



Februar 2015

Konkretisierung Raumkonzept Schweiz

Prüfung der Kompatibilität von Angebots- und
Infrastrukturkonzepten mit den räumlichen Ent-
wicklungszielen im Rahmen des STEP Aus-
bauschrilles 2030

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	3
2	Vorgehen und Kriterienkatalog.....	3
2.1	Eingangsprüfung der Angebotskonzepte	3
2.2	Indikatoren für die Bewertung und Priorisierung der Module	4
2.2.1	Beurteilung der räumlichen Wirkungen	4
2.2.2	Bewertung mit Vergabe von Punkten.....	4
2.2.3	Handlungsansätze	5
3	Karte zur Konkretisierung des Raumkonzepts Schweiz	6
3.1	Konzeption.....	6
3.2	Stellenwert der Karte	6
3.3	Einteilung der Räume	7
3.4	Siedlungs- und Verkehrsangebotsstrategien	8
3.5	Herleitung aus dem RKCH	8
Anhang 1	Karte	13
Anhang 2	Legende.....	14

1 Ausgangslage

Mit der am 9. Februar 2014 angenommenen Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wird der Bundesrat u.a. damit vom Parlament beauftragt, bis 2018 eine Botschaft für einen nächsten Ausbauschnitt 2030 vorzulegen (STEP AS 2030).

Die Erarbeitung der im Ausbauschnitt enthaltenen Vorhaben erfolgt in Schritten. Für die Planung des Regionalverkehrs erarbeiten die Kantone bis Ende November 2014 Angebotskonzepte. Dazu haben sie sich in Planungsregionen organisiert. Gleichzeitig erarbeitet die SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) nationale Angebotskonzepte für den Personenfern- und Güterverkehr. In einem nächsten Schritt beauftragt das BAV die Infrastrukturbetreiberinnen, aus den Angebotskonzepten Module zu erarbeiten. Diese Module werden im Verlauf des Jahres 2015/2016 vom BAV bewertet und priorisiert.

Die gesamte Prüfung erfolgt mehrstufig. Nach Eingang der Angebotskonzepte findet eine erste Prüfung statt. Die daraufhin erstellten Module werden vertieft bewertet, so dass eine Priorisierung der Module stattfinden kann.

Neu wird in dieser Bewertung u.a. die räumliche Wirkung der Angebotskonzepte und Ausbaumasnahmen beurteilt. Zusammen mit dem BAV hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) ein System zur Beurteilung der Übereinstimmung der gewünschten Verkehrsangebote mit den räumlichen Entwicklungszielen erarbeitet. Dieses besteht aus einem Kriterienkatalog, der sich auf die Ziele und Strategien des Raumkonzepts Schweiz (RKCH) stützt, diese konkretisiert und ein bundesinternes Arbeitsinstrument für die Priorisierung der Angebotskonzepte und Ausbaumasnahmen ist.

Der vorliegende Bericht stellt den für die Bewertung der Übereinstimmung mit den räumlichen Entwicklungszielen verwendeten Kriterienkatalog vor und dokumentiert die Konzeption der beim Bewertungsfaktor „Beitrag zur geordneten Siedlungsentwicklung“ zur Anwendung kommenden Karte.

2 Vorgehen und Kriterienkatalog

2.1 Eingangsprüfung der Angebotskonzepte

In einem vorgelagerten Schritt wird entschieden, dass diejenigen Angebotskonzepte nicht weiterverfolgt werden, deren Wirkung grundlegend im Gegensatz zur von allen drei Staatsebenen im Raumkonzept Schweiz gemeinsam formulierten Vorstellung einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung des Landes steht, und diese in einem der folgenden Punkte grundlegend verletzt wird :

- Die Qualität von Siedlungsräumen wird durch Zerschneidung, Lärmbelastung, Verlust an öffentlichem Raum etc. massiv beeinträchtigt oder das Gleichgewicht zwischen den Regionen wird gestört,
- die natürlichen Ressourcen, die Landschaftsqualität oder das Kulturland werden erheblich beeinträchtigt,
- die Solidarität innerhalb der Gesellschaft und der regionale Zusammenhalt in Form der Anbindung und Vernetzung innerhalb der Regionen sowie der Ausgleich zwischen ländlichen und urbanen Räumen werden gefährdet.

