

Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern

Zielsetzung

Der Kanton sichert raumplanerisch die Standorte von relevanten Verladeanlagen und Güterbahnhöfen. Damit soll die langfristige und effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft sichergestellt und ein Beitrag zu einem möglichst umweltschonenden Verkehrsablauf geleistet werden. Die Standorte sind mit dem «Konzept für den Gütertransport auf der Schiene» des Bundes, den Transportunternehmungen, den Regionen, den betroffenen Gemeinden und den umliegenden Kantonen abgestimmt.

Hauptziel: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen
C Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung schaffen

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern: AÖV, AGR, TBA, AWI	<input type="checkbox"/> Kurzfristig bis 2026	Festsetzung
Kantone: Nachbarkantone	<input type="checkbox"/> Mittelfristig 2027 bis 2030	
Bund: BAV	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
Regionen: Alle Regionen		
Gemeinden: Betroffene Gemeinden		
Dritte: Eisenbahninfrastrukturunternehmen		
Transportunternehmen		
Verband verladende Wirtschaft		
Federführung: AÖV		

Massnahme

- Verladeanlagen und Güterbahnhöfe sind für ein funktionierendes Schienengütertransportsystem von zentraler Bedeutung. Der Bund bezeichnet im Anhang zum «Konzept für den Gütertransport auf der Schiene» nach Art. 13 RPG die für den Schienengüterverkehr notwendigen Verladeanlagen und Güterbahnhöfe. Der Kanton Bern prüft die bestehenden Anlagen auf ihren künftigen Bedarf hin und nimmt eine Interessenabwägung aus kantonaler Sicht vor. Zu erhaltende oder künftig notwendige Anlagen des Schienengüterverkehrs werden in den Richtplan aufgenommen und mit dem Konzept des Bundes koordiniert.
- Schienengebundene City Cargo Hubs können als anbieteroffene Schnittstellen zwischen gebündelter Grobversorgung und Feinverteilung einen wichtigen Beitrag zur effizienten und nachhaltigen Ver- und Entsorgung der urbanen Kerngebiete leisten. Geeignete Standorte werden durch die Regionen/Gemeinden geprüft und regional aufeinander abgestimmt. Der Kanton stellt die Koordination unter den Regionen/Gemeinden im Sinne einer übergeordneter Abstimmung sicher.

Vorgehen

- Als Grundlage für die Evaluation der Anlagen und die Interessenabwägung wurde für die Freiverlade und die Annahmehöfe eine Beurteilungsmethodik aus kantonaler Sicht entwickelt. Zudem werden Erschliessungsgrundsätze sowie weitere Aspekte berücksichtigt. Detailliertere Informationen zur Methodik und Konsolidierung mit den Schlüsselakteuren finden sich in den Erläuterungen.
- Die Grundlagen zur Standortabklärung für schienengebundene City Cargo Hubs werden durch die betroffenen Städte/Gemeinden und Regionen erarbeitet. 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.

Abhängigkeiten / Zielkonflikte

Verladeanlagen und Güterbahnhöfe brauchen Platz und haben eine Trennungswirkung. Sie sind oft an zentralen Lagen und stehen teilweise in Konkurrenz mit städtebaulichen Entwicklungsabsichten. Die Zentralität der Verladeanlagen sorgt für die Attraktivität gegenüber dem Strassengüterverkehr und trägt so zu einem nachhaltigen Verkehrssystem bei. Gerade als Schnittstelle zur urbanen Logistik sind zentrale Schienengüteranlagen unabdingbar. Eine Abstimmung mit den Massnahmenblättern B_11 «Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte» und B_03 «Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiktutzungen bezeichnen» ist nötig.

Die Kosten und die Kostenteiler allfälliger Umsetzungsprojekte können sehr unterschiedlich sein und sind im Rahmen dieser Projekte festzulegen. Die Finanzierung von Verladeanlagen und Güterbahnhöfen läuft in der Regel über den Bund, Eisenbahninfrastruktur-, Transport- sowie Privatunternehmen.

