



Güterverkehrs- und Logistikkonzept Kanton Bern

Tätigkeitsbericht 2021-2024 und Massnahmen 2025-2028

Klassifizierung
Autor/-in

Nicht klassifiziert
Fachgruppe Güterverkehr und Logistik des Kantons Bern



Impressum

Empfohlene Zitierweise

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (2025), Güterverkehrs- und Logistikkonzept Kanton Bern – Tätigkeitsbericht 2021-2024 und Massnahmen 2025-2028, Bern

Projektleitung

- Giger Manon, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
- Fischer Matthias, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern

Steuergruppe

- Aebi Christian, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
- Nyffenegger Ulrich, Amt für Umwelt und Energie, Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion des Kantons Bern
- Studer Stefan, Tiefbauamt, Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
- Wachter Daniel, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern
- Werner Stephen, Amt für Wirtschaft, Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion des Kantons Bern.

Fachgruppe

- Bayer Boris, Amt für Umwelt und Energie, Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion des Kantons Bern
- Kattau Kai, Tiefbauamt, Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
- Kurt Jöran, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern
- Meier Florian, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern
- Schenk Daniel, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
- Werner Stephen, Amt für Wirtschaft, Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion des Kantons Bern

Herausgeberin

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik (KGL BE)
Reiterstrasse 11
3013 Bern
+41 31 633 37 11
info.aoev@be.ch
www.be.ch/gueterverkehr

Inhaltsverzeichnis

1	Fazit.....	4
2	Einleitung	5
2.1	Das Güterverkehrs- und Logistikkonzept Kanton Bern	5
2.2	Ziele und Inhalt des Tätigkeitsberichts.....	5
3	Entwicklungen im Güterverkehr	6
3.1	Veränderte Rahmenbedingungen auf Bundesebene	6
3.2	Veränderte Rahmenbedingungen auf kantonaler Ebene	6
3.3	Terminologie - Wirtschaftsverkehr oder Güterverkehr?	7
3.4	Güterverkehrsaufkommen und Transportleistungen nach Verkehrsmittel seit 2015	7
3.5	Vergleich mit Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes.....	8
3.6	Entwicklung der Wirtschaftslage	8
4	Hauptstossrichtungen: Umsetzungsstand	10
4.1	HS1: Überblick Umsetzung der Massnahmen 2021-2024	10
4.2	HS1: Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr ..	11
4.3	HS2: Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr	12
4.4	HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung ...	14
4.5	HS4: Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr	16
4.6	HS5: Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination	18
4.7	HS6: Sicherstellung Finanzierung und Förderung von Innovationen	19
5	Massnahmen für die Jahre 2025-2028.....	20
5.1	Überblick Massnahmen 2025-2028	20
5.2	HS1: Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr ..	21
5.3	HS2: Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr	22
5.4	HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung ...	23
5.5	HS4: Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr	24
5.6	HS5: Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination	24
5.7	HS6: Sicherstellung Finanzierung und Förderung von Innovationen	25

1 Fazit

Mit dem kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK) hat der Regierungsrat 2021 ein Steuerungsinstrument für den Kanton Bern und einen Orientierungsrahmen für Dritte geschaffen. Damit soll eine effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft langfristig sichergestellt und die benötigten Logistikflächen unter Berücksichtigung der räumlichen, ökologischen und verkehrlichen Bedürfnisse sowie denjenigen eines zukunftsorientierten Güterverkehrs gesichert werden. Unterschiedliche Ziele, sechs strategische Stossrichtungen und 20 Massnahmen wurden erarbeitet.

Die wichtigsten Meilensteine der Umsetzung in den Jahren 2021–2024 waren:

- Die Etablierung einer Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik (KGL BE), die die Aktivitäten und Themen der verschiedenen Ämter koordiniert. Das Bewusstsein innerhalb der kantonalen Verwaltung ist gestiegen, Studien wurden begleitet und die Vernetzung mit den wichtigsten Stakeholdern konnte verstärkt werden.
- Erarbeiten des Zielbildes Schienengüterverkehr mit den relevanten Bahnhöfen und Verladeanlagen sowie Erschliessungsgrundsätze und ein Zielnetz für den Güterverkehr auf der Schiene. Diese werden im kantonalen Richtplan sowie im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes berücksichtigt.
- Festlegen von wirtschaftlichen Gunstlagen für Logistiknutzungen im Kanton Bern und konkrete Bezeichnung von Vorranggebieten für Logistiknutzen.
- Dies hat zur Aufnahme von zwei neuen Massnahmenblättern im kantonalen Richtplan geführt:
 - B_03 «Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnen»
 - B_10 «Güterbahnhöfe und Verladeanlagen raumplanerisch sichern»
- Die Verbesserung der Information mittels der Publikation des «Faktenblatts Güterverkehr und Logistik, Kanton Bern» und der Pflege der Webseite www.be.ch/gueterverkehr.

Ein Blick auf die verbesserte und aktualisierte Datengrundlage zeigt starke Schwankungen im Güterverkehrsaufkommen in den letzten Jahren. Geprägt durch die Wirtschaftslage und die globalen Ereignisse (Pandemie, Kriege) zeigte der Güterverkehr kein konstantes Wachstum, wie es u. a. die Verkehrsperspektiven des Bundes vorgesehen hatten. Insbesondere das Volumen der transportierten Waren auf der Schiene nahm in den letzten Jahren ab. Parallel nahmen die Fahrleistungen von leichten Nutzfahrzeugen auf der Strasse zu.

Für die künftige Massnahmenperiode 2025-2028 wurden sechs Massnahmen unverändert übernommen, zwölf Massnahmen aufgrund der aktuellen Entwicklungen angepasst sowie zwei Massnahmen gestrichen (erledigt, respektive mit einer weiteren Massnahme zusammengeführt). Zwei Massnahmen werden neu aufgenommen:

- Die erste neue Massnahme zum Thema «Lastenräder» zielt auf die Optimierung der Rahmenbedingungen für die neu vom Bund geschaffene Kategorie der «schweren Elektromotorräder» bis 450kg. Diese Fahrzeuge können dazu beitragen, dass die Feinverteilung nachhaltiger und flexibler gestaltet werden kann.
- Die zweite neue Massnahme soll das Thema Abbau, Deponie und Transporte (ADT) mit den Zielsetzungen des GVLK abstimmen. Diese schweren Güter mit viel Volumen eignen sich besonders gut für den Transport auf der Schiene.

Der Handlungsspielraum des Kantons ist beschränkt und langfristig ausgerichtet. In seinem Fokus liegen die Raumplanung, die infrastrukturellen Rahmenbedingungen sowie die Koordination zwischen den beteiligten Akteuren. Damit eine Wirkung erzielt werden kann, sind sowohl die nationale und kommunale Ebene als auch das Handeln der einzelnen Akteure wie Unternehmen, Transportunternehmen und Verbände von grosser Bedeutung. Bei den grösstenteils liberalisierten Bereichen des Güterverkehrs und der Logistik spielt die Wirtschaft selbst die entscheidende Rolle. Mit seinem Güterverkehrs- und Logistikkonzept will der Kanton seinen Beitrag zur attraktiven, effizienten, raumsparenden, umweltschonenden, sicheren und finanzierbaren Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern sicherstellen.

2 Einleitung

2.1 Das Güterverkehrs- und Logistikkonzept Kanton Bern

Ein effizientes Güterverkehrssystem ist Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft und trägt zu einer hohen Lebensqualität bei. Gleichzeitig generiert der Güterverkehr Belastungen für das Verkehrssystem, die Gesellschaft und die Umwelt. Im Rahmen des im Jahre 2021 vom Regierungsrat verabschiedete Güterverkehrs- und Logistikkonzeptes (GVLK) zeigt der Kanton Bern auf, wie mit dem prognostizierten Wachstum des Güterverkehrs von rund 30 % bis ins Jahr 2050 auf kantonaler Ebene umgegangen werden soll. Mit dem GVLK wurde ein Steuerungsinstrument für den Kanton Bern sowie ein Orientierungsrahmen für Dritte geschaffen. Dadurch soll eine effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft langfristig sichergestellt und die benötigten Logistikflächen unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlichen, ökologischen und verkehrlichen Bedürfnisse sowie eines zukunftsorientierten Güterverkehrs gesichert werden.

Das GVLK zeigt die Herausforderungen und Einflussmöglichkeiten des Kantons und somit den Handlungsbedarf auf. Die daraus abgeleiteten Ziele und strategischen Stossrichtungen für die Logistik und den Güterverkehr werden im GVLK festgehalten:

- Eine effiziente Logistik ist ein zentraler Standortfaktor für Unternehmen und auch für Haushalte von grosser Bedeutung. Der Kanton Bern sorgt für den Erhalt und eine gezielte und qualitative Weiterentwicklung der Logistik als Standortfaktor.
- Im Bereich Güterverkehr sorgt der Kanton Bern für Rahmenbedingungen, welche eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern sicherstellen.