2.2 Indikatoren für die Bewertung und Priorisierung der Module

Anschliessend an die unter Kapitel 2.1 dargestellte Eingangsprüfung werden aus den verschiedenen Angebotskonzepten Module entwickelt die dann beurteilt werden. Ein Modul besteht immer aus einer Kombination von Angebotszielen und dafür notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Die Bewertung beinhaltet folgende Beurteilungen (siehe auch Planungsgrundlagen zum STEP AS 2030 des BAV¹):

- Kosten/Nutzen-Analyse gemäss Bewertungsverfahren Nachhaltigkeits-Indikatoren für Bahninfrastrukturprojekte (NIBA),
- Veränderung der Überlast im Personen- und Güterverkehr,
- Übereinstimmung mit der Langfristperspektive Bahn²,
- Übereinstimmung mit den Zielen der räumlichen Entwicklung³.

2.2.1 Beurteilung der räumlichen Wirkungen

In der Beurteilung "Übereinstimmung mit den Zielen der räumlichen Entwicklung " werden die einzelnen Angebots- und Infrastrukturkonzepte gemäss ihrer Wirkung auf der nationalen, regionalen und lokalen Ebene beurteilt. Ausschlaggebend sind dabei die folgenden drei Handlungsansätze welche qualitativ im Rahmen einer Vergleichswertanalyse beurteilt werden

- Beitrag zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit und Vielfalt der Schweiz,
- Beitrag zur geordneten Siedlungsentwicklung,
- Beitrag zur haushälterischen Bodennutzung.

Die drei Handlungsansätze werden jeweils unterschiedlich gewichtet: Der Beitrag für die geordnete Siedlungsentwicklung wird mit dem Faktor 3 am stärksten gewichtet, da er am relevantesten für die Planung der regionalen Angebotskonzepte ist. Die nationale Ebene und der Beitrag für die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit und Vielfalt der Schweiz ist für die Beziehungen im Städtensetz wichtig und wird deshalb mit dem Faktor 2 gewichtet. Der Beitrag zur haushälterischen Bodennutzung wird mit Faktor 1 gewichtet, da die lokalen Auswirkungen bei der Formulierung der Angebotskonzepte noch zu wenig bekannt sind.

2.2.2 Bewertung mit Vergabe von Punkten

Maximal kann ein Modul im Kriterium "Übereinstimmung mit den Zielen der räumlichen Entwicklung " drei Punkte erreichen. Die Bandbreite der Ergebnisse liegt zwischen -3 bis +3 Nutzenpunkten. Das Kriterium wird somit gleichgewichtig zum Kriterium "Übereinstimmung mit der Langfristperspektive Bahn" beurteilt, wohingegen für die volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse und den Beitrag zur Reduktion der Überlast absolute Werte ermittelt werden.

Tabelle 1 Vergleichswerte zum Indikator „Übereinstimmung mit den räumlichen Entwicklungszielen“.

Punkte	Einstufung
+3	Sehr gute Übereinstimmung mit den räumlichen Entwicklungszielen
+2	Gute Übereinstimmung mit den räumlichen Entwicklungszielen
+1	Übereinstimmung mit den räumlichen Entwicklungszielen
0	Neutral gegenüber den räumlichen Entwicklungszielen
-1	Konflikte mit räumlichen Entwicklungszielen
-2	Grosse Konflikte mit räumlichen Entwicklungszielen
-3	Sehr grosse Konflikte mit räumlichen Entwicklungszielen

¹ <http://www.bav.admin.ch/fabi/04578/?lang=de>

² <http://www.bav.admin.ch/aktuell/03876/03904/03913/?lang=de>

³ <http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00274/>

2.2.3 Handlungsansätze

Im Folgenden sind die einzelnen Handlungsansätze präzisiert. Die Fragen, die zur Beurteilung der Beiträge dienen wurden in direktem Bezug zu den Strategien des Raumkonzepts Schweiz entwickelt.

Beitrag zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit und Vielfalt der Schweiz.

- Unterstützt das Modul eine polyzentrische Raumentwicklung durch die Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen metropolitanen, gross- und mittelstädtischen Zentren?
 - Erlaubt das Modul die Vernetzung der ländlichen Zentren und alpinen Tourismusregionen mit den übergeordneten Zentren?
 - Verbessert das Modul die Einbindung der Schweiz ins internationale Verkehrsnetz durch die Anbindung an die europäischen Hauptachsen oder an die nationalen bzw. internationalen Flughäfen?
 - Trägt das Modul mit zusätzlichen Kapazitäten für den Güterverkehr zwischen den Logistikzentren der Schweiz (Genf, Lausanne, Bern, Basel, Aarau/Olten, Luzern, Zürich, St. Gallen) zur angemessenen Entwicklung der Logistik bei?
- Aufgrund der Gewichtung und der vorgegebenen Skala mit einer gesamter Punktzahl von 3 gilt die folgende Bepunktung für diesen Beitrag: Summe aller Indikatoren +0.5 /-0.5 Punkte, Gewichtungsfaktor 2.

