



# Kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept

## Konzeptbericht mit Massnahmen

Version  
Autor/innen

Genehmigt durch Regierungsrat  
Manon Giger, Matthias Fischer, Laura Graziani, Manuela Häusermann, Martin Ruesch

Herausgabe BVD

19.05.2021



Quelle Bild: BLS

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Rechtsgrundlagen .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>4</b>
4.1	Politik und Planungen des Bundes .....	4
4.2	Güterverkehr im Kanton Bern .....	5
4.3	Wirtschaft und Logistik.....	5
4.4	Trends und Prognose .....	7
4.5	Herausforderungen und Handlungsfelder .....	8
<b>5</b>	<b>Ziele und Stossrichtungen .....</b>	<b>9</b>
5.1	Grundsätze zur Logistik .....	9
5.2	Ziele für den Güterverkehr .....	10
<b>6</b>	<b>Hauptstossrichtungen und Massnahmen .....</b>	<b>11</b>
6.1	HS1: Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr ..	11
6.2	HS2: Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr .....	13
6.3	HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung ...	14
6.4	HS4: Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr .....	15
6.5	HS5: Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination .....	16
6.6	HS6: Sicherstellung Finanzierung und Förderung von Innovationen .....	17
<b>7</b>	<b>Umsetzungsprogramm und Monitoring/Controlling .....</b>	<b>18</b>
7.1	Umsetzungsprogramm.....	18
7.2	Monitoring und Controlling .....	20
<b>8</b>	<b>Bibliografie .....</b>	<b>20</b>
<b>9</b>	<b>Glossar .....</b>	<b>21</b>

## 1 Zusammenfassung

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 Güterverkehrs- und Logistikkonzeptes (GVLK) zeigt der Kanton Bern auf, wie mit dem prognostizierten, erheblichen Wachstum des Güterverkehrs von rund 40 % bis ins Jahr 2040 auf kantonaler Ebene umgegangen werden soll. Mit dem GVLK wird 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 werden 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 werden konkrete Massnahmen definiert, welche im Kapitel 6 aufgeführt sind. Es handelt sich einerseits um bereits bestehende Massnahmen, die teilweise ausgeweitet werden und andererseits um neue Massnahmen.

Im Kapitel 7 wird die Umsetzung der Massnahmen mit Hilfe eines Umsetzungsprogramms aufgezeigt und das Monitoring, respektive das Controlling erläutert. Kurzfristig sollen insbesondere die Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung (u.a. mit einer neuen gesamtkantonalen Anlauf- und Koordinationsstelle für Güterverkehrs- und Logistikthemen bei der BVD), die raumplanerische Sicherung von Güterverkehrsanlagen und Flächen für Logistiktutzungen sowie die Fertigstellung des Zielbilds Schienengüterverkehr angegangen werden. Für die Abstimmung Raumplanung und Logistik soll zudem überprüft werden, ob es im Kanton Bern Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen braucht. Die Massnahmen werden bei Bedarf im kantonalen Planungsinstrumentarium (u.a. kantonaler Richtplan) verankert.

## 2 Rechtsgrundlagen

### Bund

- [Gütertransportgesetz](#) GüTG, SR 742.41, Art. 3
- [Gütertransportverordnung](#) GüTV, 742.411
- [Raumplanungsgesetz](#) RPG, SR 700, Art. 3
- [Güterverkehrsverlagerungsgesetz](#) GVVG, SR 740.1
- [Schwerverkehrsabgabegesetz](#) SVAG, SR 641.81
- [Strassenverkehrsgesetz](#), SR 741.01, Art. 2
- [Bundesgesetz über die Nationalstrassen](#), SR 725.11
- [Eisenbahngesetz](#) SR 742.101, Art. 9b
- [Umweltschutzgesetz](#) USG SR 814.01

## Kanton

[Kantonale Verfassung](#) KV, BSG 101.1, Art. 34

[Gesetz über den öffentlichen Verkehr](#) ÖVG, BSG 762.4, Art. 1, 4 und 5

[Baugesetz](#) BauG, BSG 721.0, Art. 7

[Strassengesetz](#) SG, BSG 732.11, Art. 3, 14, 15 und 16

[Strassenverordnung](#) SV, BSG 732.111.1, Art. 10 und Anhang 1

[Wirtschaftsförderungsgesetz](#) WFG, BSG 901.1

## 3 Einleitung

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. Die Verkehrsperspektiven 2040 des Bundes (ARE, 2016) gehen von einem erheblichen Wachstum des Güterverkehrs von rund 40 % bis ins Jahr 2040 aus. Es stellt sich die Frage, wie mit diesem Wachstum auf kantonaler Ebene umgegangen werden soll. Auf nationaler Ebene haben sich zudem die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr in der Schweiz in den letzten Jahren verändert (revidiertes Gütertransportgesetz von Juli 2016, Konzept des Bundes über den Gütertransport auf der Schiene von Dezember 2017, revidiertes Eisenbahngesetz Januar 2018). Dies hat auch Auswirkungen auf den Kanton Bern. Im Konzept des Bundes über den Gütertransport werden die Kantone eingeladen, gestützt auf die Annahmen zur langfristigen Güterverkehrsentwicklung sowie den veränderten Rahmenbedingungen, konzeptionelle Grundlagen zu Logistik und Güterverkehr zu schaffen. Der Kanton Bern hat im Rahmen der Richtplananpassungen 2018 (RRB 1246/2019) das Massnahmenblatt B\_14 aufgenommen, welches die Erarbeitung eines Güterverkehrs- und Logistikkonzepts (GVLK) für den Kanton Bern vorsieht.

Das vorliegende Güterverkehrs- und Logistikkonzept schafft ein Steuerungsinstrument für den Kanton Bern und einen Orientierungsrahmen für Dritte. Es ist damit auch eine Grundlage für den raumplanerischen Umgang mit den entsprechenden Logistikknutzungen. Es zeigt einerseits den Handlungsbedarf und die Einflussmöglichkeiten des Kantons auf und legt andererseits die Ziele und die strategischen Stossrichtungen für den Güterverkehr sowie die Logistik fest. Das Konzept ist in folgende Teile gegliedert: Zuerst werden die Politik und die Planungen des Bundes dargestellt. Danach wird die gegenwärtige und zukünftige Bedeutung des Güterverkehrs und der Logistik für den Kanton Bern abgebildet. Darauf basierend werden die Herausforderungen und Handlungsfelder sowie die Ziele und Hauptstossrichtungen abgeleitet. Diese werden in konkreten Massnahmen umgesetzt. Ein zugehöriges Umsetzungsprogramm sowie Aussagen zum Controlling und Monitoring der Massnahmen runden das GVLK ab.

Die Erarbeitung des Güterverkehrs- und Logistikkonzepts in den Jahren 2019 und 2020 erfolgte federführend durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) und das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR). Dies unter Einbezug der verschiedenen betroffenen kantonalen Fachstellen (TBA, AWI, AUE, SVSA) und einer externen Unterstützung. Die betroffenen Stakeholder der Verlader (Industrie- und Handelsunternehmen), Logistik- und Transportunternehmen sowie Städte, Regionen, Nachbarkantone, Verbände und weitere Interessenvertretungen wurden anlässlich von durchgeführten Interviews sowie zweier Sounding Boards ebenfalls aktiv in die Konzepterarbeitung miteinbezogen. Die daraus resultierende fachliche und technische Dokumentation (GVLK Hintergrundbericht) stellt die Grundlage für den GVLK Konzeptbericht dar. Der Hintergrundbericht ist auf der Website des AÖV downloadbar.

## 4 Ausgangslage

### 4.1 Politik und Planungen des Bundes

Der Güterverkehr wird durch zahlreiche verkehrspolitische Massnahmen des Bundes gelenkt. Wichtige Regelungen stellen beispielsweise die LSVA oder das Nachtfahrverbot dar. Die Schweizer Verkehrspoli-

Die Schweiz strebt mit dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz vor allem eine Verlagerung auf den Schienengüterverkehr im Transitverkehr an (GVVG, SR 740.1). Im Binnenverkehr bestehen keine quantifizierte Verlagerungsziele. Mit dem Gütertransportgesetz (SR 742.41, GÜTG) und der zugehörigen Verordnung (GüTV, 742.411) liegen schweizweit Rahmenbedingungen für den Transport von Gütern auf der Schiene sowie den Bau und Betrieb von Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr sowie von Anschlussgleisen vor. Gestützt auf das GÜTG werden diese Rahmenbedingungen im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene (2017) spezifiziert und behördenverbindlich gesichert. Im Sachplan Schiene und dem STEP Ausbauschritt 2035 sind zudem die Reduktion von Engpässen sowie der Ausbau des Schieneninfrastrukturnetzes festgelegt. In Bezug auf den Verkehrsträger Strasse sieht der Bund mit dem Sachplan Strasse und dem STEP Nationalstrassen insbesondere die Bewältigung des steigenden Strassengüterverkehrs und die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz vor.