Grundlagen

- Gütertransportgesetz des Bundes (SR 742.41)
- Konzept für den Gütertransport auf Schiene des Bundes
- Kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept
- Zielbild Schienengüterverkehr des Kantons Bern
- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern

Hinweise zum Controlling

Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern

Zur Umsetzung des kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzepts wurde ein Zielbild Schienengüterverkehr erarbeitet als Grundlage für die Interessenabwägung, welche Güterbahnhöfe und Verladeanlagen auch künftig genutzt werden sollen. Die Erschliessungsgrundsätze des Zielbilds sowie die zu sichernden Verladeanlagen und Güterbahnhöfe werden nachstehend behördenverbindlich festgelegt; weitere Inhalte des Zielbilds werden im Erläuterungsbericht aufgezeigt.

Erschliessungsgrundsätze

Ziele

Die Erschliessungsgrundsätze

- sollen attraktive Angebote für bestehende und künftige Nutzer des Schienengüterverkehrs sicherstellen (inkl. den zugehörigen Infrastrukturen: Verladeanlagen, Güterbahnhöfe, Bahnstrecken)
- beschreiben das generelle Angebot und den Standard für den Zugang zum Bahnnetz
- sind Grundlage für die Sicherung von Verladeanlagen/Güterbahnhöfen

Erschliessungsgrundsätze Schienengüternetz

- Der Kanton Bern ist optimal an das internationale Schienengüternetz (TEN-T-Korridor 6, Rotterdam - Genua) und an das nationale Schienengüternetz angebunden.
- Der Kanton Bern ist gut in das nationale WLV-Netz eingebunden.
- Der Kanton Bern verfügt auf dem Kantonsgebiet über einen direkten Zugang zum nationalen/internationalen Netz des kombinierten Verkehrs. Der Kanton Bern ist mit direkten Zugverbindungen an den Gateway Terminal Basel Nord angebunden.
- Das Schienengüternetz im Kanton Bern ist auf Wirtschaftsräume mit hohem Nachfragepotential und multimodale Verladeanlagen (Umschlag Strasse/Schiene) ausgerichtet.
- Für die Bedienung der Verladeanlagen im Kanton Bern steht eine ausreichende Anzahl von Trassen in ausreichender Qualität zur Verfügung.

Erschliessungsgrundsätze Güterbahnhöfe

- Die Rangierbahnhöfe in Lausanne Triage, Basel Muttenz und Zürich Limmattal stellen die übergeordnete Bedienung des Kantons Bern im WLV sicher.
- Der Kanton Bern verfügt über ausreichende Formations- und Annahmehöfe, welche die Bedienung der einzelnen Verladeanlagen ermöglichen und eine effiziente Zugbildung erlauben.
- Zur Erhöhung der Effizienz des Schienengüterverkehrs wird eine Konzentration auf leistungsfähige Güterbahnhöfe (Formationsbahnhöfe, Annahmehöfe) ermöglicht, soweit sich dadurch die Bedienungsqualität nicht wesentlich verschlechtert.
- Die Annahmehöfe werden grundsätzlich auf Bahnarealen gesichert, nicht in Industrie- und Gewerbebezonen.

