



schweizerischer ingenieur- und architektenverein
société suisse des ingénieurs et des architectes
società svizzera degli ingegneri e degli architetti
swiss society of engineers and architects



Fédération suisse des urbanistes
Federazione svizzera degli urbanisti
Fachverband Schweizer Raumplaner/-innen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti

Geht per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Sarah Mettan
Verantwortliche Raumplanung
sarah.mettan@sia.ch
+41 44 283 15 09

Zürich, 02. Oktober 2026 / mm

Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45 / Stellungnahme des SIA und des FSU

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit, zur «Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45» Stellung zu beziehen.

Der SIA engagiert sich als massgebender Berufsverband der Bereiche Ingenieurbaukunst, Architektur, Technik und Umwelt für eine hohe Baukultur mit dem übergeordneten Ziel eines zukunftsfähigen und nachhaltig gestalteten Lebensraums. Er setzt sich für praxistaugliche und verständliche Normen sowie deren verhältnismässigen Einsatz ein. Der FSU ist der politisch unabhängige Schweizer Fachverband für Raumplanerinnen und Raumplaner und ein Fachverein des SIA. Er vertritt die Interessen seiner Mitglieder, fördert den fachlichen Austausch und setzt sich für eine zukunftsfähige Entwicklung unseres Lebensraums ein.

Würdigung und Zusammenfassung

Der SIA und der FSU begrüssen die Bündelung der unterschiedlichen Verkehrsträger in einer gemeinsamen Vorlage sowie die verkehrsträgerübergreifende Priorisierung der Bahn-, Strassen- und Agglomerationsprojekte. Basis der Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45» ist weitgehend das Gutachten von Prof. Ulrich Weidmann «Verkehr '45». Die methodischen, zeitlichen, finanziellen und inhaltlichen Rahmenbedingungen des Gutachtens waren jedoch eng vorgegeben und haben den Gestaltungsspielraum bei der Erarbeitung der Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45» stark eingeschränkt.

FSU Fachverband Schweizer Raumplaner/-innen

Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein

FSU Geschäftsstelle
6000 Luzern
Selnastrasse 16
Postfach
8027 Zürich

Zentrale +41 44 283 40 40

Zentrale +41 44 283 15 15
Verkauf +41 44 283 15 03

www.f-s-u.ch
info@f-s-u.ch
www.sia.ch
contact@sia.ch

Vor diesem Hintergrund vermag aus Sicht des SIA und des FSU die Vorlage zwar klare Prioritäten zu setzen, es fehlt jedoch eine Gesamtverkehrsperspektive, die aus einer Reihe von Infrastrukturbauten ein kohärentes Gesamtsystem macht. In der aktuellen Form besteht die Gefahr, dass die Schweiz ihre knappen finanziellen und räumlichen Ressourcen nicht optimal einsetzt. Der SIA und der FSU fordern deshalb ein zweistufiges Vorgehen: In einer ersten Stufe sollen bis 2035 nur Vorhaben umgesetzt werden, die einen nachgewiesenen kurzfristigen Handlungsbedarf decken, planerisch weit fortgeschritten, auf bestehende Planungsgrundlagen abgestützt und bereits finanziert sind. Alle weiteren Vorhaben sind im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption zu überprüfen und in eine Überarbeitung bzw. Aktualisierung des «Sachplans Verkehr, Teil Programm» einzubetten.

Konzept statt Reihenfolge

Vor dem Hintergrund der begrenzten finanziellen Mittel des Bundes für die Umsetzung des Gesamtportfolios in den Bereichen Bahn, Strasse und Agglomerationen wurde keine Zweckmässigkeitsbewertung der Projekte angestrebt, sondern eine Rangfolge mit Fokus auf eine Priorisierung im Zeitraum 2025 – 2045. Die Vorhaben, die auf Basis bereits genehmigter Planungsgrundlagen und mit unterschiedlichem Detaillierungsgrad vorliegen, wurden nicht absolut bewertet, sondern nach gleichen Massstäben relativ zueinander in Beziehung gesetzt. Der SIA und der FSU stellen diesen Ansatz, der bestehende Vorhaben lediglich aneinanderreihet, anstatt eine bedarfsorientierte Planung zu ermöglichen, in Frage, zumal andere oder neue Projekte die räumlichen und verkehrlichen Bedürfnisse allenfalls besser erfüllen könnten. Zudem erschwert die Priorisierung von Projekten mit unterschiedlichem Reifegrad eine sachgerechte Vergleichbarkeit und relativiert damit die Aussagekraft der Rangfolge. Aus der Vorlage geht eine Rangfolge von Bauten hervor, bei denen teilweise nicht nachvollziehbar ist, warum sie benötigt werden, welche Mobilitätsbedürfnisse sie befriedigen oder wie sie die räumliche und landschaftliche Entwicklung fördern können.