Beitrag zur geordneten Siedlungsentwicklung

- Unterstützt das Modul die Ziele des RKCH zur Siedlungsentwicklung nach innen?

Zur Einschätzung, ob ein Modul die Ziele zur Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt, wurde auf Basis des RKCH vom ARE die nachfolgende Karte „Konkretisierung Raumkonzept: Räumliche Entwicklung“ erarbeitet. Sie dient der Visualisierung und Konkretisierung der dort enthaltenen Aussagen bzgl. einer geordneten Siedlungsentwicklung.

- Aufgrund der Gewichtung und der vorgegebenen Skala mit einer Gesamtpunktzahl von 3 gilt die folgende Bepunktung für diesen Beitrag: Summe aller Indikatoren +0.5 /-0.5 Punkte, Gewichtungsfaktor 3.

Beitrag zur haushälterischen Bodennutzung

- Bedingt die Umsetzung des Moduls eine zusätzliche Flächenbeanspruchung oder kann bestehende Infrastruktur zurückgebaut werden?
- Ergeben sich bei der Umsetzung des Moduls Synergien oder Konflikte bezüglich Schutzobjekte von nationaler Bedeutung und Fruchtfolgefleichen?
- Ergeben sich bei der Umsetzung des Moduls städtebauliche Synergien oder Konflikte?

- Aufgrund der Gewichtung und der vorgegebenen Skala mit einer gesamter Punktzahl von 3 gilt die folgende Bepunktung für diesen Beitrag: Summe aller Indikatoren +0.5 /-0.5 Punkte, Gewichtungsfaktor 1.

3 Karte zur Konkretisierung des Raumkonzepts Schweiz

Die Karte zur Konkretisierung des Raumkonzeptes Schweiz dient als Grundlage für die Beurteilung der Module des STEP Ausbauschnittes 2030 im Handlungsansatz "Beitrag zur geordneten Siedlungsentwicklung". Die Konzeption der Karte wie auch die zugrunde liegenden Überlegungen zur Einteilung und Einstufung der verschiedenen Räume werden hier nachfolgend dargestellt:

3.1 Konzeption

Karte und Legende stellen ein schematisiertes Zentrum-Peripherie-Gefüge dar. Dieses zeigt grob Struktur und Ausdehnung von metropolitanen und städtischen Räumen, der Entwicklungsachsen sowie der Kleinzentren und Tourismusorte ausserhalb der Agglomerationsräume. Ebenfalls werden diejenigen Räume dargestellt, die in besonderem Masse dem Siedlungsdruck ausgesetzt sind oder wo aufgrund der Sensibilität des Raumes grosse planerische Vorsicht geboten ist. Ebenfalls finden die grossen Tourismusgebiete, so wie sie im Raumkonzept Schweiz (RKCH) definiert werden Eingang in die Karte.

Aus dieser definierten Raumstruktur wird die jeweilige Siedlungsstrategie je nach Raumtyp abgeleitet (z.B. Urbane Kernzone oder Entwicklungskorridore mit Zentren) und mit der Angebotsstrategie Bahn für Personen- und Güterverkehr hinterlegt (siehe Tabelle im Anhang S.13).

Ebenso wird das Eisenbahnnetz dargestellt. Bei diesem sind sowohl der Gotthard-Basistunnel, wie auch der Ceneri-Basistunnel bereits als Ausgangslage enthalten, da diese vor 2030 in Betrieb gehen.

Grundlage für die Kartenerarbeitung ist in erster Linie das RKCH⁴ und die darin enthaltenen räumlichen Konzeptionen und Karten. So ist die Strategie 2 „Siedlungen und Landschaften aufwerten“ eine massgebliche Grundlage für die Raumtypologie ; insbesondere für die „Zwischenräume“ und die „ländlichen Räume“. Strategie 3 „Verkehr, Energie und Raumentwicklung aufeinander abstimmen“, sowie die im RKCH definierte Städtetypologie (Ländliche Zentren, Klein- und mittelstädtische Zentren, metropolitane und grosstädtische Zentren) sind eine wichtige Grundlage für die systematische Hierarchisierung der städtischen Gebiete. Im Weiteren wurde auch die die Agglomerationsdefinition nach BFS (2000) berücksichtigt.