## 4.2 Güterverkehr im Kanton Bern

Das Güterverkehrsaufkommen im Kanton Bern betrug im Jahre 2017 rund 56.9 Mio. t/Jahr ohne Durchgangsverkehr und rund 92.8 Mio. t/Jahr mit Durchgangsverkehr. Das höchste Güterverkehrsaufkommen verzeichnen die Regionen Bern-Mittelland, Biel-Seeland, Thun Oberland-West und Oberaargau. Mit einem Anteil von rund 52 % dominiert der Binnenverkehr innerhalb des Kantons Bern. Der Ziel- und Quellverkehr in die übrige Schweiz beträgt ca. 41 %, der Import- und Exportverkehr mit dem Ausland etwa 7 %. Der Kanton Bern ist insbesondere stark mit den Nachbarkantonen (mit Ausnahme von Wallis, Obwalden, Uri und Jura) und Deutschland verflochten. Auf der Strasse werden wesentlich mehr Güter als auf der Schiene transportiert. Der Modal Split (Anteil Schienengüterverkehr) bezüglich Güterverkehrsaufkommen beträgt 7.3 % und liegt damit unter dem schweizerischen Mittel von 10.1 % sowie deutlich tiefer als in den Kantonen Thurgau (12.7 %), Zürich (12.3 %) oder St. Gallen (9.7 %). Insbesondere der Zielverkehr (17 %), der Importverkehr (12 %) und der Quellverkehr (12 %) weisen einen hohen Anteil Schienengüterverkehr, respektive einen hohen Modalsplit auf.

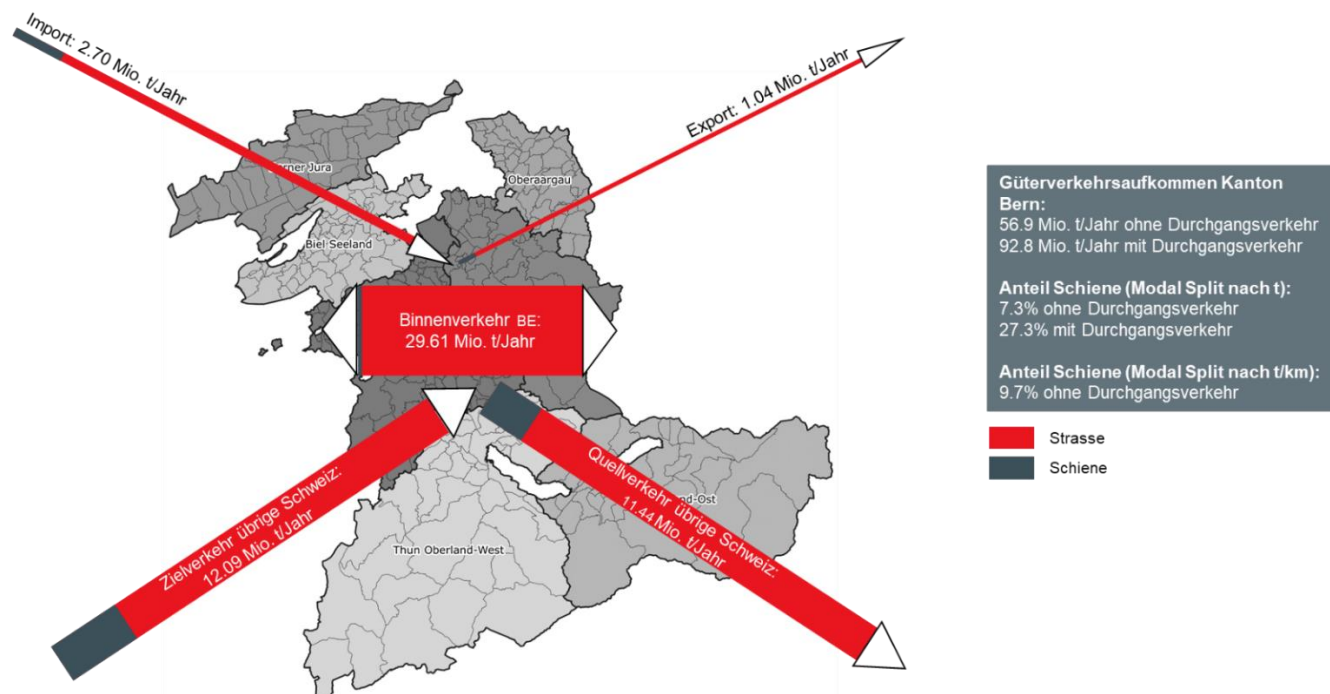


Abbildung 1: Güterverkehrsaufkommen Kanton Bern 2017

## 4.3 Wirtschaft und Logistik

Der Logistikmarkt in der Schweiz wächst. 2016 belief sich das Volumen des Logistikmarktes auf rund 38.5 Mrd. Franken, was rund 6 % des nominellen BIP (von 659 Mrd. Franken) entspricht. Die Entwick-

lung des Logistikmarktes verläuft parallel zur Entwicklung des BIP, d.h. das Wachstum ist an das Wirtschaftswachstum gekoppelt. Folglich kann insbesondere im Bereich der Konsumgüter ein starkes Wachstum verzeichnet werden.

Die Wirtschaftsstruktur des Kantons Bern ist stark durch Dienstleistungen, Verwaltung und Tourismus geprägt. Im kantonalen Vergleich wird ersichtlich, dass es im Kanton Bern leicht weniger Industrie und Landwirtschaft als im schweizerischen Durchschnitt gibt und die Logistik eine durchschnittliche Bedeutung einnimmt. Die Logistik verliert im Vergleich mit anderen Wirtschaftsbereichen etwas an Bedeutung. Regional gibt es grosse Unterschiede. Als Logistikstandort hat der Kanton Bern deshalb eine mittlere Relevanz und eine eher regionale Bedeutung. Nur wenige Logistik-Standorte sind von überkantonaler Bedeutung (z.B. im Raum Oberaargau, teilweise in Kombination mit Produktion). Logistikknutzungen konzentrieren sich auf die Regionen Bern-Mittelland, Biel-Seeland und Oberaargau.

Bezüglich Warengruppen dominieren Erze, Steine und Erden mit einem Anteil von 23 %. Diese Transportmengen sind direkt mit Bautätigkeiten verbunden (Aushub, Kies, Zement). Weitere wichtige Warengruppen sind: sonstige Mineralerzeugnisse (ca. 15 %), Nahrungs- und Genussmittel (ca. 14 %), landwirtschaftliche Erzeugnisse (ca. 11 %), Sekundärrohstoffe und Abfälle (ca. 10 %) sowie Metalle/Metallerzeugnisse (ca. 4 %). In ländlichen Regionen wie dem Berner Jura, Thun Oberland-West und Oberland-Ost dominieren vor allem Steine/Erden und Baustoffe. Im Emmental dominieren landwirtschaftliche Erzeugnisse und Abfälle. Die urbanen Regionen Bern-Mittelland und Biel-Seeland weisen überdurchschnittliche Anteile der Warengruppen Nahrungsmittel und Stückgut auf. Die zusammengefassten Warengruppen nach Region und Mengen gehen aus der Abbildung 2 hervor:

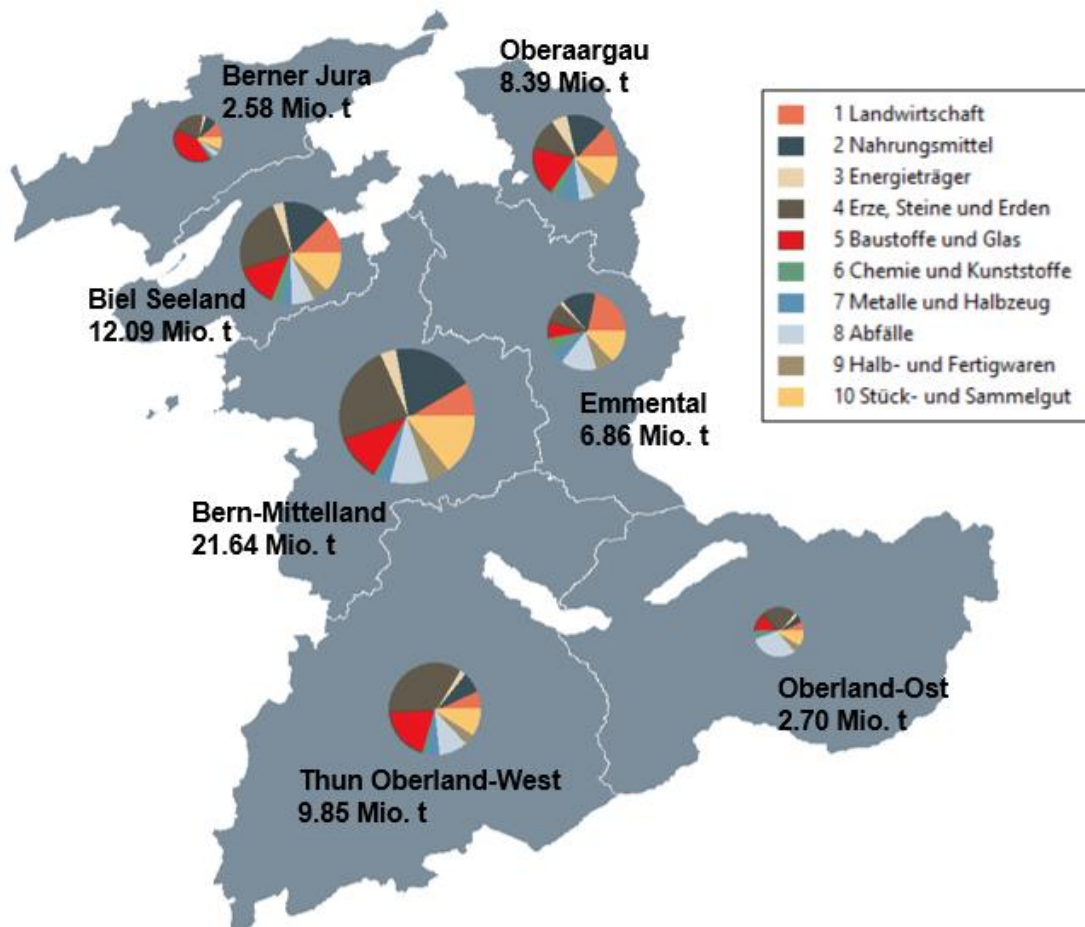


Abbildung 2: Mengen nach aggregierten Warengruppen und Regionen 2017 pro Jahr

#### 4.4 Trends und Prognose

Die wesentlichen Treiber der Güterverkehrsentwicklung sind die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung. Neben den Entwicklungen im Umfeld spielen die Logistikangebote und die Politik eine wichtige Rolle. Die Güterverkehrsentwicklung wird u.a. auch durch den der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandel, die Globalisierung, die Urbanisierung, den Klimawandel, die Energiewende, die Digitalisierung, die Finanzwirtschaft sowie die Währungspolitik beeinflusst. Besonders bedeutsam für die Logistik und den Güterverkehr im Kanton Bern sind der Wirtschaftswandel, die Urbanisierung und die Digitalisierung.

