

Mesure B_03: Désignation des emplacements favorables et des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques

Explications

1. Contexte et raison de l'intégration dans le plan directeur cantonal

Un transport de marchandises efficace est la clé du bon fonctionnement de l'économie et contribue à une grande qualité de vie, bien que celui-ci occasionne des nuisances pour le système de transport, la société et l'environnement. La hausse du fret prévue d'ici à l'horizon 2040 est de l'ordre de 40 pour cent dans le canton de Berne.

Pour faire face à la croissance soutenue, le canton de Berne a élaboré une stratégie sur le transport de marchandises et la logistique (STML). Cette dernière peut servir de cadre de référence pour les tiers. Le rapport stratégique qui s'y réfère fixe l'objectif premier suivant pour le domaine du fret: «Le canton de Berne veille à créer un contexte favorable à un approvisionnement en marchandises et à une gestion des déchets qui soient attractifs, efficaces, économes en surface, respectueux de l'environnement, sûrs et finançables, au niveau des entreprises comme des ménages.»

Le Conseil-exécutif a pris connaissance de la STML et l'a approuvée, ainsi que les mesures qui y sont liées, le 19 mai 2021 (ACE 606/2021). Les mesures prévues sont déclarées contraignantes pour les autorités et doivent être intégrées dans les instruments cantonaux correspondants.

L'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT) a reçu de la part du gouvernement le mandat de mettre en œuvre les mesures suivantes:

- Désignation des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques (mesure 1.3 STML)
- Examen de la réglementation pour les installations générant un important trafic pour le transport de marchandises (mesure 1.7 STML).

La fiche de mesure B_03 du plan directeur met en œuvre la première de ces deux mesures.

2. Méthode

Des périmètres concrets doivent être désignés comme zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques. Selon la procédure adoptée, les immeubles du canton de Berne pouvant se prêter à la réalisation de la mesure font l'objet d'une analyse des géodonnées fondée sur différents critères. Ensuite, les surfaces ainsi identifiées sont chacune soumises à une pesée des intérêts. Le présent chapitre expose la méthode utilisée, tandis que le chapitre 3 présente les périmètres susceptibles de figurer dans le plan directeur.

2.1 Définitions des emplacements favorables pour des utilisations à des fins logistiques

Les surfaces pouvant potentiellement servir de zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques doivent se trouver dans des périmètres appropriés pour la logistique (emplacements favorables). Il s'agit soit de lieux où il existe des installations générant un important trafic pour le transport de marchandises (pôles industriels), soit de lieux déjà utilisés à des fins logistiques (pôles logistiques). Dans le canton de Berne, ces emplacements restent à définir.

Quatre principes sous-tendent l'identification des emplacements:

Pôles industriels

- Postes de travail liés à des installations générant un important trafic pour le transport de marchandises¹
- Espaces présentant un potentiel de développement selon l'Association des chargeurs (VAP)

Pôles logistiques

- Postes de travail liés à la logistique²
- Catégories 1 à 3 selon l'étude du marché de la logistique de 2013³

Les pôles définis sur la base des quatre principes convergent vers les cinq mêmes périmètres bernois. Ces points de convergence sont retenus comme emplacements favorables pour des utilisations à des fins logistiques. Aux cinq emplacements identifiés dans le canton de Berne s'ajoute un autre site, du canton de Neuchâtel, dont le rayonnement pénètre les frontières bernoises. Les emplacements sont élargis d'une zone tampon de cinq kilomètres afin que les périmètres attenants puissent aussi être pris en compte. L'analyse qui s'est ensuivie considère les périmètres à proprement parler et les zones tampon comme un tout. Selon l'Office de l'économie (OEC), les espaces entre Thoun et Bienne, ainsi qu'entre Berne et la Haute-Argovie se prêtent notamment bien à une utilisation à des fins logistiques. Les sites identifiés augmentés des zones tampon s'y conforment du fait de l'existence d'un couloir continu entre Thoun et Bienne, ainsi qu'entre Berne et la Haute-Argovie.

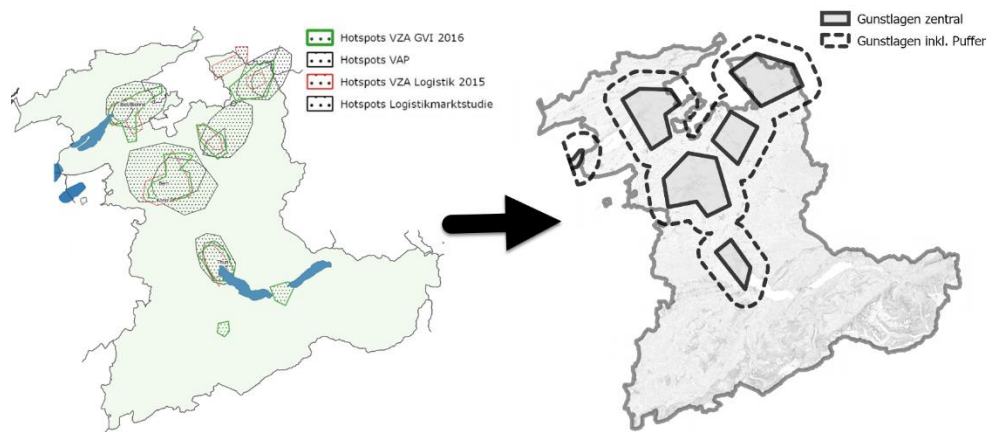


Illustration 1: Pôles industriels et logistiques dans le canton de Berne⁴ (gauche) et délimitation des emplacements favorables pour des utilisations à des fins logistiques sur cette base (droite)

¹ Catégories A, B, C, E, F, G et H de la statistique structurelle des entreprises.