Die Karte ist mit den kantonalen Richtplänen (und damit indirekt auch mit den Agglomerationsprogrammen) abgestimmt und nimmt Rücksicht auf kantonale und regionale Entwicklungskonzepte. Weitere Grundlagen sind die Festlegungen im Sachplan Verkehr und in der die Langfristperspektive Bahn.⁵

3.2 Stellenwert der Karte

Die Karte ist ein Element mehrerer Bewertungsgrundlagen zur Abschätzung der räumlichen Wirkung für Vorhaben des nächsten Ausbauschnittes STEP⁶. Aus ihr kann abgeleitet werden, ob ein Vorhaben hinsichtlich seiner Wirkung mit den räumlichen Entwicklungszielen zu Siedlung und Landschaft aus Sicht des Bundes grundsätzlich vereinbar ist.

⁴ <http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00274/index.html?lang=de>

⁵ Für konzeptionelle Überlegungen bildeten das Raumentwicklungskonzept Nordwest+:
https://www.ag.ch/de/bvu/raumentwicklung/strategien_konzepte/raumkonzept_nordwestschweiz/raumentwicklungskonzept_nordwest_1.jsp, sowie das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich:
<http://www.afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/Verkehrsplanung2/gesamtverkehrsplanung/gesamtverkehrskonzept.html> eine wichtige Grundlage.

⁶ Siehe Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschnitt 2030: <http://www.bav.admin.ch/fabi/04578/index.html?lang=de>

Anwendbarkeit und Massstabsebene: Die Karte ist weder parzellenscharf, noch richtet sie sich nach Gemeinde-, Agglomerations- oder Kantonsperimeter. Vielmehr ist sie auf eine regionale Betrachtung ausgelegt, etwa vergleichbar mit den Detailkarten des Sachplans Verkehr, Teil Programm⁷

3.3 Einteilung der Räume

Um der Frage nach Ausdehnung und Begrenzung künftiger Siedlungsflächen nachzukommen, werden die Räume nach einem Zentrum-Peripherie Gefüge klassiert und in insgesamt sieben Raumtypen untergliedert:

Urbane Kernzone der metropolitanen und grossstädtischen Zentren

Die Definition der metropolitanen und grossstädtischen Zentren erfolgt gemäss den Vorgaben des RKCH.

Urbane Kernzone

Urbane Kernzonen weisen Gemeinden mit einer gewissen Grösse auf (Schwelle liegt hier i.d.R. ab einer Grösse von 15'000-16'000 Einwohner). Diese urbanen Kernzonen verfügen über Zentrumstrukturen mit hohen Dichten. Die Einteilung erfolgt aber nicht nur nach streng quantitativen Vorgaben. Insbesondere werden die planerischen Vorgaben der kantonalen Richtpläne berücksichtigt.

Agglomerationsräume

Agglomerationsräume in der Karte werden als solche ausgeschieden, wenn ein Zentrum mehr als ca. 10'000 Einwohner aufweist und wenn eine gewisse Dichte im suburbanen Raum um ein Zentrum vorhanden ist. Dazu gehören praktisch alle Agglomerationen nach Definition BFS, aber auch Einzelstädte nach BFS, sowie weitere Gemeinden mit Kleinstadtcharakter (Kleinzentren nach RKCH). Die hier definierten Agglomerationsräume stimmen nicht genau mit der offiziellen Nomenklatur nach BFS aus dem Jahr 2000 überein. Die Gründe liegen darin, dass hier explizit auf Fragestellungen des übergeordneten öffentlichen Verkehrs (Bahn) eingegangen wird und dass sich seit der letztmaligen Agglomerations-einteilung die urbanen Gebiete rasant ausgedehnt haben. Auch hat sich das Pendelverhalten etwa durch Einführung von Bahn 2000 massgeblich verändert.

Entwicklungskorridore

Entwicklungskorridore werden dort vorgesehen, wo einerseits wichtige Verkehrsachsen bereits vorhanden sind oder wenn sie zwischen grösseren Zentren liegen, zwischen denen enge Wirtschafts- und Pendelbeziehungen bestehen. Überdies muss in diesen vorgesehenen Entwicklungskorridoren bereits heute eine zusammenhängende Siedlungsstruktur vorhanden sein.