Der Wirtschaftswandel führt dazu, dass die Nachfrage nach Konsumgütern zunimmt. Die Massengüter nehmen ab. Der wachsende Versandhandel führt zu einem rasanten Wachstum des Kurier- und Expressdienstmarkts mit steigenden Anforderungen an die Lieferqualität. Bei vielen Konsumgütern werden nicht mehr die Geschäfte beliefert, sondern direkt die Endkunden. Dadurch steigen die Anzahl Lieferfahrten mit Kleinfahrzeuge auf der letzten Meile, die im öffentlichen Raum be- und entladen werden. Der Bedarf nach KEP-Verteilplattformen (Kurier-, Express- und Postunternehmungen) sowie Mikro-Hubs mit entsprechendem Flächenbedarf in Ballungsräumen steigt. Die Urbanisierung führt dazu, dass die Nutzungsdichte und folglich Personen- und das Güterverkehrsaufkommen zunehmen. Die Verdichtung führt damit einerseits zu Engpässen im Verkehrsnetz mit negativen Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit und Kosten von Warenlieferungen. Andererseits wird die Flächenkonkurrenz erhöht. Insbesondere Dienstleistungen und Wohnnutzungen drängen in Industrie- und Gewerbegebiete. Es wird deshalb immer anspruchsvoller, geeignete Flächen für Logistiktutzungen zu finden. Die Digitalisierung führt unter Nutzung der Robotik, der Automatisierung und des 3D-Drucks zu neuen Geschäftsmodellen und veränderten Produktionsstrategien. Die Chancen der Anwendung von Innovationen liegen in einer Steigerung der Effizienz und Qualität von Logistik- und Transportprozessen, einer Reduktion des Flächenbedarfs (Verkehrsflächen, Umschlagflächen) sowie einer Reduktion der Fahr- und Transportleistungen sowie der damit verbundenen Emissionen. Auf der anderen Seite bestehen auch Risiken, die sich heute nur schwer abschätzen lassen.

Das Güterverkehrsaufkommen im Kanton Bern wird - ähnlich der gesamtschweizerischen Entwicklung - gemäss ARE-Prognosen bis 2040 mit 39 % (auf total 79 Mio. Tonnen pro Jahr, ohne Durchgangsverkehr) erheblich zunehmen. Die Zunahme dürfte stärker ausfallen als beim Personenverkehr. Bezüglich Aufkommen bleibt die Strasse der dominierende Verkehrsträger im Güterverkehr. Die Güterverkehrszunahme findet vor allem in den Regionen Bern-Mittelland, Biel-Seeland und Thun Oberland-West statt. Entsprechend wird sich dort der Bedarf für Verladekapazitäten am stärksten erhöhen.

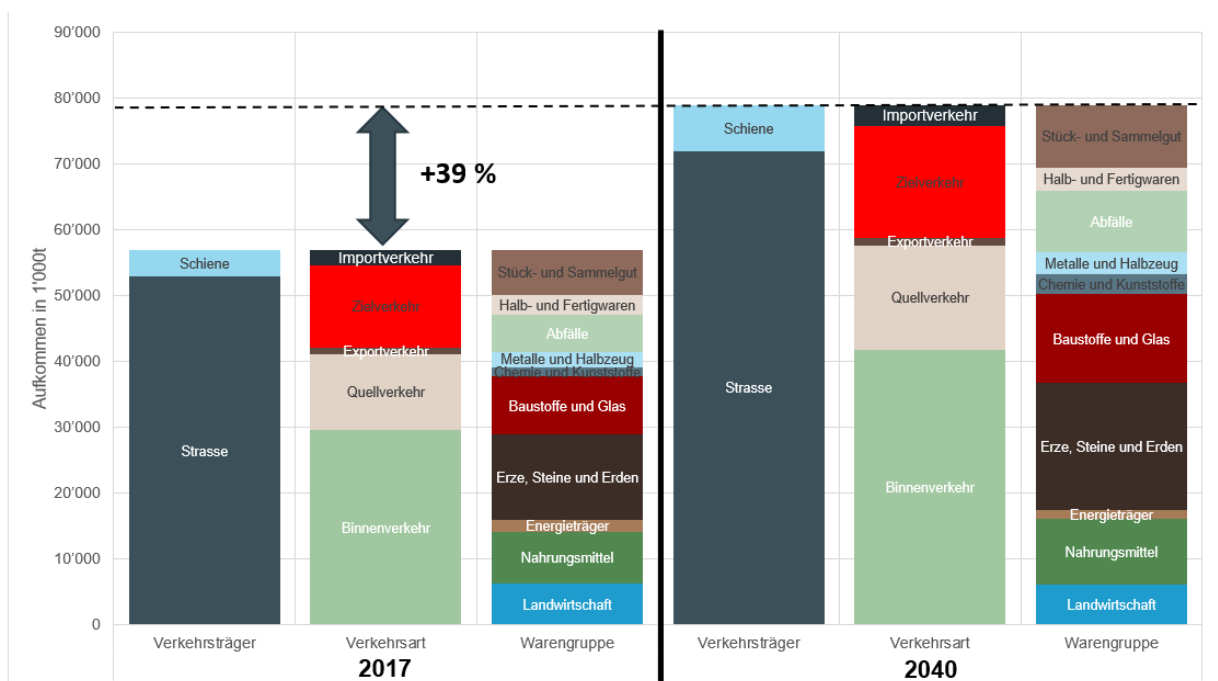


Abbildung 3: Entwicklung Gütertransportmengen im Kanton Bern nach Verkehrsträger, Verkehrsart und Warengruppen 2017 bis 2040 (ohne Durchgangsverkehr)

#### 4.5 Herausforderungen und Handlungsfelder

Die Herausforderungen wurden aus den Ergebnissen der Ist-Analyse gemäss GVLK Hintergrundbericht (Kapitel 3.1.1 und 3.1.2) und den erwarteten Entwicklungen (Kapitel 3.1.3) hergeleitet und mit den beteiligten Stakeholdern und Fachstellen abgestimmt (anlässlich des Sounding Boards vom 30. Oktober 2019). Sie sind thematisch in sechs Bereiche zusammengefasst und wurden gemäss ihrer zugeordneten Bedeutung gewichtet. Die grössten Herausforderungen nach Bereichen gehen aus der nachfolgenden Tabelle hervor:

<b>Wirtschaft</b>	- Langfristige Sicherung einer effizienten Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten und Erhaltung Standortgunst
<b>Raum und Siedlung</b>	- Flächensicherung für Verladeanlagen und Logistiktutzungen bei abnehmender Flächenverfügbarkeit - Umgang mit dem Bedarf an zusätzlichen Logistikstandorten in urbanen Gebieten mit starker Nutzungskonkurrenz - Minimierung der Flächenbeanspruchung
<b>Verkehr und Infrastruktur</b>	Strassengüterverkehr: - Sicherstellung der Erreichbarkeit von Unternehmen und Haushalten bei steigender Auslastung der Verkehrsinfrastruktur - Umgang mit dem steigenden Güterverkehr, auch bedingt durch den wachsenden Versandhandel - Steigerung der Effizienz der Gütertransporte bei erhöhten Lieferanforderungen und zunehmendem Stau - Sicherstellung der Versorgungstransportrouten
	Schienengüterverkehr: - Sicherung und Steigerung des Bahnanteils vor dem Hintergrund des hohen Wettbewerbsdrucks, Trassenkonflikten und dem Abbau der Bedienungspunkte - Erreichung einer hohen Bedienungseffizienz bei den Verladeanlagen bei der historisch gewachsenen Infrastruktur
	Verkehr allgemein: - Nutzung der Potentiale neuer Technologien (wie 3D-Druck, Cargo sous terrain, Drohnentransporte, Elektrifizierung)
<b>Umwelt und Sicherheit</b>	- Reduktion der Lärmemissionen des Strassengüterverkehrs an Ortsdurchfahrten und Wohnquartieren sowie Reduktion der Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs entlang Transitstrecken - Reduktion des Energieverbrauchs - Reduktion der Treibhausgasemissionen
<b>Organisation und Koordination</b>	- Institutionalisierung des Güterverkehrs beim Kanton (Klärung Aufgaben, Zuständigkeiten und Ressourcen im Zusammenhang mit Güterverkehrsthemen) - Koordination der kantonalen Strategien/Massnahmen mit Gemeinden, Nachbarkantonen, Bund - Einbezug der privaten Akteure (Verlader, Logistik- und Transportdienstleister, etc.) in die Planung
<b>Grundlagen</b>	- Verbesserung der Datenlage und Modellinstrumente

