

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 10 (1997)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Mehr Eisenbahn für die Städte : die NEAT harzt : in den Agglomerationen wird der Verkehr auf den Schienen ausgebaut  
**Autor:** Capol, Jan  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-120624>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 20.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Mehr Eisenbahn für die Städte

**Mit Ausnahme der zwei Nord-Südstrecken ist aller Verkehr in der Schweiz Regional- und Agglomerationsverkehr. Wir beschäftigen uns jedoch ständig mit europäischen Ausmassen. Die Diskussionen um die Grossprojekte der Eisenbahnen – Alptransit, Bahn 2000, TGV-Anschluss Westschweiz usw. – machen Lärm und lassen vergessen, wo leise, langsam, aber beständig der Verkehr auf den Schienen ausgebaut wird: in den Agglomerationen.**

Die Investitionskosten sind – die Projekte in den Agglomerationen zusammengezählt – durchaus mit jenen der Grossprojekte vergleichbar. Schon wenige bedeutende Projekte in den Agglomerationen, die Erweiterungen der S-Bahnen in Basel, Zürich und Bern, die Métro Léger in Genf, die Verlängerung der Métro Lausanne-Ouchy und der Mittelverteiler in Zürich ergeben Investitionskosten von gegen 3 Milliarden Franken. Zum Vergleich: Für den Lötschberg sind offiziell 3,4 Mia. vorgesehen, für den TGV-Anschluss 1,2 Mia.

## S-Bahnstandard

Grundlegendes Konzept des modernen Agglomerationsverkehrs ist der S-Bahnstandard. Dieser besteht aus fünf Punkten:

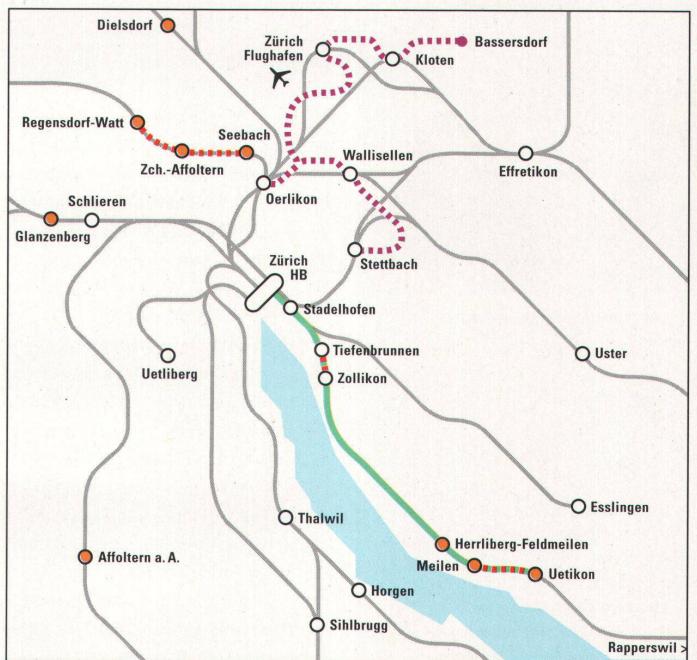
1. Das Netz setzt sich aus Durchmesserlinien zusammen. Der Zug fährt von der Endstation am Agglomerationsrand über den Hauptbahnhof zur nächsten Endstation.
2. Die Züge verkehren im Halbstundentakt.
3. Die Haltestellen liegen in Siedlungsschwerpunkten.
4. Alle Stationen sind mit den Feinverteilern Tram oder Bus verknüpft.
5. Das Rollmaterial erlaubt schnelle Beschleunigung sowie schnelles Bremsen und hat eine Türanordnung, die rasches Ein- und Aussteigen ermöglicht.

Der S-Bahnstandard ist effizient, aber teuer. Obwohl ein S-Bahnkonzept von den Beständen aus geht, von den schon bestehenden Trassen und Infrastrukturen, verlangt der S-Bahnstandard neue Bahnhöfe, Bahnhofumbauten, neue Gleise, Stellwerkausbauten und neue Signalisationen. Bezahlten tun das zum grossen Teil die Kantone. Zürich zum Beispiel finanzierte je nach Strecke ihrer S-Bahn 40 bis 80 Prozent der Investitionskosten. Dazu kommen die Betriebskosten, welche die Kantone seit Januar 96 bezahlen. Sie tragen somit das Defizit des Agglomerationsverkehrs.

Das freut die SBB, denn sie haben ein belastetes Verhältnis zum Agglomerationsverkehr. Obwohl dieser hohe Pas-

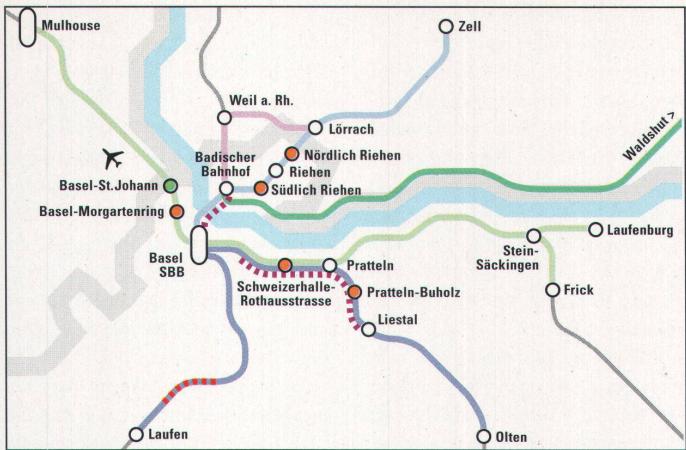


Zug

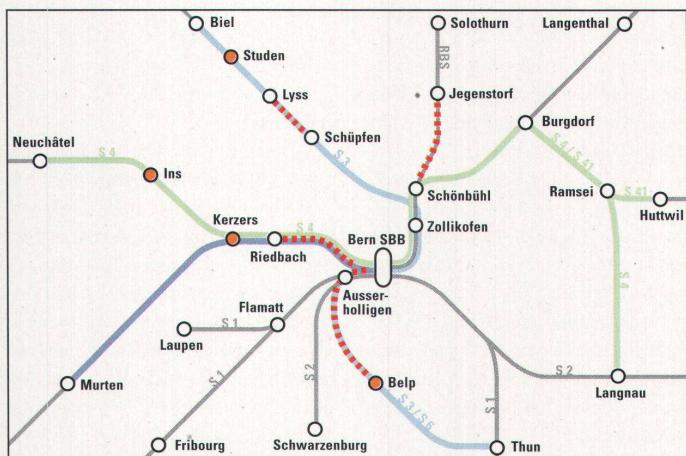


Zürich

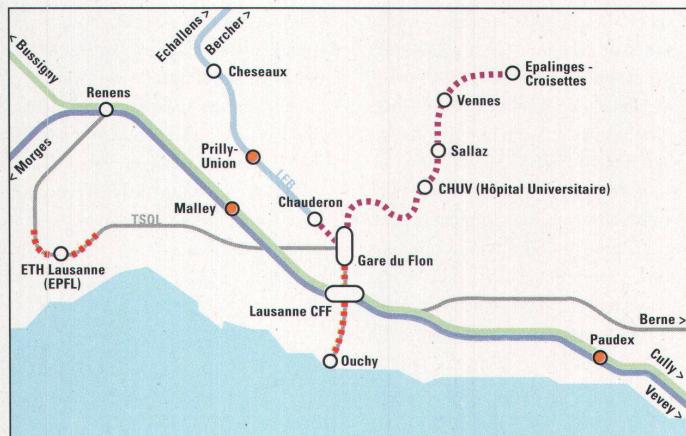
- Bestehende Trassen
- Neue S-Bahn-Linien auf bestehenden Trassen
- Ausbau auf zweite Spur
- Ausbau auf dritte Spur
- Neue Trassen
- Geplante neue Stationen bzw. geplanter Stationsausbau



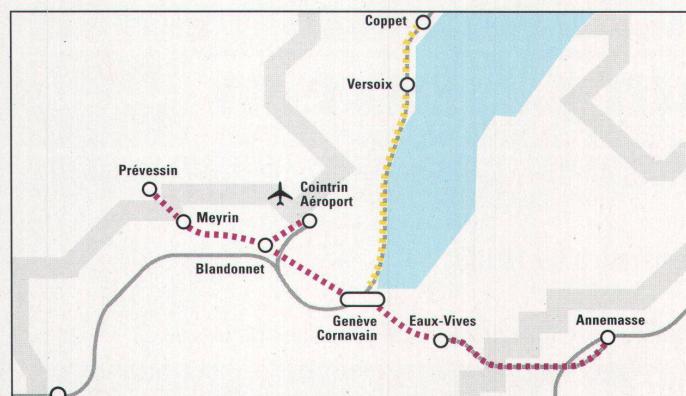
Basel



Bern



Lausanne



Genf

sagerfrequenzen aufweist, ist sein Kosten-/Ertragsverhältnis schlechter als beim Fernverkehr. Grund: Der agglomerationstypische Stossverkehr verlangt eine riesige Infrastruktur, die nur zweimal am Tag kurz ausgenützt wird. Tagsüber und nachts hingegen sind die Züge und Geleise schlecht ausgelastet. Streckenabschnitte mit Fernverkehr hingegen können den dichten Agglomerationsverkehr kaum aufnehmen. Um Luzern herum zum Beispiel ist die Kapazität der bestehenden Trassen durch den Fernverkehr voll ausgeschöpft. Den Agglomerationsverkehr auf der Schiene auszubauen, ist hier vorerst nicht möglich.

### Zug

Der Kanton Zug, an der Strecke des Alptransit gelegen, versucht zu verhindern, was in Luzern bereits passiert ist. Um den Agglomerationsverkehr sicherzustellen, plant Zug eine Stadtbahn auf Normalspur, deren Rückgrat die bestehende SBB-Strecke Cham–Zug–Baar ist.

- Als erste Etappe soll auf dieser Strecke der Viertelstundentakt eingeführt werden. Dazu sind nur wenige bauliche Änderungen notwendig.

- Als Ausbauschritte auf bestehenden Trassen sind Linien nach Steinhausen, Rotkreuz und Zug–Oberwil vorgesehen. Cham–Rotkreuz und der Ast nach Steinhausen müssten dazu auf Doppelspur ausgebaut werden.

- Auf einem bestehenden Industrieleise könnte der Bahnhof Zug umfahren werden.

- Weiter vorgesehen sind Verlängerungen der Stadtbahn auf der Strasse in den Siedlungsraum hinein: Steinhausen SBB–Steinhausen Zentrum, Zug–Inwil und Baar SBB–Baar Lättich.

- Eine Anzahl neuer Haltestellen mit dem kostengünstigen Ausbaustandard von Tramstationen werden die neuen Linien säumen.

- Ende 1998 sollen ein konkretes Konzept und Kostenberechnungen vorliegen. Auf den Fahrplanwechsel 2001 oder 2003 geht die erste Etappe in Betrieb.

### Zürich

Die S-Bahn des Kantons Zürich ist seit 1990 in Betrieb. Kernstück waren bereits bestehende Trassen, ein Teil wurde auf Doppelspur ausgebaut. Die grössten Infrastrukturleistungen waren der Zürichbergstunnel mit dem neuen Bahnhof Stettbach sowie der ausgebauten Bahnhof Stadelhofen und der neue Durchgangsbahnhof Museumsstrasse unter dem Hauptbahnhof. In der jetzt laufenden zweiten Teilergänzung erhält das S-Bahnnetz ihren vorläufigen Endausbau.

- Seit Juni 1997 ist der Doppelspurausbau Regensdorf–Seebach in Betrieb. Das ermöglicht neu den Halbstunden-

takt auf der Strecke Regensdorf–Tiefenbrunnen.

- Die Strecke Tiefenbrunnen–Zollikon ist seit Februar 1997 ebenfalls auf Doppelspur ausgebaut, die Doppelspur des Abschnitts Meilen–Uetikon ist im Bau. Das ermöglicht auf Mitte 1999 sowohl eine Express-S-Bahn wie den Viertelstundentakt Zürich Hauptbahnhof–Uetikon.

- Bis 1999 erweitert werden unter anderem folgende Stationen: Dielsdorf, Regensdorf-Watt, Seebach, Zürich-Affoltern, Herliberg-Feldmeilen, Meilen, Uetikon und Affoltern am Albis. Auf Mitte 2000 geht im Schlieremer Industriequartier der neue Bahnhof Glanzenberg in Betrieb.

- Im Glattal ist eine neue Schmalspurbahn vorgesehen: der Mittelverteiler. Er ergänzt im Tangentialverkehr die Feinverteiler (Bus und Tram) sowie die Grobverteiler (S-Bahn). Der Mittelverteiler hat die gleiche Spurbreite wie das Zürcher Tram, was Direktanschluss und gleiches Rollmaterial ermöglicht. Bei positiver Volksabstimmung nimmt sie 2005 den Betrieb auf.

- Die Investitionskosten der zweiten Teilergänzung der S-Bahn, die Ausbauten im ganzen Kanton gebiet umfasst, belaufen sich auf 430 Mio., jene des Mittelverteilers auf 560 Mio.

### Basel

Anfang Juni dieses Jahres ist die erste Linie der Regio S-Bahn eröffnet worden. Die sogenannte «Ligne verte» fährt auf der Strecke Mulhouse–Basel SBB–Frick/Laufenburg. Die SBB betreiben somit auch den Streckenabschnitt Basel SBB–Mulhouse der SNCF. Dazu mussten sechs Zugkompositionen der SBB-Pendelzüge «Kolibri» zusätzlich für die Stromspannung und das Sicherungssystem der SNCF ausgerüstet werden. Über die Landesgrenze verkehren vorerst nur morgens und abends je zwei Zugpaare. Basel SBB–Stein Säckingen–Frick/Laufenburg fährt im Halbstundentakt.

- Die Züge auf der Linie Olten–Basel–Laufen fahren seit Juni 97 im Stundentakt.

- Der Adlertunnel zwischen Basel und Liestal ist für die Bahn 2000 vorgesehen. Er geht 2001 in Betrieb und ermöglicht damit auf der bisherigen Strecke den Halbstundentakt der S-Bahn Basel SBB–Liestal. Für den Halbstundentakt bis Olten wäre der dritte Juradurchstich, der Wiesenbergtunnel, Bedingung.

- Zwischen Basel SBB und Laufen ist auf 2005 eine Doppelspurinsel für den Halbstundentakt geplant.

- Auf der Strecke Lörrach–Weil am Rhein–Basel Badischer Bahnhof geht 1999 eine S-Bahn in Betrieb.

- Die Züge der Deutschen Bahn (DB AG) auf der Linie Basel Badischer Bahn-

hof-Waldshut fahren seit 1995 im Halbstundentakt. Das Rollmaterial erfüllt allerdings den S-Bahnstandard nicht. Die Dieselzüge sind zu langsam. Fahrplanverbesserungen durch Neigezüge sind auf Mitte 1998 geplant.

- Auf Mitte 1999 ist die S-Bahn Basel Badischer Bahnhof-Zell der DB im Halbstundentakt vorgesehen. Die Weiterführung der Strecke über Basel SBB-Olten könnte, ist die Nachfrage vorhanden, 2001 aufgenommen werden.

- Dazu ist allerdings die auf 2001 geplante zweite Rheinbrücke für die Bahn 2000 Bedingung,

- Für die «Ligne verte» ist die Haltestelle Basel St. Johann neu erbaut worden. Weitere neue Bahnhöfe sind vorgesehen: unter anderen Basel-Morgartenring, Schweizerhalle-Rothausstrasse, Pratteln-Buhholz sowie je eine Station südlich und nördlich von Riehen.

- Ein Bahnanschluss des Flughafens Basel-Mulhouse besteht als langfristige Option. Im Moment ist allerdings die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben.

- Der Ausbau der Regio S-Bahn hängt vom Fortschritt von Bahn 2000 und Alptransit ab. Insgesamt sind im Raum Basel Investitionskosten von 1,5 bis 2,5 Milliarden Franken vorgesehen.

#### Bern

1987 nahm die Linie 1 der Berner S-Bahn ihren Betrieb auf und befährt die Strecke Fribourg/Laupen-Bern-Thun, seit 1996 mit dem neuen Bahnhof Aussenholz (HP 12/96) und seit Juni 1997 im durchgehenden Halbstundentakt. Seit 1995 fährt die S2 die Strecke Langnau-Bern-Schwarzenburg im Halbstundentakt. Die Erweiterung der S-Bahn läuft.

- Ab Mitte 1998 fährt die S3 auf der Strecke Thun-Belp-Bern-Biel im Halbstundentakt sowie die S4 auf der Strecke Langnau-Burgdorf-Bern-Neuchâtel im Stundentakt. Im Stossverkehr ist

zusätzlich die S41 Bern-Huttwil vorgesehen, sowie die S6 Thun-Belp-Bern.

- Seit Juni 1997 fährt ein Pendelzug Murten-Bern-Murten morgens und abends als Vorleistung für eine spätere S5.

- Die S3 erhält auf Mitte 1999 die zusätzliche Haltestelle Studen. Die Bahnhöfe Belp (S3/S6), Ins (S4) und Kerzers (S4) werden ausgebaut.

- Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) fährt seit Juni 97 im Halbstundentakt bis Solothurn. Mittelfristig geplant ist der Viertelstundentakt Bern-Jegenstorf. Dazu muss die Strecke Schönbühl-Jegenstorf auf Doppelspur ausgebaut werden.

- Mit dem Ausbau auf Doppelspur Lyss-Schüpfen (S3) ist seit Juni 97 die ganze Strecke Bern-Biel doppelspurig. Weitere Doppelspurausbauten sind geplant: auf dem Streckenabschnitt Bern-Belp (S3) und Bern-Riedbach (S4).

- Die Kantone Bern, Fribourg, Jura, Neuchâtel und Solothurn haben eine Planungsorganisation auf Verwaltungsebene gegründet: den «Espace Mittelland». Ziel ist die Abstimmung und Verbesserung der interkantonalen Verbindungen mit Regionalzügen außerhalb des S-Bahnnetzes.

- Die Investitionskosten des S-Bahnbaus belaufen sich auf 200 Mio. Franken, davon übernimmt der Bund 86, der Kanton 76, die Gemeinden 38 Mio. Franken.

#### Lausanne

Seit 1991 befährt der TSOL (Transport Sud Ouest Lausannois) auf eigener Trasse die Linie Gare du Flon-Renens im 10-Minutentakt.

- Der 5-Minutentakt läuft bereits in den Stosszeiten, langfristig ist er für den ganzen Tag vorgesehen. Dafür müsste die Linie auf der Höhe der ETH-Lausanne auf Doppelspur ausgebaut werden.

- Die LEB, die Schmalspurbahn Lau-

sanne-Echallens-Bercher, endet heute in Lausanne-Chauderon. 1993 wurde der Bahnhof Chauderon unter den Boden verlegt. Im Herbst 97 beginnen die Arbeiten für eine unterirdische Verlängerung der LEB zum Gare du Flon. Sie soll Mitte 2000 betriebsbereit sein.

- Auf 2003 erhält die LEB eine neue Kreuzungsstation bei Prilly-Union. Das ermöglicht den Halbstundentakt nach Bercher und den Viertelstundentakt nach Cheseaux.

- Die Métro Lausanne-Ouchy wird zweispurig nach Epalinges-Croisettes verlängert. Die Verlängerung soll 2003 fertiggestellt sein. In einer zweiten Etappe wird die bestehende Strecke Gare du Flon-Ouchy auf eine zweite Spur ausgebaut.

- Im Auftrag des Kanton Waadt soll die SBB auf bestehenden Trassen eine S-Bahn mit zwei Durchmesserlinien betreiben: Bussigny-Lausanne-Cully und Morges-Lausanne-Vevey.

- Dafür sind neue Haltestellen vorgesehen: Lausanne-Malley und Lausanne-Paudex. Wann die S-Bahn den Betrieb aufnehmen wird, ist allerdings noch nicht klar.

- Die Investitionskosten des LEB-Tunnels Chauderon-Flon soll 55 Mio. kosten, die Verlängerung der Métro Lausanne-Ouchy nach Epalinges-Croisetts 430 Mio.

#### Genf

Die Strecke Genf-La Plaine (der Rhône-Express-Régional) ist bisher die einzige schienengebundene Agglomerationlinie von Genf. 1994 erhielt sie den durchgehenden Stundentakt, in den Stosszeiten den Halbstundentakt.

- Auf das Jahr 2006 soll die Métro Léger in Betrieb genommen werden; der Genfer Mittelverteiler auf Schmalspur, der Annemasse in Frankreich über das Stadtzentrum und Meyrin mit Préverin wiederum in Frankreich verbindet. Ein Teil der Trasse besteht schon: Von

Annemasse bis Eaux-Vives betreibt die SNCF eine Schmalspurlinie, im Stadtzentrum können Tramgleise benutzt werden.

- Gleichzeitig mit der Métro Léger soll ein Shuttle auf einer Schwebebahnstrecke von Blandonnet zum Flughafen in Betrieb gehen.

- Im Rahmen der ersten Etappe Bahn 2000 wird die Strecke Genf-Coppet auf ein drittes Gleise ausgebaut. Sie soll 2003 auch dem Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehen.

- Die Investitionskosten der Métro Léger belaufen sich auf 512 Mio. Franken. Den Grossteil der Kosten übernimmt der Kanton, die französischen Departemente Haute-Savoie und L'Ain bezahlen zusammen 44,5 Mio. Franken, wieviel der Bund beiträgt, ist noch nicht klar.

#### Und sonst?

Der Kanton St. Gallen ist daran, eine kleine S-Bahn auf bestehenden SBB-Trassen aufzubauen: zwei Durchmesserlinien verbinden über die Hauptstadt die Kantonssendens und das Appenzell im Halbstundentakt. Das Tessin führt ab 1998 den Verkehrsverbund ein mit einheitlichen Billetten und Preisen für den ganzen Kanton und das Misox. Zusätzlich ist der Ausbau der Schmalspurbahn Lugano-Ponte Tresa (HP 6-7/96) und eine Durchmesserlinie über Bellinzona vorgesehen.

Während wir gebannt auf den freundeidgenössischen Verteilkampf um die Grossprojekte blicken, wird am Netz des Agglomerationsverkehrs weitergebaut. Auch diese Kosten sind enorm. Und wer welche Kosten übernimmt, ist erst in wenigen Fällen geregelt. Der Verteilkampf – hauptsächlich zwischen Bund und Kantonen – hat hier erst angefangen.

Jan Capol

**28. schweizerische fachmesse für**

**altbaumodernisierung**

**luzern**

**Umbau, Renovation, modernes Wohnen**

**4.–8. September 97**

**Messegelände Allmend**

**Öffnungszeiten 9 – 18 Uhr**

Bitte öffentliche Verkehrsmittel benutzen (Buslinie Nr. 5 + 20)

**SONDERSCHEIN «Lärm»**