Aus diesen Zielen und Stossrichtungen wurden folgende Hauptstossrichtungen abgeleitet:

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

Zu diesen sechs Hauptstossrichtungen wurden konkrete Massnahmen definiert.

2.2 Ziele und Inhalt des Tätigkeitsberichts

Der Tätigkeitsbericht 2021-2024 zum Güterverkehrs- und Logistikkonzept setzt den Fokus auf die Umsetzung der Massnahmen der sechs Hauptstossrichtungen. Er zeigt auf, was die verschiedenen betroffenen Ämter des Kantons Bern im Bereich des Güterverkehrs und der Logistik unternommen haben (siehe Kapitel 4). Basierend auf dem jeweiligen Umsetzungsstand der Massnahmen werden sie für die Periode 2025 - 2028 angepasst, beibehalten oder gestrichen. Zusätzlich kommen zwei neue Massnahmen zu den Themen Lastenräder sowie Abbau und Deponie dazu (siehe Kapitel 5).

Im kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept von 2021 wurden die politischen und planerischen Rahmenbedingungen seitens Bund und Kanton sowie Kennzahlen, Trends und Prognosen detailliert ermittelt und beschrieben. Der vorliegende Tätigkeitsbericht geht nur auf die wichtigsten Änderungen in den Rahmenbedingungen ein und zeigt die wichtigsten aktualisierten Kennzahlen auf (siehe Kapitel 3).

3 Entwicklungen im Güterverkehr

In diesem Kapitel wird auf neue Erkenntnisse und Entwicklungen seit 2021 im Bereich Güterverkehr eingegangen. Auf Bundesebene stehen einige Anpassungen des Bundesrechtes an. Zudem wurden zusätzliche Grundlagen geschaffen (u.a. eine Schärfung der Terminologie in Bezug auf Wirtschafts- und Güterverkehr). Des Weiteren wird in diesem Kapitel der aktuelle Stand des Güterverkehrs im Kanton Bern abgebildet sowie die Entwicklung seit der Erarbeitung des GVLK im Jahre 2021 aufgezeigt. Für detailliertere Ergebnisse und zusätzliche Kennzahlen wird auf das «Faktenblatt Güterverkehr und Logistik: Kanton Bern» (2025)¹ verwiesen.

3.1 Veränderte Rahmenbedingungen auf Bundesebene

Die Analyse der Ausgangslage im Güterverkehrs- und Logistikkonzept von 2021 ist grösstenteils immer noch aktuell. Seitens Bund könnten anstehende Gesetzesanpassungen in den nächsten Jahren aber die Ausgangslage und die Rahmenbedingungen verändern. So wurde das revidierte Gütertransportgesetz (GüTG) im März 2025 verabschiedet. Dieses sieht die eine Modernisierung des Schienengüterverkehrs sowie eine finanzielle Förderung multimodaler Transportketten vor. Strassenseitig hat der Bundesrat im Dezember 2024 die Verordnung über automatisiertes Fahren (VAF) verabschiedet und per 1. März 2025 in Kraft gesetzt. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, dass Anwendungen mit automatisierten Fahrzeugen künftig einfacher von den Kantonen bewilligt werden können. Automatisierte Fahrzeuge haben auch im Güterverkehr und insbesondere der City-Logistik ein grosses Potenzial. Davon zeugt auch das aktuelle Pilotprojekt «Loxo» in der Stadt Bern. Zudem wurden die Regelungen für Fahrzeuge des Langsamverkehrs angepasst, damit deren Potentiale noch besser ausgeschöpft werden können. Mit einer neu geschaffenen Kategorie «schwere Elektro-Motorfahrräder» können nun Elektro-Lastenräder (Gesamtgewicht bis zu 450 kg) vermehrt für die Feinverteilung zum Einsatz kommen².

3.2 Veränderte Rahmenbedingungen auf kantonaler Ebene

Im September 2021 hat die Berner Bevölkerung mit deutlicher Mehrheit die Verfassungsänderung zum Klimaschutz angenommen. Der Kanton Bern hat sich mit dem neuen Verfassungsartikel 31a zum Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral zu werden. Damit verpflichtet er sich zu einer deutlichen Reduktion der Treibhausgase, auch im Bereich der Mobilität.

Die Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 (GMS 2022) wurde am 29. Juni 2022 vom Regierungsrat verabschiedet. Sie definiert, nach welchen übergeordneten Zielen und Strategien der Regierungsrat seine Aufgaben im Mobilitätsbereich erfüllen will. Die Strategie wurde um das neue vierte Thema «Vernetzen» erweitert, sodass sie die sogenannte 4V-Strategie bildet: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen. Mit der Vision eines nachhaltigen Mobilitätssystems wurde auch das Ziel der Klimaneutralität im Verkehr bis 2050 festgelegt.

Die Energiestrategie des Kantons Bern wurde mit dem «Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Wirkung der Massnahmen 2020–2023 sowie neue Massnahmen 2024–2027»³ auf Kompatibilität mit dem Ziel Klimaneutralität 2050 überprüft. Aufgrund dessen wurde unter anderem das Substitutionsziel der Strategie Mobilität angepasst. Bis 2035 sollen 50 % der im Kanton Bern immatrikulierten Fahrzeuge einen klimaneutralen Antrieb aufweisen.

¹ Siehe www.be.ch/queterverkehr

² Der Bundesrat fördert den Langsamverkehr

³ Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Wirkung der Massnahmen 2020–2023 sowie neue Massnahmen 2024–2027

3.3 Terminologie - Wirtschaftsverkehr oder Güterverkehr?

Um das Verkehrssystem adäquat analysieren zu können, werden grundsätzlich verschiedene Verkehrsarten bzw. Unterkategorien des Gesamtverkehrs unterschieden. Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass von den zahlreichen Akteuren, die sich in der Schweiz mit den Transporten von Gütern auseinandersetzen, verschiedene Begriffe genutzt werden. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat nun Grundlagen geschaffen, um die Definitionen der Begriffe im Zusammenhang mit dem Güterverkehr zu schärfen und zu segmentieren (vgl. Abbildung 1).

Wirtschaftsverkehr			
Güterwirtschaftsverkehr	Dienstleistungsverkehr mit Waren	Dienstleistungsverkehr ohne Waren	Personenwirtschaftsverkehr
<ul style="list-style-type: none">• Belieferung Retail• Baustelle• Kurier-/Express-/Paketsdienste (KEP)• Entsorgung• ...	<ul style="list-style-type: none">• Handwerker/innen• Marktfahrer/innen• Umzüge• ...	<ul style="list-style-type: none">• Handwerker/innen• Pflegedienste• Geschäftsreisen• ...	<ul style="list-style-type: none">• Taxi• Reisebusse• ...

Abbildung 1 – Definition und Segmentierung des Wirtschaftsverkehrs, Quelle: [Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen | ARE \(admin.ch\)](#).

Im vorliegenden Tätigkeitsbericht zum GVLK sowie für die KGL BE ist die hauptsächlich interessierende Verkehrsart «Güterverkehr», wobei die relevanten Verkehrsträger im Kanton Bern Schiene und Strasse umfassen. Dabei wird im Strassengüterverkehr weiter zwischen leichten (< 3.5t) und schweren (> 3.5t) Nutzfahrzeugen unterschieden. Dies umfasst die vom ARE identifizierten Segmente «Güterwirtschaftsverkehr» und «Dienstleistungsverkehr mit Waren».