Der Handlungsspielraum des Kantons Bern ist im Güterverkehr nicht gleich ausgeprägt wie im Personenverkehr; hier kann der Kanton zum Beispiel die Entwicklung des öffentlichen regionalen Personenverkehrs durch das Bestellprinzip stark steuern. Trotzdem kann der Kanton Bern über verschiedene Handlungsfelder Logistik und Güterverkehr beeinflussen. Das Einflusspotential ist dabei als die theoretisch mögliche Einflussnahme des Kantons in einem Handlungsfeld bezüglich Logistik und Güterverkehr zu verstehen. Mögliche Handlungsfelder des Kantons Bern im Güterverkehr und eine Einschätzung des Einflusspotentials gehen aus der Abbildung 4 hervor. Der Kanton kann insbesondere bei Konzepten/Strategien, Raum- und Infrastrukturplanung sowie Grundlagen/Monitoring/Controlling Einfluss nehmen:



Nr.	Handlungsfeld	Einflusspotenzial			Beispiele
		gross	mittel	gering	
1	Konzepte/Strategien	gross			Güterverkehrs- und Logistikkonzept, Netzkonzepte für den Strassen- und Schienengüterverkehr, Konzept für Verladeanlagen, Konzept für bahnorientierte City Hubs
2	Regulierung		mittel		Erschliessungsvorgaben im Baugesetz oder bei Bau- und Betriebsbewilligungen, Sektorale Fahrverbote, Modal Split Vorgaben für güterverkehrsintensive Einrichtungen
3	Raumplanung	gross			Flächen- und Standortsicherung für Logistiktutzungen/Anlagen, Förderung Cluster Bildung Branchen/Logistik
4	Infrastrukturplanung	gross			Angemessene Ausbaustandards für Strecken mit hohem Schwerverkehrsanteil, Ausnahmetransportrouten, LKW-Parkplätze, Sicherung Befahrbarkeit für LKW
5	Infrastrukturbetrieb/Steuerung		gross		Schwerverkehrsmanagement, Signalisation von LKW-Routen, Mobility Pricing, Bewilligungen für Ausnahmetransporte
6	Finanzierung		gross		Abgeltungen für den Schienengüterverkehr, Infrastrukturbeiträge an Verladeanlagen, Beantragung finanzieller Beiträge im Rahmen von Aggloprogrammen (z.B. Infrastruktur City Logistik)
7	Kooperation/Partnerschaften		gross		Institutionalisierter Dialog mit Verladern/Logistikern u. weiteren Akteuren (Güterverkehrsrunde, etc.), Partizipation/Einbezug im Rahmen von Planungen, Vereinbarungen (z.B. zu Modal Split Vorgaben), Vermittlungsrolle bei überkommunalen Projekten
8	Förderung/Anreize		gross		Integration Logistik/Güterverkehr in Mobilitätsberatung, Steuererleichterungen für emissionsarme Fahrzeuge, Einflussnahme Ansiedlung Logistik (Abgabe Land im Baurecht), Finanzielle Förderung Innovations-/Forschungs- und Pilotprojekte, Anpassung von Rahmenbedingungen für Ermöglichung von Innovationen
9	Ausbildung/Schulung			mittel	Planungsleitfäden Logistik/Güterverkehr, Weiterbildung/Information von Mitarbeitern zum Thema, Unterstützung/Förderung Ausbildung im Bereich Logistik/Güterverkehr
10	Grundlagen/Monitoring/ Controlling	gross			Datenerhebungen Logistik/Güterverkehr, Befragungen Logistik/Güterverkehr, Flächenbedarfs-schätzungen für Logistikflächen, Integration Güterverkehr in Modellinstrumente, Erstellung von Prognosen, Studien zu spez. Themen

Abbildung 4: Handlungsfelder und Einflusspotenzial Kantone auf Logistik/Güterverkehr.

Der Handlungsbedarf ergibt sich schliesslich aus den gewichteten Herausforderungen sowie dem Einflusspotential des Kantons (vgl. Rapp Trans 2020).

## 5 Ziele und Stossrichtungen

### 5.1 Grundsätze zur Logistik

Gestützt auf die Wirtschaftsstrategie des Kantons Bern, den kantonalen Richtplan sowie auf weitere kantonale Grundlagen (z.B. «Bericht Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr») werden für die Logistik folgende Grundsätze formuliert: **"Eine effiziente Logistik ist ein zentraler Standortfaktor für Unternehmen und Haushalte. Der Kanton Bern sorgt für den Erhalt und eine gezielte und qualitative Weiterentwicklung der Logistik als Standortfaktor."**

Logistikstandorte und -nutzungen, welche eine überkantonale Bedeutung haben (z.B. Verteilzentren mit einem Einzugsgebiet über den Kanton hinaus) sollen nicht ausgeschlossen werden. Solche Logistikstandorte – auch in Kombination mit Produktion – bestehen zum Beispiel in der Region Oberaargau.

## 5.2 Ziele für den Güterverkehr

Für die Formulierung der Ziele im Güterverkehr wurden die Zielsetzungen aus der Gesamtmobilitätsstrategie (Kanton Bern 2008) und der Richtplanung (Kanton Bern 2018) sowie der Handlungsbedarf berücksichtigt. Die Zielsetzungen der Gesamtmobilitätsstrategie orientieren sich an den Zielen der nachhaltigen Entwicklung (Kanton Bern 2008). Für den Güterverkehr kann folgendes Hauptziel abgeleitet werden:

**Der Kanton Bern sorgt für die Rahmenbedingungen für eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern.**

Für die Beurteilung der Massnahmen werden folgende Unterziele entwickelt:

Teilziele	Unterziele
1. Sicherstellung einer <b>attraktiven</b> Ver- und Entsorgung mit Gütern	1.1 Gute inner- und ausserkantonale Erreichbarkeit (insbesondere für urbane Verdichtungsräume und strategische Arbeitsplatzstandorte) 1.2 Guter Zugang zum Schienen- und Strassennetz für den Güterverkehr (insbesondere für güterverkehrsintensive Einrichtungen) 1.3 Ausreichende Kapazitäten für den Umschlag sowie den Be- und Entladung 1.4 Hohe Redundanz des Verkehrssystems für Güterverkehr
2. Sicherstellung einer <b>effizienten</b> Ver- und Entsorgung mit Gütern	2.1 Hohe Effizienz von Logistikdienstleistungen (Lager, Umschlag, Transport) für die Ver- und Entsorgung (tiefe Logistikkosten bzw. Transportkosten pro t bzw. t/km) 2.2 Hohe Funktionalität und Effizienz der Güterumschlaganlagen 2.3 Optimale Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen 2.4 Minimale Konflikte mit dem Personenverkehr (Perspektive Kapazität)
3. Sicherstellung einer <b>raumsparenden</b> Ver- und Entsorgung mit Gütern	3.1 Bedarfsgerechte und ausreichende Logistikflächen für die Logistikfunktionen (Transport, Umschlag, Lager) an geeigneten Standorten 3.2 Hohe Flächenproduktivität und minimaler Flächenbedarf für die Logistik 3.3 Minimale Beanspruchung öffentlicher Flächen durch Lieferfahrzeuge in urbanen Gebieten 3.4 Hohe Siedlungs- und Umgebungsqualität 3.5 Minimale Eingriffe in Landschaft und Kulturland
4. Sicherstellung einer <b>umweltschonenden</b> Ver- und Entsorgung mit Gütern	4.1 Minimale Lärmemissionen 4.2 Minimale Treibhausgas- sowie Luftschadstoffemissionen 4.3 Minimaler Energieverbrauch 4.4 Minimale Konflikte mit Natur-, Gewässer- und Bodenschutz
5. Sicherstellung einer <b>sicheren</b> Ver- und Entsorgung mit Gütern	5.1 Hohe Sicherheit bei Transport und Umschlag (Arbeitssicherheit, Verkehrssicherheit und Störfallsicherheit) 5.2 Minimale Konflikte mit dem Fuss- und Veloverkehr (Perspektive Sicherheit) 5.3 Gewährleistung eines ausreichenden Sicherheitsempfindens
6. Sicherstellung einer <b>finanzierbaren</b> Ver- und Entsorgung mit Gütern	6.1 Erreichung Eigenwirtschaftlichkeit der Ver- und Entsorgungsdienstleistungen 6.2 Hohe Effektivität und Effizienz des Mitteleinsatzes von Investitionen und dem Betrieb von Güterverkehrsinfrastrukturen 6.3 Sicherstellung mittel- und langfristige Finanzierung von Investitionen und dem Betrieb von Güterverkehrsinfrastrukturen

## 6 Hauptstossrichtungen und Massnahmen

Die Hauptstossrichtungen werden aus dem Handlungsbedarf und den Zielen hergeleitet. Sie bezeichnen generelle übergeordnete Absichten für eine Veränderung eines Zustands, woraus sich die eigentlichen Massnahmen ergeben. Für das vorliegende Konzept werden folgende Hauptstossrichtungen (HS) abgeleitet:

- HS1: Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr
- HS2: Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr
- HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung
- HS4: Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr
- HS5: Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination
- HS6: Sicherstellung Finanzierung und Förderung von Innovationen

Die Massnahmen wurden aus den Stossrichtungen hergeleitet, welche die thematische Richtung vorgeben. Dabei sind auch die Ergebnisse aus den Interviews und der beiden Sounding Boards eingeflossen. Nicht alle Massnahmen sind neu; einige Massnahmen sind bereits Bestandteil laufender Planungen beim Kanton und im aktuellen Richtplan verankert. Teilweise wurden bestehende Massnahmen auch erweitert.