Angebot bestimmt Infrastruktur

Mit Blick auf den knappen Raum und die begrenzten finanziellen Mittel ist der Bau neuer Infrastrukturen entlang des Kundennutzens, der Wirtschaftlichkeit, der Raumwirksamkeit und der städtebaulichen und landschaftlichen Qualitäten zu priorisieren. Das Prinzip «Mobilitätsbedürfnisse bestimmen Angebot. Angebot dimensioniert Infrastruktur» sollte dabei gemeinsam mit der angestrebten räumlichen Entwicklung unter Einbezug von Siedlung, Landschaft und Freiraum als Leitgedanke dienen. Infrastrukturbauten sind kein Selbstzweck, sondern ein Mittel. Deshalb sollte neuen Infrastrukturen immer ein Angebotskonzept zugrunde liegen, das sich aus den Mobilitäts- und Logistikbedürfnissen ableitet. Dies wird in der Vorlage «Verkehr '45» vermisst. Es ist nicht nachvollziehbar, welche Angebotskonzepte den jeweiligen strategischen Infrastrukturprojekten zugrunde liegen und wie sich diese in ein Gesamtsystem einfügen.

Potenziale der Digitalisierung

In der Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45» liegt der Fokus auf der baulichen Infrastruktur. Aus Sicht des SIA und des FSU umfasst die Entwicklung eines funktionierenden Verkehrssystems neben der baulichen Infrastruktur unter anderem auch Massnahmen zur Digitalisierung und zur Organisation. Die bauliche Infrastruktur ist nur ein Gestaltungselement unter mehreren. Die Digitalisierung bietet beispielsweise erhebliches Potenzial, um die bestehende Infrastruktur effizienter zu nutzen, Engpässe zu reduzieren und die Auswirkungen des Verkehrs auf den Raum zu begrenzen. Diese Potenziale werden aus Sicht des SIA und des FSU in der Vorlage «Verkehr '45» nur «flankierend» und entsprechend zu wenig berücksichtigt.

Mobilitäts- und Raumentwicklung

Die Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45» beruft sich auf den «Sachplan Verkehr, Teil Programm», und auf das «Raumkonzept Schweiz» als wesentliche Grundlagen. Gemäss des Raumkonzepts Schweiz, welches am 20. März 2026 verabschiedet wurde, soll die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur die angestrebte polyzentrische Raumstruktur stärken und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen. Aus Sicht des SIA und des FSU wäre es notwendig gewesen, wenn in der Vernehmlassungsvorlage klar aufgezeigt worden wäre, wie die zentralen raumplanerischen Ziele – insbesondere die Siedlungsentwicklung nach innen, die Begrenzung der Zersiedlung sowie die Stärkung einer polyzentrischen Raumstruktur – in die Wirkungsbeurteilung und Priorisierung der Projekte eingeflossen sind und welche räumlichen, städtebaulichen und landschaftlichen Auswirkungen die priorisierten Projekte konkret haben. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Projekte auch den übergeordneten raum- und verkehrsplanerischen Zielen entsprechen. Auch bei der Analyse der Kompatibilität mit dem «Sachplan Verkehr, Teil Programm» ist eine Integration der raumplanerischen Zielsetzungen des Sachplans in die eigentliche Wirkungsbeurteilung und Gewichtung der Projekte nicht erkennbar. Die Raumplanung bildet dort lediglich eine von fünf gleichgewichteten Bewertungsachsen neben Angebotsqualität, Netzfunktionalität, Wirtschaftlichkeit und Umwelt.

Empfehlung

Vor diesem Hintergrund empfehlen der SIA und der FSU die Erarbeitung einer nationalen Gesamtverkehrsperspektive als Aktualisierung des verkehrsträgerübergreifenden Koordinationsinstruments des Bundes «Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm». Abgestützt auf die Mobilitätsbedürfnisse sowie wirtschaftliche und raumplanerische Abwägungen ist ein nationales Angebotskonzept zu erarbeiten, auf dessen Basis die nötigen Infrastrukturen abgeleitet werden. Die zu erarbeitende Gesamtperspektive ist keine erneute Priorisierung der bestehenden Pläne, sondern eine auf dem bisherigen Wissen aufbauende Überarbeitung bzw. Aktualisierung des «Sachplans Verkehr, Teil Programm», die die aktuelle Entwicklung der Schweiz, Fortschritte in der Digitalisierung und Organisation aktiv aufnimmt und mit dem Prinzip der «4V: vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen» ergänzt. Nur so können verkehrliche und räumliche Potenziale innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern genutzt und mit den knappen finanziellen und räumlichen Ressourcen mehr Wirkung erreicht werden. Die Priorisierung ist auf einer transparenten, verkehrsträgerübergreifend einheitlichen Bewertungsmethodik aufzubauen. Bewertungsdimensionen, Gewichtungen, Datengrundlagen, Unsicherheiten und Sensitivitäten sind offenzulegen. Nur so können Projekte mit unterschiedlichen Reifegraden, Wirkungen und Folgekosten sachgerecht verglichen und politisch nachvollziehbar priorisiert werden.