3.4 Güterverkehrsaufkommen und Transportleistungen nach Verkehrsmittel seit 2015

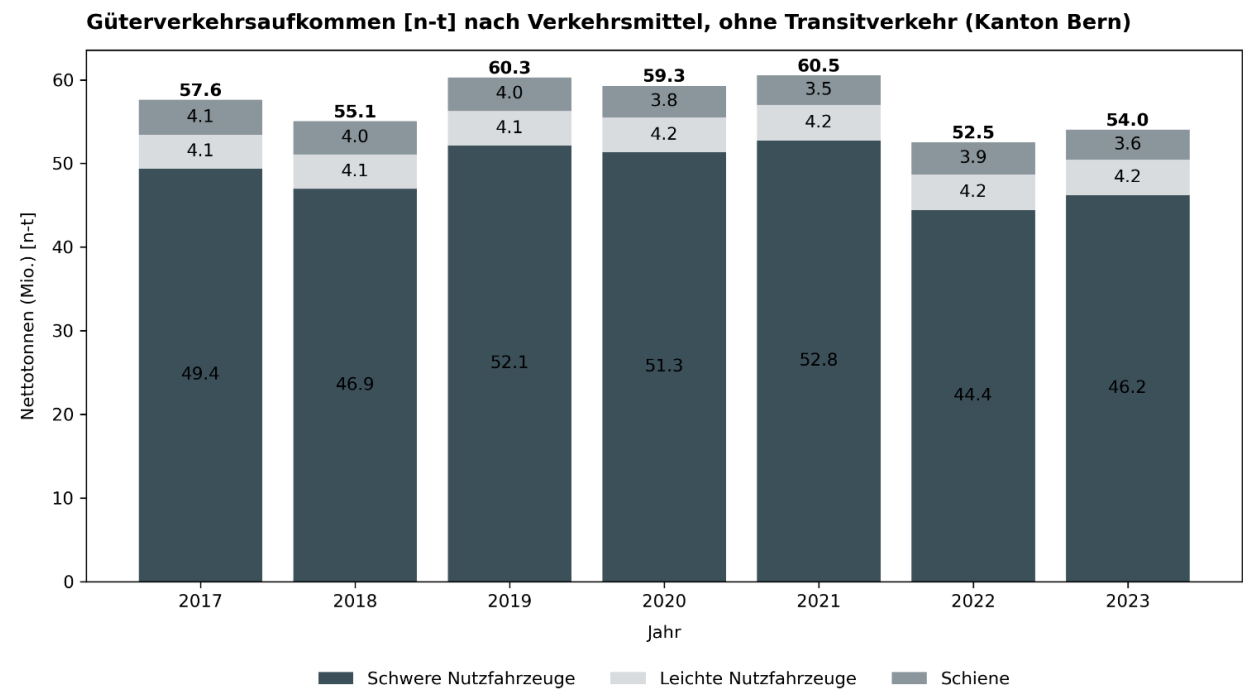


Abbildung 2 – Güterverkehrsaufkommen nach Verkehrsträger im Kanton Bern (Nettotonnen)

Abbildung 2 illustriert die gesamthaft transportierte Warenmenge in Nettotonnen im, in oder aus dem Kanton Bern. Dabei wird nach den verschiedenen Transportmitteln unterschieden. Aus der Abbildung geht hervor, dass im betrachteten Zeitraum hinsichtlich der transportierten Warenmengen beträchtliche Schwankungen stattfanden. Der grösste Teil der Waren im Kanton Bern wird mit schweren Nutzfahrzeugen transportiert (ca. 85 %). Die Aufteilung der Waren auf die Verkehrsträger Strasse (leichte und schwere Nutzfahrzeuge) und Schiene bleibt dabei relativ stabil. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Schwankungen der Gesamtmenge vor allem von Veränderungen im Strassengüterverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen geprägt sind.

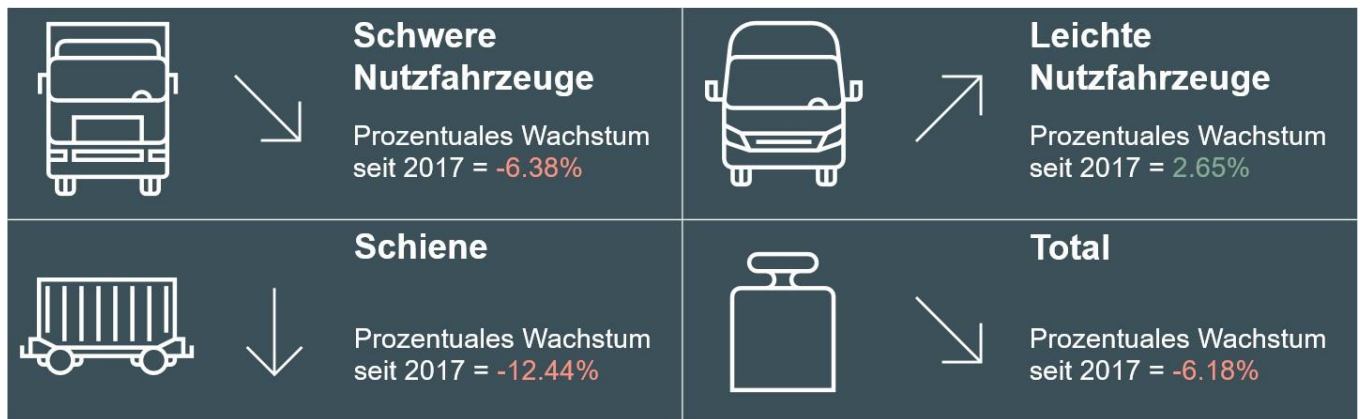


Abbildung 3 – Entwicklungen nach Verkehrsträger im Kanton Bern seit 2017 (Nettotonnen)

Abbildung 3 zeigt die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens pro Verkehrsträger seit 2017 auf. Dabei wird ersichtlich, dass der Schienentransport in den letzten Jahren abgenommen hat. Auch die von schweren Nutzfahrzeugen transportierte Warenmenge im Vergleich zu 2017 gesunken. Zugenommen hat der Transport mit leichten Nutzfahrzeugen. Weil für leichte Nutzfahrzeuge nur zu den Jahren 2013 und 2023 Umfragedaten existieren und die dazwischenliegenden Jahre unter Einbezug des Fahrzeugbestands interpoliert wurden, ist hier die kurzfristige Entwicklung schwer einzubinden, d.h. das Wachstum ist relativ gleichverteilt über die Jahre.

3.5 Vergleich mit Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes

Aufgrund der Prognosen aus den im Jahre 2022 aktualisierten Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes⁴ wurde in den letzten Jahren stets tendenziell «wachsender Güterverkehr» angenommen. Dabei wird davon ausgegangen, dass die schweizweiten gesamten Transportleistungen im Güterverkehr auf der Strasse und auf der Schiene zwischen 2017 bis 2050 um ca. 31 % wachsen werden. Die Datenanalyse zeigt, dass die effektive Entwicklung im Kanton Bern in den letzten Jahren aufgrund der Wirtschaftslage schwankend war. Einzig der Trend bei den leichten Güterfahrzeugen mit einem Wachstum von 3.9 Mio. Nettotonnen auf 4.18 Mio. (+7 %) zwischen 2013 und 2023 deckt sich zum jetzigen Zeitpunkt mit den Prognosen des Bundes. Obwohl sich dies nicht im Modalsplit gemäss Abbildung 2 niederschlägt, ist das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene seit 2017 stark zurückgegangen (ca. 12.5 %).

3.6 Entwicklung der Wirtschaftslage

Die Einflüsse auf die Wirtschaft in den letzten Jahren waren vielfältig und turbulent. Die Covid-Pandemie bremste die wirtschaftliche Aktivität sowie die Konsumbereitschaft im Frühjahr 2020 massgeblich aus⁵. Während die wirtschaftliche Erholung von der Covid-Krise relativ rasch einsetzte, wirkte sich anfangs 2022 mit dem Ausbruch des Ukrainekriegs und der begleitenden steigenden Energiepreise ein neues Ereignis auf die wirtschaftlichen Aktivitäten aus.

⁴ Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050, Bundesamt für Raumentwicklung, 2022

⁵ vgl. Bruttoinlandsprodukt im 2. Quartal 2020: Pandemie führt zu historischem Einbruch | SECO (admin.ch) und Konsumentenstimmung auf Rekordtief | SECO (admin.ch).

An die steigenden Energiepreise gekoppelte Inflation trübte während dem Jahr 2022 nicht nur die Konsumentenstimmung⁶, sondern beeinträchtigte aufgrund der überproportional steigenden Preise von Schweizer Waren für Importeure auch die Attraktivität der Schweiz als Handelspartner. Auch die Wirtschaftskraft von Handelspartnern geriet in den letzten Jahren ins Wanken⁷. Im Jahr 2023 blieb die Konsumentenstimmung weiterhin vergleichsweise tief, während sich das Bruttoinlandprodukt nach und nach erholte. Diesen Dynamiken entsprechend sind die Werte im Güterverkehr der vergangenen Jahre auf kantonaler und nationaler Ebene volatil.

Im Jahre 2024 stellt das Staatsekretariat für Wirtschaft vergleichsweise stabiles Wirtschaftswachstum und konstante Konsumentenstimmung fest. Auch Mitglieder der Güterverkehrsbranche nehmen einen Aufschwung wahr⁸. Vor diesem Hintergrund ist - in Anbetracht dessen, dass der Güterverkehr insgesamt über die letzten, krisengeprägten Jahre nur leicht sank - die grösste Herausforderung für den Kanton Bern, den Rückgang der Transportmengen im Schienengüterverkehr zu bremsen. Zudem bietet sich dank den neuen Regelungen für Lastenräder ein Potential für eine Verlagerung weg von leichten Nutzfahrzeugen in urbanen Räumen.

⁶ vgl. [Konsumentenstimmung | SECO \(admin.ch\)](#). Die vergleichsweise tiefere Inflationsrate in der Schweiz gegenüber anderen Ländern (vgl. [Inflation rate, average consumer prices | IMF](#))







⁷ [Rückgang der Schweizer Wirtschaft: die Gründe | SRF](#)

⁸ vgl. [Weniger Güterverkehr in der Schweiz | SRF](#)

4 Hauptstossrichtungen: Umsetzungsstand

Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten Herausforderungen in den Hauptstossrichtungen zusammengefasst und auf den erreichten Meilensteinen eingegangen. Für jede Massnahme werden die geführten Aktivitäten, der Stand der Umsetzung sowie einen Ausblick auf die Behandlung der Massnahme im Katalog 2025–2028 geworfen.

