



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail: sachplan.verkehr@bav.admin.ch

RRB Nr.: 690/2024
Direktion: Direktion für Inneres und Justiz
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

26. Juni 2024

Vernehmlassung des Bundes: Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport, Anhörung der Kantone und Gemeinden; Information und Mitwirkung der Bevölkerung nach Art. 19 RPV
Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Bern dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

1. Ausgangslage

Das Unternehmen Cargo sous terrain AG (CST) plant den Bau eines unterirdischen Logistiksystems durch das Mittelland. Der Kanton Bern hat sich zur 1. Etappe CST bereits im Juli 2019 im Rahmen der Anhörung nach Art. 18 RPV geäußert.

Gemäss dem Bundesgesetz vom 17. Dezember 2021 über den unterirdischen Gütertransport (Art. 7 Abs. 2) hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) den neuen Teil Unterirdischer Gütertransport (SUG) im Sachplan Verkehr erarbeitet. Dazu fand eine technische und strategische Abstimmung mit den betroffenen Kantonen (u.a. dem Kanton Bern) und CST statt. Der SUG ist ein neuer Teil des Sachplans Verkehr im Sinne von Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG), der gemäss Artikel 14 der Raumplanungsverordnung (RPV) einen Konzeptteil sowie Objektblätter enthält. Die vier Objektblätter befassen sich mit der räumlichen Abstimmung des Projekts von CST für den geplanten Streckenabschnitt zwischen Härkingen und Zürich. Der Kanton Bern ist räumlich im Objektblatt OB 4.1 «Gäu» in der Gemeinde Niederbipp betroffen.

Um allfällige räumliche Konflikte im Rahmen der Planung rechtzeitig erkennen und lösen zu können, sorgt die zuständige Bundesstelle nun im Rahmen der Anhörung nach Art. 19 RPV für einen Einbezug der Behörden der betroffenen Kantone und Gemeinden sowie der Öffentlichkeit.

Die öffentliche Mitwirkung im Kanton Bern erfolgte vom 1. März bis zum 26. April 2024. Sie wurde am 28. Februar 2024 im Amtsblatt des Kantons Bern sowie am 29. Februar 2024 in den regionalen Amtsanzeigern sowie auf der Internetseite des Kantons Bern publiziert.

Im Rahmen der Anhörung haben sich sieben kantonale Fachstellen, die Gemeinde Niederbipp, die Region Oberraargau, der Wasserverbund Bipperamt sowie drei Private geäußert.

2. Grundsätzliches

Mit dem stetigen Bevölkerungswachstum nimmt der Verkehr sowohl im Personen- wie auch im Gütertransport laufend zu. Der haushälterische Umgang mit Boden führt dazu, dass die Verkehrsfläche gesamthaft nicht mehr wachsen sollte und effizienter genutzt werden muss. Um die Ver- und Entsorgung der Bevölkerung mit Gütern vor allem im urbanen Raum langfristig sicherzustellen, kann ein System für den unterirdischen Gütertransport auf lange Sicht eine sinnvolle Lösung darstellen. Der Regierungsrat sieht CST – wie bereits in früheren Stellungnahmen geäußert – als interessantes, innovatives und in die Zukunft gerichtetes Projekt. Die Gemeinde Niederbipp und die Region Oberraargau stehen dem Vorhaben CST positiv gegenüber.

Im Hinblick auf die Weiterentwicklung des CST-Netzes hat das Amt für Wirtschaft (AWI) des Kantons Bern zusammen mit weiteren kantonalen Fachstellen sowie CST in einer Studie¹ verschiedene Linienführungen von CST der 2. Etappe im Kanton Bern sowie die Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft untersucht. Die Ergebnisse dieser Studie wurden am 8. April 2024 veröffentlicht und haben somit nicht mehr Eingang in die Unterlagen zum SUG und CST der 1. Etappe gefunden. Gemäss der Studie wäre der Hubstandort in Niederbipp (gemäss Objektblatt OB 4.1 «Gäu») neu in einem Stich erschlossen. Die direkte Weiterführung von CST würde von Härkingen via Langenthal nach Bern weiterführen. In der vorliegenden Stellungnahme äussert sich der Regierungsrat zum SUG und zur 1. Etappe CST.

3. Fragenkatalog zuhanden der Kantone

3.1 Sind Sie mit den im SUG genannten Zielen und Grundsätzen für die Planung und Realisierung von Infrastrukturen für den unterirdischen Gütertransport einverstanden?

Der Regierungsrat ist mit den genannten Zielen und Grundsätzen einverstanden. Diese sind im Einklang mit dem kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept. Demnach sorgt der Kanton Bern für die Rahmenbedingungen für eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern.

