alternativen in Biel Rangierbahnhof bzw. Thun Güterbahnhof. Auch die vorgeschlagenen Zurückstufungen von Annahmehafen gross auf Annahmehafen bei den Annahmehäfen Herzogenbuchsee, Lyss, Müntschemier, Schönbühl SBB und Zollikofen waren unbestritten. Somit wurden 9 Annahmehäfen beurteilt (siehe Tabelle 2).

Die Annahmehäfen wurden nach den folgenden Kriterien beurteilt:

- Eignung von bahnnahen Flächen in Arbeitszonen für Logistikenutzungen (Eignungsgrad für Logistik, Flächengrösse)
- Potential der bestehenden oder allfälligen neuen Anschlussgleise (heutiges Aufkommen, potentiell zusätzliches Aufkommen durch Reaktivierung bestehender oder neuer Anschlussgleise)
- Verfügbarkeit eines lokalen Ersatzstandortes (gibt es im Nahbereich einen Ersatzstandort, der die Befunktion übernehmen könnte)

Die nachfolgende Tabelle enthält das Ergebnis in Bezug auf die Aufnahme der Annahmehäfen in den kantonalen Richtplan und die Aufnahme in das nationale Konzept für den Gütertransport auf der Schiene.

Nr. gemäss B_10 (falls Aufnahme im kantonalen Richtplan)	Annahme- bahnhof	Konzept Gütertransport auf der Schiene 2017	Aufnahme in kantonalen Richtplan	Begründung	Anpassung an Konzept Gütertransport auf der Schiene des Bundes
	Biglen	enthalten	nein	- wenige Flächen mit mässiger Eignung für Logistikknutzungen vorhanden - seit mehreren Jahren kein Verkehr mehr - geringes Potential für künftige Bahnmengen	streichen
	Boltigen	enthalten	nein	- wenige Flächen mit mässiger Eignung für Logistikknutzungen vorhanden - seit mehreren Jahren kein Verkehr mehr - geringes Potential für künftige Bahnmengen	streichen
	Court	enthalten	nein	- wenige Flächen mit mässiger Eignung für Logistikknutzungen vorhanden - seit mehreren Jahren kein Verkehr mehr - geringes Potential für künftige Bahnmengen	streichen
	Erlenbach	enthalten	nein	- Flächen mit mässiger Eignung für Logistikknutzungen vorhanden - seit mehreren Jahren kein Verkehr mehr - geringes Potential für künftige Bahnmengen	streichen
18	Kallnach ¹⁾	enthalten	ja	- Flächen mit guter Eignung für Logistikknutzungen vorhanden (auch bestehende Logistikknutzungen) - seit mehreren Jahren kein Verkehr mehr - Potential für künftige Bahnmengen vorhanden	behalten
	Kandersteg	enthalten	nein	- Flächen mit mässiger Eignung für Logistikknutzungen vorhanden - seit mehreren Jahren kein Verkehr mehr - geringes Potential für künftige Bahnmengen	streichen
37	Niederbipp (Normalspur) ²⁾	enthalten	ja	- Flächen mit guter Eignung für Logistikknutzungen vorhanden - heutige Mengen und Potential Industriezone - Sicherstellung Bedienung Verladegleise Industriegebiet (Übergang Normal-/Meterspur)	behalten
53/54	Tavannes ³⁾	nicht enthalten	ja	- heute vorhandene Bahnmengen (Meterspur) und Potential zusätzliche Mengen (aus Normalspurnetz) - Übergang Normalspur zu Meterspur - Ausbauprojekt in Tavannes mit Dreischienengleis und Freiverladeanlage	Beantragung Aufnahme in das Anlagenverzeichnis des Bundes
	Wimmis	enthalten	nein	- wenige Flächen mit mässiger Eignung für Logistikknutzungen vorhanden - seit mehreren Jahren kein Verkehr mehr - geringes Potential für künftige Bahnmengen	streichen
63	Zweisimmen ⁴⁾	enthalten	ja	- Bahnaufkommen der MOB und Umschlagmöglichkeiten Normal/Meterspur (neu erstellt) - Reaktivierung/Ertellung Freiverladeanlage soll als Option offen gehalten werden (Bedienung Simmental)	behalten

Tab. 2: Beurteilung ausgewählter Annahmehäfen für eine Aufnahme in den Richtplan

Kommentar zu den beurteilten Bahnhöfen, die im Richtplan aufgenommen werden:

