

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 26 (2013)
Heft: [6]: Das Glattal : mit der Verdichtung in und um Zürich ist ein neues Verkehrsmittel geboren, das erstaunliche Zusammenschlüsse und heftige Bautätigkeiten auslöste

Artikel: Die Verwandten
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392396>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

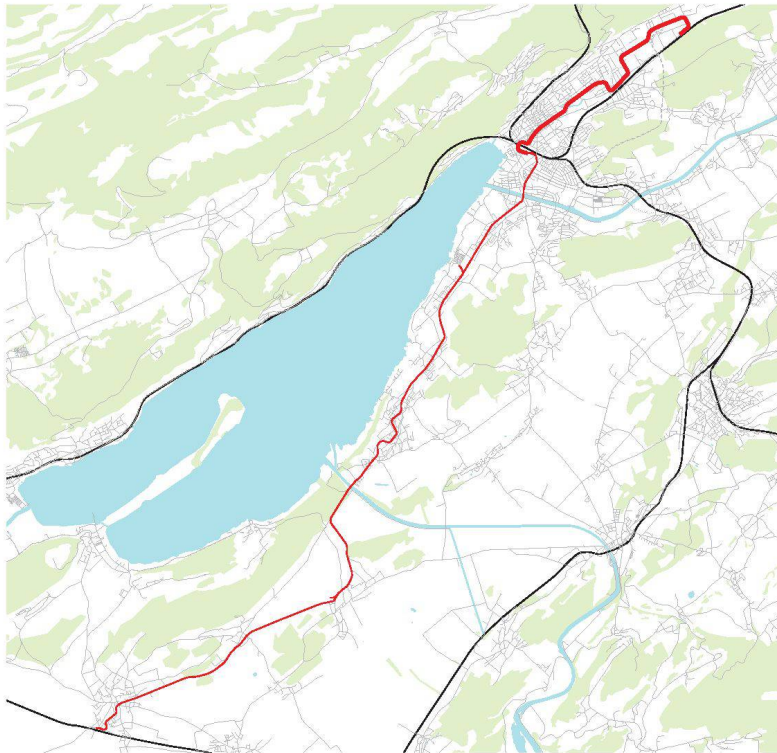
Download PDF: 12.05.2025

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

Die Verwandten

Mit neuen Stadtbahnen und Tramlinien wird die Glattalbahn in den nächsten Jahren zahlreiche Artgenossen in der ganzen Schweiz erhalten.

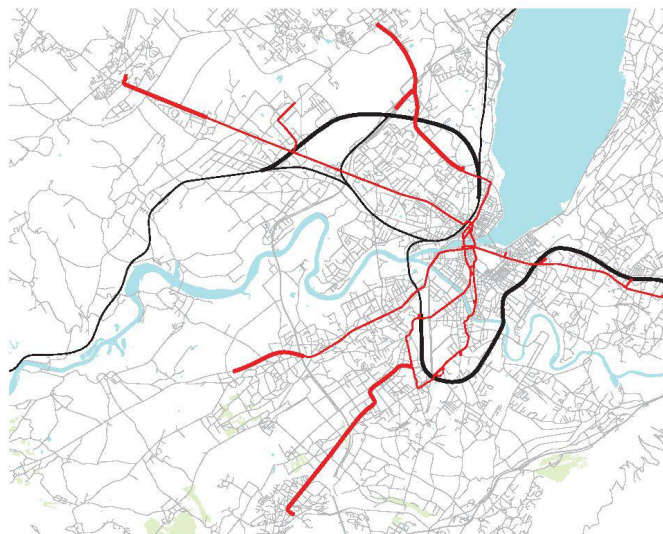
Text: Werner Huber



- Verkehrsachsen**
- Tram bestehend
 - Tram Ausbau
 - SBB-Bahnnetz bestehend
 - SBB-Bahnnetz Ausbau
 - übrige Bahnen bestehend
 - übrige Bahnen Ausbau