3.2 Haben Sie weitere Bemerkungen zum Bericht SUG?

Auf Seite 11 des SUG wird die Abstimmung mit den weiteren Teilen des Sachplans Verkehr (Schiene, Strasse und Luftfahrt) erwähnt. Der Regierungsrat erachtet nicht nur eine geographische Abstimmung, sondern auch eine Abstimmung der Kapazitäten sowie eine Berücksichtigung in den Verkehrsprognosen vom Bund als notwendig. Denn das Bereitstellen von zusätzlichen Kapazitäten für den Güterverkehr sowohl auf dem Strassen- und Schienennetz sowie im

¹ Link: <https://www.weu.be.ch/content/dam/weu/dokumente/awi-ava/de/wirtschaft-arbeit/wirtschaftsstandort/AWI-cargo-sous-terrain-ergebnis-DE.pdf>

Untergrund wäre unter Umständen volkswirtschaftlich ineffizient. Unter anderem besteht die Gefahr, dass zusätzlicher Verkehr auf den Strassen aufgrund der freigewordenen Kapazitäten erzeugt wird (Rebound-Effekt).

Auf Seite 16 wird festgehalten, dass grundsätzlich mehrere Nutzungen im Untergrund möglich sind (bspw. Tiefbohrungen, Erdwärmesonden). Damit mögliche Konflikte frühzeitig erkannt werden, würde es der Regierungsrat begrüssen, die Planung des Untergrundes für weitere Zwecke ebenfalls zeitnah anzugehen. Der Kanton Bern hat sich diesbezüglich bereits im Rahmen der Vernehmlassung zu den Änderungen des Geoinformationsgesetzes (Leitungskataster Schweiz) sowie zur Strategie Untergrund geäussert.

Auf Seite 18 ist der Satz folgendermassen zu ergänzen: «Bei der Erhaltung bestehender und beim Bau neuer Anlagen sind die Schutzinteressen von Objekten der Bundesinventare von nationaler Bedeutung, Wald, Fruchtfolgeflächen und Kulturland sowie Gewässer und weitere Interessen des Umwelt- und Naturschutzes und der Bevölkerung frühzeitig zu berücksichtigen». Begründung: Kantonale und lokale Schutzinteressen sind soweit möglich auch bereits in der Sachplanung stufengerecht zu berücksichtigen.

Auf den angrenzenden Strassen, die zu den Hubs führen sollen, ist mit Mehrverkehr und allfälligen Anpassungen der Infrastruktur zu rechnen. Die verkehrliche Mehrbelastung sowie die Funktionsweise der Verkehrsinfrastrukturen ist durch CST nachzuweisen. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass für Strassenbaukosten, die für zusätzliche Erschliessungskapazitäten für CST-Anlagen anfallen, das Verursacherprinzip gelten muss. Es ist somit sicherzustellen, dass solche Zusatzkosten an private Sondernutzer übertragen werden können, wie dies bereits in der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) vom Kanton Bern eingebracht wurde. Analog gilt das Verursacherprinzip auch für allfällige zusätzliche Wasserbaukosten (insbesondere Hochwasserschutz), Grundwasserschutz- und Lärmschutzmassnahmen.

3.3 Sind die SUG-Objektblätter eine ausreichende Grundlage für die räumliche Abstimmung des Projekts zum unterirdischen Gütertransport?

Aus Sicht des Regierungsrates sowie der Gemeinde Niederbipp bietet das Objektblatt 4.1 «Gäu» eine genügend gute Grundlage. Die Verankerung des Planungssperimeters Hub Niederbipp mit Koordinationsstand Vororientierung im SUG wird unterstützt.

Folgende Hinweise: Zusätzlich zu den erwähnten ESP Niederbipp Stockmatte und ESP Niederbipp Oensingen ist auf das Vorranggebiet für Logistiktungen «Niederbipp, Ängi/Rotboden» gemäss Massnahmenblatt B_03 des kantonalen Richtplans Bern zu verweisen. Unter der Federführung der Kantone Bern und Solothurn wurde zudem das kantonsübergreifende Raum- und Verkehrskonzept Oensingen – Niederbipp (KRV ON) erarbeitet und im Herbst 2022 verabschiedet. Damit wurde eine gemeinsame Vorstellung über die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung des Industriegebietes Oensingen – Niederbipp erarbeitet.