Kleinzentren ausserhalb der Entwicklungskorridore

Die in der Karte dargestellten Kleinzentren sind grossmehrheitlich mit der Liste „Ländliches Zentrum“ aus dem RKCH deckungsgleich. Diese wurde durch den Vergleich mit den kantonalen Richtplänen punktuell ergänzt. Sie weisen in der Regel eine Grösse von weniger als 10'000 Einwohnern auf.

⁷ Detailkarten Sachplan Verkehr, Teil Programm: <http://www.are.admin.ch/sachplan/04894/04896/index.html?lang=de>

Zwischenräume, Landschaften unter Druck

Als Grundlage für den Raumtyp „Zwischenräume, Landschaften unter Druck“ diente die in Karte 2 des RKCH bezeichnete Fläche für den Handlungsgrundsatz „Landschaften unter Siedlungsdruck vor weiterer Zersiedelung schützen und Bodenverbrauch eindämmen“.

Ländliche Räume, Landwirtschaftsflächen, Naturpärke

Der Raumtyp „Ländliche Räume, Landwirtschaftsflächen, Naturpärke“ leitet sich aus den RKCH Handlungsgrundsätzen „Zusammenhängende Landwirtschaftsgebiete erhalten“ sowie „Herausragende Landschaften erhalten und verantwortungsvoll nutzen“ ab.

Touristische Zentren

Die touristischen Zentren entsprechen den „grossen alpinen Tourismusgebieten“ gemäss Einteilung RKCH.

Nicht alle aufgeführten Orte verfügen über einen direkten Bahnanschluss (etwa Breitenbach, Hombrechtikon, Oberägeri u.a.m., sowie einige touristische Zentren). Die Karte ist so zu verstehen, dass diese Orte mit der für ihren Raumtyp entsprechenden Erschliessung mit dem nächsten Bahnknoten verbunden sein sollen.

3.4 Siedlungs- und Verkehrsangebotsstrategien

Ziel der Karte ist, darzustellen wie die gewünschte räumliche Entwicklung durch ein entsprechendes Verkehrsangebot unterstützt werden kann. Damit können die vorgeschlagenen Angebote und/oder Infrastrukturmassnahmen gemäss ihrer erwarteten Auswirkungen auf den Raum bewertet werden. Dazu wird bei jedem der oben beschriebenen Raumtypen anhand einer Siedlungsstrategie knapp dargelegt, auf welche Weise sich die räumliche Entwicklung ausgestalten soll (siehe Legende der Karte). Diese leitet sich wiederum aus dem RKCH ab, wobei diese nach Räumen differenzierten Handlungsanweisungen als dessen Konkretisierung verstanden werden.

Dieser gewünschten räumlichen Entwicklung, wird das adäquate Personenverkehrsangebot nach Raumtyp zur Seite gestellt. Den Personenverkehrsangeboten liegt die Angebotsstrategie aus der Langfristperspektive der Bahn zugrunde.

Die angegebenen Taktfrequenzen für das Angebot je nach Raumtyp sind als Richtwerte für die Bewertung der Vorhaben zu verstehen.

3.5 Herleitung aus dem RKCH

Grundlage für das hier dargestellte Zentrum-Peripherie Gefüge ist die Zentrenstruktur des RKCH⁸. Die nachfolgende Aufstellung (Tabelle 1) zeigt Grösse (nach Einwohnern, gemäss Zahlen BFS, 2012), wie auch Einteilung der im RKCH aufgeführten metropolitanen- und grossstädtischen Zentren, der Mittel- und Kleinzentren in die Raumtypologie der Karte. Die Raumtypen der Karte werden hier der Zentrenhierarchie des RKCH gegenübergestellt. Es wird dabei ersichtlich, dass sich die Zentren- und Agglomerationsstruktur der Karte sehr stark an den Einteilungen des RKCH anlehnt. Unterschiede erklären sich aus dem spezifischen Fokus auf die Angebotsstrategie Personenverkehr Bahn. Sie lassen sich folgendermassen erklären: Anders als beim RKCH stand hier nicht die Kerngemeinde der Agglomeration als solche im Fokus, sondern die ganze Agglomeration wurde aufgrund der Einwohnerzahl und des entsprechenden Gewichtes in unterschiedlichen Klassen (Raumtypen gemäss Legende) eingeteilt. Damit wurde dem Aspekt Rechnung getragen, dass nicht die Kerngemeinde alleine, sondern auch die umliegenden Gemeinden