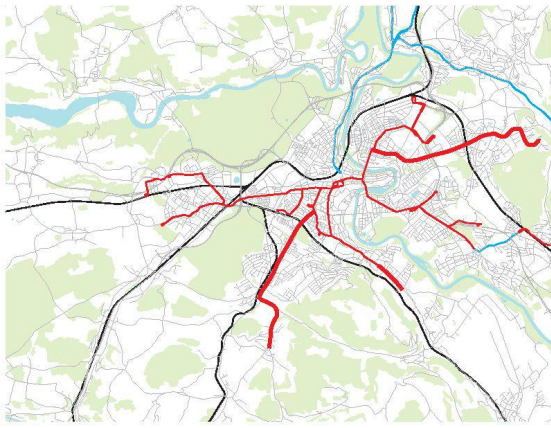
Regiotram Biel

Läuft alles nach Plan, wird 2022 zwischen Ins und dem Bieler Bözingenfeld die mit 27 Kilometern längste Tramlinie der Schweiz in Betrieb gehen. Auf der Strecke Biel-Täuffelen-Ins fahren auf 21 Kilometern bereits die Vorortzüge des «BTI-Bähnli» entlang dem rechten Seeufer. Dieser Abschnitt wird für das Regiotram angepasst. Zwischen dem Bahnhof Biel und dem neuen Bahnhof Bözingenfeld wird eine neue Tramlinie durch die Bieler Innenstadt gelegt. Das Regiotram wird die wichtigsten Entwicklungsgebiete der Region erschliessen und umsteigefrei miteinander verbinden. www.regiotram.ch



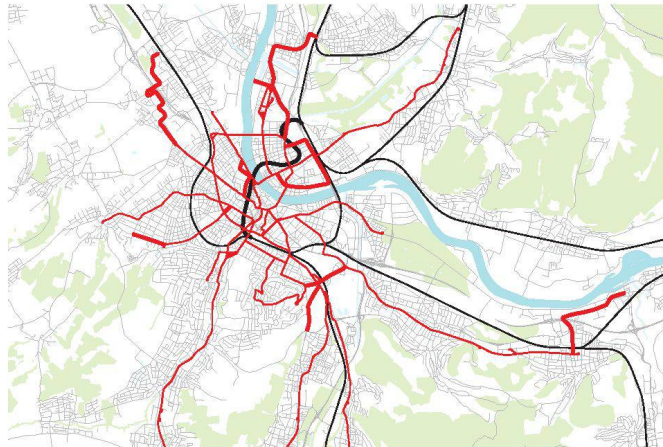
Tram und CEVA

Vor neunzig Jahren mass das Genfer Tramnetz stolze 170 Kilometer. Danach schrumpfte es bis auf einen kümmerlichen Rest, bis die Verkehrsbetriebe TPG 1995 die erste Neubaustrecke eröffnen konnten. Heute befahren vier Linien ein Schienennetz von 36 Kilometern. Für alle Linien gibt es Verlängerungsprojekte, die teilweise über die Grenze nach Frankreich hineinführen – im autpendlergeplagten Genf ein wesentliches Element. Das wichtigste Bauvorhaben im öffentlichen Verkehr entsteht zurzeit jedoch nicht für das Tram, sondern für die SBB: die unterirdische Verbindung Cornavin-Eaux-Vives-Anne-masse (CEVA). Bereits wird über eine Verlängerung von Cornavin zum Flughafen nachgedacht. www.ge.ch/tram
www.ceva.ch



Tram Region Bern

In der Region Bern-Mittelland sollen die Leistungen des öffentlichen Verkehrs bis 2030 um 60 Prozent zunehmen – zu viel für das bestehende Netz. Bereits heute ist die Buslinie 10 überlastet. Sie soll durch eine Tramlinie ersetzt werden. Diese führt von Köniz über das teilweise bereits bestehende Tramnetz durch Bern nach Ostermundigen. Das Tram ist nicht nur ein Verkehrsmittel, es wertet auch die an der Strecke liegenden Strassen und Plätze auf. Die Bauarbeiten sollen gestaffelt erfolgen: 2019 soll der Ast nach Ostermundigen fertig sein, die Linie nach Köniz soll 2021 folgen. Im gleichen Zug soll die Linie 9 von Wabern nach Klein-Wabern verlängert werden.
www.tramregionbern.ch