4.1 HS1: Überblick Umsetzung der Massnahmen 2021-2024

<div></div> <div>HS1: Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr</div> <div><div>Massnahme</div><div><div>1.1 Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern</div><div>1.2 Flächenbedarf für Logistiktungen quantifizieren</div><div>1.3 Vorranggebiete für Logistiktungen bezeichnen</div><div>1.4 Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistiktungen schaffen</div><div>1.5 Bahnerschliessung von Industrie- und Gewerbegebieten sicherstellen</div><div>1.6 Rahmenbedingungen für die City Logistik und eine Abhol-/ Aufgabefruchtur auf der letzten Meile schaffen</div><div>1.7 Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen prüfen</div></div></div>	<div></div> <div>HS4: Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr</div> <div><div>Massnahme</div><div><div>4.1 Alternative Antriebe bei Lade- und Betankungsfruchtur fördern</div><div>4.2 Umstellung auf emissionsarme Lieferfahrzeuge unterstützen</div><div>4.3 Unternehmen für eine umweltschonende und energieeffiziente Logistik sensibilisieren</div></div></div>
<div></div> <div>HS2: Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr</div> <div><div>Massnahme</div><div><div>2.1 Rahmenbedingungen für einen effizienten und ökologischen Strassengüterverkehr verbessern</div><div>2.2 Effiziente Kies- und Aushubtransporte fördern</div><div>2.3 Versorgungsrouten für Ausnahmesturte sicherstellen</div></div></div>	<div></div> <div>HS5: Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination</div> <div><div>Massnahme</div><div><div>5.1 Anlauf- und Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik schaffen</div><div>5.2 Kantonale Tätigkeiten mit Akteuren abstimmen und Grundlagen zum Güterverkehr/zur Logistik verbessern</div></div></div>
<div></div> <div>HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung</div> <div><div>Massnahme</div><div><div>3.1 Zielbild für den Schienengüterverkehr entwickeln</div><div>3.2 Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen fördern</div><div>3.3 Bahnerschlossene City (Cargo) Hubs festlegen</div></div></div>	<div></div> <div>HS6: Sicherstellung Finanzierung und Förderung von Innovationen</div> <div><div>Massnahme</div><div><div>6.1 Abgeltungswürdige Schienengüterverkehrs- und Seilbahnangebote finanzieren</div><div>6.2 Innovationen fördern</div></div></div>
<div><div>Legende: Status Umsetzung</div><div><div>erfüllt</div><div>laufende Arbeiten</div><div>Umsetzung pendente</div><div>geprüft und zum heutigen Zeitpunkt nicht umsetzbar</div></div></div>	

4.2 HS1: Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr



Die grössten Herausforderungen im Bereich Raum und Siedlung stellen insbesondere die Flächensicherung von Logistknutzungen, Güterbahnhöfen und Verladeanlagen sowie der Umgang mit dem Bedarf an neuen Logistikstandorten dar. Mit der Verankerung der Massnahmenblätter B_03 «Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistknutzungen bezeichnen» und B_10 «Güterbahnhöfe und Verladeanlagen raumplanerisch sichern» im kantonalen Richtplan wurden wichtige Meilensteine erreicht. Damit wurden erste Antworten auf die grösste Herausforderung im Bereich Raum (steigender Bedarf an Logistikflächen bei gleichzeitig abnehmender Flächenverfügbarkeit und zunehmender Flächenkonkurrenz für städtebauliche Nutzungen) gefunden. Zudem wurden der Bedarf nach Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen geprüft sowie Studien zur Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistknutzungen begleitet.

In der nächsten Massnahmenperiode wird bei der HS 1 «Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr» der Fokus auf die Bewirtschaftung der Güterverkehrsinhalte im kantonalen Richtplan, der Umsetzung von Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen und der Erhöhung der Flächeneffizienz gelegt. Für die HS 1 ist der Stand der Massnahmen und der Ausblick für die folgende Massnahmenperiode wie folgt:

	Massnahme und Kurzbeschreibung	Stand und Status Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> ● erfüllt ● laufende Arbeiten ● Umsetzung pendent ● geprüft und zum heutigen Zeitpunkt nicht umsetzbar 	Federführung	Periode 2025-2028
1.1	Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern Standorte von Verladeanlagen und Güterbahnhöfen in Abstimmung mit der Überarbeitung Konzept Bund im kantonalen Richtplan aufnehmen.	● Das Massnahmenblatt B_10 der Richtplananpassungen '22 übernimmt die Inhalte vom Zielbild (Massnahme 3.1). Es sichert die relevanten Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch und fliesst im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene von Bund ein. Die Massnahme wird im Sinne einer Daueraufgabe angepasst.	AGR	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen
1.2	Flächenbedarf für Logistknutzungen quantifizieren Quantifizierung des Flächenbedarfs für Logistknutzungen und Ermittlung der wirtschaftlichen Gunstlagen für Logistik.	● Eine Abschätzung des Flächenbedarfs für Logistknutzungen ist in die Arbeiten für die Massnahme 1.3 eingeflossen. Die Massnahme wird für die künftige Massnahmenperiode gestrichen.	AWI	<input type="checkbox"/> behalten <input type="checkbox"/> anpassen <input checked="" type="checkbox"/> streichen
1.3	Vorranggebiete für Logistknutzungen bezeichnen Im kantonalen Richtplan sollen grössere für Logistik geeignete Gebiete als Vorranggebiete für Logistknutzungen bezeichnet werden. Die Logistikstandorte sind auf die Leistungsfähigkeit des Strassen- und Schienennetzes abzustimmen.	● Das Massnahmenblatt B_03 der Richtplananpassungen '22 definiert Gunstlagen sowie Vorranggebiete für Logistknutzungen. Die Massnahme wird im Sinne einer Daueraufgabe angepasst.	AGR	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen
1.4	Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistknutzungen schaffen Schaffung von Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistknutzungen (zur Minimierung Flächenbedarf und Erhöhung Wertschöpfung); Analyse der Rahmenbedingungen im Baugesetz und kommunalen Bau- und Zonenordnungen und Erarbeitung von Vorschlägen zur Verbesserung/Anpassung.	● Aus dem im Herbst 2024 abgeschlossene Projekt FE-Log (Flächen- und energieeffiziente Logistikstandorte) mit Beteiligung des Kantons Bern wurden interessante Erkenntnisse gewonnen. Diese sind interessierten Kreisen zu kommunizieren. Weitere Analysen werden zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt.	AGR	<input checked="" type="checkbox"/> behalten <input type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen

1.5	Bahnerschliessung von Industrie- und Gewerbegebieten sicherstellen Industrie- und Gewerbebezonen mit intensivem Güterverkehr müssen soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden. Zur Klärung der Machbarkeit und Tragbarkeit sollen Vorgaben zur Unterstützung der Gemeinden erarbeitet werden (evtl. Leitfaden, Merkblatt).	Bei der Erschliessung von bahnnahe Industrieregionen schreibt das Baugesetz des Kantons Bern vor, dass genügend Anschlussmöglichkeiten an das Schienennetz offenzuhalten sind. Im Rahmen von Stellungnahmen zu kommunalen Planungen wird darauf hingewiesen. Weitergehende Umsetzungsschritte (z.B. Leitfaden und Merkblatt) sind z.Z. nicht vorgesehen. Die Massnahme wird mit der Massnahme 3.2 zusammengeführt.	AGR	<input type="checkbox"/> behalten <input type="checkbox"/> anpassen <input checked="" type="checkbox"/> streichen
1.6	Rahmenbedingungen für die City Logistik und eine Abhol-/ Aufgabefrastruktur auf der letzten Meile schaffen Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Regionen und Städte das Thema City-Logistik verstärkt aufgreifen. Die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für die Bereitstellung einer offenen Abhol- und Aufgabefrastruktur für die letzte Meile (Quartierhubs, Makro-/Mikrohubs, Sammel- und Abholstationen) sind zu klären. Der Kanton schafft die konzeptionellen Grundlagen; die operative Umsetzung ist auf regionaler und kommunaler Ebene anzusiedeln. Bei Bedarf Anpassung des Baugesetzes, Vorgaben für die RGSK und Gemeinden (allenfalls ergänzt mit Planungsleitfaden).	Das Thema City-Logistik hat bei den Städten stark an Bedeutung gewonnen. Abklärungen zu konkreten bahnerschlossenen City (Cargo) Hubs laufen (im Richtplan-Massnahmenblatt B_10 ist dies als verbindlicher Auftrag formuliert; s. auch Massnahme 3.3). Der Kanton beteiligte sich an einem Policy-Sprint zum Thema urbaner Wirtschaftsverkehr, nimmt regelmässig am nationalen Netzwerk urbane Logistik Teil und koordiniert das Thema mit den betroffenen Städten und Regionen. Die Massnahme wird im Sinne einer verstärkten Koordination angepasst und unter der Hauptstossrichtung 5 «Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination» verschoben.	AGR	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen
1.7	Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen prüfen Prüfen, ob auf Stufe Bauverordnung oder kantonaler Richtplan besondere Regelungen und Anforderungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen verbindlich aufgenommen werden sollen.	Die Regelung von güterverkehrsintensiven Vorhaben wurde geprüft und vom Kanton als notwendig erachtet. Der Auftrag, Planungsgrundsätze und Anforderungen für güterverkehrsintensive Vorhaben in den relevanten Instrumenten zu verankern, ist in der Richtplananpassungen '22 formuliert. Die Massnahme wird angepasst.	AGR	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen

4.3 HS2: Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr



Die grössten Herausforderungen im Bereich Strassengüterverkehr stellen die Sicherstellung der guten Erreichbarkeit der Quellen und Ziele des Güterverkehrs und die Bereitstellung einer angemessenen und leistungsfähigen Strasseninfrastruktur dar.