⁸ Vgl. Definitionen der Zentrenklassen und alpinen Tourismusgebiete im Anhang des RKCH: <http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00274/>

massgeblich die Grösse einer Agglomeration ausmachen. Sehr häufig ist die Einwohnerzahl einer Kerngemeinde wenig aussagekräftig bezüglich Umfang und Grösse des entsprechenden Agglomerationsraums, somit auch nicht das richtige Mass für die Abschätzung des Pendleraufkommens. Beispielsweise ist die Agglomeration Baden-Brugg auf dem zehnten Rang der Agglomerationshierarchie zu finden, obwohl beide Kerngemeinden deutlich unter 20'000 Einwohner aufweisen und im RKCH als Kleinzentren fungieren. Eine ähnliche Diskrepanz zwischen Kernstadt und Grösse der Agglomeration kann etwa bei der Agglomeration Olten-Zofingen festgestellt werden. Andererseits ist Biel die zehntgrösste Stadt in der Schweiz (im RKCH ein metropolitanes und grossstädtisches Zentrum), deren Agglomeration findet sich aber wegen ihres geringen Einzugsgebiets erst auf dem 16. Rang und somit unmittelbar vor der Agglomeration Aarau mit einer ebenfalls verhältnismässig kleinen Kernstadt (gemäss RKCH ein Kleinzentrum).

Für die Bestimmung der ÖV Angebote mussten diese Kleinzentren mit relativ grossen Agglomerationen im Zentren-Peripheriegefüge entsprechend eingestuft werden. Insgesamt wird dadurch das in der Karte dargestellte Städtesystem etwas weniger hierarchisch abgebildet als im RKCH.

Für den besseren Überblick werden die einbezogenen Gemeinden unterteilt dargestellt, nach

- Agglomerationen nach offizieller Nomenklatur BFS 2000 (Zürich bis St. Moritz)
- Einzelstädte (nach offizieller BFS Definition, Langenthal bis Davos)
- weitere Gemeinden mit urbanem Charakter (Altdorf bis Weinfelden).

Tabelle 2 Gegenüberstellung Einstufung der Raumtypen gemäss der Karte Konkretisierung Raumkonzept Schweiz mit der Zentrenhierarchie des RKCH (Bevölkerungszahlen: Stand 2012)

	Gemeindegrösse nach Einwohner		Zentrenstruktur nach Karte				Zentrenstruktur nach RKCH			
	Ew. Agglo	Ew. Kerngemeinde Agglo	urbane Kern zone	Agglomerations räume	Entwicklungs-korridor mit Zentren	Klein-zentren	Metro-/Grossst ädt.	Mittel-zentren	Klein-zentren	Tour-ism. Zentren
Zürich	1'217'751	380'077	x	x	x		x			
Genève	533'529	189'033	x	x	x		x			
Basel	503'851	165'565	x	x	x		x			
Bern	360'127	127'515	x	x	x		x			
Lausanne	345'293	130'421	x	x	x		x			
Luzern	214'251	79'478	x	x	x		x			
St. Gallen	152'389	74'111	x	x	x		x			
Winterthur	144'187	104'468	x	x	x		x			
Lugano	137'081	56'038	x	x	x		x			
Baden-Brugg	120'571	18'522 + 10'611	x	x	x				x + x	
Oltén-Zofingen	113'328	17'133 + 10'824	x	x					x + x	
Zug	112'240	27'537	x	x	x			x		
Fribourg	109'717	36'633	x	x	x			x		
Thun	95'983	42'735	x	x				x		
Vevey-Montreux	94'567	18'594 + 25'456	x	x	x				x + x	
Biel/Bienne	94'021	52'351	x	x	x		x			
Aarau	90'663	20'103	x	x	x				x	
Neuchâtel	81'686	33'474	x	x	x			x		
Solothurn	77'631	16'465	x	x	x				x	
Wil (SG)	71'842	18'301	x	x					x	
Chur	71'093	34'087	x	x	x			x		
Schaffhausen	67'461	35'413	x	x	x			x		
Sion	63'420	31'207	x	x	x			x		
Locarno	62'116	15'483	x	x	x				x	
Arbon-Rorschach	60'131	14'012 + 8'918		x	x				x + x	
Heerbrugg-Altstätten	55'000	6'600 + 11'075		x	x				x + x	
Wetzikon-Pfäffikon (ZH)	53'358	23'274 + 11'027	x	x	x				x	
Bellinzona	51'467	17'744	x	x					x	
Rapperswil-Jona-Rüti	51'278	26'354 + 11'968	x	x	x				x + x	
Chiasso-Mendrisio (Como-)	49'701	7'933 + 11'835		x	x				x	
La Chaux-de-Fonds-Le Locle	48'475	38'267 + 10'208	x	x				x	x	
Monthey-Aigle	40'274	16'880 + 9'703		x	x				x	
Lachen	39'009	8'004		x						
Sierre-Montana	37'958	15'945 + 2'368	x	x	x				x	
Yverdon-les-Bains	34'704	28'486	x	x	x				x	
Brig-Visp	34'674	12'728 + 7'281		x		x			x + x	
Stans	30'898	8'112		x					x	
Lenzburg	30'787	8'626		x					x	
Frauenfeld	30'176	24'119	x	x					x	
Kreuzlingen (Konstanz-)	30'083	20'520	x	x	x				x	
Burgdorf	29'114	15'659	x	x					x	
Bulle	28'691	20'177	x	x					x	
Amriswil-Romanshorn	27'303	12'619 + 10'353		x		x			x + x	
Schwyz	26'534	14'663		x	x				x	
Grenchen	25'640	16'173		x	x				x	
Wohlen (AG)	23'919	14'879		x					x	
Buchs (SG) (Vaduz-)	23'155	11'536				x			x	
Interlaken	22'928	5'504							x	

	Gemeindegrösse nach Einwohner		Zentrenstruktur nach Karte				Zentrenstruktur nach RKCH			
	Ew. Agglo	Ew. Kerngemeinde Agglo	urbane Kern zone	Agglomerationen räume	Entwicklungskorridor mit Zentren	Kleinzentren.	Metro-/Grossstadt	Mittellzentren	Kleinzentren	Tourism. Zentren
Delémont	21'795	11'809		x					x	
St. Moritz	14'898	5'147		x						x
Langenthal		15'184		x					x	
Martigny		16'897	x	x					x	
Einsiedeln		14'632		x					x	
Lyss		14'080				x			x	
Davos		11'156		x						x
Altdorf		8'981				x			x	
Dietikon		24'843	x						x	
Dübendorf		25'341	in Metroraum Zürich enthalten						x	
Glarus		12'313				x			x	
Herisau		15'222		x					x	
Liestal		13'708	x	x					x	
Morges		14'994	x	x					x	
Nyon		19'170	x	x	x				x	
Payeme		9'146				x			x	
Rheinfelden		12'174	in Metroraum Basel enthalten						x	
Sarnen		9'959		x					x	
Sursee		9'079				x			x	
Uster		32'748	x	x	x				x	
Weinfelden		10'699		x					x	

Folgende beiden Darstellungen geben die Ausmasse der Perimeter der zehn gemäss Einwohnerzahlen (Stand 2012) grössten Metropolitanräume und Agglomerationen der Schweiz wieder. Sie entsprechen der in der Karte dargestellten Ausdehnungen. Ebenfalls dargestellt sind die ausgeschiedenen Perimeter der entsprechenden Kernzonen. Ergänzt werden diese durch Angaben der Einwohnerzahlen der Kerngemeinde der Agglomeration, wie auch der ganzen Agglomeration.

Abbildung 1 Vergleich von Perimeter und Einwohnerzahlen der 10 grössten Agglomerationsräume (1)





















	Zürich	Genève	Basel	Bern	Lausanne
Urbane Kernzone	380'077 	189'033 	165'565 	127'515 	130'41 
Urbane Räume	1'217'800 	533'500 	503'900 	360'100 	345'300 

Abbildung 2 Vergleich von Perimeter und Einwohnerzahlen der 10 grössten Agglomerationsräume (2)

	Luzern	St. Gallen	Winterthur	Lugano	Baden-Brugg
Urbane Kernzone	79'478 	74'111 	104'468 	56'038 	18'522 + 10'611 
Urbane Räume	214'251 	152'389 	144'187 	137'081 	120'571 