### 6.1 HS1: Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr

Die grössten Herausforderungen im Bereich Raum und Siedlung stellen insbesondere die Flächensicherung von Logistiknutzungen und der Umgang mit dem Bedarf an zusätzlichen Logistikstandorten sowie die Festlegung der Kriterien für güterverkehrsintensive Einrichtungen dar. Hintergrund sind der steigende Bedarf an Logistikflächen bei gleichzeitig abnehmender Flächenverfügbarkeit. Zudem stehen Güterbahnhöfe und Verladeanlagen aus Rentabilitätsgründen sowie zunehmender Flächenkonkurrenz für städtebauliche Nutzungen unter Druck. Gemäss Art. 12 GTG sorgen Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung dafür, dass die Industrie- und Gewerbezone soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden. Die praktische Umsetzung ist ohne weitere Grundlagen jedoch schwierig.

Auf nationaler Ebene regeln unterschiedliche Gesetze und Verordnungen die verkehrsrelevanten Aspekte (u.a. Gütertransport-, Eisenbahn- und Strassenverkehrsgesetz). Gemäss Art. 1 Raumplanungsgesetz ist es u.a. Aufgabe der Raumplanung räumliche Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen sowie die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sicherzustellen. Auf Bundesebene besteht kein Sachplan, welcher die räumliche Festlegung und Bezeichnung von Güterverkehrs- und Logistikgebieten, respektive -anlagen vornimmt. Im kantonalen Baugesetz wird für die Erschliessung von Grundstücken vorgeschrieben, dass bei bahnnahen Industriegebieten genügend Anschlussmöglichkeiten an das Schienennetz offenzuhalten sind. In der Gesamtmobilitätsstrategie sowie dem kantonalen Richtplan werden Strategien und Zielsetzungen zum Güterverkehr festgehalten – eine weitergehende Abstimmung sowie konkrete räumliche Festlegungen fehlen aber bislang in diesem Bereich.

Entsprechend werden in der Hauptstossrichtung 1 Massnahmen festgelegt, welche einerseits die raumplanerische Sicherung der Verladeanlagen und Güterbahnhöfe und andererseits die Ermittlung des Flächenbedarfs und der wirtschaftlichen Gunstlagen für Logistik beinhalten, als Grundlage für die Bezeichnung konkreter Vorranggebiete für Logistiknutzungen. Mit dieser Positivplanung sollen geeignete Gebiete und Standorte bezeichnet werden, welche die Auswirkungen der Logistik und der Gütertransporte auf Raum, Mensch und Umwelt möglichst minimieren. Wo bestehende Güterverkehrsflächen und -anlagen nicht mehr genutzt werden, sind städtebauliche Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben.

Auf Gemeindeebene setzt sich der Kanton ein, dass das Thema City-Logistik vermehrt aufgegriffen wird. Auf kommunaler Ebene wird der Güterverkehr teilweise privilegiert: Beispielsweise indem die Anlieferung in Fussgängerzonen in definierten Lieferzeitfenstern möglich ist. In Zentrumsanlagen, aber auch in Wohnquartieren kann die Anlieferung und Entsorgung durch enge Platzverhältnisse behindert sein. Eine intelli-

gente City-Logistik verspricht Fahrten stärker zu bündeln (so viel wie nötig) und mit angepassten Fahrzeugen (so klein wie möglich) stadtvträglicher zu organisieren. Häufige Friktionen infolge fehlender Umschlagsflächen können durch eine Umgestaltung der betroffenen Strassenräume beseitigt werden.

Für die Hauptstossrichtung 1 «Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/Güterverkehr» werden folgende Massnahmen definiert:

1.1	Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern	Standorte von Verladeanlagen und Güterbahnhöfen in Abstimmung mit der Überarbeitung Konzept Bund im kantonalen Richtplan aufnehmen.	AGR	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> ausgeweitet <input type="checkbox"/> neu
1.2	Flächenbedarf für Logistiktungen quantifizieren	Quantifizierung des Flächenbedarfs für Logistiktungen und Ermittlung der wirtschaftlichen Gunstlagen für Logistik.	AWI	<input type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <input checked="" type="checkbox"/> neu
1.3	Vorranggebiete für Logistiktungen bezeichnen	Im kantonalen Richtplan sollen grössere für Logistik geeignete Gebiete als Vorranggebiete für Logistiktungen bezeichnet werden. Die Logistikstandorte sind auf die Leistungsfähigkeit des Strassen- und Schienennetzes abzustimmen.	AGR	<input type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <input checked="" type="checkbox"/> neu
1.4	Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistiktungen schaffen	Schaffung von Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistiktungen (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 type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <input checked="" type="checkbox"/> neu
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).	AGR	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> ausgeweitet <input type="checkbox"/> neu
1.6	Rahmenbedingungen für die City Logistik und eine Abhol-/ Aufgabeinfrastruktur 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 Aufgabeinfrastruktur 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).	AGR	<input type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <input checked="" type="checkbox"/> neu
1.7	Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen prüfen	Prüfen, ob auf Stufe Bauverordnung oder kantonalen Richtplan besondere Regelungen und Anforderungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen verbindlich aufgenommen werden sollen.	AGR	<input type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <input checked="" type="checkbox"/> neu

## 6.2 HS2: Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr

Die grössten Herausforderungen im Bereich Strassengüterverkehr stellen die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Unternehmen und Haushalten, der Umgang mit dem steigenden Güterverkehr, die Steigerung der Effizienz der Gütertransporte, die Überprüfung und Sicherung der Ausnahmetransportrouten sowie die Steuerung des Lieferverkehrs in urbanen Gebieten (City-Logistik) dar. Hintergrund sind die zunehmende Verkehrsüberlastung, der rasch wachsende Versandhandel und die steigenden Kundenanforderungen bezüglich Qualität (Laufzeiten, Zuverlässigkeit). Der Güterverkehr besteht auf der Strasse insbesondere aus dem stark wachsenden Segment der Lieferwagen (bis 3.5 t) und dem eigentlichen Schwerverkehr (ab 3.5 bis 40/44 t). Im Kanton Bern entfallen 9.5 % der Fahrleistungen auf leichte Güterfahrzeuge (<3.5t) und 5.2 % auf schwere Güterfahrzeuge. Der Güterverkehr ist auf öffentlichen Strassen grundsätzlich zulässig.

Verschiedene Rahmenbedingungen auf Bundesebene setzen dem Strassengüterverkehr einen klaren Rahmen, sowohl betreffend Fahrzeugzulassungen, Besteuerung und zeitlichen Beschränkungen des Schwerverkehrs. Einer Sonderbehandlung des strassengebundenen Güterverkehrs sind enge rechtliche und sachliche Grenzen gesetzt. Bei den in der Schweiz gegebenen Platzverhältnissen auf Hauptverkehrs- und Hochleistungsstrassen ist es nicht möglich, den Güterverkehr auf reservierten Fahrspuren am Stau vorbeizuführen. Dank strategischem Verkehrsmanagement kann aber der Verkehr gesamthaft optimiert werden, was in der Folge auch dem Güterverkehr dient.

Im Verkehrsmanagement wie auch in weiteren Bereichen ist der Kanton Bern bereits länger aktiv, um Rahmenbedingungen für einen effizienten und umweltfreundlichen Strassengüterverkehr sicherzustellen. Im Strassenbau werden der massgebende Begegnungsfall (z.B. Lastwagen-Lastwagen bei hohem Schwerverkehr oder Lastwagen-Personenwagen bei geringem Schwerverkehr) bedarfsgerecht festgelegt und die Strassen normgemäss dimensioniert. Bestehende Engstellen werden im Zuge von Strassensanierungen beseitigt, wenn der Bedarf ausgewiesen und der Aufwand verhältnismässig ist und keine gewichtigen Interessen etwa des Ortsbild- oder Naturschutzes entgegenstehen. Einschränkungen des Schwerverkehrs können angezeigt sein, wenn damit übermässige Beeinträchtigungen der Anwohner oder Gefährdungen der übrigen Verkehrsteilnehmer vermieden werden und alternative Führungen möglich sind. Gesondert werden Transporte von unteilbaren Lasten mit Übergewicht, Überlänge, Überbreite oder Überhöhe auf der Strasse betrachtet. Solche Ausnahmetransporte benötigen Spezialbewilligungen der zuständigen Strassenverkehrsämter und finden z.T. auf den im Anhang 1 zu Art. 10 der Strassenverordnung festgelegten Versorgungsrouten statt, welche die Kraft- und Unterwerke der Elektrizitätswirtschaft mit Umladestellen an der Bahn verbinden. Heute werden jedoch die allermeisten Ausnahmetransporte der Kraftwerksbetreiber als reine Strassentransporte organisiert, wobei solche Transporte teilweise gar nicht auf den gesetzlich definierten Ausnahmetransportrouten stattfinden. Diese Problematik wird in einem gesonderten Projekt vom TBA analysiert, vgl. kantonaler Richtplan, Massnahme B\_15, Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte.

Entsprechend werden in der Hauptstossrichtung 2 Massnahmen festgelegt, welche die Rahmenbedingungen für den Strassengüterverkehr generell (2.1) sowie für einen effizienten Kies- und Aushubtransport (2.2) verbessern und die Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte sicherstellen (2.3).