- 1) Im Einzugsbereich des Annahmehabnhofes Kallnach befinden sich drei Flächen mit einer guten Eignung für Logistiknutzen. Eine dieser Flächen ist bereits durch Logistiknutzen belegt. Ein Stammgleis ist vorhanden und ein zugehöriges Anschlussgleis könnte erstellt werden. Um künftige Optionen für einen oder mehrere Logistikbetriebe mit Bahnnutzung offen zu halten, sollte der Annahmehabnhof im Richtplan raumplanerisch gesichert werden.
- 2) Im Einzugsbereich des Annahmehabnhofes Niederbipp befinden sich mehrere Flächen mit hohem bis sehr hohem Eignungsgrad für Logistiknutzen, welche vereinzelt auch mit Anschlussgleisen erschlossen werden können. Beim Annahmehabnhof werden noch Verkehre abgewickelt. Zur Sicherstellung der Bedienung der Verladegleise Industriegebiet Nord und zur Gewährleistung der Funktionen des Annahmehabnhofs Oberbipp und des Annahmehabnhofs Niederbipp (Meterspur) sollte der Annahmehabnhof Niederbipp (Normalspur) raumplanerisch gesichert werden.
- 3) Für den Bahnhof Tavannes besteht ein Ausbauprojekt des Güterbahnhofs (inkl. Dreischienengleis) mit Umschlagmöglichkeiten Normal- und Meterspur. Tavannes sollte deshalb für die Bedienung der Freiverladeanlagen (Normal- und Meterspur) als Annahmehabnhof gesichert werden.
- 4) Im Simmental standen alle Bahnhöfe zur Aufhebung zur Diskussion. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Bedienung weiterhin möglich ist dank dem Erhalt vom Annahmehabnhof Zweisimmen.

Standorte KV-Umschlagsanlagen

KV-Umschlagsanlagen sind ortsfeste Einrichtungen, die dem Umschlag von Transportgefässen zwischen dem Schienen- und dem Strassen- oder dem Rheintransport dienen. Der Umschlag erfolgt dabei vertikal oder horizontal. Die auf KV-Umschlagsanlagen umgeschlagenen Transportgefässe sind Container, Sattelaufzieger, Wechselbrücken oder ganze, schwere Güterfahrzeuge. KV-Umschlagsanlagen sind nicht Teil der Bahninfrastruktur gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG. Sie unterliegen nicht dem Netzzugang. In der Regel sind KV-Umschlagsanlagen in privatem Eigentum mit einer privaten Betreiberschaft. Bei den vom Bund geförderten KV-Umschlagsanlagen wird der diskriminierungsfreie Zugang zu diesen Anlagen verfügt (Art. 6 GüTV) [Konzept Gütertransport auf der Schiene, 17.12.2017].

Überlegungen zu einer überregionalen KV-Umschlagsanlage

Gestützt auf das GVLK waren im Zusammenhang mit der Realisierung des Gateway Terminals Basel Nord aus kantonaler Sicht Standortüberlegungen für eine überregionale KV-Umschlagsanlage im Kanton Bern anzustellen, die eine direkte Anbindung an den internationalen kombinierten Verkehr ermöglichen.

Heute bestehen im Kanton Bern gemäss dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene keine KV-Umschlagsanlagen. Überregionale KV-Umschlagsanlagen befinden sich heute ausserhalb des Kantons Bern, insbesondere in den Räumen Basel, Solothurn/Oensingen, Aarau/Zürich und Chavornay/Lausanne. Diese haben in der Regel Einzugsgebiete von über 30 km bis 50 km. Für den Import-/Exportverkehr der Schweiz ist in Basel das Gateway Terminal Basel Nord geplant. Dieser soll im Idealfall Ende 2023 in Betrieb gehen (vgl. <https://gateway-baselnord.com>). Das Verteilkonzept des Gateway Terminals Basel Nord für die Schweiz sieht vor, dass die Verkehre von/nach Grossregionen (Bern ist Teil der Grossregion Espace Mittelland) der Schweiz zu einem wesentlichen Teil auf der Schiene abgewickelt werden (Modal Split von 50% ist mit der Finanzierungszusage des BAV vereinbart). Diese sind einerseits Verkehre von/nach Anschlussgleisen und Verkehre von/nach regionalen KV-Terminals. Mit der Inbetriebnahme des Gateway Terminals Basel Nord ist davon auszugehen, dass auch die KV-Ströme von/nach

Kanton Bern zunehmen werden. Weiter besteht die Annahme, dass auch im Binnenverkehr die KV-Ströme mit Containern und Wechselbehältern zunehmen werden.

Gemäss dem nationalen Konzept für den Gütertransport auf der Schiene beträgt der Umschlagkapazitätsbedarf im Raum Bern rund 20'000 Twenty Foot Equivalent Unit (TEU) pro Jahr im 2030. Dies schliesst den Import/Exportverkehr und den Binnenverkehr mit ein.