² Catégories de la statistique structurelle des entreprises:

492000 Transports ferroviaires de fret

494100 Transports routiers de fret

494200 Services de déménagement

522400 Manutention

502000 Transports maritimes et côtiers de fret

504000 Transports fluviaux de fret

512100 Transports aériens de fret

521000 Entreposage et stockage

522900 Autres services auxiliaires des transports

531000 Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel

532000 Autres activités de poste et de courrier

³ Stölzle, Hofmann et Lampe (2013): Logistikmarktstudie Schweiz, Gesamtmarkt, Segmente, Potenziale.

⁴ Source: OACOT (2021). Mandats concernant la mise en œuvre des mesures 1.3/1.7 de la STML, p. 19.

2.2 Définition des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques

2.2.1 Définition des critères d'évaluation et degré de conformité

Chaque zone potentielle a été évaluée à l'aune d'une liste de critères. La démarche reprend les principes d'une analyse faite par la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)⁵. Entre 2016 et 2018, la DTAP a chargé un organe d'élaborer une vue d'ensemble des cantons avec des sites logistiques importants comme base pour la sauvegarde des sites potentiels d'importance supracantonale. En 2018, le rapport final a été publié sous la forme d'une analyse de potentiel. Dix-neuf cantons (dont le canton de Berne) ont participé aux travaux. Le nombre de sites étudiés se porte à 8700, 1791 dans le canton de Berne; ils étaient tous en zone industrielle et artisanale et dans des aires ferroviaires.

Au début, la méthode d'évaluation utilisée dans l'étude de la DTAP a été reprise en vue de la sélection des zones prioritaires susceptibles de faire l'objet d'une inscription dans le plan directeur cantonal. Le processus d'évaluation est présenté ci-après.

Des sites dans des zones à bâtir sur lesquelles une activité industrielle et artisanale est autorisée et dans des aires ferroviaires sont identifiés lors d'une **première étape**. Ces critères minimaux tiennent compte de l'appartenance à une zone, d'une surface minimale et d'une largeur minimale.

Ces sites sélectionnés sont évalués lors d'une **deuxième étape** à l'aune des critères de sites choisis afin de déterminer leur adéquation avec des affectations logistiques. Cette opération est réalisée dans la perspective de l'aménagement du territoire et du marché, car les exigences à l'égard des sites sont en partie différentes. Après pesée de chaque critère, on obtient un degré d'adéquation par rapport à l'aménagement du territoire et un autre par rapport au marché. L'échelle va du degré 0, le plus bas, au degré 5, le plus élevé. La liste des critères et leur pondération est visible à l'illustration 3. Lors d'une **troisième étape**, les degrés d'adéquation mesurés par rapport à l'aménagement du territoire et par rapport au marché sont combinés (chacun ayant un poids de 50 %) et donnent ainsi le degré de conformité du site, d'une valeur comprise entre 0 (la plus faible) et 1 (la plus élevée).

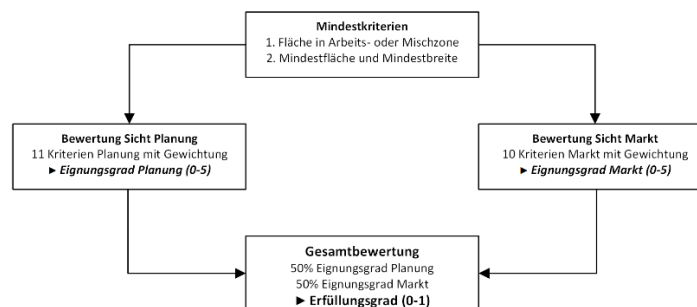


Illustration 2: Calcul du degré de conformité

⁵ DTAP (2018): Sites logistiques d'importance supracantonale, 3^e étape. Analyse des sites potentiels au niveau suisse / rapport final. https://www.bpuk.ch/fileadmin/Dokumente/bpuk/public/fr/dokumentation/berichte-gutachten-konzepte/planung/F_Internetversion_der_Potentialanalyse_Logistikstandorte_von_ueberkantonalen_Bedeutung.pdf.

