

Jede gesparte Pendler-Minute macht die Immobilie ein Prozent teurer

Milliarden fliessen in neue Schienen und Strassen. Doch wer profitiert wirklich? Eine Analyse zeigt, wie massiv Grossprojekte in Genf, Bern und Zürich die Wohnkosten schon heute verändern.

🕒 Lesezeit: 5 Minuten

Reto Zanettin («Cash»)

Veröffentlicht am 22. Mai 2026 - 14:00 Uhr



Gute Anbindungen machen das Wohnen in urbanen Zentren wie hier in Zürich attraktiv – doch dieser Komfort schlägt sich direkt in den Kosten nieder. *Bild: imago images / Andreas Haas*

«Lage, Lage, Lage» – das ist mehr als ein Spruch, den Käufer und Verkäufer von Häusern oft hören und ebenso oft wiederholen. Denn eine Faustregel besagt: Jede zusätzliche Minute, die man pendeln muss, senkt den Wert einer Immobilie um rund 1 Prozent – und umgekehrt: Je besser der Arbeitsplatz, das Einkaufszentrum, die Schule, der Wald sowie Freizeitangebote erreichbar sind, desto mehr werden Käufer von Wohneigentum oder Mieter zu zahlen bereit sein.

Die Verkehrsanbindung prägt mitunter den lokalen Immobilienmarkt also. Absehbar ist zudem, dass in den kommenden Jahren Milliarden von Franken in den Neu- oder den Ausbau von Strassen, Bahn-, Tram- und Buslinien fliessen werden. Insbesondere zwei Verkehrsprojekte könnten die umliegenden Gemeinden attraktiver machen und «demzufolge die Wohneigentumspreise überdurchschnittlich stark stützen», sagt Robert Weinert, Partner und Forschungsleiter des Immobilienberatungsunternehmens Wüest Partner auf Anfrage von cash.ch.

Diese Grossprojekte formen den Markt neu

Zum einen nennt Weinert die Direktverbindung zwischen Aarau und Zürich. Dabei ist ein zirka 30 Kilometer langer Bahntunnel vorgesehen, der auf gerader Linie zwischen Zürich Altstetten und Rapperswil verläuft. Das Schienenprojekt soll laut der SBB Engpässe beheben, das Angebot im Personen- und Güterverkehr verbessern und die Fahrzeiten für den Fernverkehr verkürzen. Wann die Strecke erstmals von Pendlerinnen und Pendlern genutzt werden kann, ist zurzeit noch offen.

Jetzt «Mach was draus» zum Anlegen abonnieren

Loslegen mit anlegen – dieser kostenlose Newsletter begleitet dich Schritt für Schritt zum ersten Investment.

Name*

E-Mail-Adresse*

Wenn Sie diesen Newsletter abonnieren, erklären Sie sich mit unseren Richtlinien zum Datenschutz einverstanden.

Zum anderen denkt der Forschungsleiter von Wüest Partner an den Bypass Bern Ost. Er soll die Verkehrsbelastung zwischen Bern-Wankdorf und Muri reduzieren. Dazu soll der Verkehr vom bestehenden A6-Autobahnabschnitt in einen Umfahrungstunnel verlegt werden.

Profitieren würden sämtliche Gemeinden im Einzugsgebiet, schreibt das Bundesamt für Strassen (Astra). Namentlich im Raum Bern Ost bis Muri werde die Lebensqualität für die Bevölkerung «massgeblich» steigen. Solche Äusserungen stiessen auch schon auf Kritik. Das Vorgehen des Bundesamtes überschreite bisweilen die Grenze zur Behörden-Propaganda, fand der VCS Bern, der in dem Projekt wohl aber eine «Chance für Bern» erkannt hat und ihm «viel Positives abgewinnen» kann, wie der Verband mitteilte.

Wann sind konkrete Preiseffekte messbar?

Für beide Projekte – die Direktverbindung zwischen Aarau und Zürich sowie den Bypass Bern Ost – sei es zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, den Effekt auf die Mieten und die Preise für Wohneigentum zu beziffern, erklärt Robert Weinert unterdessen. Zahlen hat der Experte jedoch für andere, bereits abgeschlossene Verkehrsvorhaben.

Die Limmattalbahn verbindet seit Ende 2022 die Stadt Zürich ab Altstetten und Killwangen im Kanton Aargau, wobei auch die Gemeinden Schlieren, Urdorf, Dietikon und Spreitenbach angefahren werden. Eine Verlängerung bis Baden ist geplant.

Wüest Partner hat die Effekte des Tram-Ausbaus zwischen Zürich-Altstetten und Killwangen auf die erschlossenen Gemeinden für verschiedene Perioden berechnet. In der Analyse wurde die Preisentwicklung in den direkt erschlossenen Gemeinden mit der Preisentwicklung in strukturell ähnlichen Kontrollgemeinden, die ohne die neue Infrastruktur sind, verglichen. Folgendes Bild hat sich ergeben:

Periode	Schritte	Effekt auf Angebotsmieten	Effekt auf Angebotspreise von Wohneigentum
2005 bis 2014	Referenzperiode	-	-
2015 bis 2019	Projektgenehmigung und Volksabstimmung	plus 4,2 Prozent*	minus 0,6 Prozent
2019 bis 2022	Teilinbetriebnahme bis Schlieren	plus 3,6 Prozent*	plus 0,6 Prozent
2022 bis 2025	Vollständige Inbetriebnahme	plus 2,5 Prozent	plus 3,2 Prozent

*Tabelle: Auswirkungen der Limmattalbahn auf Mieten und Wohneigentumspreise in den erschlossenen Gemeinden / *statistisch signifikanter Koeffizient / Quelle: Wüest Partner.*

Feststellbar ist nun eine gewisse Auswirkung der neuen Tramlinie auf den Immobilienmarkt in der Region: In der Periode nach der vollständigen Inbetriebnahme – zwischen 2022 und 2025 – lagen die Mieten in den durch die Limmattalbahn erschlossenen Gemeinden um 2,5 Prozent über den Mieten in den Gemeinden der Kontroll- beziehungsweise Vergleichsgruppe. Zugleich waren die Preise für Wohneigentum in den erschlossenen Gemeinden 3,2 Prozent höher als in den Vergleichsgemeinden, die nicht von der Limmattalbahn bedient werden. Der 3,2-prozentige Einfluss ist statistisch nicht signifikant und daher vorsichtig zu interpretieren.