Für die Hauptstossrichtung 2 «Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr» werden folgende Massnahmen definiert:

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 type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> ausgeweitet <input type="checkbox"/> neu
2.2	Effiziente Kies- und Aushubtransporte fördern	Vorbildrolle des Kantons (TBA, AGG) bei Bauprojekten um Materialtransporte und	TBA, AGG	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> ausgeweitet <input type="checkbox"/> neu

		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.		
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.	TBA	<input checked="" type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <input type="checkbox"/> neu

### 6.3 HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung

Die grössten Herausforderungen im Bereich Schienengüterverkehr stellen die Sicherstellung der Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und die multimodale Verknüpfung mit der Strasse dar. Der heutige Modal Split von rund 7 % soll erhalten und wenn möglich erhöht werden. Die Sicherstellung der Erreichbarkeiten im Schienengüterverkehr war und ist primär Aufgabe des Bundes. Einerseits besteht der Auftrag aus der Bundesverfassung, wonach der alpenquerende Güterverkehr (vor allem Deutschland-Italien) möglichst auf der Schiene zu erfolgen hat. Dadurch trifft der Bund Massnahmen zur Verschiebung des Modalsplits zugunsten des Schienengüterverkehrs. Im Weiteren ist der Bund zuständig für den Kapazitätsausbau auf der Schiene und damit auch Ersteller der sogenannten Netznutzungspläne, welche die Kapazitäten auf dem Schienennetz den verschiedenen Verkehrsarten im Personen- und Güterverkehr zuordnen. Mit dem Konzept Gütertransport auf der Schiene hat der Bund 2017 auch die Grundlage geschaffen ausreichende Kapazitäten für Verladeanlagen und Güterbahnhöfe bereitzustellen. Bei diesen Anlagen ergeben sich jedoch auch Konflikte (Ortsentwicklung, Strassenzufahrten, Anlageneignung) so dass ein kantonales Zielbild für den Schienenzugang benötigt wird.

Die bisherigen Aktivitäten des AÖV bezüglich Erreichbarkeit bezogen sich vor allem auf die (Mit-) Finanzierung. Einerseits wurden Betriebsbeiträge geleistet, um namentlich in peripheren Regionen überhaupt eine Erreichbarkeit mit dem Schienengüterverkehr sicherzustellen (CJ im Berner Jura sowie die autofreien Ferienorte Wengen und Mürren). Insbesondere im Fall von Wengen und Mürren, aber auch bei den Kehrtritttransporten der CJ handelt es sich um multimodale Transporte, welche Teilstrecken mit dem LKW zurücklegen. Im Rahmen der damaligen Kompetenzen für die Infrastrukturfinanzierung leistete der Kanton Bern bis 2016 ebenfalls Investitionsbeiträge an Infrastrukturen, welche teilweise oder mehrheitlich dem Güterverkehr dienten (z.B. Kreuzungsstelle Orange zwischen Tramelan und Tavannes oder auf der Bahnstrecke Langenthal-Wolhusen). Mit der Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung im Zusammenhang mit FABI ging diese Kompetenz an den Bund über.

Entsprechend werden in der Hauptstossrichtung 3 Massnahmen mit folgenden Inhalten festgelegt: Ein Zielbild für den Schienengüterverkehr aus kantonaler Sicht entwickeln und die Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen fördern. Zudem sollen bahnerschlossene City Hubs festgelegt werden welche eine wichtige Schnittstelle für die Ver- und Entsorgung von grösseren urbanen Gebieten (City Logistik) bilden.

Für die Hauptstossrichtung 3 «Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung» werden folgende Massnahmen definiert:

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, Annahmehöfe) in Abstimmung mit dem Bundeskonzept Gütertransport auf der Schiene. Er setzt sich im Rahmen der Planung der kommenden Infrastrukturausbauschnitte 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 type="checkbox"/> ausgeweitet <input checked="" type="checkbox"/> neu
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.	AÖV	<input type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <input checked="" 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 Zielbild für den Schienengüterverkehr auf und erarbeitet Vorgaben für die Regionen und Städten.	AÖV	<input type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <input checked="" type="checkbox"/> neu

#### 6.4 HS4: Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr

Die grössten Herausforderungen im Bereich Umwelt und Sicherheit stellen die Reduktion der Lärmemissionen auf Strasse und Schiene sowie und die Reduktion Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs dar. Der Kanton Bern hat den Anspruch, eine führende Rolle beim Bewältigen der Herausforderungen im Umweltbereich zu spielen. So wird auch in den Richtlinien der Regierungspolitik 2019-2022 das Ziel definiert, gute Rahmenbedingungen für Zukunftstechnologien und Nachhaltige Entwicklung zu schaffen. Der Kanton Bern hat in unterschiedlichen Bereichen bereits Rahmenbedingungen geschaffen und ist dabei, weitere Voraussetzungen festzulegen, die einen klimaverträglichen und umweltfreundlichen Verkehrsablauf und somit u.a. Güterverkehr begünstigen.

Derzeit laufen im Rahmen des kantonalen Förderprogramms für erneuerbare Energien und Energieeffizienz zwei Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität, die einerseits die Ladeinfrastruktur Elektromobilität bei Unternehmen und andererseits die Ladeinfrastruktur Elektromobilität im öffentlichen Verkehr umfassen. Auch die stärkere Gewichtung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen der Revision des Gesetzes zur Besteuerung der Strassenfahrzeuge setzt Akzente in Richtung ökologischere Fahrzeugflotte und trägt damit zu einem umweltverträglicheren Verkehrsablauf bei. Im Bereich Luftreinhaltung vollziehen die Kantone Bundesrecht (Bundesgesetz über den Umweltschutz USG, SR 814.01). Der Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015/2030 der Fachstelle für Immissionsschutz weist u.a. sieben Massnahmen im

Bereich Verkehr auf. Im Zusammenhang mit dem Güterverkehr sieht der Massnahmenplan Folgendes vor: Auf stark befahrenen Strassen im Siedlungsgebiet ist der Verkehrsablauf generell möglichst emissionsarm zu gestalten, und wenn immer möglich ist der Verkehr aus Wohnquartieren fernzuhalten. Daneben betrifft der Bereich Umwelt auch die Themen Lebensräume, Wald, Gewässerschutz / Oberflächengewässer, ökologische Vernetzung, Boden sowie Landschafts- und Kulturgüterschutz.

Entsprechend werden in der Hauptstossrichtung 4 (HS4) Massnahmen festgelegt, welche einen emissionsarmen und damit einen ökologischeren Verkehrsablauf begünstigen. Sei es durch die Förderung umweltschonenderer Antriebsformen hin zu einer Minimierung der fossilen Treibstoffe oder durch ein Informationsangebot für Unternehmen hinsichtlich einer umweltschonenden und energieeffizienten Logistik.

Für die Hauptstossrichtung 4 «Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen, klimaverträglichen und ressourcenschonenden Güterverkehr» werden folgende Massnahmen definiert:

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.	AUE	<input type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> ausgeweitet <input type="checkbox"/> neu
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.	SVSA	<input type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <input checked="" type="checkbox"/> neu
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.	AUE	<input type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <input checked="" type="checkbox"/> neu

## 6.5 HS5: Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination

Die grösste Herausforderung im Bereich Organisation und Koordination besteht insbesondere betreffend Koordination der kantonalen Strategien/Massnahmen mit Gemeinden, Nachbarkantonen und Bund sowie beim Einbezug der privaten Akteure in die Planung. Auch muss die Institutionalisierung des Güterverkehrs beim Kanton (Klärung der Aufgaben, Zuständigkeiten und Ressourcen im Zusammenhang mit Güterverkehrsthemen) verbessert werden. Im Vergleich zum Personenverkehr liegen zum Güterverkehr und zur Logistik nur wenige Grundlagen vor, was eine faktenbasierte Diskussion erschwert.

Bisher beschäftigten sich verschiedene kantonale Fachstellen mit Geschäften in Bezug zum Güterverkehr oder zur Logistik. Für die Planung und Bereitstellung (Strassen), bzw. der Mitfinanzierung (Schiene) der Verkehrsinfrastruktur sorgen das TBA und das AÖV. Für den Kontakt mit Firmen im Bereich Logistik und deren Unterstützung in ihrer Ansiedlung ist das AWI zuständig. Jedoch hat bisher nur wenig Koordination stattgefunden und eine klar bezeichnete Anlaufstelle fehlt. Im Fall von konkreten Anfragen von Firmen, Anträgen von Transportunternehmen zur Schliessung von Verladeanlagen oder Stellungnahmen zu Konzepten z. B. seitens Bund, reagierten die zuständigen kantonalen Ämter bisher reaktiv.

Entsprechend sieht die Hauptstossrichtung 5 die Schaffung einer Anlauf- und Koordinationsstelle vor. Diese soll es ermöglichen, Aktivitäten, Planungen und Projekte innerhalb der Kantonsverwaltung sowie zwischen Kanton, Gemeinden, Nachbarkantonen, Bund und Wirtschaft besser zu koordinieren und aufeinander abzustimmen. Bei konkreten Ansiedlungsprojekten kann sie zwischen verschiedenen Parteien im Falle von Unstimmigkeiten oder Streitigkeiten vermitteln. Die Anlauf- und Koordinationsstelle soll die Umsetzung der Massnahmen aus dem GVLK begleiten, teilweise federführend weiterentwickeln und das Konzept bei Bedarf überarbeiten. Sie prüft, wie die notwendigen Grundlagen zum Güterverkehr (Daten,



Modelle, Wirkungen des Güterverkehrs etc.) mit vertretbarem Aufwand verbessert werden können und bearbeitet eigene Projekt. Diese Anlauf- und Koordinationsstelle beim Kanton wird insbesondere von der Transport- und Logistikbranche sowie von Wirtschaftsverbänden gefordert.