Exigence	Indicateur [unité/type]	Besoin de données	Pondération	Exigence	Indicateur [unité/type]	Besoin de données	Pondération
P1. Proximité des jonctions d'autoroutes	Distance [km]	Réseau autoroutier Jonctions d'autoroute complètes et demi-jonctions	5 %	M1. Facilité d'accès au réseau routier	Distance [km]	Réseau autoroutier Jonctions d'autoroute complètes et demi-jonctions	20 %
P2. Facilité d'accès aux routes cantonales	Distance [km]	Réseau de routes cantonales	5 %	M2. Facilité d'accès au réseau de transport restant	Disponibilité (oui/non) Distance [km]	Ports Aéroports Terminaux TC Gares de marchandises Disponibilité voie de raccordement	15 %
P3. Disponibilité du raccordement ferroviaire ou proximité du point de desserte TWC et/ou terminal TC	Disponibilité (oui/non) Distance [km]	Points de desserte TWC, terminal TC, voies de raccordement swissTLM3D	10 %	M3. Coûts réduits	Prix fonciers [CHF/m ²], quotient d'emploi [%], salaire [CHF/mois]	Prix fonciers par commune Charge fiscale Indice des salaires par grande région et secteur économique	10 %
P4. Faible concurrence en termes d'occupation des sols	Part [%]	Réserve de zones à bâtir par commune	15 %	M4. Proximité de la production et de la consommation	Distance pondérée [Km]	Centres d'agglomération de Zurich, Genève, Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne, St-Gall, Lugano, Winterthour et Zoug	15 %
P5. Proximité de la production et de la consommation ou des régions d'origine et de destination	Distance pondérée [km]	Coordonnées des centres d'agglomération de Zurich, Genève, Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne, St-Gall, Lugano, Winterthour et Zoug	20 %	M5. Aire appropriée	Surface [m ²] Nombre [parcelles/surface] Coefficient de forme	Dimension du site Nombre de parcelles Rapport surface/périmètre	10 %
P6. Proximité des ports (navigation intérieure)	Distance [km]	Distance aérienne, port	5 %	M6. Possibilité de formation de cluster	Nombre d'EPT dans la logistique	Equivalent plein temps selon la nomenclature 2014 NOGA Entreposage et transports	5 %
P7. Proximité d'aéroports internationaux	Distance [km]	Distance aérienne, aéroports internationaux	5 %	M7. Faibles risques de conflits	Part [%] Distance [25m, 50m, 100m, 150m, 200m et 250m]	Réserves de zones à bâtir par commune, jonctions d'autoroute, plans des degrés de sensibilité au bruit (plans DSB) Zone naturelle protégée (distance)	5 %
P8. Réserves de capacités suffisantes de l'infrastructure routière	Taux d'utilisation [%]	Charge 2030 [TJM], capacité 2030 [TJM]	10 %	M8. Réserves de capacité autoroute	Taux d'utilisation [%]	Charge 2030 [TJM], capacité 2030 [TJM]	10 %
P9. Réserves de capacités suffisantes de l'infrastructure ferroviaire	Nombre de sillons affectés au transport de marchandises	Sillons sur les points de desserte, 2025 [OFT]	10 %	M9. Réserves de capacité rail	Nombre de sillons affectés au transport de marchandises	Sillons sur les points de desserte 2025 [OFT]	5 %
P10. Qualité de la desserte par les transports publics	Texte [A/B/C/D/aucun]	Degré de qualité ARE	5 %	M10. Bonnes conditions cadres	oui/non	Pas de données quantifiables, connaissances des ingénieurs d'étude	5 %
P11. Génés occasionnées par les immissions de bruit	Distance [25m, 50m, 100m, 150m, 200m et 250m]	Jonctions d'autoroute, plans des degrés de sensibilité au bruit (plans DSB)	10 %				

Illustration 3: Critères d'évaluation du point de vue de l'aménagement du territoire (gauche) et du point de vue du marché (droite)

2.2.2 Exclusion de certains périmètres

Certains sites ont été exclus de l'analyse car ils ne répondaient pas aux exigences pour être qualifiés de zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques ou parce que leur adéquation est déjà évaluée dans le cadre d'une autre procédure.

- Centre-ville biennois: compte tenu de l'étendue de la zone mixte (habitation et activités) actée dans le plan d'affectation de la commune, l'adéquation avec le statut de zone prioritaire de l'ensemble du centre-ville biennois devrait être examinée. Toutefois, le quartier ne se prête pas à des utilisations à des fins logistiques, raison pour laquelle il n'est pas compris dans l'analyse.
- S'agissant des pôles de développement économique (PDE) du canton (fiche de mesure C_04), l'adéquation est définie dans le cadre d'une procédure distincte. Ils sont donc exclus de la présente analyse portant sur les zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques⁶.
- Sept sites potentiellement concernés par des projets ayant des incidences importantes sur le territoire et l'environnement ne sont pas non plus étudiés dans le cadre de cette analyse parce qu'une autre procédure a permis de déterminer leur nature d'affectation (profil).

2.2.3 Identification des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques

Des exigences minimales sont établies par rapport à la surface et au degré de conformité. Pour la présente analyse, la surface minimale est de 30 000 m² et le degré de conformité doit au moins atteindre 0,55⁷. Ces valeurs sont inférieures aux exigences fixées pour l'étude intercantonale de la DTAP (50 000 et 0,65). Les zones qui remplissent ces conditions sont ensuite recensées et les périmètres entrant en ligne de compte sont soumis à un examen plus détaillé (cf. aussi ch. 2.2.4).

Parmi les zones prioritaires, il faut distinguer celles dont l'utilisation est déjà centrée sur des fins logistiques et doit continuer d'être garantie à l'avenir, de celles qui se prêtent à l'implantation d'affectations logistiques nouvelles ou supplémentaires. Pour la première catégorie de zones, un critère vient

⁶ Le site de Münchenbuchsee, Zollikofen Nord fait exception. Il est d'importance supracantonale et est actuellement décrit dans le plan directeur à la fois comme une zone prioritaire pour des utilisations à des fins logistiques et comme un pôle de développement économique (PDE). Par ailleurs, le PDE Moosseedorf Moosbühl se situe à l'intérieur de la zone prioritaire pour des utilisations à des fins logistiques de Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos.