Die auf die Transportbedürfnisse abgestimmte Erhaltung des Kantonsstrassennetzes ist die wesentliche Rahmenbedingung für den funktionierenden Strassengüterverkehr im Kanton Bern.

Durch die gezielte Umsetzung von Verkehrsmanagementmassnahmen, trägt der Kanton zudem dazu bei, dass der Strassengüterverkehr möglichst effizient und zunehmend umweltfreundlicher durchgeführt werden kann. Der Kanton wird seiner Verantwortung als Güterverkehrsverursacher gerecht und nimmt bei der Umsetzung von kantonalen Bauprojekten Einfluss zur Förderung effizienter Kies- und Aushubtransporte.

In der nächsten Massnahmenperiode wird für die HS 2 «Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr» an den bestehenden Massnahmen festgehalten. Neu wird eine Massnahme für ein attraktives Weg- und Verteilnetz für Lastenräder aufgenommen (siehe Kapitel 0). Für die HS 2 ist der Stand der Massnahmen und der Ausblick für die folgende Massnahmenperiode wie folgt:

	Massnahme und Kurzbeschreibung	Stand und Status Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> ● erfüllt ● laufende Arbeiten ● Umsetzung pendent ● geprüft und zum heutigen Zeitpunkt nicht umsetzbar 	Federführung	Periode 2025-2028
2.1	Rahmenbedingungen für einen effizienten und ökologischen Strassengüterverkehr verbessern Der Kanton bringt sich stärker ein bei der nationalen Gestaltung des rechtlichen und organisatorischen Rahmens im Strassengüterverkehr. Eine bessere Auslastung der bestehenden Strasseninfrastrukturen sowie eine effizientere und umweltfreundlichere Abwicklung des Lieferverkehrs sind anzustreben.	<ul style="list-style-type: none"> ● Der Kanton bringt sich auf Kantons- und Bundesebene regelmässig in die entsprechenden Arbeiten zu Verordnungen und Gesetzen ein. Vernehmlassungen, Mitberichte und etablierte Austauschgefässe (z.B. Kantonale Infrastrukturkonferenz) werden fortlaufend genutzt. 	TBA, AÖV	<input checked="" type="checkbox"/> behalten <input type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen
2.2	Effiziente Kies- und Aushubtransporte fördern Vorbildrolle des Kantons (TBA, AGG) bei Bauprojekten um Materialtransporte und Leerfahrten ergänzend zu den Massnahmen im Sachplan ADT zu minimieren und Transporte über längere Distanzen zu vermeiden. Zweckmässigkeit und Bedarf von verbindlichen Regelungen für weitere Bauherren (Städte, Gemeinden und Private) sind zu prüfen.	<ul style="list-style-type: none"> ● In den eigenen Strassen- und Wasserbauprojekten setzt der Kanton wo immer möglich Recyclingmaterial ein und fordert von Bauunternehmungen Materialbewirtschaftungskonzepte ein. Kantonale Neubauten (Hochbau) werden in Minergie-P-Eco erstellt. Dieser Standard verlangt den Einsatz von Recycling-Beton, sofern er ab Baustelle innerhalb eines Radius von 25 km beschafft werden kann. Mit diesen Vorgaben werden Transportwege eingespart. Zur besseren Abgrenzung vom Thema ADT (Abbau, Deponie, Transporte) wird die Massnahme umbenannt mit Fokus auf die Vorbildrolle des Kantons. 	TBA, AGG	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen
2.3	Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte sicherstellen Überprüfen und Sicherstellen der benötigten Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte. Die Versorgungsrouten sowie die effektiv benötigten Umladestellen zwischen Strasse und Schiene werden systematisch überprüft.	<ul style="list-style-type: none"> ● Die Gesamtüberprüfung der Versorgungsrouten ist weitgehend abgeschlossen. Der neue Versorgungsroutenplan (Anhang 1 Strassenverordnung) soll Mitte 2026 in Kraft treten. Er bezeichnet die Versorgungsrouten auf Kantons- und Gemeindestrassen. Die benötigten Umladestellen an Bahnstationen und die Nationalstrassenabschnitte, auf welche die Versorgungsrouten ausgerichtet sind, sollen im kantonalen Richtplan festgelegt werden. 	TBA, AÖV	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen


4.4 HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung



Die grössten Herausforderungen im Bereich Schienengüterverkehr stellen die Sicherstellung der Erreichbarkeit und die multimodale Verknüpfung mit der Strasse dar. Mit dem Konzept Gütertransport auf der Schiene hat der Bund 2017 die Grundlage geschaffen, ausreichende Kapazitäten für Verladeanlagen und Güterbahnhöfe bereitzustellen. Die Kantone wurden aufgerufen, die Schienengüterverkehrsanlagen aus kantonaler Sicht auf ihrer Relevanz zu untersuchen und mögliche Interessenkonflikte (Ortsentwicklung, Strassenzufahrten, Anlageneignung) abzuwägen. Der Kanton Bern hat in der letzten Massnahmenperiode ein solches Zielbild Schienengüterverkehr erarbeitet und in den Richtplan einfließen lassen. So kann ein langfristiger Beitrag zum Erhalt der Schienengüterinfrastruktur geleistet werden. Zudem wird das Thema Güterverkehr bei kommunalen und regionalen Planungen nun detaillierter geprüft.

In der nächsten Massnahmenperiode wird bei der HS 3 «Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung» der Fokus auf die Pflege der Güterverkehrsinhalte im kantonaalem Richtplan stehen. Zudem sollen bahnerschlossene City-Cargo-Hubs in Zusammenarbeit mit den Regionen und den Gemeinden definiert werden. Für die HS 3 ist der Stand der Massnahmen und der Ausblick für die folgende Massnahmenperiode wie folgt:

	Massnahme und Kurzbeschreibung	Stand und Status Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> ● erfüllt ● laufende Arbeiten ● Umsetzung pendent ● geprüft und zum heutigen Zeitpunkt nicht umsetzbar 	Federführung	Periode 2025-2028
3.1	Zielbild für den Schienengüterverkehr entwickeln Der Kanton legt Erschliessungsgrundsätze und ein Schwerpunktnetz Schienengüterverkehr fest. Er eruiert die notwendigen Verladeanlagen (Freiverlade, Anschlussgleise) und Güterbahnhöfe (Formationsbahnhöfe, Annahmehäfen) in Abstimmung mit dem Bundeskonzept Gütertransport auf der Schiene. Er setzt sich im Rahmen der Planung der kommenden Infrastrukturausbau Schritte auch für eine ausreichende Quantität und Qualität der Trassen im Schienengüterverkehr ein, soweit die Bedürfnisse im Interesse des Kantons liegen.	<ul style="list-style-type: none"> ● Das Zielbild für den Schienengüterverkehr wurde mit dem neuen Richtplan-Massnahmenblatt B_10 «Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern» (Erläuterungen) dem Regierungsrat und der Öffentlichkeit vorgelegt. Die Richtplananpassungen '22 wurden im Herbst 2023 vom Regierungsrat in Kraft gesetzt. Die verbindlichen Teile vom Zielbild (u.a. Erschliessungsgrundsätze und Liste der Freiverlade- und Annahmehäfen) sind im Richtplan-Massnahmenblatt enthalten. Künftig soll die Massnahme auf die langfristige Aktualisierung der Inhalte fokussieren. 	AÖV	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen
3.2	Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen fördern Im Rahmen von Bau- und Betriebsbewilligungen ist bei güterverkehrsintensiven Einrichtungen eine Anschlussgleis- oder Werkgleispflicht oder die Nutzung des kombinierten Verkehrs zu prüfen und entsprechende Auflagen zu formulieren. Mögliche Anreize wie Steuererleichterungen, erhöhte Ausnützung im Rahmen Gestaltungsplan, etc. sind zu prüfen. Bei Bedarf sind die notwendigen rechtlichen Grundlagen zu schaffen.	<ul style="list-style-type: none"> ● Im Rahmen von Stellungnahmen zu kommunalen Planungen wird auf das Güterverkehrs- und Logistikkonzept hingewiesen nach den Möglichkeiten der aktuellen gesetzlichen Grundlage. Im Rahmen von grösseren Planungen oder Ansiedlungsprojekten wird das Thema des Bahnanschlusses bzw. der Bahnnutzung geprüft. Die Massnahme wird neu mit der Massnahme 1.5 zusammengefasst. 	AÖV	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen

3.3	Bahnerschlossene City (Cargo) Hubs festlegen Geeignete Standorte als Schnittstelle zwischen gebündelter Grobversorgung und Feinverteilung werden mit den Regionen/Gemeinden geprüft und aufeinander abgestimmt. Der Kanton nimmt sie in das Zielbild für den Schienengüterverkehr auf und erarbeitet Vorgaben für die Regionen und Städten.	 Die Festlegung von bahnerschlossenen City Logistik Hubs wird im Massnahmenblatt B_10 der Richtplananpassungen '22 als Auftrag an den Städten und Regionen formuliert. Im Herbst 2023 sind die Richtplananpassungen '22 vom Regierungsrat in Kraft gesetzt worden. Künftig ist eine stärkere Koordination durch den Kanton angedacht.	AÖV	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen
-----	---	--	-----	---


4.5 HS4: Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr



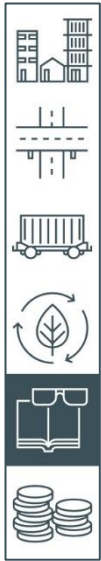
Die grössten Herausforderungen im Bereich Umwelt, Energie und Klima stellen die Reduktion der Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs sowie die Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffemissionen auf der Strasse und Schiene dar. Um die nationalen und kantonalen Ziele im Bereich Umwelt, Energie und Klima zu erreichen, gilt es die Umstellung der Fahrzeuge im Güterverkehr auf klimaneutrale Antriebe voranzutreiben. Der Kanton Bern hat sich neu in der Energiestrategie für das Bereichsziel Mobilität das Ziel gesetzt, dass 2035 die Hälfte, der im Kanton Bern immatrikulierten Fahrzeuge einen klimaneutralen Antrieb haben. Die Roadmap Elektromobilität des Bundes wird bis 2030 verlängert und auf den Strassengüterverkehr erweitert. Die neue Wasserstoffstrategie des Bundes nimmt ebenfalls das Thema Güterverkehr auf.

In der nächsten Massnahmenperiode wird bei der HS 4 «Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr» der Fokus weiterhin auf die Umstellung der Fahrzeuge im Güterverkehr auf der Strasse auf klimaneutrale Antriebe gelegt. Für die HS 4 ist der Stand der Massnahmen und der Ausblick für die folgende Massnahmenperiode wie folgt:

	Massnahme und Kurzbeschreibung	Stand und Status Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> ● erfüllt ● laufende Arbeiten ● Umsetzung pendent ● geprüft und zum heutigen Zeitpunkt nicht umsetzbar 	Federführung	Periode 2025-2028
4.1	Alternative Antriebe bei Lade- und Betankungsinfrastruktur fördern Der Kanton schafft Rahmenbedingungen für einen klimaverträglichen- und energieeffizienten Strassengüterverkehr sowie für die Reduktion der Luftschadstoffemissionen. Er prüft eine Förderung von alternativen Antrieben bei Lade- und Betankungsinfrastruktur und stellt ggf. geeignete Flächen zur Verfügung.	● Der Kanton hat bis Ende 2023 Ladestationen bei Unternehmen gefördert. Seit 2024 wird nicht mehr die Ladestation selbst, sondern die Basisinfrastruktur in Einstellhallen gefördert, von der auch Unternehmen profitieren können. Zusätzlich werden bidirektionale Ladestationen gefördert. Des Weiteren hat der Kanton u.a. die Wasserstofftankstelle an der Raststätte Grauholz ermöglicht. Abgeleitet von der neuen Roadmap Elektromobilität sowie der Wasserstoffstrategie des Bundes sollten diese Aktivitäten entsprechend weitergeführt und angepasst werden.	AUE	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen
4.2	Umstellung auf emissionsarme Lieferfahrzeuge unterstützen Der Kanton schafft Anreize für die Nutzung von emissionsarmen Lieferfahrzeugen und emissionsarmen Betriebsmitteln. Einen ersten Schritt soll der Kanton mit der ökologischen Ausgestaltung der Strassenverkehrssteuer machen.	● Die Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG) wurde am 16. Juni 2021 beschlossen. Das Referendum ist ergriffen und die Änderung des Gesetzes in der Abstimmung am 13. Februar 2022 verworfen worden. Auf Bundesebene ist die Motion 19.3513 «Harmonisierung und Ökologisierung der Bemessung der Motorfahrzeugbesteuerung» am 31.5.2022 nun auch final vom Ständerat abgelehnt worden. Die Motion 077-2023 «Revision der Motorfahrzeugsteuer ohne Anhebung der Gesamteinnahmen» wurde in der Wintersession 2023 vom GR abgelehnt. Deshalb wird die Revision der Strassenverkehrssteuer aus der Massnahme 4.2 entfernt. Wegen der Aufträge aus dem Klimaartikel und weiteren kantonalen Grundlagen bleibt die Massnahme zwar bestehen, wird jedoch umformuliert und der Federführung AUE zugeteilt.	SVSA	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen

4.3	Unternehmen für eine umweltschonende und energieeffiziente Logistik sensibilisieren Mit Informationen für Unternehmen leistet der Kanton einen Beitrag zu deren Sensibilisierung betreffend umweltschonende und energieeffiziente Logistik.	 Bisher gab es noch keine konkrete Umsetzung. Die Massnahme wird weitergeführt und im Einklang mit dem neuen kantonalen Klimaartikel mit der Klimaneutralität erweitert.	AUE	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen
-----	---	---	-----	---

4.6 HS5: Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination



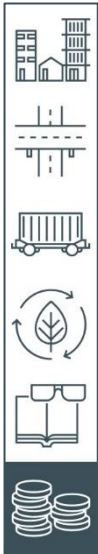
Eine grosse Herausforderung ist die Koordination der kantonalen Strategien/Massnahmen mit den Gemeinden, Regionen, Nachbarkantonen und dem Bund sowie der Einbezug der privaten Akteure in die Planung. Die Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik (KGL BE) sorgt für eine bessere Vernetzung innerhalb und ausserhalb der kantonalen Verwaltung. Sie begleitet und koordiniert die Umsetzung des GVLK.

Angedacht war, dass die Koordinationsstelle Ansiedlungs- und Infrastrukturprojekte mitgestaltet und im Falle von Unstimmigkeiten oder Streitigkeiten vermittelt. Die personellen Ressourcen der Koordinationsstelle reichen dafür nicht aus. Daher übernehmen die Fachämter diese Aufgabe im Rahmen ihrer Zuständigkeiten.

In der nächsten Massnahmenperiode wird für die HS 5 der Fokus auf den Betrieb der kantonalen Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik gelegt. Im Sinne einer stärkeren Koordination wird die bestehende Massnahme 1.6 zur City-Logistik sowie eine neue Massnahme zum Thema Abbau und Deponie unter dieser Hauptstossrichtung aufgenommen. Für die HS 5 ist der Stand der Massnahmen und der Ausblick für die folgende Massnahmenperiode wie folgt:

	Massnahme und Kurzbeschreibung	Stand und Status Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> ● erfüllt ● laufende Arbeiten ● Umsetzung pendent ● geprüft und zum heutigen Zeitpunkt nicht umsetzbar 	Federführung	Periode 2025-2028
5.1	Anlauf- und Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik schaffen Es wird eine kantonale Anlauf- und Koordinationsstelle und für Güterverkehrs- und Logistikthemen geschaffen. Zu ihren Hauptaufgaben gehören die Begleitung der Umsetzung des GVLK, die Koordination der Tätigkeiten innerhalb der Verwaltung sowie mit weiteren Ansprechpartnern, die Sensibilisierung sowie die Verbesserung/Weiterentwicklung der Grundlagen zum Güterverkehr.	● Die Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik (KGL BE) wurde beim AÖV angesiedelt (im Rahmen der vorhandenen Stellenprozente). Eine regelmässige Koordination mit den betroffenen Ämtern der kantonalen Verwaltung wird mit einer Fach- und einer Steuergruppe sichergestellt. Mit einem Infoletter und der Webseite www.be.ch/gueterverkehr informiert die Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik über ihre Aktivitäten.	AÖV	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen
5.2	Kantonale Tätigkeiten mit Akteuren abstimmen und Grundlagen zum Güterverkehr/zur Logistik verbessern Kantonale Tätigkeiten/Planungen/Projekte nationaler, interkantonal, regionaler und lokaler Relevanz werden mit den entsprechenden Akteuren aus Verwaltung und Wirtschaft abgestimmt. Zur Verbesserung der Faktenlage und der Entscheidungsgrundlagen sollen die Grundlagen zu Logistik und Güterverkehr verbessert werden. In einem ersten Schritt ist der Daten- und Informationsbedarf auf kantonomer Ebene zu klären.	● Der Kanton Bern vernetzt sich regelmässig mit den Akteuren aus Wirtschaft, Verwaltung (Städte, Regionen, Kantone, Bund), Transportunternehmung und Verbände im Rahmen von bestehenden Gremien. Im Jahr 2025 wird der Berner Verkehrstag dem Thema gewidmet. Ein Faktenblatt mit den wichtigsten Kennzahlen zum Güterverkehr im Kanton Bern ist in Vorbereitung.	AÖV	<input type="checkbox"/> behalten <input checked="" type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen

4.7 HS6: Sicherstellung Finanzierung und Förderung von Innovationen



Für die Sicherung einer effizienten Ver- und Entsorgung des Kantons Bern mit Gütern werden leistungsfähige Infrastrukturen benötigt. Nicht alle Angebote des Schienengüterverkehrs können heute eigenwirtschaftlich erbracht werden. Dies gilt insbesondere für die Bedienung von Berggebieten (z.B. Berner Oberland) oder Gebieten an Schmalspurnetzen (z.B. Berner Jura). Die Finanzierung der Abgeltungen muss langfristig gesichert werden.