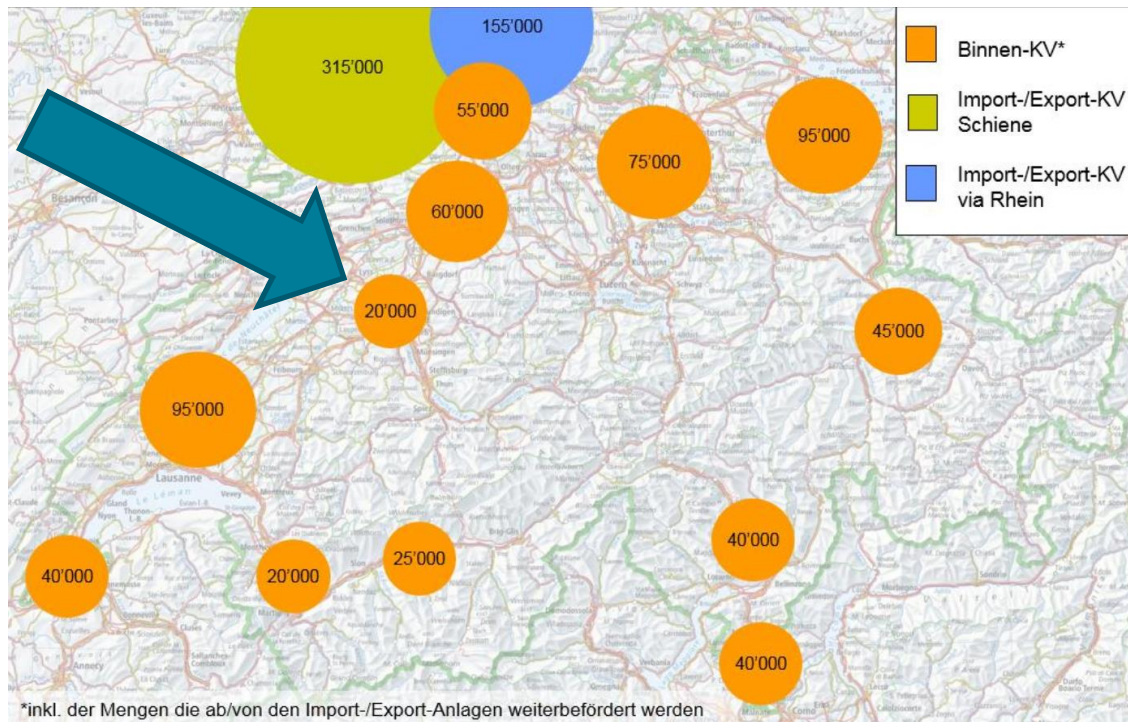


Abb. 3: Kapazitätsbedarf für den Umschlag im kombinierten Verkehr 2030 in TEU/Jahr,

Quelle: Konzept Gütertransport auf der Schiene, 17.12.2017

Aufgrund von aktuellen Angaben des Gateway Terminal Basel Nord und weiteren Überlegungen zur Bedienung des Kantons Bern ist für 2040 von einem Aufkommen im Raum Bern von 25'000 bis 30'000 TEU pro Jahr auszugehen. Dabei handelt es sich ausschliesslich um Container- und Wechselbehälterverkehr im Vertikalumschlag. Unter der Annahme von 250 Arbeitstagen und eines Anteils von 15%, welcher direkt auf Anschlussgleise zugestellt wird, ergibt sich für ein Terminal ein Aufkommen 80 bis 100 TEU/Tag.

In Bern Weyermannshaus bestehen heute KV-Umschlagmöglichkeiten für den Vertikalumschlag mit einem Kran, Ladegleislängen von 500m und in beschränktem Umfang Lagermöglichkeiten für Behälter. Erste Kapazitätsabschätzungen zeigen folgendes:

- Der Kapazitätsbedarf für den Vertikalumschlag in Bern Weyermannshaus kann voraussichtlich bereitgestellt werden. Damit wird kein neuer Standort für einen überregionalen KV-Terminal im Kanton Bern notwendig. Voraussetzung dafür ist, dass die Ladegleise nicht auch noch durch ACTS oder Domino Umschlag genutzt werden (Verlegung auf andere Gleise oder Freiverlade).
- Damit der KV-Terminal seine Funktion erfüllen kann, werden auf dem Areal zusätzliche Flächen benötigt (Lagerspuren, Lagerplätze, LKW-Abstellplätze, etc.). Zudem müsste die Ausrüstung für einen effizienten KV-Umschlag (Kran, etc.) modernisiert werden. Dies liegt allerdings in der Zuständigkeit der privaten Betreiberin.

Für den Richtplan wäre aufgrund dieser Erläuterungen und der bevorstehenden Inbetriebnahme vom Gateway Terminal Basel Nord Bern Weyermannshaus als Standort für einen KV-Terminal von überregionaler Bedeutung als Festsetzung zu sichern. In der vorherigen Version des Richtplans (Richtplananpassungen '20) war im Massnahmenblatt B_04 für Bern Weyermannshaus bereits eine Ergänzung des Freiverlads mit einem KV-Terminal als Vororientierung enthalten. Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass der KV-Terminal diskriminierungsfrei zugänglich ist.