⁷ D'autres informations sont fournies au chapitre 2.2.1 concernant le coefficient.

s'ajouter à ceux de la surface et du degré de compatibilité mentionnés auparavant: au moins 50 personnes doivent travailler dans le domaine de la logistique.

Pour la seconde catégorie de zones, non seulement les critères concernant la surface et le degré de compatibilité doivent être respectés, mais au moins 10 000 m² de surface non construite doivent être disponibles ou l'inscription dans le plan directeur régional (CRTU) en tant que périmètre de restructuration et de densification est nécessaire. Ces critères supplémentaires sont retenus car les nouvelles constructions dans le domaine de la logistique requièrent en général des surfaces de taille accrue.

2.2.4 Résumé de la phase de consolidation et de l'examen d'autres possibilités

Les résultats obtenus sont encore comparés aux contenus des instruments d'aménagement en vigueur et ces derniers sont pris en considération. Ensuite, un processus de consolidation des zones susceptibles de devenir prioritaires a lieu entre les services cantonaux concernés et les organes exploitants l'infrastructure ferroviaire. Lors de ce processus, la décision est prise concernant la priorité à donner au raccordement ferroviaire existant sur les nouveaux sites logistiques. Le nombre de lieux considérés a évolué au cours de l'analyse. Cette évolution est visible dans le tableau ci-dessous (ill. 4). La sélection par étapes garantit un examen automatique des autres possibilités, dans un premier temps sur la base d'indicateurs quantitatifs, puis sur la base d'indicateurs qualitatifs à la troisième étape.

Schritt	Kriterium	Weiterverfolgte Flächen	Ausschlossene 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	
	Unüberbaut mind. 1 ha oder mind. 50 Mitarbeitende oder RGSK Verdichtungs-/Umstrukturierungsgebiet	60	59	
3	Interessenabwägung	18	42	
3	Anschlussgleis bestehend	9	9	
	+ überkant. Bedeutung	3		
	TOTAL	12	1'779	

Illustration 4: Aperçu de la procédure de sélection

[E = degré de compatibilité; R&U = projets susceptibles d'avoir des incidences importantes sur le territoire et l'environnement, cf. chap. 2.2.2)

Selon les critères de la surface et du coefficient minimaux, 276 périmètres se prêteraient en principe à une affectation à des fins logistiques. Seuls douze d'entre eux ont été retenus au terme des examens complémentaires auxquels il a été procédé. Lors de l'évaluation des résultats de la procédure de participation, la zone prioritaire Herzogenbuchsee / Niederönz, Biblis a par ailleurs été radiée. Ainsi, onze zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques sont intégrées dans le plan directeur, et plus précisément à la fiche de mesure B_03.

3. Pesée des intérêts des nouveaux contenus du plan directeur

3.1 Emplacements favorables pour des utilisations à des fins logistiques

Le chapitre 2.1 décrit les emplacements favorables pour des utilisations à des fins logistiques. Les zones prioritaires doivent s'y trouver. Du point de vue du canton de Berne, il est important que les gros projets d'utilisations à des fins logistiques devant faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement

(places de transbordement des marchandises et centres de distribution disposant d'une surface de stockage des marchandises supérieure à 20 000 m² ou d'un volume de stockage supérieur à 120 000 m³) prennent au moins place dans un des emplacements favorables indiqués ou, dans le meilleur des cas, dans les zones prioritaires à désigner. Par conséquent, la fiche de mesure du plan directeur présente les emplacements favorables en plus des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques.

À cause de la zone tampon continue définie lors de l'analyse (cf. illustration 1, p. 2), ces emplacements comprennent parfois des périmètres où les caractéristiques topographiques constituent un obstacle ou d'autres fois dépassent les frontières cantonales. Les contours des emplacements favorables ont donc été redessinés pour que leur inscription dans le plan directeur ne tienne pas compte des périmètres étendus n'offrant pas une topographie appropriée ni des territoires des autres cantons.

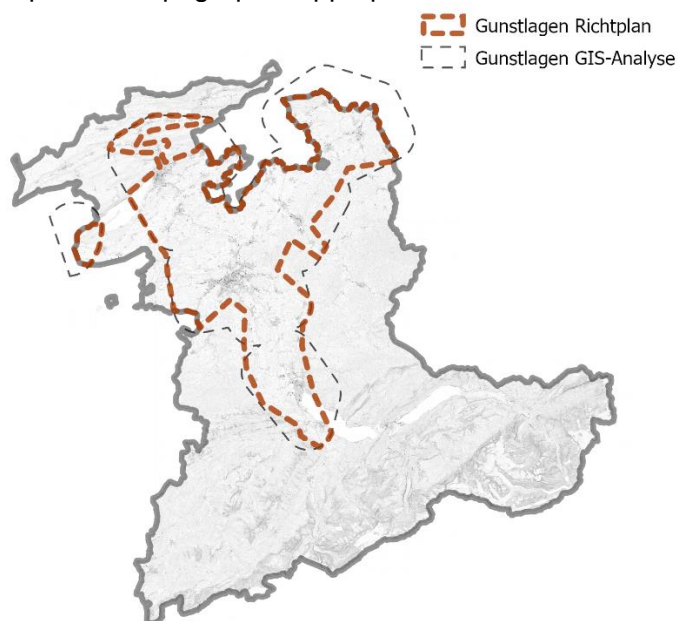


Illustration 5: Contours des emplacements favorables redessinés pour leur inscription dans le plan directeur