Für die Hauptstossrichtung 5 «Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung und Koordination» werden folgende Massnahmen definiert:

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.	AÖV	<input type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <input checked="" 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 verbessert werden. In einem ersten Schritt ist der Daten- und Informationsbedarf auf kantonaler Ebene zu klären.	AÖV	<input type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <input checked="" type="checkbox"/> neu

## 6.6 HS6: Sicherstellung Finanzierung und Förderung von Innovationen

Für die Sicherung einer effizienten Ver- und Entsorgung des Kantons Bern mit Gütern werden leistungsfähige Infrastrukturen benötigt. Der wachsende Güter- und Personenverkehr führt zu vermehrten Engpässen und einem Bedarf nach ausreichenden Strassen-, Schienen- und Umschlagkapazitäten. Dies erfordert entsprechende Investitionen. Infolge des zunehmenden Versandhandels mit entsprechender Zunahme der Güterverkehrsfahrten und der Be- und Entladevorgänge sowie dem Bedarf der Reduktion der Treibhausgasemissionen (Klimawandel) und des Energieverbrauchs (Energiestrategie 2050) sind innovative Ansätze notwendig, um den Güterverkehr möglichst zu minimieren und verträglich abzuwickeln.

Das Schienennetz, Verladeanlagen und Güterbahnhöfe werden heute über nationale Instrumente finanziert (STEP/FABI, Gütertransportgesetz) und es bedarf keiner zusätzlichen Finanzierung durch die Kantone. Das gleiche gilt für die Nationalstrassen. Die Kantonsstrassen werden durch bestehende kantonale Instrumente finanziert. 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. Da die Bundesbeteiligung bis 2027 befristet ist, müssen Finanzierungslösungen gefunden werden (z. B. Einsatz beim Bund für die Beibehaltung der heutigen Finanzierung, Suche nach partnerschaftlichen Lösungen, Notwendigkeit der kantonalen Beiträge prüfen).

Im bestehenden Richtplan des Kantons Bern ist festgehalten, dass der Kanton innovative Ansätze zur Reduktion und zur verträglichen Abwicklung des Güterverkehrs unterstützt. Der Kanton verfügt bereits heute um Gefässe, die die Unterstützung von Innovationen oder Planungen nach gewisse Kriterien ermöglichen. Via die Standortförderung des AWI, der Förderprogramme «Energie» und «Luftreinhaltung» sowie für spezifische Planungen via AÖV können Beiträge für Pilotprojekte gesprochen werden.

Kern der Hauptstossrichtung 6 ist einerseits die Finanzierung von abgeltungswürdigen Schienengüterverkehrsangeboten sowie eine Förderung von Innovationen. Förderungswürdige Pilotanwendungen sollen durch eine finanzielle Unterstützung (im Sinne einer Anschubfinanzierung) oder durch geeignete Rahmenbedingungen unterstützt werden können. Dabei sollen bestehende Finanzierungsinstrumente genutzt werden.

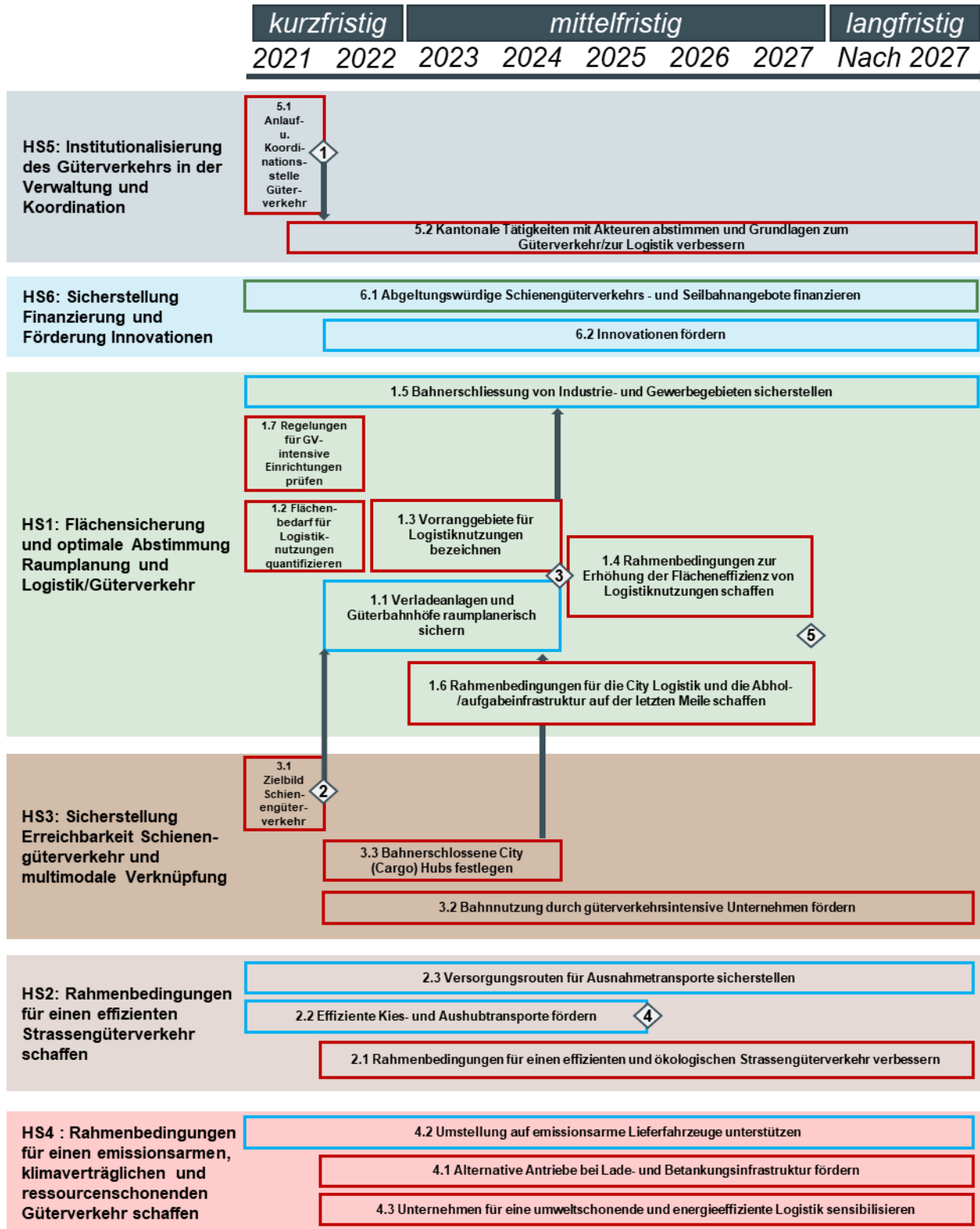
Für die Hauptstossrichtung 6 «Sicherstellung Finanzierung und Förderung von Innovationen» werden folgende Massnahmen definiert:

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.	AÖV	<input checked="" type="checkbox"/> bestehend <input type="checkbox"/> ausgeweitet <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 type="checkbox"/> bestehend <input checked="" type="checkbox"/> ausgeweitet <input type="checkbox"/> neu

## 7 Umsetzungsprogramm und Monitoring/Controlling

### 7.1 Umsetzungsprogramm

Das in der Abbildung 5 dargestellte Umsetzungsprogramm fokussiert auf die im Kapitel 6 aufgezeigten Massnahmen. Es zeigt die Massnahmen nach Hauptstossrichtungen (HS 1 bis 6), die Fristigkeiten und die zentralen Meilensteine auf. Kurzfristig sollen insbesondere die Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Verwaltung, die raumplanerische Sicherung von Güterverkehrsanlagen und Logistiktutzungen sowie die Fertigstellung des Zielbildes Schienengüterverkehr angegangen werden. Für die Abstimmung Raumplanung und Logistik soll abschliessend überprüft werden, ob es im Kanton Bern Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen braucht. Bereits laufende Massnahmen werden fortgeführt (z.B. im Zusammenhang mit Versorgungsrouten, Abgeltungen für ausgewählte Angebote) oder auch erweitert (z.B. im Zusammenhang mit der Innovationsförderung oder Rahmenbedingungen für effiziente Kies- und Aushubtransporte). Weiter kommen in allen Hauptstossrichtungen neue Massnahmen hinzu welche vor allem auch eine mittel- und längerfristige Ausrichtung haben.



### Meilensteine

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <p>1 Anlauf- und Koordinationsstelle Güterverkehr ist in Betrieb</p> <p>2 Zielbild Schienengüterverkehr liegt vor und ist abgestimmt</p> <p>3 Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch gesichert, Vorranggebiete bezeichnet</p> | <p>4 Vorbildrolle Kanton etabliert und Regelung für weitere Bauherren geprüft</p> <p>5 Rahmenbedingungen für City Logistik und Erhöhung Flächeneffizienz liegen vor</p> | <p>Bestehende Massnahme</p> <p>Ausgeweitete Massnahme</p> <p>Neue Massnahme</p> |
|--|---|---|

Abbildung 5: Umsetzungsprogramm Massnahmen

Die ersten Meilensteine sind die Schaffung einer Anlauf- und Koordinationsstelle Güterverkehr (M1), die Verabschiedung des kantonalen Zielbildes für den Schienengüterverkehr (M2) sowie die raumplanerische Sicherung der Verladeanlagen und Güterbahnhöfe und die Bezeichnung von Vorranggebieten (M3). Weitere Meilensteine betreffen die Festlegung von Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassen-güterverkehr.