Überlegungen zu regionalen und lokalen KV-Umschlaganlagen

Weitere KV-Umschlagsaktivitäten von lokaler und regionaler Bedeutung bestehen heute in Biel/Bienne (Rangierbahnhof), Gwatt und Niederbottigen. Die lokalen Umschlagsaktivitäten finden entweder auf privatem Areal mit Anschlussgleis (Niederbottigen) oder auf einem öffentlichen Freiverlad (Bahnareal) ohne spezifische Infrastruktur (Gwatt) statt. Die Umschlagsaktivitäten von regionaler Bedeutung in Biel/Bienne Rangierbahnhof werden auf dem Freiverlad mittels spezifischer Infrastruktur abgewickelt. Für private KV-Anlagen hat ein Eintrag im Verzeichnis des «Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene» vom Bund nicht die gleich stark sichernde Wirkung wie die eines Freiverlads. Deshalb hat sich der Kanton Bern entschieden, nur die überregionale und für den Kanton besonders relevante KV-Umschlagsanlage Bern Weyermannshaus im Richtplan aufzunehmen. Bei den Standorte Biel/Bienne Rangierbahnhof und in Gwatt beschränkt sich der Kanton auf die Sicherung der Freiverlade.

Richtplaneinträge und Karte

Folgende überregionale KV-Umschlagsanlage soll in den Richtplan aufgenommen werden. Zusätzlich wird ihre Aufnahme in das nationale Konzept für den Gütertransport auf der Schiene beantragt.

Nr. gemäss B_10	KV-Umschlagsanlage	Konzept Gütertransport auf der Schiene 2017	Aufnahme in kantonalen Richtplan	Begründung	Zusätzliche Aufnahme in Konzept Gütertransport auf der Schiene des Bundes
3	Bern Weyermannshaus	nein	ja	- Potential KV-Aufkommen Raum Bern im Import/Export und Binnenverkehr - überregionales Einzugsgebiet	Beantragung Aufnahme als überregionale KV-Umschlagsanlage

Tab. 3: KV-Umschlagsanlage für eine Aufnahme in den Richtplan

Aus der nachfolgenden Karte gehen die Standorte der KV-Umschlagsanlage und deren Einzugsgebiete (Isolinien: Linien gleicher Distanz) hervor.