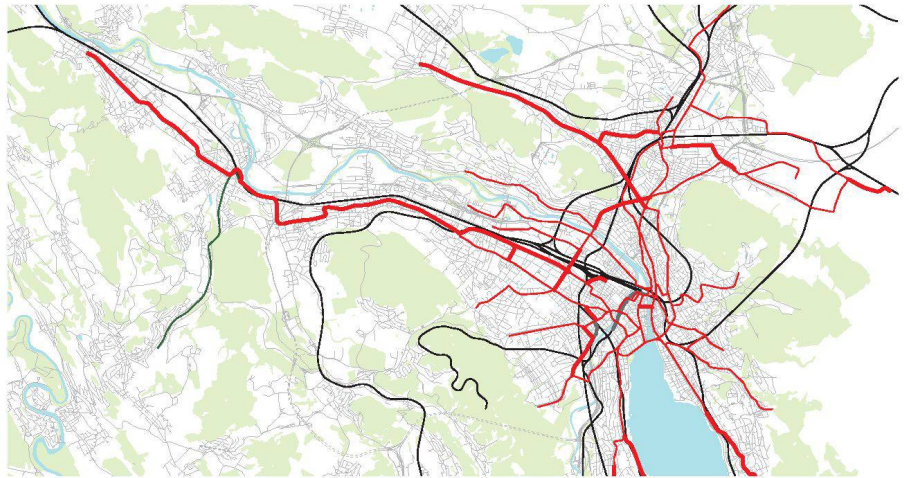


Tramnetz Region Basel 2020

Gemäss der strategischen Planung Tramnetz Region Basel 2020 soll das Netz erweitert werden. Bereits im Bau ist die Verlängerung der Linie 8 nach Weil am Rhein, die 2014 eröffnet werden soll. Eine weitere grenzüberschreitende Verbindung ist die geplante Linie nach St-Louis. In die andere Richtung der Agglomeration wird das Tram Salina Raurica führen: von Pratteln nach Augst. Zudem sind in der Innenstadt weitere Ergänzungen vorgesehen. Einen Quantensprung wird jedoch die S-Bahn bringen: mit dem Herzstück, das den Bahnhof SBB mit dem Badischen Bahnhof unter der Innenstadt hindurch verbinden wird. Die Realisierung wird jedoch nicht vor dem Zeitraum 2025–2030 erfolgen.
www.mobiltaet.bs.ch
www.herzstueck-basel.ch

Limmattalbahn und VBZ 2030

Die 13,5 Kilometer lange Limmattalbahn ist die Schwester der Glattalbahn: Sie ist ebenfalls an das Tramnetz der Stadt Zürich angebunden und erschliesst eine boomende Region. Ausgangspunkt der Bahn ist der Bahnhof Zürich-Alttetten. Von hier aus geht es via Schlieren und Dietikon über die Kantonsgrenze hinweg bis zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach. Eine Verlängerung bis nach Baden ist angedacht. Der Baubeginn ist 2017 vorgesehen, die Eröffnung für 2020. Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) wollen ihr Netz auf Stadtgebiet ebenfalls ausbauen. Tram Hardbrücke, Tram Affoltern und Nordtangente sind die wichtigsten kurz- bis mittelfristigen Projekte.
www.limmattalbahn.ch
www.vbz.ch



Axes forts: m3, t1, t2, t3, t4

Die Metro m2 läutete 2008 in Lausanne ein neues Zeitalter im öffentlichen Verkehr ein. Dieser Schwung soll nun genutzt werden: In Planung ist sowohl eine weitere Metrolinie m3 nach Blécherette als auch die Tramlinie t1 von Flon via Renens nach Villars-Sainte-Croix. Diese neuen Bahnen bilden zusammen mit den bestehenden Linien und drei leistungsfähigen Buslinien (t2, t3, t4) die «axes forts» des «réseau-t». Dieses verbindet die Agglomerationsgemeinden östlich und westlich Lausannes miteinander.
www.lausanne-morges.ch (axesforts)



0 2,5 5 km