Erschliessungsgrundsätze Verladeanlagen

- Der Kanton Bern verfügt über öffentlich zugängliche Verladeanlagen (KV-Umschlagsanlagen, Freiverlade, Anschlussgleise), welche in den Regionen/Wirtschaftsräumen den Zugang zum Netz sicherstellen und auf der Schiene effizient bedient werden können. Das Netz von Verladeanlagen ist insbesondere auf die wichtigsten Wirtschaftsräume und Entwicklungsgebiete ausgerichtet.
- Bestehende oder neue Industrie- und Gewerbebezonen mit grösseren zusammenhängenden Flächen sowie güterverkehrsintensive Einrichtungen sind grundsätzlich mit der Bahn erschlossen.
- Wichtige Wirtschaftsräume im Kanton Bern verfügen über mindestens einen multifunktionalen Freiverlad mit Umschlagmöglichkeit für den multimodalen und kombinierten Verkehr (welcher Mindeststandards für einen effizienten Betrieb erfüllt).
- Der Kanton Bern verfügt bei bestehenden und geplanten grösseren Industrie- und Gewerbebezonen über Anschlussgleise (er sorgt zusammen mit den Gemeinden mittels raumplanerischen Massnahmen dafür). Neue Anschlussgleise sind soweit möglich an bestehende Bahnhöfe des Güterverkehrs anzuschliessen.
- Bestehende und neue Freiverladeanlagen/Anschlussgleise werden so weit möglich multifunktional und flexibel genutzt (KV und konventionell, Abdeckung verschiedener Warenarten), um die Bedienungs- und Flächeneffizienz zu erhöhen.

- Zur Erhöhung der Effizienz des Schienengüterverkehrs wird eine Konzentration auf leistungsfähige Verladeanlagen angestrebt, soweit insgesamt Angebotsverbesserungen für Unternehmen und keine wesentlichen negativen Effekte auf den Modal Split ausgelöst werden.
- Der Zugang zum Schienengüternetz soll an der Quelle bzw. Ziel für Ganzzüge oder Wagengruppen über Verladeanlagen sichergestellt sein.
- Der Kanton Bern verfügt über eine angemessene Anzahl von Anschlussgleisen, welche verkehrsintensive Industrie- und Gewerbegebiete erschliessen.
- Bei der Festlegung der Standorte der Freiverladeanlagen werden die vorherrschenden Branchen und ihre Anforderungen an die Lage, Infrastruktur und Ausstattung berücksichtigt.
- Der Kanton Bern verfügt in urbanen Verdichtungsgebieten über bahnerschlossene City Cargo Hubs für die Ver- und Entsorgung dieser Gebiete mit Waren. Diese stellen auch die Schnittstelle zu City-Logistik-Verteilkonzepten sicher.
- Grossbaustellen werden soweit technisch möglich und wirtschaftlich tragbar mit der Bahn erschlossen.
- Verladeanlagen des Schienengüterverkehrs sind optimal mit anderen Verkehrsträgern verknüpft (Strasse, Wasser, unterirdische Gütertransportsysteme). Die Strassenzufahrten weisen eine ausreichende Kapazität und einen ausreichenden Ausbaugrad (Befahrbarkeit) auf.

Räumliche Erschliessungsstandards Verladeanlagen

Kriterium	KV- Umschlagsanlage	Freiverlade	Anschlussgleise
Einzugsgebiet (Effektive Distanz ab Verladeanlagen, Isolinien)	Regionale Umschlagsanlage: 30 km Kantonale Umschlagsanlage: 50 km	Regional, lokal: 15km	lokal
Abdeckung des Kantons/der Regionen	Mind. 1 KV-Umschlagsanlage im Kanton	Mind. 1 Freiverlad pro Region	Industrie- und Gewerbegebiete mit hohem Nachfragepotential
Abdeckung güterverkehrsintensive Unternehmen (Industrie, Handel, Logistik)		Standorte innerhalb 10 km-Radius	Idealerweise direkt erschlossen mit Anschlussgleisen
Abdeckung Vorranggebiete für Logistikknutzungen, Abbaustandorte, Abfallanlagen		Standorte innerhalb 10 km-Radius	Idealerweise direkt erschlossen mit Anschlussgleisen

Güterbahnhöfe

Annahmehöfe

Annahmehöfe 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 Annahmehöfe verarbeiten in der Regel mehr als 10 Zugpaare pro Woche und übernehmen Formationsfunktionen für die zugehörigen Verladeanlagen.

Formationsbahnhöfe

Formationsbahnhöfe sind regionale Anlagen zur Verarbeitung der Züge von oder nach den Rangierbahnhöfen, zur Überfuhr zu weiteren Annahmehöfen oder zwecks Bedienung der zugehörigen Verladeanlagen.