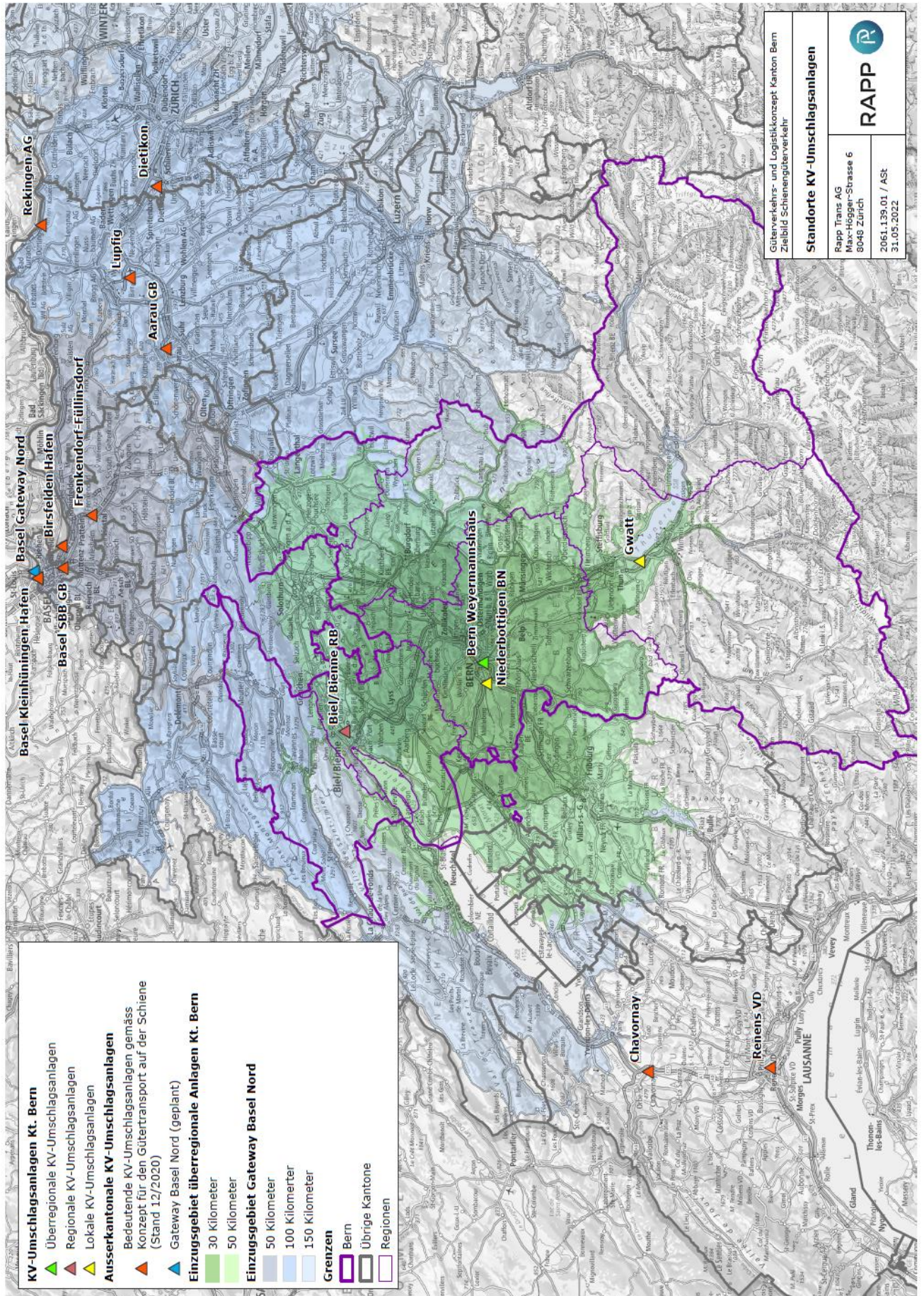


Abb. 4: Standorte KV-Anlagen mit Einzugsgebieten

Grundsätze Anschlussgleise

Anschlussgleise sind Gleise einschliesslich dazugehöriger Anlagen, die ein Gebäude oder ein Gelände erschliessen und ausschliesslich dem Gütertransport dienen. Sie gehören jedoch nach Art. 62 EBG weder zur Infrastruktur noch zu den Eisenbahnen. Anschlussgleisanlagen können ausser einfachen Gleisen zur Erschliessung eines Geländes auch private Annahme- und Formationsgleise umfassen, die die Funktion eines Annahmehofes übernehmen. Solche Anlagen können von grossem Ausmass sein [Konzept Gütertransport auf der Schiene, 17.12.2017]. Von den Anschlussgleisen zu unterscheiden sind Werksgleise, welche bei befristeten Projekten (z.B. Grossbaustellen) gebaut und genutzt werden.

Da im Kanton Bern rund 85% des Bahnwagenaufkommens über Anschlussgleise abgewickelt werden, sind Anschlussgleise von grosser Bedeutung. Im Kanton bestehen zwischen 120 und 160 Anschlussgleisanlagen. Auf Bundesebene ist ein Inventar für Anschlussgleise im Aufbau. Im Rahmen der aktuellen Arbeiten zum Zielbild Schienengüterverkehr wurden keine Bestandesanalysen oder Beurteilungen von Anschlussgleisen vorgenommen. Der Einfluss des Kantons auf diese Anlagen ist gering, da sie in Privatbesitz sind und auch nicht über das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene gesichert werden können. Im Massnahmenblatt B_10 werden die Anschlussgleise, welche gemäss Massnahme B_03 in einem Vorranggebiet für Logistiktungen liegen, mit dem Koordinationsstand Ausgangslage aufgelistet.

Es ist jedoch aufgrund der Bedeutung der Anschlussgleise zweckmässig, ihren Bestand (inkl. betriebsfähige Anschlussgleise) und ihre Nutzung im Kanton Bern zu beobachten und zu beurteilen. Insbesondere ist es wichtig, die Bahnerschliessung von Vorranggebieten für Logistiktungen und auch von güterverkehrsintensive Einrichtungen zu erhalten bzw. zu ermöglichen.

Grundsätze bahnerschlossenen City Cargo Hubs

Bahnerschlossene City Cargo Hubs sind Verladeanlagen, welche die Schnittstelle zwischen der gebündelten Grobversorgung (per Bahn) und der Feinverteilung (auf der Strasse) sicherstellen [Güterverkehrs- und Logistikkonzept Kanton Bern, 2021].

Gemäss dem Sachplan Verkehr [Teil Programm, 20.10.2021] sind leistungsfähige und effiziente Logistikketten für die Wirtschaft und Gesellschaft von zentraler Bedeutung. Gemäss Sachplan bietet eine intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger das Potenzial zu einer verbesserten Bündelung und Vernetzung sowohl bei den Transporten über längere Distanzen als auch in der Feinzustellung/Ver- und Entsorgung. Die dafür notwendigen zentralen Umschlagsplattformen sowie verkehrstechnisch gut erschlossener Produktions- oder Distributionsstandorte können via Sach- und Richtplanung raumplanerisch gesichert werden. «Nachgeordnete Umschlagsplattformen» sollen im Kern von Agglomerationen die Schnittstelle zur City Logistik abdecken und auch eine Bahnanbindung aufweisen.