Über alle Phasen hinweg haben sich speziell die Mieten von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich entwickelt. Bereits ab 2015 und damit mehrere Jahre vor der ersten Tramfahrt öffnete sich eine Lücke zwischen den angebundenen Orten und den Vergleichsgemeinden. Dies deutet darauf hin, dass Mietern und Vermietern ihre Preiserwartungen an die absehbare Standortqualität angepasst hatten. «Die künftige Standortgunst der betroffenen Gemeinden wurde neu eingeschätzt», heisst es im Bericht von Wüest Partner.

Léman Express: Stärkere Effekte als die Limmattalbahn

In der Genferseeregion ist mit dem Léman Express (LE) ein grenzüberschreitenden Bahnnetz entstanden. Die sieben Linien verbinden Orte in der Schweiz und in Frankreich.

Die Analyse von Wüest Partner erfasst 15 vom LE angefahrene Schweizer Gemeinden in der Umgebung von Genf: Coppet, Tannay, Mies, Versoix, Genthod, Bellevue, Pregny-Chambésy, Lancy, Chêne-Bourg, Vernier, Meyrin, Satigny, Russin, Dardagny und Chancy. Diese wurden mit anderen, nicht erschlossenen, aber strukturell ähnlichen Gemeinden der Kantone Genf und Waadt verglichen. Folgende Effekte zeigten sich:

Periode	Schritte	Effekt auf Angebotsmieten	Effekt auf Angebotspreise von Wohneigentum
2005 bis 2009	Referenzperiode	-	-
2009 bis 2013	Annahme der Projektfinanzierung in der Volksabstimmung	plus 1,3 Prozent	minus 0,6 Prozent
2014 bis 2019	Frankreich und Schweiz einigen sich über den Betrieb	plus 6,7 Prozent*	plus 7,4 Prozent*
2019 bis 2025	Inbetriebnahme	plus 7,4 Prozent*	plus 6,8 Prozent*

*Tabelle: Auswirkungen des Léman Express auf Mieten und Wohneigentumspreise in den erschlossenen Gemeinden / *statistisch signifikanter Koeffizient / Quelle: Wüest Partner.*

Das Schienenprojekt wirkte sich deutlich auf den regionalen Immobilienmarkt aus. In der Periode nach der Inbetriebnahme – zwischen 2019 und 2025 – lagen die Mieten in den durch den LE angefahrenen Gemeinden um 7,4 Prozent über den Mieten in den Vergleichsgemeinden, die nicht erschlossen sind. In der gleichen Phase waren die Preise für Wohneigentum in den erschlossenen Gemeinden um 6,8 Prozent höher als in den Vergleichsorten.

Wiederum zogen die Preise schon vor der Inbetriebnahme an, und zwar sowohl die Mieten als auch die Wohneigentumspreise. Offenbar haben Mieter und Vermieter sowie Käufer und Verkäufer von Eigenheimen ihre Preiserwartungen frühzeitig nach oben angepasst. Die Effekte sind ausgeprägter, als sie es bei der Limmattalbahn gewesen waren.

Lage bleibt Lage – aber der Kontext zählt

Die Unterschiede zwischen den Verkehrsprojekten haben laut Wüest Partner mehrere Ursachen. Etwa würden sich die betroffenen Gemeinden hinsichtlich Nachfrage, Baulandreserven, Regulierungen und Verdichtungspotenzial voneinander unterscheiden. Zudem hänge die Wirkung vom Raumtyp ab: «In urbanen und stark nachgefragten Räumen sind Preis- und Verdichtungseffekte in der Regel anders gelagert als in peripheren oder touristisch geprägten Gebieten», so die Experten um Forschungsleiter Robert Weinert.

Man kann den Rahmen weiten und wird dabei Wechselwirkungen bemerken. Beispielsweise: Die Bevölkerung wächst und Leute aus dem In- und Ausland ziehen gerne an Orte, die gut erschlossen sind. Sie sind dann auch bereit, mehr für eine Wohnung oder ein Haus zu bezahlen. Doch steigen die Preise an einem Ort stark, so wandert ein Teil der Leute in günstigere Regionen ab und nimmt aufwendigere Wege in Kauf. Hierzu ist die Region Zürich ein gutes Beispiel.

Zugleich hat gerade die Corona-Pandemie bis heute Spuren im Pendlerverhalten und der Arbeitswelt hinterlassen. Insbesondere Homeoffice ist geblieben. Ein längerer Weg zwischen Wohnung und Büro ist darum besser machbar. So sind Pendelzeiten von weniger als 15 Minuten zurückgegangen, während längere Distanzen zugenommen haben – insbesondere solche von mehr als einer Stunde.

Hinweis: Dieser Artikel ist zuerst auf Cash.ch erschienen.

Für Sie ausgewählte Artikel zum Thema Immobilienpreise