3.4 Welche Abstimmungen müssen aus Sicht der Kantone für eine Festsetzung noch vorgenommen werden?

- Kantonsstrasse: Die Lage des genauen Perimeters des Hubs muss festgelegt werden. Die Strassenanschlüsse an das Kantonsstrassennetz (falls nötig) müssen definiert werden. Der durch das Vorhaben zusätzlich induzierte Verkehr muss mit den Anlagen des Kantons Bern und der Gemeinde Niederbipp kompatibel sein. Hinweis: Oensingen erstellt ein neues Ge-

samtverkehrsprojekt unter der Leitung des Kantons Solothurn. Die Industriestrasse in Niederbipp ist Teil davon. Eine Verkehrsstudie muss nachweisen, dass die beiden an den Projektperimeter anschliessenden Strassennetzeile (Kantonsstrassen Richtung Oberbipp und Oensingen) den Zusatzverkehr ohne negativen Auswirkungen auf den Verkehr aufnehmen können. Insgesamt sollte für jeden einzelnen Standort ein entsprechender Machbarkeitsnachweis im Rahmen eines Verkehrsgutachtens verlangt werden.

- Strassenlärm: Das durch das Vorhaben induzierte Verkehrsaufkommen muss zur Beurteilung des Strassenlärms quantifiziert werden.
- Wasserbau: Betroffene Querungen von ober- und unterirdischen Fliessgewässern und Hochwasserentlastungsstollen müssen festgelegt werden. Der Hochwasserschutz der geplanten ober- und unterirdischen Anlagen, Versickerung, Retention und Einleitung von Meteorwasser in Fliessgewässer müssen definiert werden.

3.5 Vorbehalte des Bundes nach Objektblätter im Hinblick auf die Festsetzung: Wie schätzen Sie, unter Berücksichtigung der eingegangenen Rückmeldungen ihrer Amtsstellen und der Gemeinden, die in der nachfolgenden Tabelle gelisteten Vorbehalte bezüglich Quell- und Grundwasser sowie der Raumplanung (insb. FFF) an den Standorten ein?

- Die Belange betreffend Grundwasser (u.a. gesetzliche Vorgaben und bei der Projektierung zu berücksichtigende Randbedingungen, erforderliche Nachweise und Abstimmungen/Koordination) werden im Kapitel 2 zum «Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport (SUG)» detailliert und ausreichend gewürdigt. Unter dem Vorbehalt, dass die Anforderungen zum Gewässerschutz eingehalten werden, bestehen aus Sicht des baulichen Grundwasserschutzes grundsätzlich keine Einwände oder Genehmigungsvorbehalte. Es wird darum gebeten, den baulichen Grundwasserschutz zeitgerecht bei der weiteren Projektierung einzubeziehen (Einbauten ins Grundwasser, Bauvorhaben in Grundwasserschutzzonen, etc.).
- Der Wasserverbund Bipperamt AG fordert, den umfassenden Schutz der Trinkwasserressourcen sicherzustellen. Er weist darauf hin, dass die Einwohnenden zwischen Niederbipp und Olten aus dem Grundwasservorkommen im Gäu mit Trink-, Brauch- und Löschwasser versorgt werden. Für die Planung, den Bau, den Betrieb und den späteren Rückbau sind die notwendigen Vorkehrungen zum Schutz des Trinkwassers zu ergreifen.
- Deponieplätze sind in der 1. Etappe CST im Kanton Bern nur als Ausweichmöglichkeiten aufgenommen. Aus Sicht der Abfallwirtschaft kann erst nach Vorliegen der Materialbewirtschaftungskonzepte konkret Stellung genommen werden. Gemäss der Evaluation der Ablagerungsstandorte soll für die Deponierung des anfallenden Materials präferentiell auf bestehende Materialabbaustellen (z.B. Kiesabbau mit Wiederauffüllungspflicht), in zweiter Priorität auf bestehende Deponien und als letzter Schritt auf projekteigene Deponien zurückgegriffen werden. Die Präferenzierung dieser Entsorgungswege ist mit der kantonalen Abfall- und Deponieplanung abzustimmen. Falls es sich beim vorliegenden Vorhaben der 1. Etappe CST dennoch zeigen sollte, dass konkrete Standorte im Kanton Bern betroffen sind, dann ist gemäss kantonalem Sachplan Abbau, Deponie und Transport ADT eine frühzeitige Koordination mit der Planungsregion Ob- und Nidraargau in die Wege zu leiten. Falls die Absprache mit der Planungsregion zeigen sollte, dass das verfügbare Entsorgungsangebot unzureichend ist, müsste die Bauherrschaft gegebenenfalls neue, projektspezifische Deponien planen.
- Kulturland / Fruchtfolgeflächen (FFF): In der 1. Etappe CST ist kein direkter Hub im Kanton Bern geplant, weshalb vorerst kein neuer Boden, respektive keine FFF beansprucht wird. Der geplante Hub in Niederbipp für die spätere Ausbaustufe kommt in die bestehende Industrie- und Gewerbefläche (Flächenbedarf ca. 13'000m²) zu liegen. Der Kanton Bern hat sich im bisherigen Prozess immer klar dazu positioniert, dass Hubstandorte in bereits bestehenden Industrie- und Gewerbebezonen zu liegen kommen müssen, damit Kulturland und FFF geschützt und erhalten werden können. Dies gilt insbesondere auch für eine zukünftige Etappe durch den Kanton Bern: Eine allfällige Beanspruchung auf gewachsenem Boden