Eine effiziente städtische Versorgung ist primär Sache der Gemeinden. Der Kanton sichert im Richtplan die Anlagen, die aus kantonaler Gesamtoptik relevant sind. Im GVLK wurde die Massnahme «Bahnerschlossene City (Cargo) Hubs festlegen» formuliert, um die Gemeinden bei ihren Bestrebungen für eine effiziente urbane Logistik zu unterstützen. Dabei geht es darum, in Zusammenarbeit mit den Städten, geeignete Verladeanlagenstandorte zu identifizieren, welche die Schnittstelle zwischen der gebündelten regionalen Grobversorgung (per Bahn) und der lokaler Feinverteilung (auf der Strasse) sicherstellen. Dabei sind die Aufkommens- und Bündelungspotentiale mit Fokus auf die kantonalen urbanen Verdichtungsgebiete zu berücksichtigen. Die Feinverteilung ist so emissionsfrei und stadtverträglich wie möglich zu gestalten sowie sind die Schnittstellen zur Kleinfahrzeuglogistik (insb. Lastenvelos) zu berücksichtigen. Im Rahmen der Bearbeitung wurden die grösseren Städten (Bern, Biel, Thun) einbezogen.

Die Funktion von bahnerschlossenen City Cargo Hubs geht schematisch aus der folgenden Abbildung hervor.

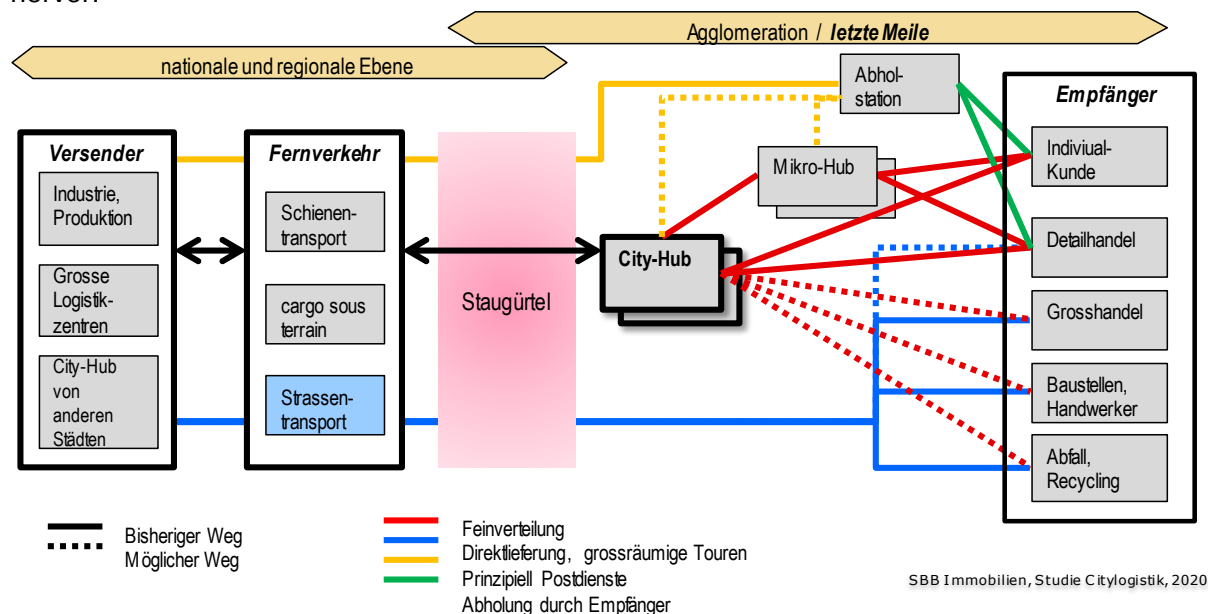


Abb. 5: Funktion von City Cargo Hubs

Aufgrund einer ersten Einschätzung, basierend auf Einwohnerzahlen und Arbeitsplätzen, wird das grösste Potential für bahnerschlossene City Cargo Hubs in Bern, Biel und Thun gesehen. Für Burgdorf, Langenthal, Lyss und Interlaken soll das Potential genauer geprüft werden. Die Abstimmung mit den drei grösseren Städten hat gezeigt, dass bei allen Überlegungen zum Thema City Cargo Hubs und City Logistik bestehen, welche noch weiter konkretisiert werden. Zum Zeitpunkt der laufenden Richtplananpassungen 2022 ist aber noch keine Bezeichnung von möglichen Standorten für bahnerschlossene City Cargo Hubs im Richtplan möglich. Deshalb wurde im Massnahmenblatt B_10 ein Auftrag an die Regionen und Gemeinden erteilt, geeignete Standorte zu prüfen. Die Grundlagen zur Standortabklärung für schienengebundene City Cargo Hubs sollen durch die betroffenen Städte/Gemeinden und Regionen erarbeitet werden.

Zielnetz für den Schienengüterverkehr

Das Zielnetz für den Schienengüterverkehr ist auf den Planungshorizont 2040 ausgerichtet. Es zeigt das langfristig für den Schienengüterverkehr benötigte Bahnnetz und die Güterbahnhöfe, welche für die Bedienung der Verladeanlagen benötigt werden.

Basis für das Zielnetz sind:

- das Angebotskonzept zum Ausbauschnitt 2035 der Normalspurbahnen (Begleitdokument Stand 11-2021, Netzgrafik mit Trassen für den Güterverkehr)
- das Angebotskonzept zum Ausbauschnitt 2035 der Meterspurbahnen (Begleitdokument Stand 03-2020, Netzgrafiken mit Trassen für den Güterverkehr)
- das Zielbild Schienengüterverkehr der SBB (Stand 2016, Normalspurnetz)

Der Kanton Bern verfügt gemäss dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene über keinen grösseren Rangierbahnhof mehr. Die Rangierbahnhöfe in Lausanne Triage, Basel Muttenz und Zürich Limmattal stellen die Bedienung des Kantons Bern im Wagenladungsverkehr sicher. Aus der nachfolgenden Abbildung geht das Zielnetz für den Schienengüterverkehr im Kanton Bern hervor. Die Verladeanlagen (Freiverlade, KV-Umschlagsanlage) sind in dieser Karte aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht nochmals dargestellt.