3.2 Zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques

3.2.1 Caractéristiques importantes et états de la coordination

Les critères fournis au chapitre 2 servent à évaluer les zones prioritaires devant être définies. Les caractéristiques importantes de chaque zone qualifiée par la suite figurent dans un tableau. Ces caractéristiques sont exposées ci-après:

- **Degré d'adéquation**, d'une valeur située entre 0 et 1 (0,55 au minimum), voir le chapitre 2.2.1
- **Surface** en m² (surface minimale de 30 000 m²)
- **Distance par rapport à l'autoroute ou à la semi-autoroute** et indications dans le cas de traversées de localité
- Indications sur l'existence de **voies de raccordement ferroviaire**
- Indications sur la **capacité ferroviaire** concernant des utilisations à des fins logistiques supplémentaires selon une échelle de 0⁸ à 4 (évaluations faites par la division opérationnelle Infrastructure des CFF et l'entreprise BLS Netz AG)
- Précision des **utilisations actuelles** principales dans le périmètre

⁸ Une valeur nulle indique qu'il ne sera probablement pas possible de réaliser de raccordement au réseau ferroviaire ou que la capacité est trop limitée pour un raccordement.

- Définition de l'**état de la coordination** dans la fiche de mesure du plan directeur

Trois états de coordination différents sont utilisés pour l'inscription des zones prioritaires dans le plan directeur. La capacité des transports joue un rôle important dans le choix de l'état. Les caractéristiques et critères suivants s'appliquent:

Information préalable: Le périmètre convient en principe à des utilisations à des fins logistiques d'envergure compte tenu de sa bonne situation et de sa desserte, ainsi que des surfaces disponibles qui se trouvent si possible dans une zone d'activités existante. Toutefois, certains points doivent encore être éclaircis, notamment l'existence des capacités routière et ferroviaire pour la réalisation d'une nouvelle utilisation à des fins logistiques d'envergure ou la compatibilité avec l'environnement.

Coordination en cours: Comme pour le statut d'information préalable, le périmètre convient à des utilisations à des fins logistiques d'envergure compte tenu de sa situation et de sa desserte, ainsi que des surfaces disponibles qui se trouvent dans une zone d'activités existante. Il a déjà été procédé à des analyses plus poussées ou des entreprises du secteur de la logistique se sont déjà établies. Il ne manque que des vérifications sur les capacités routière et ferroviaire ainsi que sur la compatibilité avec l'environnement pour que la nouvelle utilisation à des fins logistiques d'envergure puisse se réaliser et être inscrite comme élément de coordination réglée.

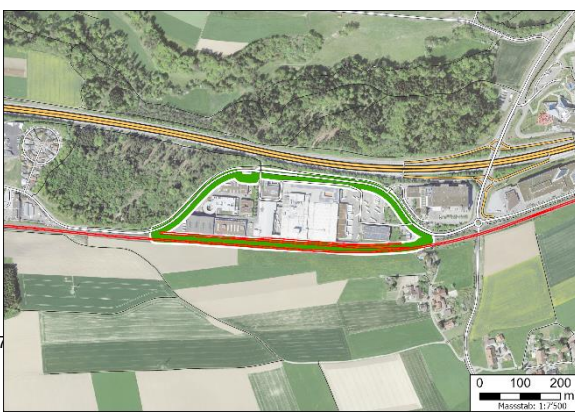
Coordination réglée: Les périmètres recevant le statut de coordination réglée sont déjà largement utilisés à des fins logistiques et ont une importance cantonale. La capacité de trafic est déjà suffisante et elle doit continuer de servir au secteur de la logistique. Par ailleurs, la situation a été clarifiée et les résultats montrent que les capacités routière et ferroviaire sont suffisantes et que l'utilisation du périmètre est compatible avec l'environnement.

Les communes garantissent, en termes d'aménagement, les zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques en les inscrivant dans leurs plans d'affectation. D'autres utilisations restent possibles dans de telles zones mais elles ne doivent pas être prépondérantes.

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

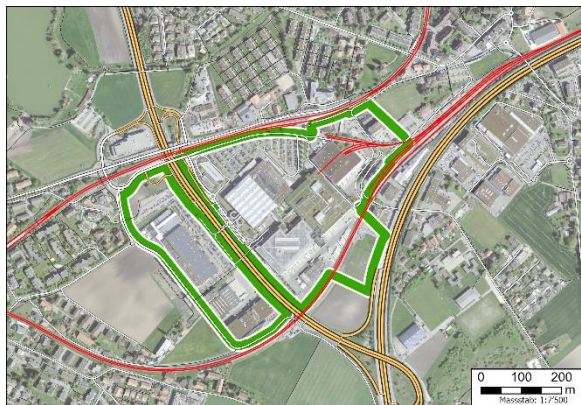


Eignungsgrad (0.0 - 1.0)	0.6
Fläche	86'640 m ²
Distanz Autobahn	1 km, ohne Siedlungsquerung
Anschlussgleis	Vorhanden
Kapazität Bahn (0 - 4)	2
Aktuelle Nutzung	Logistik