Infolge der zunehmenden Herausforderungen für den Güterverkehr sind innovative Ansätze notwendig, um den Güterverkehr möglichst zu minimieren und verträglich abzuwickeln. Der Kanton verfügt bereits heute über Gefässe, die die Unterstützung von Innovationen oder Planungen nach gewissen Kriterien ermöglichen. Via Standortförderung des AWI, der Förderprogramme «Energie» und «Luftreinhaltung» sowie für spezifische Planungen via AÖV können Beiträge für Pilotprojekte gesprochen werden.


Die Massnahmen bleiben für die nächste Massnahmenperiode unverändert. Für die HS 6 ist der Stand der Massnahmen und der Ausblick für die folgende Massnahmenperiode wie folgt:


	Massnahme und Kurzbeschrieb	Stand und Status Umsetzung	Federführung	Periode 2025-2028
		<ul style="list-style-type: none">erfülltlaufende ArbeitenUmsetzung pendentgeprüft und zum heutigen Zeitpunkt nicht umsetzbar		
6.1	Abgeltungswürdige Schienengüterverkehrs- und Seilbahnangebote finanzieren Eine Finanzierung von Schienengüterverkehrs- und Seilbahnangeboten wird nur in Ausnahmefällen gewährt. Ab 2028 muss der Kanton auch den Bundesanteil übernehmen. Der Kanton soll prüfen, ob und wie der Abgeltungsbedarf reduziert werden kann und welche Abgeltungen er auch langfristig leisten möchte.	<ul style="list-style-type: none">Im Rahmen der Vernehmlassung des Bundes zum Güterverkehrsgesetz hat sich der Kanton Bern für die Weiterführung der Unterstützung durch den Bund eingesetzt. Das Gesetz wird 2025 im Parlament beraten.	AÖV	<input checked="" type="checkbox"/> behalten <input type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen
6.2	Innovationen fördern Der Kanton unterstützt innovative Ansätze zur Reduktion und zur verträglichen Abwicklung des Güterverkehrs in Form von finanziellen Beiträgen und/oder von geeigneten Rahmenbedingungen.	<ul style="list-style-type: none">Innovationen wurden über den vorhandenen Instrumenten durch die Standortförderung, das Amt für Umwelt und Energie sowie das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination gefördert.	AWI	<input checked="" type="checkbox"/> behalten <input type="checkbox"/> anpassen <input type="checkbox"/> streichen


5 Massnahmen für die Jahre 2025-2028


5.1 Überblick Massnahmen 2025-2028


		HS1: Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr	
Massnahme			
1.1	Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern	A	
1.2	Vorranggebiete für Logistiktutzungen bezeichnen	A	
1.3	Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistiktutzungen schaffen	B	
1.4	Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen prüfen	A	

		HS4: Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr	
Massnahme			
4.1	Klimaneutrale Antriebe bei Lade- und Betankungsinfrastruktur fördern	A	
4.2	Umstellung auf emissionsarme Lieferfahrzeuge unterstützen	A	
4.3	Unternehmen für eine umweltschonende und energieeffiziente Logistik sensibilisieren	B	

		HS2: Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr	
Massnahme			
2.1	Rahmenbedingungen für einen effizienten und ökologischen Strassengüterverkehr verbessern	B	
2.2	Vorbildrolle des Kantons als Bauherr wahrnehmen	A	
2.3	Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte bezeichnen, umsetzen und offenhalten	B	
2.4	Attraktives Weg- und Verteilnetz für die Güterfeinverteilung auf der letzten Meile mittels Lastenrädern sicherstellen	N	

		HS5: Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination	
Massnahme			
5.1	Anlauf- und Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik betreiben	A	
5.2	Kantonale Tätigkeiten mit Akteuren abstimmen und Grundlagen zum Güterverkehr/zur Logistik verbessern	A	
5.3	Koordination der Bestrebungen für die City Logistik stärken	A	
5.4	Thema Abbau Deponie und Transporte mit den Zielsetzungen des GVLK abstimmen	N	

		HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung	
Massnahme			
3.1	Zielbild für den Schienengüterverkehr bewirtschaften	A	
3.2	Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen fördern	A	
3.3	Bahnerschlossene City (Cargo) Hubs festlegen	A	

		HS6: Sicherstellung Finanzierung und Förderung von Innovationen	
Massnahme			
6.1	Abgeltungswürdige Schienengüterverkehrs- und Seilbahnangebote finanzieren	B	
6.2	Innovationen fördern	B	

Legende: Status			
Bestehend	B	Neu	N
Angepasst	A		


Für die künftige Massnahmenperiode 2025-2028 wurden sechs Massnahmen unverändert übernommen, zwölf Massnahmen aufgrund der aktuellen Entwicklungen angepasst, zwei Massnahmen gestrichen (erledigt oder zusammengeführt) und zwei Massnahmen werden neu aufgenommen.

Inhaltlich sind die wichtigsten Anpassungen:


- Die Schaffung einer neuen Massnahme 2.4 «Attraktives Weg- und Verteilnetz für die Güterfeinverteilung auf der letzten Meile mittels Lastenrädern sicherstellen». Begründung: Mit den Anpassungen der max. Gewichte von Lastenrädern (bis 450 kg für «schwere Motorfahräder») durch den Bund verbessert sich die Wirtschaftlichkeit für deren Einsatz.
- Die Schaffung einer neuen Massnahme 5.4 «Thema Abbau Deponie und Transporte mit den Zielsetzungen des GVLK abstimmen». Im Bereich Abbau, Deponie und Transporte (ADT) besteht aufgrund der grossen Volumina und Gewichte der Deponie- und Ablagerungsmaterialien ein grosses Potential für Optimierungen der Transporte - beispielsweise vermehrte Verlagerungen auf den Schienengüterverkehr.
- Die Verschiebung der Massnahme zum Thema City-Logistik (neu 5.3) von der Hauptstossrichtung 1 in die Hauptstossrichtung 5, weil der Fokus stärker auf die Koordination der Aufgaben als auf die raumplanerischen Rahmenbedingungen gesetzt werden soll.
- Die Zusammenlegung der Massnahme 1.5 zur Sicherung der Anschlussgleise mit der Massnahme 3.2, die allgemein die Förderung der Bahn beinhaltet, in den Verfahren im Einflussbereich des Kantons.

Durch die Streichung von Massnahmen in der Hauptstossrichtung 1 (HS1) ändern sich die Nummerierungen der meisten der verbleibenden Massnahmen in dieser Hauptstossrichtung. Ansonsten wird die Nummerierung der bestehenden Massnahmen beibehalten. Neue oder verschobene Massnahmen bekommen fortlaufend eine neue Nummer unter der jeweiligen Hauptstossrichtung.