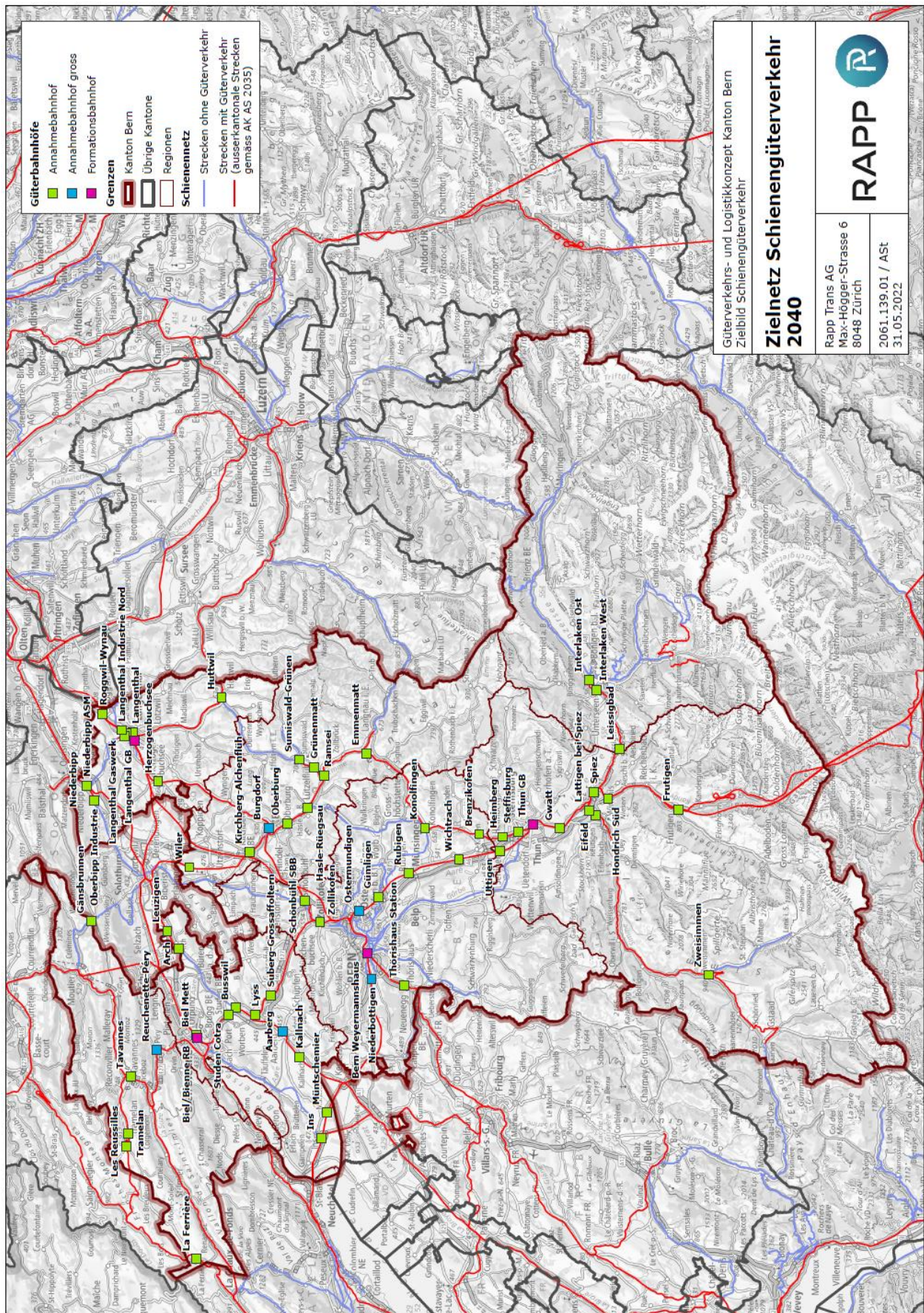


Abb. 6: Zielbild Schienengüterverkehr Kanton Bern

Anhang

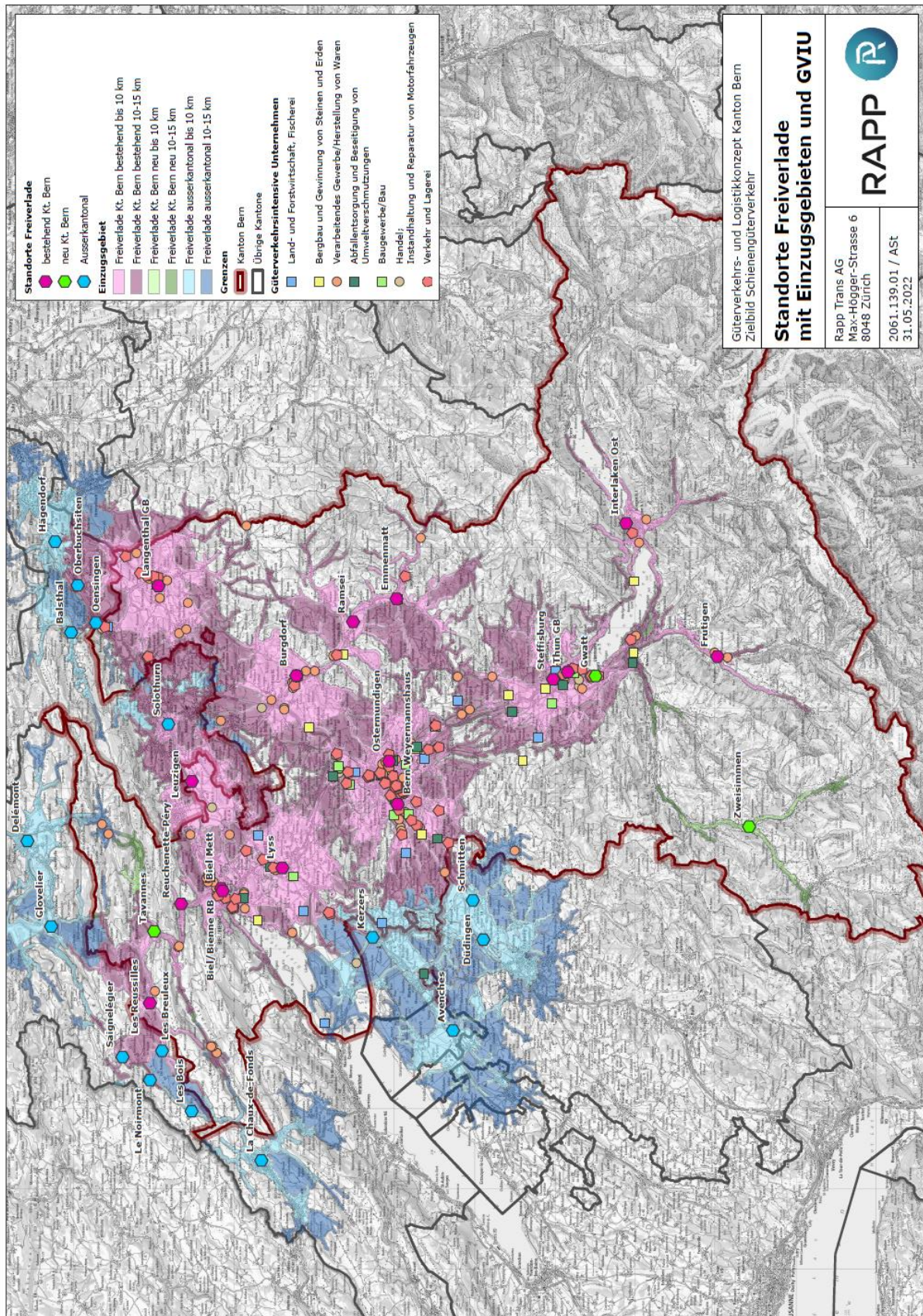


Abb. 7: Freiverlade mit Einzugsgebiet und Güterverkehrsintensiven Einrichtungen