	(Hub Kombiverkehr, Verteilzentrum Detailhandel)
Koordinationsstand	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 STEKs⁹ Bern ist eine langfristige Stadterweiterung in Richtung Westen nicht ausgeschlossen. Mit dem Richtplan-Eintrag soll die bestehende Logistknutzung 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 Logistknutzung auch künftig auf dem Strassennetz genügend Kapazitäten bereitstehen. Aufgrund der bestehenden Logistknutzung, 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



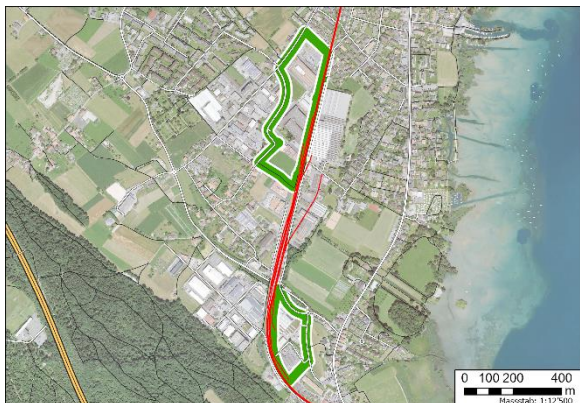
Eignungsgrad (0.0 - 1.0)	0.68
Fläche	228'750 m ²
Distanz Autobahn	<1 km, ohne Siedlungsquerung
Anschlussgleis	Vorhanden
Kapazität Bahn (0 - 4)	3
Aktuelle Nutzung	Handel (Detailhandel- Autohandel) Logistik (Verteilzentrum Detailhandel)
Koordinationsstand	Festsetzung

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 Logistknutzung auch künftig gesichert werden, insbesondere aufgrund der optimalen Erreichbarkeit per Schiene und Strasse sowie der bisher etablierten Nutzung. Aufgrund der bestehenden Logistknutzung, welche auf der vorhandenen Erschliessung abgewickelt

⁹ Gemeinderat der Stadt Bern (2016), STEK 2016, Stadtentwicklungskonzept Bern

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



Eignungsgrad (0.0 - 1.0)	0.57
Fläche	92'255 m ²
Distanz Autobahn	3.5 km, kurze Siedlungsquerung
Anschlussgleis	Vorhanden
Kapazität Bahn (0 - 4)	1
Aktuelle Nutzung	<i>Norden:</i> Logistik (Verteilzentrum), Gewerbebetriebe <i>Süden:</i> Logistik, diverse Gewerbe- und Industriebetriebe
Koordinationsstand	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 Logistikenutzungen 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 Logistikenutzung gesichert werden soll, welche bereits 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 Logistikenutzung auch künftig gesichert werden, insbesondere aufgrund der guten Erreichbarkeit per Schiene und Strasse sowie der bisher etablierten Nutzung. Aufgrund der bestehenden Logistikenutzung, 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

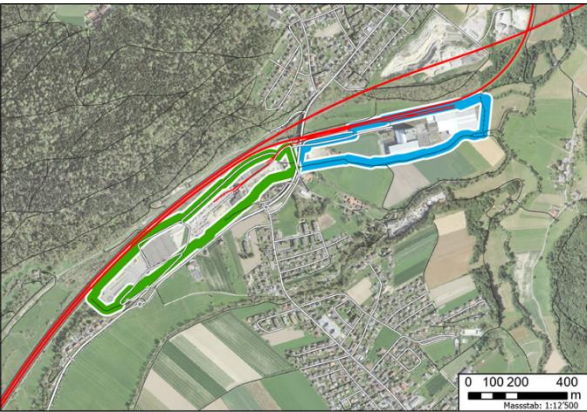


Eignungsgrad (0.0 - 1.0)	0.6
Fläche	92'530 m ²
Distanz Autostrasse	1.5 km, kurze Siedlungsquerung
Anschlussgleis	vorhanden
Kapazität Bahn (0 - 4)	3
Aktuelle Nutzung	Logistik (Verteilzentrum Detailhandel, Logistikdienstleister), Kleingewerbe

Koordinationsstand	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 Fleischverwerter 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 / Gsteigmatte

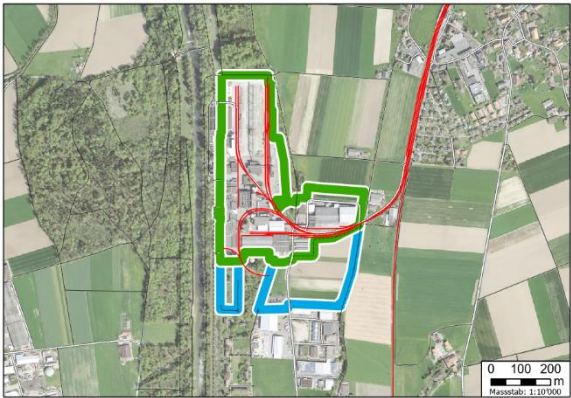


Eignungsgrad (0.0 - 1.0)	0.65
Fläche	220'630 m ²
Distanz Autobahn	12 km, mit Siedlungsquerungen
Anschlussgleis	Vorhanden
Kapazität Bahn (0 - 4)	2
Aktuelle Nutzung	Westen: Freizeiteinrichtung und Fahrschule, Gewerbe Osten: Logistik
Koordinationsstand	Festsetzung (Brunnmatt, Westen) Zwischenergebnis (Gsteig- matte, 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 Logistiknutzung. Aufgrund der noch unüberbauten Flächen wäre aber eine grössere zusätzliche Logistiknutzung möglich – hierfür und für den Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan wären jedoch weitere Abklärungen zum zu-