5.2 HS1: Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr

	Massnahme	Kurzbeschreibung	Federführung	Status
1.1	Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern	Standorte von Verladeanlagen und Güterbahnhöfen in Abstimmung mit dem Konzept des Bundes für den Gütertransport auf der Schiene im kantonalen Richtplan sichern und regelmässig aktualisieren.	AÖV	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
1.2	Vorranggebiete für Logistikenutzungen bezeichnen	Im kantonalen Richtplan sind grössere für Logistik geeignete Gebiete als Vorranggebiete für Logistikenutzungen bezeichnet. Diese sind u.a. auf die Leistungsfähigkeit des Strassen- und Schienennetzes abgestimmt. Diese Gebiete sind regelmässig zu überprüfen und bei Bedarf zu aktualisieren.	AGR	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
1.3	Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistikenutzungen schaffen	Schaffung von Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistikenutzungen (zur Minimierung Flächenbedarf und Erhöhung Wertschöpfung); Analyse der Rahmenbedingungen im Baugesetz und kommunalen Bau- und Zonenordnungen und Erarbeitung von Vorschlägen zur Verbesserung/Anpassung.	AGR	<input checked="" type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
1.4	Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen prüfen	Besondere Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen auf Stufe Bauverordnung oder kantonalen Richtplan verbindlich aufnehmen.	AGR	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu


5.3 HS2: Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr

	Massnahme	Kurzbeschreibung	Federführung	Status
2.1	Rahmenbedingungen für einen effizienten und ökologischen Strassengüterverkehr verbessern	Der Kanton bringt sich stärker ein bei der nationalen Gestaltung des rechtlichen und organisatorischen Rahmens im Strassengüterverkehr. Eine bessere Auslastung der bestehenden Strasseninfrastrukturen sowie eine effizientere und umweltfreundlichere Abwicklung des Lieferverkehrs sind anzustreben.	TBA	<input checked="" type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
2.2	Vorbildrolle des Kantons als Bauherr wahrnehmen	Vorbildrolle des Kantons (TBA, AGG) bei Bauprojekten um Materialtransporte und Leerfahrten ergänzend zu den Massnahmen im Sachplan ADT zu minimieren und Transporte über längere Distanzen zu vermeiden. Zweckmässigkeit und Bedarf von verbindlichen Regelungen für weitere Bauherren (Städte, Gemeinden und Private) sind zu prüfen.	TBA, AGG	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
2.3	Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte bezeichnen, umsetzen und offenhalten	Der neue Versorgungsroutenplan (Anhang 1 Strassenverordnung) soll Mitte 2026 in Kraft treten. Er bezeichnet die Versorgungsrouten auf Kantons- und Gemeindestrassen. Die benötigten Umladestellen an Bahnstationen und die Nationalstrassenabschnitte, auf welche die Versorgungsrouten ausgerichtet sind, sollen im kantonalen Richtplan festgelegt werden.	TBA	<input checked="" type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
2.4	Attraktives Weg- und Verteilnetz für die Güterfeinverteilung auf der letzten Meile mittels Lastenrädern sicherstellen	Künftig dürften Lastenräder vermehrt auf «der letzten Meile» in Agglomerations- & Stadträumen für die Güterfeinverteilung zum Einsatz kommen. Die Planung der Infrastruktur und der geeigneten Signalisation für die Güterfeinverteilung mit Lastenrädern, wie beispielsweise Micro-Hubs, Ladezonen oder Abstellplätze, liegt in der Verantwortung der Regionen und Gemeinden. Der Kanton soll über die Vorgaben zu den RGSK resp. über die Vorgaben an die regionale Velowegnetzplanung entsprechende Prüfaufträge an die Regionen auslösen und die Ergebnisse daraus in den kantonalen Sachplan Velowegnetz einfließen lassen.	TBA	<input type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> angepasst <input checked="" type="checkbox"/> neu


5.4 HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung

	Massnahme	Kurzbeschreibung	Federführung	Status
3.1	Zielbild für den Schienengüterverkehr bewirtschaften	Der Kanton hat Erschliessungsgrundsätze und ein Schwerpunktnetz Schienengüterverkehr festgelegt. Er hat die notwendigen Verladeanlagen (Freiverlade, Anschlussgleise) und Güterbahnhöfe (Formationsbahnhöfe, Annahmehäfen) in Abstimmung mit dem Bundeskonzept Gütertransport auf der Schiene festgelegt. Diese sind im kantonalen Richtplan eingeflossen (siehe Massnahme 1.1) und werden regelmässig überprüft. Der Kanton setzt sich im Rahmen der Planung der kommenden Infrastrukturausbau Schritte auch für eine ausreichende Quantität und Qualität der Trassen im Schienengüterverkehr ein, soweit die Bedürfnisse im Interesse des Kantons liegen.	AÖV	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
3.2	Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen fördern	Industrie- und Gewerbebetriebe mit intensivem Güterverkehr müssen, soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar, mit Anschlussgleisen erschlossen werden. Im Rahmen von kommunalen Planungen mit Einbezug des Kantons oder bei Ansiedlungsprojekten für güterverkehrsintensive Einrichtungen ist eine Anschlussgleis- oder Werkgleispflicht oder die Nutzung des kombinierten Verkehrs als Auflage zu prüfen. Zur Klärung der Machbarkeit und Tragbarkeit können Vorgaben zur Unterstützung der Gemeinden erarbeitet werden (evtl. Leitfaden, Merkblatt).	AÖV	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
3.3	Bahnerschlossene City (Cargo) Hubs festlegen	Geeignete Standorte als Schnittstelle zwischen gebündelter Grobversorgung und Feinverteilung werden mit den Regionen/Gemeinden geprüft und aufeinander abgestimmt. Der Kanton nimmt sie in das Richtplan-Massnahmenblatt B_10 "Güterbahnhöfe und Verladeanlagen raumplanerisch sichern" auf und erarbeitet Vorgaben für die Regionen und Städten (siehe auch Massnahme 1.6).	AÖV	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu


5.5 HS4: Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr

	Massnahme	Kurzbeschreibung	Federführung	Status
4.1	Klimaneutrale Antriebe bei Lade- und Betankungsinfrastruktur fördern	Der Kanton schafft Rahmenbedingungen für einen klimaverträglichen- und energieeffizienten Strassengüterverkehr sowie für die Reduktion der Luftschadstoffemissionen. Er prüft eine Förderung von klimaneutralen Antrieben bei Lade- und Betankungsinfrastrukturen und stellt ggf. geeignete Flächen zur Verfügung. Aus der Wasserstoffstrategie des Bundes sowie aus der Roadmap Elektromobilität bis 2030 sind entsprechende Aktivitäten abzuleiten.	AUE	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
4.2	Umstellung auf emissionsarme Lieferfahrzeuge unterstützen	Der Kanton schafft Anreize für die Nutzung von klimaneutralen Lieferfahrzeugen und emissionsarmen Betriebsmitteln.	AUE	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
4.3	Unternehmen für eine umweltschonende, klimaverträgliche und energieeffiziente Logistik sensibilisieren	Mit Informationen für Unternehmen leistet der Kanton einen Beitrag zu deren Sensibilisierung betreffend umweltschonende, klimaverträgliche und energieeffiziente Logistik.	AUE	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu

5.6 HS5: Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination

	Massnahme	Kurzbeschreibung	Federführung	Status
5.1	Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik betreiben	Die kantonale Koordinationsstelle für Güterverkehrs- und Logistik (KGL BE) begleitet die Umsetzung des GVLK, koordiniert die Tätigkeiten innerhalb der Verwaltung sowie mit weiteren Ansprechpartnern und kommuniziert regelmässig zum Thema.	AÖV	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
5.2	Kantonale Tätigkeiten mit Akteuren abstimmen und Grundlagen zum Güterverkehr/zur Logistik verbessern	Kantonale Tätigkeiten/Planungen/Projekte nationaler, interkantonaler, regionaler und lokaler Relevanz werden mit den entsprechenden Akteuren aus Verwaltung und Wirtschaft abgestimmt. Zur Verbesserung der Faktenlage und der Entscheidungsgrundlagen sollen die Grundlagen zu Logistik und Güterverkehr aktualisiert und nach Bedarf weiterentwickelt werden.	AÖV	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
5.3	Koordination der Bestrebungen für die City Logistik stärken	Der Kanton setzt sich koordinierend dafür ein, dass die Regionen und Städte das Thema City-Logistik verstärkt aufgreifen. Er schafft bei Bedarf die konzeptionellen Grundlagen; die operative Umsetzung ist auf regionaler und kommunaler Ebene anzusiedeln. Das Thema "City Logistik" fliesst in die Vorgaben zur Erarbeitung der RGSK 2029 ein (siehe auch Massnahme 3.3).	AGR	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
5.4	Thema Abbau Deponie und Transporte mit den Zielsetzungen des GVLK abstimmen	Beim Thema Abbau, Deponie und Transporte (ADT) sollen die übergeordneten Ziele des GVLK einfließen, insbesondere bei der bevorstehenden Revision des kantonalen Sachplans ADT (siehe auch Massnahmen 2.2 und 3.2.)	AGR	<input type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> angepasst <input checked="" type="checkbox"/> neu

5.7 HS6: Sicherstellung Finanzierung und Förderung von Innovationen

	Massnahme	Kurzbeschreibung	Federführung	Status
6.1	Abgeltungswürdige Schienen-güterverkehrs- und Seilbahn-angebote finanzieren	Eine Finanzierung von Schienengüterverkehrs- und Seilbahnangeboten wird nur in Ausnahmefällen gewährt. Ab 2028 muss der Kanton auch den Bundesanteil übernehmen. Der Kanton soll prüfen, ob und wie der Abgeltungsbedarf reduziert werden kann und welche Abgeltungen er auch langfristig leisten möchte.	AÖV	<input checked="" type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu
6.2	Innovationen fördern	Der Kanton unterstützt innovative Ansätze zur Reduktion und zur verträglichen Abwicklung des Güterverkehrs in Form von finanziellen Beiträgen und/oder von geeigneten Rahmenbedingungen.	AWI	<input checked="" type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> angepasst <input type="checkbox"/> neu