Verladeanlagen

Freiverlade

Freiverlade sind öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, in denen die Verloader selbstständig und unabhängig Güter umschlagen können. Sie sind Teil der Bahninfrastruktur gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG und unterliegen dem diskriminierungsfreien Netzzugang.

KV-Umschlagsanlagen

Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs (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, Sattelaufleger, 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 vom Bund geförderten KV-Umschlagsanlagen wird der diskriminierungsfreie Zugang zu diesen Anlagen verfügt (Art. 6 GüTV).

Zu sichernde Verladeanlagen und Güterbahnhöfe im Kanton Bern

Grundlage für die Bezeichnung der zu sichernden Verladeanlagen und Güterbahnhöfen ist das [Konzept für den Gütertransport auf der Schiene](#) des Bundes. Abweichungen oder Anträge zum Bundeskonzept sind in den Erläuterungen zum Massnahmenblatt begründet.

Nr.	Gemeinde	Name MS = Meterspur ansonsten Normalspur	Kategorie	Koordinations- stand
1	Aarberg	Aarberg	Annahmehaus gross	Ausgangslage
2	Arch	Arch	Annahmehaus	Ausgangslage
3	Bern	Bern Weyermannshaus	Formationshaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
			Überregionale KV- Umschlagsanlage	Festsetzung ¹⁾
4	Bern	Niederbottigen	Annahmehaus gross	Ausgangslage
5	Biel/Bienne	Biel/Bienne Rangier- haus	Formationshaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
6	Biel/Bienne	Biel Mett	Annahmehaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage ²⁾
7	Brenzikofen	Brenzikofen	Annahmehaus	Ausgangslage
8	Burgdorf	Burgdorf	Annahmehaus gross	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
9	Frutigen	Frutigen	Annahmehaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
10	Grossaffoltern	Suberg-Grossaffoltern	Annahmehaus	Ausgangslage
11	Hasle bei Burgdorf	Hasle-Rüegsau	Annahmehaus	Ausgangslage
12	Heimberg	Heimberg	Annahmehaus	Ausgangslage
13	Herzogenbuchsee	Herzogenbuchsee	Annahmehaus	Ausgangslage
14	Huttwil	Huttwil	Annahmehaus	Ausgangslage
15	Ins	Ins	Annahmehaus	Ausgangslage
16	Interlaken	Interlaken Ost	Annahmehaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
17	Interlaken	Interlaken West	Annahmehaus	Ausgangslage
18	Kallnach	Kallnach	Annahmehaus	Ausgangslage
19	Köniz	Thörishaus Station	Annahmehaus	Ausgangslage
20	Konolfingen	Konolfingen	Annahmehaus	Ausgangslage
21	La Ferrière	La Ferrière (MS)	Annahmehaus	Ausgangslage
22	Langenthal	Langenthal	Annahmehaus	Ausgangslage