Damit die Erarbeitung einer solchen strategischen Gesamtsicht möglich ist, ohne den Fortschritt dringender, bereits weit fortgeschrittener und planerisch abgestützter Projekte zu verzögern, fordern der SIA und der FSU eine zweistufige Umsetzung von «Verkehr '45»:

- **Erste Stufe:** Nur Vorhaben, die einen nachgewiesenen kurzfristigen Handlungsbedarf decken, planerisch weit fortgeschritten und auf bestehende Planungsgrundlagen abgestützt sind, werden umgesetzt.
- **Zweite Stufe:** Für alle darauffolgenden Horizonte und Bauten wird eine Überarbeitung bzw. Aktualisierung des «Sachplans Verkehr, Teil Programm» (im Sinn einer Gesamtverkehrskonzeption) unter Berücksichtigung der Gesamtmobilität, entsprechender Angebotskonzepte sowie der Potenziale der Digitalisierung und organisatorischer Massnahmen durchgeführt.

Neben dem Hauptanliegen einer teilweisen Überarbeitung bzw. Aktualisierung des «Sachplans Verkehr, Teil Programm» unter Berücksichtigung der Gesamtmobilität und räumlichen Entwicklung haben der SIA und der FSU

drei weitere Anmerkungen zur Vorlage «Verkehr '45»:

1. Umsetzungskompetenzen sichern

Die Umsetzung von «Verkehr '45» setzt ausreichende personelle und fachliche Kapazitäten voraus. Insbesondere der zunehmende Fachkräftemangel stellt dabei eine zentrale Herausforderung dar. Dies gilt insbesondere für den Tiefbau und für den Untertagbau, die für die Realisierung der vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen eine entscheidende Kernkompetenz darstellen. Damit Kosten, Qualität und Termine eingehalten werden können, sollen die dafür erforderlichen Kompetenzen und Ressourcen frühzeitig aufgebaut und gesichert werden. Ein besonderer Stellenwert kommt dabei der Aus- und Weiterbildung von Ingenieurinnen und Ingenieuren sowie der Förderung des beruflichen Nachwuchses zu.

2. Projekte im Stadium Vorprojekt

Gemäss Vorlage «Verkehr '45» sollen künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschnitt aufgenommen werden können. Diese Änderung ist grundsätzlich zu begrüssen, da so Planungs- und Kostensicherheit erhöht werden. In diesem Zusammenhang stellt sich jedoch die Frage, wie ein Vorprojekt künftig definiert wird und welche Anforderungen an dessen Bearbeitungsstand, Detaillierungsgrad und Kostengenauigkeit gestellt werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, wer die Kosten und das Risiko der Vorprojektierung trägt, wenn zum Zeitpunkt der Projektierung noch nicht feststeht, ob ein Projekt tatsächlich in einen künftigen Ausbauschnitt aufgenommen wird.

3. Kleinteilige Projekte mit Wirkung

Anstelle kleinteiliger Verbesserungen «ohne wesentlichen strukturellen Mehrwert» soll neu laut Vorlage «Verkehr '45» der Fokus auf grosse Projekte und Ausbauten gelegt werden. Kleinere ergänzende Massnahmen für das Netz, beispielsweise Haltestellen oder Verkehrsdrehscheiben, liegen in der Kompetenz des Bundesrats und werden im Rahmen von «Ergänzungsmassnahmen» finanziert. Aus Sicht des SIA und des FSU ist entscheidend, dass diese Ergänzungsmassnahmen ausreichend dotiert sind. Denn grosse Infrastrukturprojekte entfalten ihre Wirkung häufig erst im Zusammenspiel mit kleineren Massnahmen in ihrem Umfeld. Sind dafür nicht genügend Mittel vorhanden, besteht die Gefahr, dass grosse Infrastrukturprojekte zwar realisiert, ihre verkehrliche und räumliche Wirkung jedoch nicht vollständig ausgeschöpft werden kann. Der SIA und der FSU fordern deshalb, die Mittel für Ergänzungsmassnahmen ausreichend zu dotieren.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



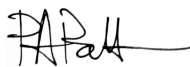
Barbara Wittmer
Vorstand SIA



Sarah Mettan
Verantwortliche Raumplanung SIA



Francesca Pedrina
Co-Präsidentin FSU



Pierre-Alain Pavillon
Co-Präsident FSU