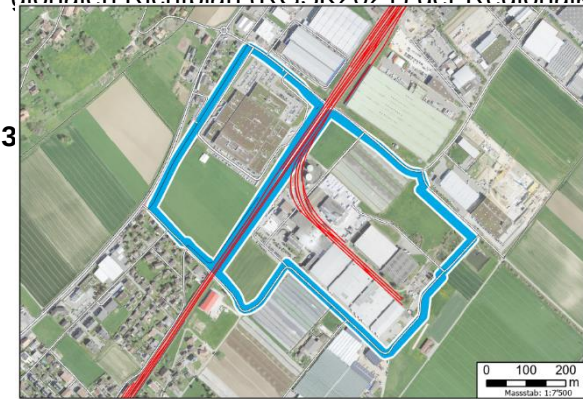
sätzlichen Verkehrsaufkommen und zur Umweltverträglichkeit durchzuführen. Dies ist insofern hervorzuheben, weil strassenseitig eine Autobahn ab ca. 12 km Entfernung erreicht wird und je nach Route grosse Gebiete ausserhalb des Kantons Bern durchfahren werden. Insgesamt eignet sich dieses Gebiet sehr gut für eine konzentrierte Ansiedlung von Logistiknutzungen – aufgrund der Lage soll dem Gleisanschluss ein hoher Stellenwert beigemessen werden.

3.2.2.6 Utzenstorf, Landshut



Eignungsgrad (0.0 - 1.0)	0.56
Fläche	174'910 m ²
Distanz Autobahn	5.5 km, mit Siedlungsquerung
Anschlussgleis	vorhanden
Kapazität Bahn (0 - 4)	4
Aktuelle Nutzung	ehemalige Papierproduktion, geplant sind Logistiknutzungen
Koordinationsstand	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 Logistiknutzungen 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). 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.

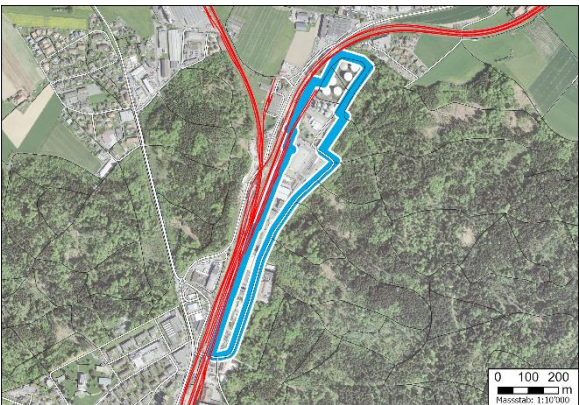


Eignungsgrad (0.0 - 1.0)	0.71
Fläche	306'900 m ²
Distanz Autobahn	2 km, ohne Siedlungsquerungen
Anschlussgleis	vorhanden
Kapazität Bahn (0 - 4)	3

Aktuelle Nutzung	Industrielle Nutzungen (Produktion von Hygieneartikeln), Logistik (Gesundheitslogistik)
Koordinationsstand	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 Oberaargau 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 Logistiknutzungen 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 überkantonomer Bedeutung war Niederbipp, Ängi einer der resultierenden Standorte. Weil in der vorliegenden Evaluation für Vorranggebiete für Logistiknutzungen 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 Logistiknutzung 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

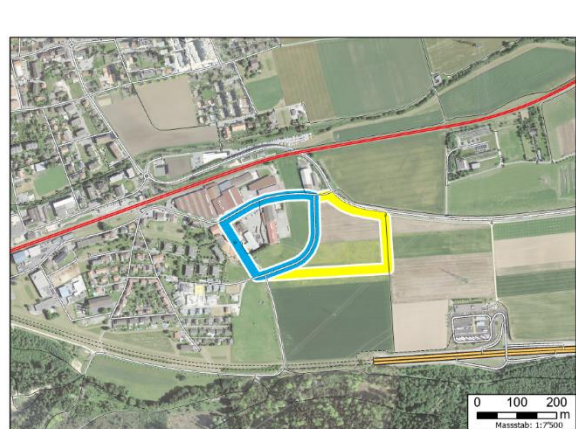


Eignungsgrad (0.0 - 1.0)	0.65
Fläche	95'210 m ²
Distanz Autobahn	3 km, mit Siedlungsquerung
Anschlussgleis	vorhanden
Kapazität Bahn (0 - 4)	2.5
Aktuelle Nutzung	Norden: Logistik (Tanklager, KEP ¹⁰ -Dienstleister) Süden: div. Nutzungen wie Dienstleistung, Verwaltung, Restaurants, Gewerbe und industrielle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

¹⁰ KEP: Kurier-, Express und Paketdienste

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 Ölprodukten¹¹ ist in Zukunft eine Umnutzung des bestehenden Tanklagers nicht auszuschliessen. Wegen des guten Bahnanschlusses und der bereits bestehenden Logistiktungen 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 logistknahen 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 Logistiktungen und der guten Erschliessung, aber den fehlenden Abklärungen zur Verkehrskapazität sowie Umweltverträglichkeit wird das Gebiet als Zwischenergebnis in den Richtplan eingetragen.

3.2.2.9 Pieterlen, Bäumlisacker



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

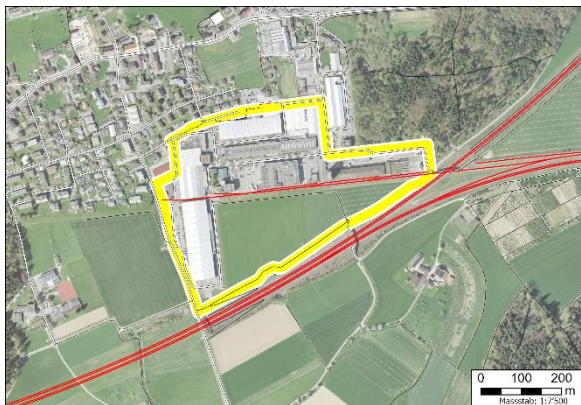
Am südöstlichen Ortsende von Pieterlen und nahe des Bahnhofs befindet sich das Vorranggebiet Bäumlisacker. Aufgrund der sehr hohen Streckenauslastung des Schienennetzes ist gemäss Bahnunternehmen ein Anschlussgleis nur mit sehr aufwändigen Investitionen möglich und das Gebiet wird voraussichtlich auch 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 Metallverarbeitungs- betrieb ansässig ist, auf der östlichen Fläche befinden sich auf ca. 32'500 m² 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)¹². Der östliche Teilperimeter wird zudem im



¹¹ Bundesamt für Energie (BFE), Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2021 (Tab. 20)
¹² Einwohnergemeinde Pieterlen (2020), Gesamtrichtplan "Pieterlen 2035+"
Einwohnergemeinde Pieterlen (2020), Gesamtrichtplan "Pieterlen e2035+" Umsetzungshandbuch, S. 18f

regionalen Richtplan (RGSK2021) der Region seeland.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.

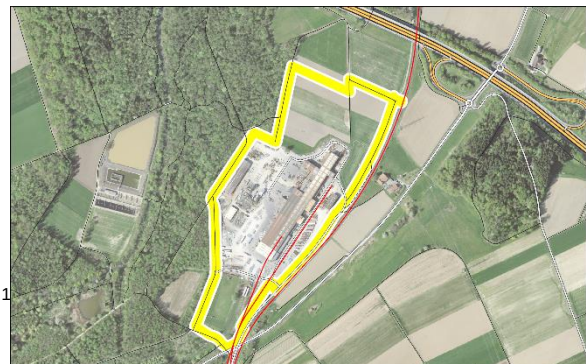
3.2.2.10 Thunstetten, Bühl



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



Eignungsgrad (0.0 - 1.0)	0.58
Fläche	154'920 m ²
Distanz Autobahn	2 km, ohne Siedlungsquerungen
Anschlussgleis	vorhanden
Kapazität Bahn (0 - 4)	2

Aktuelle Nutzung	Industrie (Verzinkerei)
Bemerkungen	Belastung durch Altlasten
Koordinationsstand	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 Prochaines adaptations des contenus du plan directeur et interdépendances

3.2.3.1 Adaptations de la fiche de mesure

Le plan directeur cantonal fait l'objet d'un controlling tous les deux ans. L'occasion permet l'adaptation des mesures existantes et l'ajout de nouvelles mesures. Il est donc possible d'ajouter d'autres zones prioritaires sur la base de nouvelles connaissances ou circonstances ainsi que de modifier l'état de la coordination des zones. Les critères pertinents pour la définition de cet état sont énoncés au chapitre 3.2.1.

Le retrait de périmètres de la fiche de mesure est possible lorsque des affectations logistiques importantes peuvent être exclues à moyen terme. La situation se présenterait notamment si une grande partie de la zone prioritaire n'était plus utilisée à des fins logistiques et que le reste de la surface disponible n'était pas ou plus prévue pour affectations logistiques.

3.2.3.2 Interdépendances

Trois zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques sont liées à d'autres mesures du plan directeur. Il faut en tenir compte pour le développement des mesures.

- Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos: une partie du périmètre se situe dans le PDE de Moosseedorf, Moosbühl (mesure C_04).
- Münchenbuchsee, Zollikofen Nord: le périmètre est entièrement compris dans le PDE de Zollikofen / Münchenbuchsee (mesure C_04).
- Utzenstorf, Emmepark Landshut: le périmètre correspond tout à fait à l'aire d'Emmepark Landshut (ancienne fabrique de papier) traitée par la mesure R_12.

Dès que la fiche de mesure B_03 sera inscrite dans le plan directeur, la fiche de mesure C_04 fera l'objet d'une mise à jour.

La mesure B_03 est aussi liée à la mesure B_10 (Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises). Le point particulièrement concerné est celui de l'accessibilité des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques au moyen du trafic ferroviaire de marchandises.