23	Langenthal	Langenthal Gaswerk (MS)	Annahmehaus	Ausgangslage
24	Langenthal	Langenthal Güterhaus	Formationshaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
25	Langenthal	Langenthal Industrie Hard (MS)	Annahmehaus	Ausgangslage
26	Langenthal	Langenthal Industrie Nord (MS)	Annahmehaus	Ausgangslage
27	Lauperswil	Emmenmatt	Annahmehaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
28	Leissigen	Leissigbad	Annahmehaus	Ausgangslage
29	Leuzigen	Leuzigen	Annahmehaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
30	Lützelflüh	Grünenmatt	Annahmehaus	Ausgangslage
31	Lützelflüh	Ramsei	Annahmehaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
32	Lyss	Buswil	Annahmehaus	Ausgangslage
33	Lyss	Lyss	Annahmehaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
34	Münchenbuchsee	Zollikofen	Annahmehaus	Ausgangslage
35	Müntschemier	Müntschemier	Annahmehaus	Ausgangslage
36	Muri bei Bern	Gümligen	Annahmehaus	Ausgangslage
37	Niederbipp	Niederbipp	Annahmehaus	Ausgangslage
38	Niederbipp	Niederbipp (MS)	Annahmehaus	Ausgangslage
39	Oberbipp	Oberbipp Industrie (MS)	Annahmehaus	Ausgangslage
40	Oberburg	Oberburg	Annahmehaus	Ausgangslage
41	Ostermundigen	Ostermundigen	Annahmehaus gross	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
42	Péry-La Heutte	Reuchenette-Péry	Annahmehaus gross	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
43	Roggwil	Roggwil-Wynau	Annahmehaus	Ausgangslage
44	Rubigen	Rubigen	Annahmehaus	Ausgangslage
45	Rüdtligen-Alchenflüh	Kirchberg-Alchenflüh	Annahmehaus	Ausgangslage
46	Spiez	Hondrich Süd	Annahmehaus	Ausgangslage
47	Spiez	Lattigen bei Spiez	Annahmehaus	Ausgangslage
48	Spiez	Spiez	Annahmehaus	Ausgangslage
49	Steffisburg	Steffisburg	Annahmehaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
50	Studen	Studen	Annahmehaus	Ausgangslage
51	Sumiswald	Sumiswald-Grünen	Annahmehaus	Ausgangslage
52	Tavannes	Tavannes	Annahmehaus	Festsetzung ¹⁾
			Freiverlad	Festsetzung ¹⁾
53	Tavannes	Tavannes (MS)	Annahmehaus	Festsetzung ¹⁾
			Freiverlad	Festsetzung ¹⁾
54	Tramelan	Les Reussilles (MS)	Annahmehaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage ²⁾
55	Tramelan	Tramelan (MS)	Annahmehaus	Ausgangslage
56	Thun	Gwatt	Annahmehaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Festsetzung ¹⁾
57	Thun	Thun Güterhaus	Formationshaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Ausgangslage
58	Urtenen-Schönbühl	Schönbühl	Annahmehaus	Ausgangslage
59	Uttigen	Uttigen	Annahmehaus	Ausgangslage
60	Wichtrach	Wichtrach	Annahmehaus	Ausgangslage
61	Wiler bei Utzenstorf	Wiler	Annahmehaus	Ausgangslage
62	Wimmis	Eifeld	Annahmehaus	Ausgangslage
63	Zweisimmen	Zweisimmen	Annahmehaus	Ausgangslage
			Freiverlad	Vororientierung

1) Anlage wird beim Bund zur Aufnahme in das Verzeichnis zum Konzept für den Gütertransport auf der Schiene beantragt.

2) Aufhebung des Freiverlads ist mittel- bis langfristig denkbar.

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.

Anschlussgleise in Vorranggebieten für Logistiktutzungen

Untenstehend sind die Anschlussgleise aufgelistet, welche in einem Vorranggebiet für Logistiktutzungen (Richtplan-Massnahme B_03) liegen, zur Berücksichtigung in einer möglichen Interessenabwägung. Zudem müssen gemäss Massnahme B_03 bestehende Anschlussgleise, wenn möglich, genutzt werden.

Nr.¹	Standort	Koordinationsstand
1	Bern, Niederbottigen	Ausgangslage
2	Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos	Ausgangslage
3	Thun, Gwatt - Perimeter Nord - Perimeter Süd	Ausgangslage Ausgangslage
4	Lyss, Schachen	Ausgangslage
5	Roggwil, Brunnmatt / Gsteigmatte	Ausgangslage
6	Utzenstorf, Emmepark	Ausgangslage
7	Niederbipp, Ängi/Rotboden - Rotboden	Ausgangslage
8	Münchenbuchsee, Zollikofen Nord	Ausgangslage
10	Thunstetten, Bühl	Ausgangslage
11	Aarberg, Leimere	Ausgangslage

¹ Nummerierung analog Massnahme B_03. Kein Anschlussgleis beim Standort Nr. 9 Pieterlen, Bäumlisacker.