

Frau  
Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga  
Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie u. Kommunikation  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Klingnau, den 10. Dezember 2020

**Stellungnahme:**

**ARE. Anhörung und Mitwirkung zu «Mobilität und Raum 2050» betreffend den Entwurf des überarbeiteten Programmteils Sachplans Verkehr, enthaltend:**

- Umweltziele für die Planung von Verkehrsinfrastrukturen
- Klärung des Umgangs mit Konflikten.
- Sichtweise Handlungsbedarf Bund in verschiedenen Teilräumen der Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Der Unterzeichner nimmt im Namen und als Präsident des Vereines SwissMetroNG die Gelegenheit wahr, im Zusammenhang mit der vom ARE publizierten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Dabei greifen wir zurück auf die Vernehmlassung zum Ausbauschnitt 2030/35 der Bahninfrastruktur der Schweiz. Bereits im Schreiben vom 11. Januar an Frau Bundesrätin Leuthard postulierten wir im Namen der Interessengemeinschaft SwissMetroNG (New Generation) den Start einer Machbarkeitsstudie für die Zeithorizonte 2040 und darüber hinaus. Wir übernehmen die wichtigsten Argumente aus diesem Schreiben, das nichts von seiner Aktualität eingebüsst hat.

Gemäss dem Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil Programm (vom 14.9.2020), ist auf Seite 5 festgehalten:

**“Der Programmteil des Sachplans Verkehr ist das strategische, verkehrsträgerübergreifende Koordinationsinstrument auf nationaler Ebene; seine Inhalte sind behördenverbindlich”.**

In diesem Sinn bitten wir Sie, schon jetzt von unserem Anliegen Kenntnis zu nehmen und bei Ihrem weiteren Vorgehen die dazu nötigen Vorkehrungen in allen Planungsschritten zu berücksichtigen:

- Einen zusätzlichen neuen Verkehrsträger **«SwissMetro-Neue Generation» (SM-NG)** für den öffentlichen InterCity -Verkehr als Option in die Strategieplanung «Raum 2050» aufzunehmen.

- Die Opportunität einer SM-NG ist möglichst rasch im Rahmen einer Machbarkeits- respektive Zweckmässigkeitsstudie durch das ARE zu untersuchen.

Begründung:

Alle Prognosen deuten darauf hin, dass die Schweizer Bevölkerung, die Zahl der Arbeitsplätze und die Mobilität weiter zunehmen werden. Deshalb sehen die Planungen des Bundes, also Raumplanungskonzept, Autobahnbau und Eisenbahnbau, grosse Kapazitätsausbauten und den Abbau von überlasteten Netzabschnitten vor. Trotzdem stellt sich die Frage, ob die allgemeine Entwicklung nur nach dem Motto „Mehr vom Gleichen“ langfristig zu lösen ist.

Im Gegensatz zur *Informationstechnologie und den darauf aufbauenden Kommunikationssystemen* ist und bleibt der Transport von Menschen und Gütern erdgebunden. Verkehrsnetze beanspruchen Land, verursachen Emissionen und sind deshalb immer Resultate politischer Prozesse, unbeschrieben davon, wer sie baut, finanziert und betreibt. Hier stösst die kleine Schweiz unweigerlich an ihre Grenzen.

Oberirdische Bauwerke sind in der Schweiz kaum noch gegen eine sensibilisierte Bevölkerung durchsetzbar. Allenthalben sollen Tunnelbauwerke die erhoffte Abhilfe schaffen. Die Schienenwege sind abschnittsweise bis zum äussersten ausgelastet. Schon kleine Störungen pflanzen sich dominoartig weiter und unterminieren den Ruf der Bahn als zuverlässiges und pünktliches Transportmittel. Wenn unsere Verkehrssysteme Strasse und Schiene offensichtlich an ihre Grenzen stossen, warum nicht an ein neues, unterirdisches System denken?

Die Idee ist nicht neu. Grosse Städte wie London, Paris, New York und viele andere standen vor einem Jahrhundert vor denselben Problemen. Die Antwort darauf lautete: Metro. Dieselbe Idee verfolgt die **Swiss-Metro-NG**, eine technologische Weiterentwicklung aus den Achtzigerjahren. Die Technologie des Magnetantriebes in einer Vakuumröhre ist sehr energiesparend und liegt damit in der Linie des Energie-Konzeptes 2050. Sie erlaubt hohe Geschwindigkeiten und eine dichte Zugfolge. Wie bei Kurzstreckenflügen sind die Reisezeiten zwischen den Haltepunkten oft kürzer als auf den Zubringerwegen. Mit zehn bis zwölf Minuten Fahrzeit zwischen den Städten und etwa einer Stunde vom Genfersee zum Bodensee rückt die Schweiz zu einer einzigen Grossstadt zusammen.

In Analogie zu den Planungen des Nationalstrassen-Netzes in der Mitte des letzten Jahrhunderts und zur Bahn2000 in den Achtzigerjahren wird man wiederum ein schweizweites Netz entwerfen, welches die neuen Erreichbarkeiten auch in den Alpenraum und in den Jura hineinträgt und damit diesen Regionen ganz neue Entwicklungsanreize verschafft.

Eine **SwissMetro-NG** ist ein technologisches Projekt, das alle Fähigkeiten der Schweiz vom industrialisierten Tunnelbau bis zur Hochtechnologie von Transport-Systemen vereint. Gleichzeitig stellt es eine grosse Herausforderung an die Raumplanung dar. Besondere Bedeutung erhalten die Anzahl und die Standortwahl der Haltepunkte und deren Verknüpfung mit den bestehenden Netzen. Von ebenso grosser Bedeutung ist eine frühzeitige Koordination mit ähnlichen Planungsideen in anderen Ländern im Hinblick auf ein europäisches Highspeed-System. Auch erscheint es uns angezeigt, solche Überlegungen in einem sehr frühen Stadium in den zu überarbeitenden oder geplanten Sachplänen Schiene und Untergrund aufzunehmen. Im Wissen darum, dass das Schweizerische ÖV-System im näheren und weiteren Ausland sehr genau verfolgt wird, hat eine **SwissMetro-NG** ein hohes Potential als Exportprodukt der Schweizer Dienstleistungsbranche und Industrie.

Auch wenn unsere Angaben nicht genau Ihren Fragestellungen entsprechen, bitten wir Sie um deren Berücksichtigung und danken Ihnen für die Gelegenheit der Teilnahme an der Vernehmlassung.

Mit freundlichen Grüssen



Matthias Schifferli

Dipl. Bauing ETH / SIA / VSS / SVI / VSA

**Geht per:**

> A-Post an Bundesamt für Raumentwicklung, Sektion Bundesplanungen, 3003 Bern  
> e-mail an: [Sachplanverkehr@are.admin.ch](mailto:Sachplanverkehr@are.admin.ch)