Aufgrund eines gewissen Nachholbedarfs bezüglich Massnahmen im Bereich Güterverkehr/Logistik läuft die Konkretisierung und Umsetzung der Massnahmen insbesondere am Anfang teilweise parallel ab. In Abhängigkeit der verfügbaren Ressourcen sind bei Bedarf Anpassungen am Umsetzungsprogramm vorzunehmen.

## 7.2 Monitoring und Controlling

Der Fortschritt und Erfolg sollen im Rahmen eines Monitorings und Controllings periodisch überprüft werden. Dies ist eine Aufgabe der neu zu schaffenden Anlauf- und Koordinationsstelle Güterverkehr.

Das Umsetzungscontrolling ist auf den Vollzug ausgerichtet und überprüft die zeitgerechte Umsetzung der Massnahmen. Der Fortschritt und allfällige Abweichungen vom Umsetzungsprogramm werden dokumentiert und begründet.

Das Wirkungscontrolling umfasst die Prüfung der Wirkung der umgesetzten Massnahmen. Massgebend dafür sind die für den Güterverkehr formulierten Ziele, welche im Kapitel 5 des Konzeptberichts dargestellt sind. Für das Wirkungscontrolling sind für die formulierten Ziele frühzeitig geeignete Indikatoren zu definieren, welche für die Messung der Zielerreichung herangezogen werden sollen. Je nach Indikator erfolgt eine quantitative oder qualitative Messung der Zielerreichung. Ist die Zielerreichung ungenügend sind Anpassungen und Ergänzungen am Umsetzungsprogramm vorzusehen.

Für das Monitoring und Controlling sind durch das AÖV bzw. die Anlauf- und Koordinationsstelle Güterverkehr Tätigkeitsberichte zuhanden der Regierung im 4-Jahres Rhythmus zu erstellen. Der erste Tätigkeitsbericht soll im ersten Quartal 2025 für die Zeitperiode 2021 bis 2024 vorgelegt werden.

## 8 Bibliografie

ARE (2016). Verkehrsperspektiven 2040 – Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs in der Schweiz.

ASTRA (2017). Kantonale Ausnahmetransportrouten. <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/weitere-bereiche/geoinformation/geobasisdaten/kantonale-ausnahmetransportrouten.html>. (Stand 03.2017).

Kanton Bern (2019). Richtplan des Kantons Bern. (Stand 20. November 2019).

Kanton Bern/beco (2014). Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015 / 2030. (Stand September 2014).

Kanton Bern/beco (2011). Wirtschaftsstrategie 2025.

Kanton Bern (2008). Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern.

Kanton Bern/AUE (2006). Energiestrategie des Kantons Bern.

Kanton Bern/Regierungsrat (2019). Richtlinien der Regierungspolitik 2019-2022.

Kanton Bern/Regierungsrat (2020). Bericht Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr: Umsetzungsbericht 2019 und Massnahmen 2020 – 2024.

Rapp Trans AG (2020). Güterverkehrs- und Logistikkonzept Kanton Bern. Hintergrundbericht. (Stand 22.02.2020).

Ruesch, Martin, Cornelia Petz, Philipp Hegi, Ueli Haefeli und Philipp Rutsche (2013). Güterverkehrsplanung in städtischen Gebieten. Planungshandbuch. Zürich/Luzern.

Schweizerischer Bundesrat (2017). Konzept Gütertransport auf der Schiene. Grundlage des Bundes für die Weiterentwicklung der Infrastrukturen für den Gütertransport auf der Schiene. (Stand 20.12.2017).

Schweizerische Eidgenossenschaft (2018). Botschaft zum Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur vom 31. Oktober 2018.

UVEK (2018a). Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse. (Stand 27.6.2018).

UVEK (2018b). Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene. (Stand 7.12.2018).

## 9 Glossar

Begriff	Erläuterung/Definition (nach Rapp Trans AG 2020)
Annahmehnhof	Annahmehnhöfe sind die Anlagen des Bahnbetriebs für die lokale Erschliessung. Über einen Annahmehnhof sind die Verloader über Anschlussgleise, Freiverlade oder KV-Umschlagsanlagen an das übergeordnete Bahnnetz angeschlossen. Ein Annahmehnhof ermöglicht in der Regel die Annahme von Zügen ohne grössere Behinderung der Strecke. Diese Annahmehnhöfe sind meist regelmässig im EWL-Netz bedient. Ist dies nicht der Fall erfolgt die Bedienung mittels Ganzzügen. (Schweizerischer Bundesrat 2017)
Anschlussgleis	Als Anschlussgleise werden Gleise bezeichnet, die an eine Eisenbahninfrastruktur anschliessen und in der Regel dem Gütertransport dienen. (Schweizerischer Bundesrat 2017)
Ausnahmetransporte	Ausnahmetransporte sind Transporte von unteilbaren Lasten, die Abmessungen oberhalb der gesetzlichen Grenzwerte gemäss Verkehrsregelverordnung (VRV) aufweisen. (ASTRA 2017)
City Logistik	Im engeren Sinne: Kooperationen zur Bündelung der Lieferverkehre (zwischen Speditionen/Transporteuren oder zwischen Verladern). Im weiteren Sinne: Sämtliche Massnahmen im städtischen und regionalen Güterverkehr, die zu einer Verbesserung der Effizienz und Umweltverträglichkeit des Güterverkehrs beitragen. (Ruesch et al. 2013)
Formationsbahnhof	Ein Formationsbahnhof ist eine Rangierplattform für die regionale Erschliessung. Im Formationsbahnhof werden lokale Formationen und Zerlegungen ausführt und Züge für weitere Annahmehnhöfe oder Verladeanlagen sortiert, formiert bzw. ab diesen gesammelt. Ein Formationsbahnhof ist Startpunkt für die Überfuhr der Wagengruppen in weitere Anlagen. Zudem dient ein Formationsbahnhof zum Puffern von leeren und beladenen Wagen. (Schweizerischer Bundesrat 2017)
Freiverlad	Freiverlade sind eine Verlademöglichkeit für Güter auf die Bahn ohne spezielle Verladevorrichtung wie einen Kran. Im Gegensatz zu Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen sind sie Teil der im Rahmen des Netzzugangs gemeinsam zu benutzenden Eisenbahninfrastruktur gemäss Eisenbahngesetz (Art. 62 Abs.1 Bst. f EBG). (Schweizerischer Bundesrat 2017)
Güterbahnhof	Ort, der das Umladen des Frachtgutes auf den feinverteilenden Strassengüterverkehr erlaubt. (SN671001:2013)

Güterverkehr	Unter Güterverkehr (auch Gütertransport) wird der Prozess der Ortsveränderung von materiellen Gütern im Sinne einer Verkehrsdienstleistung verstanden. Umgangssprachlich wird häufig die Zusammenfassung der Prozesse Transport, Umschlag und Lagerung (TUL-Prozesse, siehe Logistikfunktionen) gemeint, obwohl ergänzende Prozesse wie die Lagerhaltung oder der Umschlag von Gütern i.e.S. nicht dem Güterverkehr zugerechnet werden. (Ammoser & Hoppe 2006)
Letzte Meile	Unter der letzten Meile wird in der Logistik die Logistikleistung am Ende einer Transportkette verstanden, welche mit der Übergabe des Transportguts zum Empfänger in Verbindung steht. Gilt sinngemäss auch für die Abholung am Anfang einer Transportkette resp. die erste Meile. (Städtekonferenz Mobilität 2019)
Logistik	Planung, Ausführung und Steuerung der Bewegung und der Bereitstellung von Personen und/oder Waren und der unterstützenden Tätigkeiten in Bezug auf diese Bewegung und Bereitstellung innerhalb eines zum Erreichen spezieller Ziele organisierten Systems. (EN 14943:2005)
Logistikanlage	Eine Logistikanlage ist ein Gebäude oder eine Installation, die einen Logistikprozess beherbergt oder ermöglicht. (Definition Rapp Trans)
Logistikstandort	Standort von Logistiknutzungen (Lagerung, Umschlag, Kommissionierung, Transport) durch Logistikdienstleister und Verloader.
Logistiknutzung	Logistische Prozesse (vgl. Definition oben), die an eine Fläche gebunden sind.
Kombinierter Verkehr	Intermodaler Verkehr, bei dem der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff bewältigt und der Vor- und Nachlauf auf der Strasse so kurz wie möglich gehalten wird.
Multimodaler Transport	Transport von Gütern mit zwei oder mehreren verschiedenen Verkehrsträgern.
Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs (auch Terminals)	An den Verlade- und Entladeorten stehen Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Umschlaganlagen), die auch Terminals genannt werden. Sie sind die Schnittstellen des intermodalen Verkehrs. Mit Kränen oder speziellen Verladefahrzeugen werden die Ladeeinheiten vom Strassengüterfahrzeug auf Züge oder Schiffe verladen. Dabei sind Formen des Vertikal-Umschlags (durch Kräne) sowie des Horizontal-Umschlags (durch Querverschiebung) gängig. (Schweizerischer Bundesrat 2017)
Verladeanlagen	Als Verladeanlagen werden Terminals für den kombinierten Verkehr, Freiverladeanlagen und Anschlussgleise bezeichnet. Sie dienen dem Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Strasse und Schiene. (Schweizerischer Bundesrat 2017)
Versorgungstransportrou- ten	Versorgungstransportrou- ten (auch Ausnahmetransport- oder Exportrou- ten genannt) sind Strassen, die auf höhere Grenzwerte dimensioniert werden. (ASTRA 2017)