müsste möglichst klein ausfallen. Aus Sicht Bodenschutz zusätzlich wichtig ist, die Qualität der Böden mit in die Erwägungen bei der Variantenevaluation hinzuzunehmen. Bei der Standortevaluation der oberirdischen Projektbestandteile sind generell immer diejenigen Standorte zu bevorzugen, welche bereits überbaut sind und somit keinen Boden entsprechend dem Umweltschutzgesetz (USG) mehr tangieren. In zweiter Priorität stehen diejenigen Standorte mit bereits stark anthropogen beeinflussten Böden. Erst danach könnten unbelastete, natürlich gewachsene Böden beansprucht werden. Die FFF gelten als die besonders fruchtbaren Böden. Jedoch sind auch innerhalb der FFF die Qualitäten äusserst unterschiedlich und bedürfen genauerer Untersuchungen. Um unterschiedliche Varianten von beanspruchten Flächen mit gewachsenem Boden beurteilen zu können, sind bodenkundliche Aufnahmen auch innerhalb der FFF notwendig. Falls Boden definitiv beansprucht würde, müsste der abgetragene Boden entsprechend seiner Eignung für bewilligte Aufwertungen degradierter Landwirtschaftsfläche, beziehungsweise deren Rekultivierung bei Abbaustellen und Deponien eingesetzt werden. Insbesondere wenn FFF beansprucht werden, soll der abgetragene Boden für FFF-Kompensationen verwendet werden. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass gegen einen unterirdischen Gütertransport, der langfristig gesehen gesamthaft weniger Boden beansprucht als überirdischer Transport, keine spezifischen Einwände bestehen.

- 3.6 Wie beurteilen Sie auf dem vorliegenden Planungsstand die Auswirkungen des Projekts zum unterirdischen Gütertransport in den dicht bebauten Siedlungsgebieten betreffend Auswirkungen auf die städtebauliche Situation rund um die Hubs?

Der Hub in Niederbipp ist in einem bestehenden Gewerbegebiet vorgesehen. Daher sind keine negativen Auswirkungen auf die städtebauliche Situation zu erwarten.

- 3.7 Sind die Studien von Cargo sous terrain (Erläuterungsbericht und Anhänge) Ihrer Meinung nach korrekt und ausreichend dokumentiert, um den in den Objektblättern dargestellten Koordinationsstand zu rechtfertigen?

Die Berichte weisen eine ausreichende Qualität auf.

- 3.8 Haben Sie weitere Bemerkungen zum SUG?

- In den Quell-Ziel-Matrizen werden zum Teil einstellige Tageswerte ausgewiesen. Dies erscheint sehr detailliert. Wir erachten es als sinnvoller, die Werte auf mindestens 10er-Schritte zu runden.
- Aus den Verkehrsberichten zeigt sich, dass primär das übergeordnete Strassennetz eine Entlastung erfährt. Hingegen findet eine Mehrbelastung auf dem nachgelagerten Strassennetz statt. Diese hat einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit im lokalen Kontext.
- In Kapitel 2.3 des Erläuterungsberichts sind die Grundlagen zum Kanton Bern zu aktualisieren (insb. hinsichtlich der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie).
- In Kapitel 2.5 wird festgehalten, dass keine störfallrelevanten Waren mit CST transportiert werden. Folglich sollte die Anlage nicht in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV) fallen.
- Allfällige Umweltauswirkungen der 1. Etappe CST, welche räumlich den Kanton Bern betreffen, sind in der UVB 2. Stufe (differenziert nach Kantone) aufzuzeigen.
- Das geplante Vorhaben wird einen hohen Energieverbrauch aufweisen, es bietet aber auch die Möglichkeit der Bündelung mit Energieversorgungsinfrastrukturen (insbesondere zur Stromübertragung). Den Themen «rationeller und erneuerbarer Energieverbrauch» und «Bündelung mit Energieinfrastrukturen» ist im Laufe der weiteren Planungen genügend Beachtung zu schenken.

4. Weiteres

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Evi Allemann
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion