

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizer Ingenieur und Architekt
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	105 (1987)
<b>Heft:</b>	48
<b>Artikel:</b>	Die Glattallinie als Schnellzugslinie: Vorschläge für den Ausbau der Glattallinie
<b>Autor:</b>	Stopper, Paul
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-76762">https://doi.org/10.5169/seals-76762</a>

### 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>**

# Die Glattallinie als Schnellzugslinie

## Vorschläge für den Ausbau der Glattallinie

Von Paul Stopper, Uster

Die Glattallinie der SBB von Zürich über Uster nach Rapperswil konnte in den letzten Jahren mit beträchtlichen finanziellen Mitteln des Kantons Zürich zu einer leistungsfähigen und attraktiven Vorortslinie mit einem durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut werden. Diese Verbesserung ist erfreulich.

Mit dem Bau einer etwa 5,5 km langen Verbindungslinie zwischen Rüti ZH und Schmerikon/Uznach SG könnte die Glattallinie in das schweizerische Intercity- bzw. Schnellzugsnetz der SBB integriert werden.

Die Glattallinie bleibt auch nach dem Doppelspurausbau zwischen Wallisellen und Uster eine ausgesprochene Lokallinie, auf der keine nationalen Schnellzüge verkehren. Bei jeder Reise über die Glattallinie hinaus muss mindestens einmal umgestiegen werden: in Zürich, Rapperswil oder in Ziegelbrücke resp. Pfäffikon SZ. Dieser Nachteil macht sich vor allem bei Reisen vom Glattal und vom Zürcher Oberland in Richtung Glarnerland oder Bündnerland störend bemerkbar. Familien-Bahnreisen mit Kindern und Gepäck sind deshalb heute sehr umständlich und dementsprechend unattraktiv. Die Strasse bietet hier ein ungemein viel besseres Komfortangebot.

### Ausmerzung der Spitzkehre in Rapperswil

Eine wesentliche Verbesserung der Bahnverbindungen vom Glattal und vom Zürcher Oberland in Richtung Ziegelbrücke lässt sich mit einer relativ kleinen Ergänzung des Bahnnetzes erreichen:

Mit dem Bau einer etwa 5,5 km langen Verbindungslinie zwischen Rüti ZH und Schmerikon/Uznach SG kann die Glattallinie in das schweizerische Intercity- bzw. Schnellzugsnetz der SBB integriert werden (Bild 1).

Mit dieser Neubaulinie könnte die heu-

tige Spitzkehre in Rapperswil ausgeremtzt werden, und es wären folgende neue innerschweizerische Direktverbindungen denkbar:

- Basel-Zürich-Glattallinie-Uznach-Ziegelbrücke-Landquart-Chur (zur Entlastung der Linie Zürich HB-Thalwil am linken Zürichseeufer)
- Basel-Zürich-Glattallinie-Uznach-Rickentunnel-St. Gallen.
- Lausanne-Biel-Olten-Zürich-Glattallinie-Uznach-Ziegelbrücke-Landquart-Chur-Zürich-Flughafen-Effretikon-Wetzikon-Rüti-Ziegelbrücke-Glarus-Linthal.

### Zeitersparnis

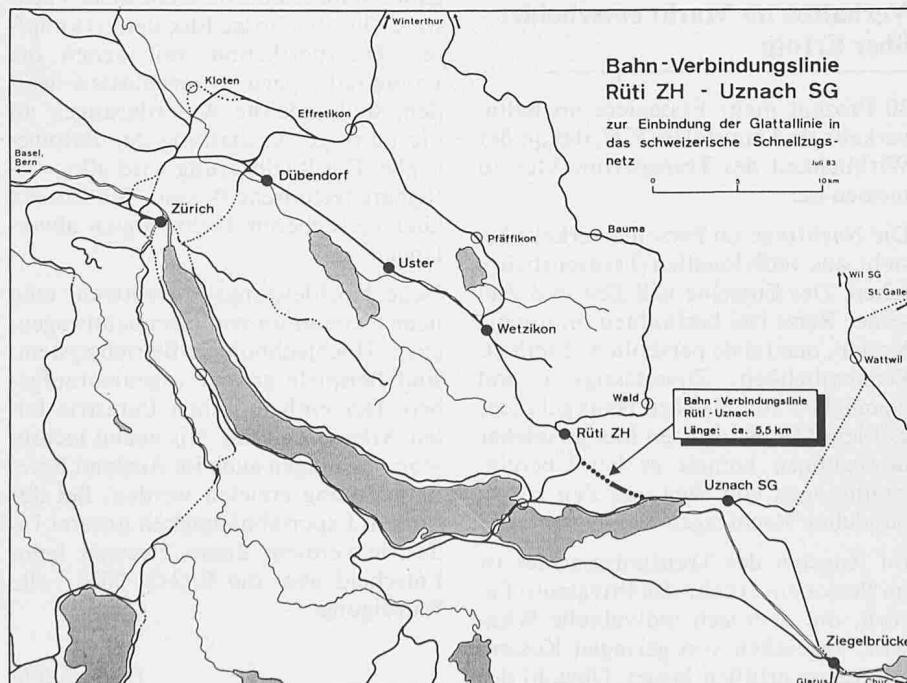
Mit der Neubaustrecke Rüti-Schmerikon/Uznach liessen sich die Fahrzeiten erheblich verkürzen. Gemäss gültigem Fahrplan 1987/89 beträgt die Reisezeit von Rüti nach Chur über Rapperswil-Uznach zwischen 1 Stunde 22 Minuten und 1 Stunde 44 Minuten. (In der letzteren Reisezeit ist die Wartezeit von 11 Minuten in Rapperswil sowie der «Unterwegsaufenthalt» in Uznach von 13 Minuten enthalten.) Über Pfäffikon SZ beträgt die Reisezeit ebenfalls 1 Stunde 22 Minuten. Die unterschiedliche Verbindung wird alternativ alle zwei Stunden angeboten.

Mit der Neubaustrecke betrüge die Reisezeit zwischen Rüti und Chur höchstens noch 59 Minuten, so dass gegenüber der heutigen schnelleren Verbindung immer noch ein Zeitgewinn von 23 Minuten resultieren würde. Zusätzlich zu diesem Zeitvorteil fällt jedoch ins Gewicht, dass künftig nicht mehr in Rapperswil und in Ziegelbrücke (dort womöglich in einen überfüllten Zug von Zürich) umgestiegen werden müsste. Mit der Neubaustrecke und den dadurch möglichen Direkt-Schnellzügen würde die Bahn in der Relation Zürcher Oberland/Bündnerland/Glarnerland wieder konkurrenzfähig!

Mit der Neubaulinie kann zudem gegenüber heute eine entscheidende Streckenverkürzung von 9 Kilometern erreicht werden (Bilder 2, 3).

Um den Einwohnern des Glattals und des Zürcher Oberlandes dienen zu können, müssten die künftigen Schnellzüge resp. Eilzüge auf der Glattallinie an den wichtigsten Bahnhöfen – so z. B. in Dübendorf, Uster, Wetzikon und in Rüti – anhalten.

Bild 1. Bahn-Verbindungslinie Rüti ZH-Uznach SG zur Einbindung der Glattallinie in das schweizerische Schnellzugsnetz



## Aufwertung der Tösstal- und Pfäffikerlinie

Mit der Einbindung der Glattallinie in das schweizerische Schnellzugsnetz mit den vorhin erwähnten Haltepunkten in Wetzikon und Rüti werden die Anschlusslinien nach Wald-Bauma und nach Pfäffikon ZH wesentlich aufgewertet. Man erhält damit von diesen Linien künftig mit nur einmaligem Umsteigen direkte Verbindungen zu den übrigen Landesteilen der Schweiz. Denkbar wären auch Direktzüge vom Flughafen Kloten über Effretikon-Pfäffikon - Wetzikon - Rüti - Ziegelbrücke nach Chur über die neue Verbindungsstrecke.

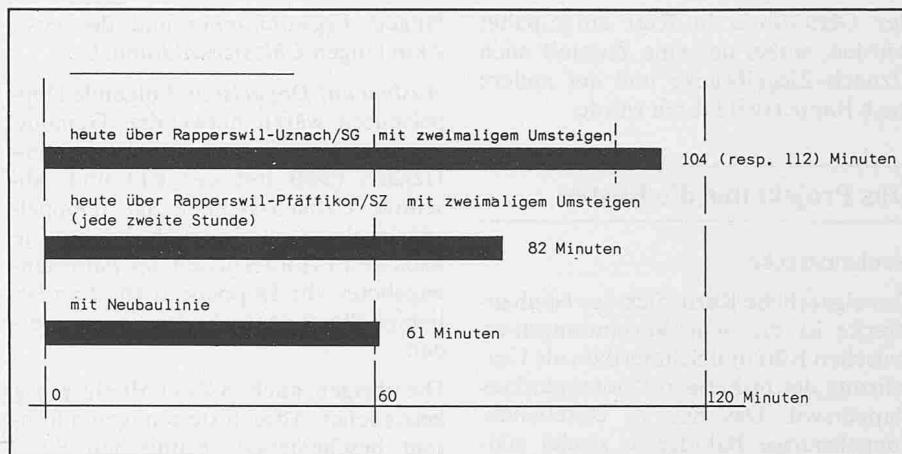


Bild 2. Reisezeitvergleich ohne und mit Neubaulinie Rüti ZH-Schmerikon SG

## Fahrplanangebot

Mit der Einbindung der Glattallinie in das schweizerische Schnellzugsnetz soll auf der Glattallinie keine Verschlechterung des heutigen Fahrplanangebotes (durchgehender Halbstundentakt) eintreten. Im Gegenteil: Die Schnellzüge sollen das Angebot erhöhen und ergänzen.

## Aufgabelung der S-Bahnzüge

Mit der neuen Linie Rüti-Schmerikon/Uznach ergäbe sich auch für das Gebiet Uznach/Benken/Schänis ein besserer Zugang zum Wirtschaftsgebiet Zürich, indem beispielsweise die S-Bahn-Züge

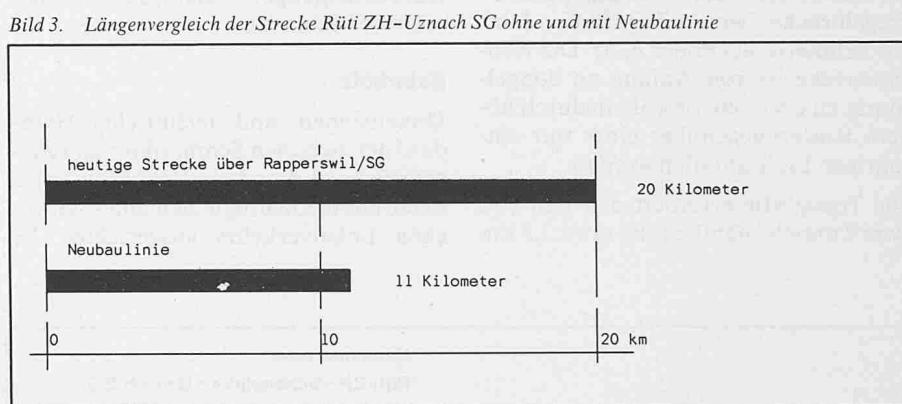
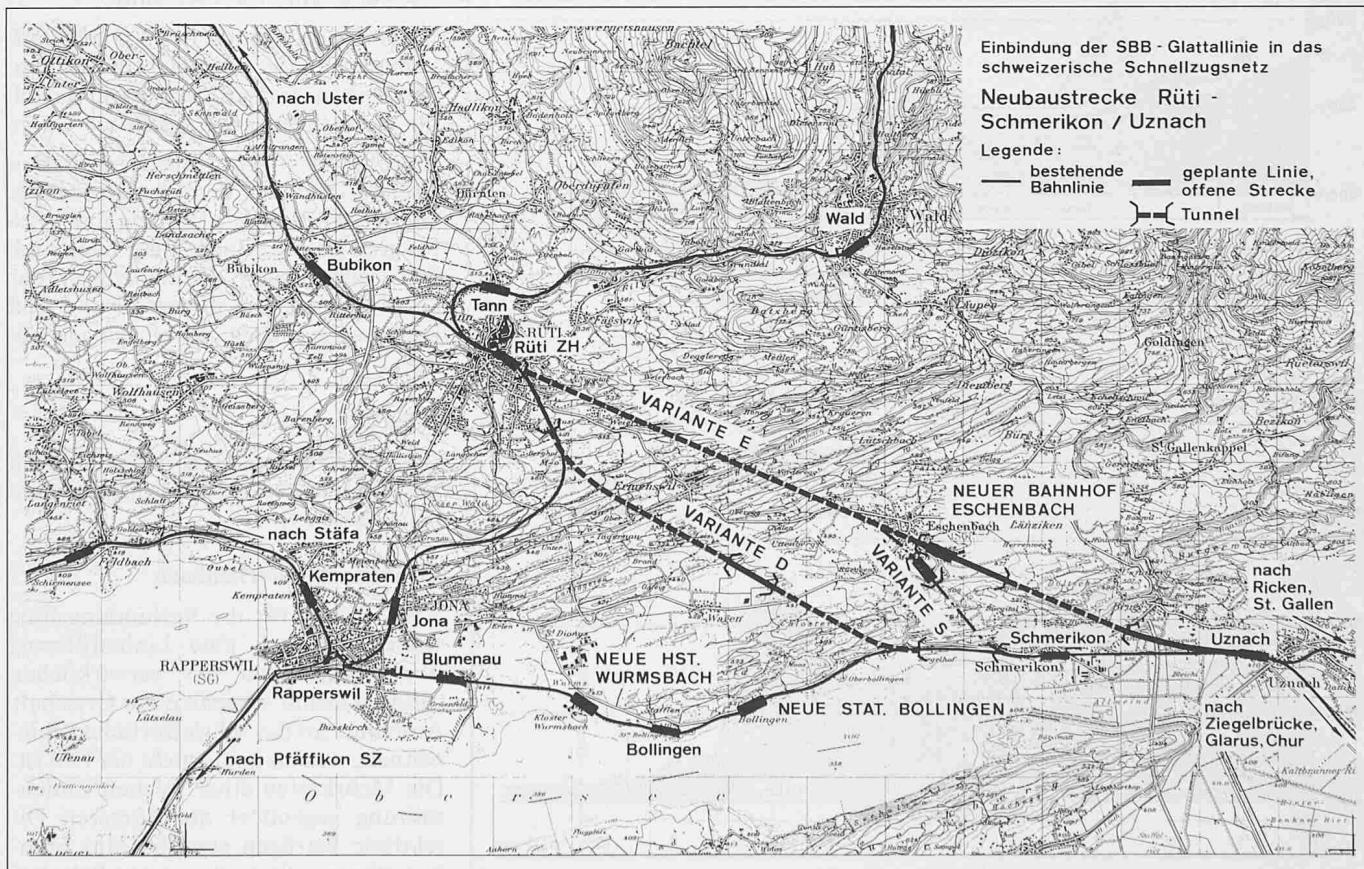


Bild 4. Neubaustrecke Rüti-Schmerikon/Uznach



der Glattallinie in Rüti aufgespalten würden, wobei der eine Zugteil nach Uznach-Ziegelbrücke und der andere nach Rapperswil fahren würde.

## Das Projekt und die Kosten

### Neubaustrecke

Das eigentliche Kernstück der Neubaustrecke ist die neue Verbindungslinie zwischen Rüti und Schmerikon als Umfahrung des bisherigen Knotenpunktes Rapperswil. Das neu zu erstellende, doppelspurige Bahntrasse zweigt südöstlich des Bahnhofes Rüti ZH von der bestehenden Linie Zürich-Uster-Rapperswil ab, unterquert die Hügelzüge zwischen Zürcher Oberland und Obersee und erreicht die Linie Rapperswil-Ziegelbrücke beim «Ziegelhof», kurz vor Schmerikon (Bilder 4, 5). Die Neubaustrecke ist von Anfang an doppelspurig zu erstellen, obwohl dadurch höhere Kosten gegenüber einer nur einspurigen Linie anfallen werden.

Die Topografie erfordert den Bau von zwei Tunnels, nämlich des etwa 2,5 km

langen Eggwaldtunnes und des etwa 2 km langen Chlostervaldtunnels.

**Ausbau auf Doppelstrasse:** Folgende Doppelstrassen wären notwendig: Gemeinschaftsstrecke Ziegelhof-Schmerikon-Uznach (SBB mit der BT) und Abschnitt Uznach-Benken als «Doppelstrassinsel». Grundsätzlich könnte, je nach den Erfordernissen des Fahrplanangebotes, die Doppelstrasse-Insel an beliebige Streckenabschnitte verlegt werden.

Die übrigen, auch in Zukunft einspurig betriebenen Abschnitte genügen mit ihrem bescheidenen technischen Standard den Anforderungen des Schnellzugsverkehrs nicht. Für einen modernen Betrieb erforderlich sind Anpassungen wie Begradiungen, stärkere Kurvenneigungen oder der Einbau schwerer Schienen.

### Bahnhöfe

Dimensionen und technischer Standard der zwischen Schmerikon und Ziegelbrücke liegenden Bahnhöfe sind heute auf die Bedingungen eines schwachen Lokalverkehrs ausgerichtet. Es

	Franken
<b>Tunnels</b>	
Eggwaldtunnel 2,5 km	75 Mio
Chlostervaldtunnel 2,0 km	60 Mio
(30 Mio/km, wie beim Zürichbergstunnel, Kostenstand 1985)	
<b>Offene Strecke</b>	
Landerwerb, Trasse, Oberbau, Fahrleitung, Sicherungs- und Fernmeldeanlagen 1,0 km	8 Mio
<b>Ausbau</b>	
Ziegelhof-Schmerikon-Benken, Doppelstrasse 7,8 km	35 Mio
<b>Bahnhofausbauten</b>	
Schmerikon	20 Mio
Uznach	22 Mio
Benken	10 Mio
Schänis	10 Mio
Total	240 Mio

Tabelle 1. Investitionskosten

drängt sich deshalb der ganze oder teilweise Neubau dieser Bahnhöfe auf.

**Schmerikon** ist auf die Erfordernisse des Doppelstrassbetriebes und einer Abzweigestation einzurichten.

**Uznach** wird Schnellzugshalt sowohl der Strecke St. Gallen-Rapperswil als auch der neuen Strecke Zürich-Uster-Ziegelbrücke, was eine ähnliche Infrastruktur wie in Rüti verlangt. Die bestehenden Anlagen dieser Abzweigestation sind zu erneuern und zu vergrössern.

**Benken** ist eine kleine, schwach frequentierte Station, die mit minimalem Aufwand saniert werden kann.

**Schänis** ist aufgrund des Verkehrsaufkommens etwas wichtiger als Benken, den Ausbaustandard betreffend jedoch mit dieser Station vergleichbar.

**Ziegelbrücke** ist Kreuzungsstation zweier Linien und umfasst ausgedehnte Gleisanlagen, deren Umfang und Ausbaugrad grundsätzlich in der Lage sind, den zusätzlichen Schnellzugverkehr aufzunehmen. Aus diesem Grund sind keine wesentlichen Erweiterungen nötig.

### Kosten

Die Investitionskosten belaufen sich auf insgesamt etwa 240 Millionen Franken (Tabelle 1).

### Variante über Eschenbach

Als Variante für die Verbindungslinie liesse sich auch eine Linienführung über Eschenbach SG verwirklichen (Bild 6). Damit erhielt diese Ortschaft Anschluss an das schweizerische Schienennetz, was bis heute nicht der Fall ist. Die Mehrkosten einer solchen Linienführung gegenüber der kürzeren Direktlinie betragen etwa 60 Mio Franken (längere Tunnels, neuer Bahnhof

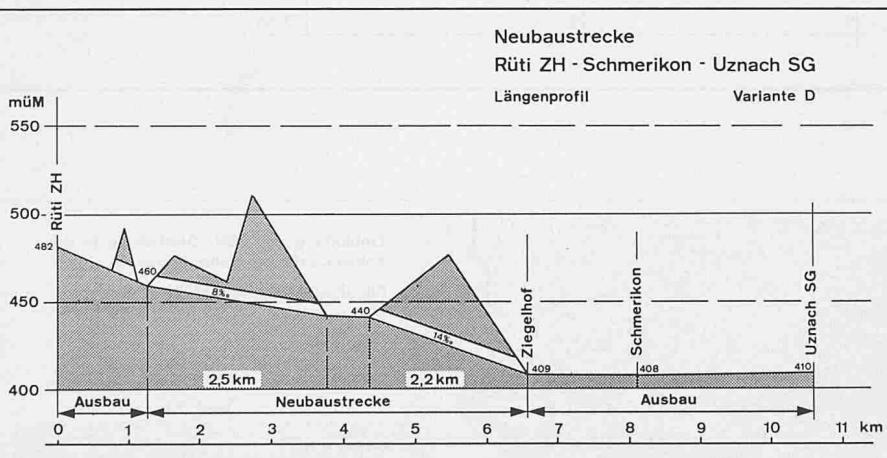
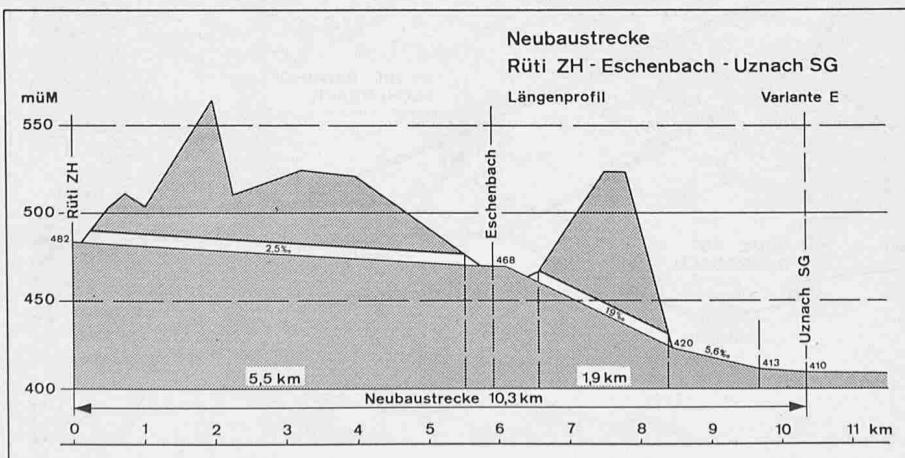


Bild 5. Neubaustrecke Rüti ZH-Schmerikon-Uznach SG, Längenprofil Variante D

Bild 6. Neubaustrecke Rüti ZH-Eschenbach-Uznach SG, Längenprofil Variante E



Eschenbach usw.). Diese Linienführung käme nur in Frage, wenn sich entweder die Gemeinde Eschenbach oder der Kanton St. Gallen wesentlich an den Mehrkosten beteiligen würde.

### Glattallinie doppelspurig

Eine wichtige Voraussetzung geht den vorgängigen Kostenüberlegungen voraus: Die Glattallinie Zürich-Uster-Rapperswil muss auf durchgehende Doppelspur ausgebaut werden. Zwischen Wallisellen und Uster besteht die Doppelspur seit 1985, und der Bahnhof Wetzikon ist ebenfalls ausgebaut. Es fehlt noch die Strecke zwischen Uster und der Abzweigestelle der Neubaustrecke. Für die Doppelspurausbauten auf der Glattallinie rechnen die SBB mit Kosten von rund 129 Millionen Franken.

Die durchgehende Doppelspur auf der Glattallinie ist jedoch keine Folge der neuen Verbindungslinie Rüti-Schmerikon, sondern muss im Zusammenhang mit der Einrichtung des S-Bahn-Systems auf dieser Linie ohnehin und unabhängig davon erstellt werden und kann deshalb bei der vorliegenden Kostenberechnung beiseite gelassen werden.

### Ökologisch vertretbar

Aus topografischen Gründen kommt die neue Verbindungslinie grösstenteils in Tunnels zu liegen, so dass aus landschaftlichen und ökologischen Gründen die Neubaulinie vertretbar ist. Der Bahntunnel wird im Betrieb ohne künstliche Belüftung auskommen, was energiemässig stark ins Gewicht fällt.

### Konform mit Bahn 2000

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben im Frühjahr 1985 das Konzept «Bahn 2000» der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Hauptziele dieses Konzeptes lauten:

- Mehr Fahrgelegenheiten im Intercity- und Schnellzugsverkehr. Das bringt auch mehr Anschlüsse an den Regionalverkehr
- Allgemein kürzere Geamtreisezeit vom Ausgangsort ans Ziel der Fahrt
- Neue Direktverbindungen für bequemes Reisen.

Ein erklärtes Ziel von Bahn 2000 ist also eine entscheidende Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs. Dazu gehören auch einzelne Ergänzungen des aus dem letzten Jahrhundert stammenden Eisenbahnnetzes.

Der Vorschlag der neuen Verbindungs linie zwischen Rüti ZH und Schmerikon/Uznach passt somit gut in das Konzept Bahn 2000.

### Geschichtlicher Rückblick

Die vorgeschlagene Verbindungslinie Rüti-Schmerikon/Uznach ist keine neue Idee: Bereits 1856 war geplant gewesen, die Glattalbahn bis ins Sanktgalische weiterzuführen, wobei als Verknüpfungspunkt mit der damaligen Süd-Ost-Bahn das direkt über Eschenbach zu erreichende Uznach vorgesehen war. Der Kanton St. Gallen bestand jedoch auf Rapperswil als Knotenpunkt. Das Gesuch, in diesem Fall wenigstens mit einem separaten Gleis für direkte Fahrten Rüti-Schmerikon-Uznach «das Nachteilige einer Kopfstation in Rapperswil» zu umgehen, lehnte er – wahrscheinlich wegen der Mehrkosten – ab.

Die Glattallinie wurde aber trotzdem eine Schnellzugslinie, über welche die Züge von Zürich nach Chur oder nach Glarus – mit Spitzkehre in Rapperswil – geführt wurden.

Ab Ende 1884 dampfte selbst der «Arlberg-Express» durch das Zürcher Oberland. Erst mit dem Übergang verschiedener, damals privater Bahnunternehmungen zu den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Jahre 1902 wurde die Glattallinie zu einer ausgesprochenen Nebenlinie der SBB degradiert. Die Schnellzüge verkehrten jetzt auf der linksufrigen Zürichseelinie Zürich-Thalwil-Ziegelbrücke.

Im Jahre 1912 forderte eine über 500köpfige Versammlung in Rüti den Bau einer direkten Eisenbahnlinie Rüti-Uznach. Man hoffte damals, mit dieser Linie wieder direkte Güterzüge durch das Oberland leiten zu können.

1980 wurde im Zürcher Kantonsrat ein Postulat zur Verbesserung der Bahnverbindungen zwischen dem Glattal/Zürcher Oberland und Ziegelbrücke/Glarnerland/Bündnerland eingereicht, welches ebenfalls die Prüfung der direkten Bahnverbindung über Uznach nach Ziegelbrücke forderte. Sowohl der Regierungsrat als auch der Kantonsrat lehnten die dringende Forderung ab. Heute darf dieser berechtigte Wunsch des bevölkerungsreichen Glattales und des Zürcher Oberlandes nicht mehr ausgeschlagen werden!

Adresse des Verfassers: P. Stopper, dipl. Bauing. ETH, Falmenstrasse 25, 8610 Uster.

### Stellungnahme der SBB

Es ist ein wichtiges Anliegen der SBB, im Rahmen ihres Auftrages der Bevölkerung und Wirtschaft zu dienen. Das Zürcher Oberland mit seinem kräftig anwachsenden Bevölkerungspotential von heute ca. 100 000 Einwohnern stellt ein wichtiges Einzugsgebiet für die SBB dar. Mit der vorzeitigen Einführung des Halbstundentaktes auf der Glattallinie im Juni 1985 wurde vorgängig zur Eröffnung der Zürcher S-Bahn das Angebot wesentlich verdichtet und die Reisezeit zwischen Zürich und Rapperswil via Uster um elf Minuten gesenkt.

Gemäss heutigem Stand der Planung wird das S-Bahn-Angebot im Glattal weiter ausgebaut: Die Führung von Schnellzügen ist vorgesehen, womit der erste Teil der Forderung erfüllt wird.

Was den Bau einer Verbindungslinie Rüti/ZH-Uznach/SG betrifft, so ist zunächst festzuhalten, dass die Erstellung und der Betrieb einer solchen Linie als Bestandteil des Schnellzugsnetzes in den freien Marktbereich fällt. Die SBB haben also abzuwägen, ob mit dem erzielbaren Mehrverkehr die Kosten abgedeckt werden können. Aufgrund einer ersten Marktbeurteilung kommen wir zum Schluss, dass eine Attraktivitätssteigerung der Bahnverbindung Zürcher Oberland-Ziegelbrücke/Chur durchaus ihre Berechtigung hat. Die Nachfrage nach dieser Verbindung ist insbesondere durch den touristischen Wochenend- und Ferienverkehr gegeben.

Dem Anliegen nach einer verbesserten Anbindung des Glattals an die Churerlinie versuchen wir, auf eine andere Weise Rechnung zu tragen. Gegenwärtig wird geprüft, ob die Züge aus dem Glattal in Pfäffikon/SZ mit der Churerlinie verknüpft werden könnten. Damit liesse sich unter erheblich geringerem Aufwand (Kapazitätserhöhung auf der Dammlinie SOB) ein bedeutend besseres Angebot vom Glattal Richtung Graubünden mit nur noch einmaligem Umsteigen sowie kürzerer Übergangszeit realisieren. Zudem wäre das Potential von Rapperswil/Jona und dasjenige des rechten Zürichseeufers nach der Philosophie von Bahn 2000 mit stündlichen Halten von Schnellzügen in Pfäffikon/SZ Richtung Chur ebenfalls mit eingeschlossen.

Auf diese Weise erübriggt sich der Bau der im obigen Artikel vorgeschlagenen Neubaustrecke von Rüti nach Uznach.

*Dr. W. Latscha  
Generaldirektion der  
Schweizerischen Bundesbahnen*