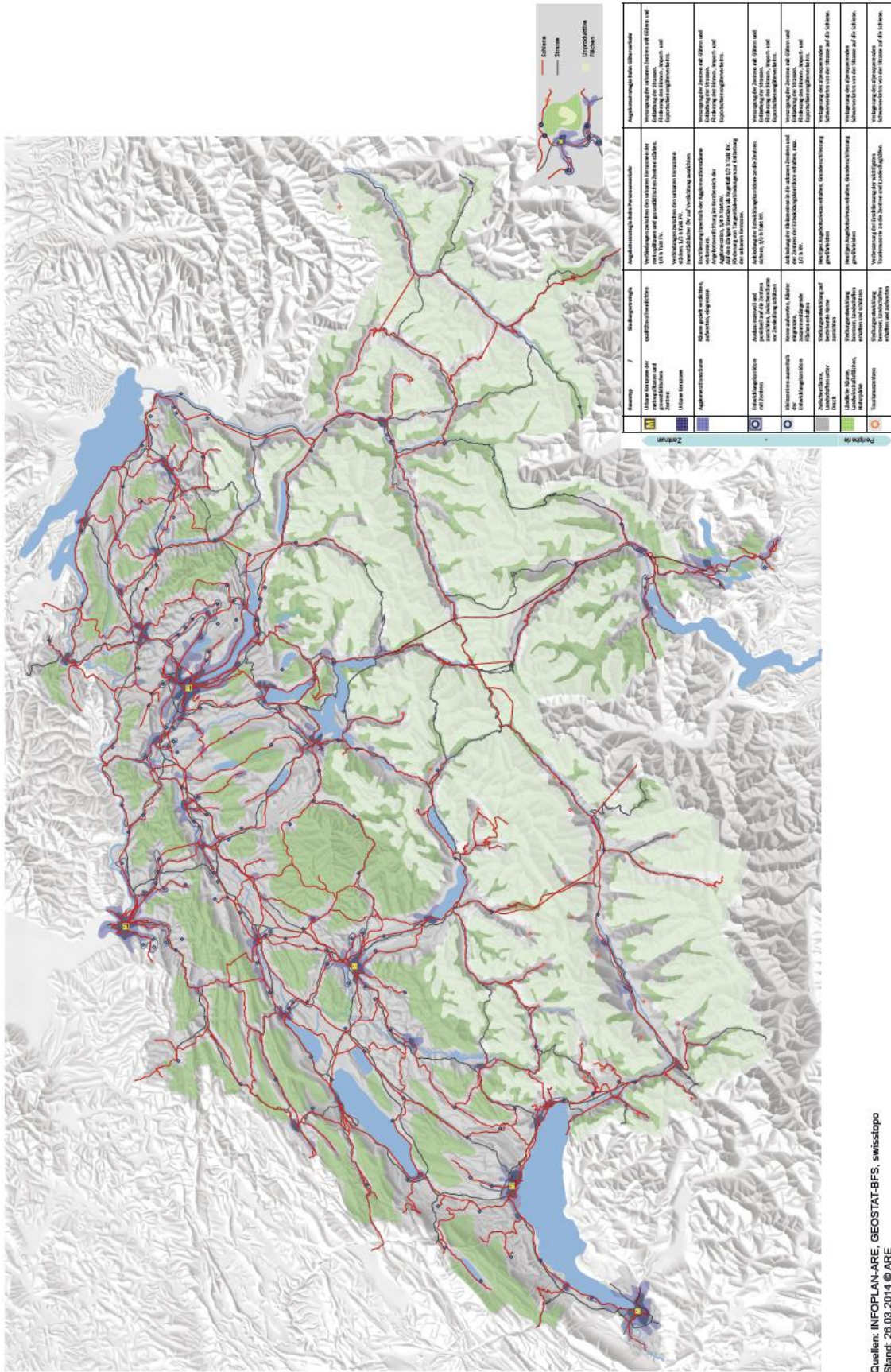
Anhang 1 Karte

STEP Ausbauschritt 2030:

Konkretisierung Raumkonzept Schweiz: Räumliche Entwicklung (Bewertungsgrundlage)









Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup da territori ARE



Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swisstopo
Stand: 28.03.2014 © ARE

Anhang 2 Legende

	Raumtyp / Siedlungsstrategie	Angebotsstrategie Bahn Personenverkehr	Angebotsstrategie Bahn Güterverkehr
	Urbane Kernzone der metropolitanen und grossstädtischen Zentren Urbane Kernzone	qualitätsvoll verdichten	Versorgung der urbanen Zentren mit Gütern und Entlastung der Strassen. Förderung des Binnen-, Import- und Exportschieneingüterverkehrs.
		Verbindungen zwischen den urbanen Kernzonen der metropolitanen und grossstädtischen Zentren stärken, 1/4 h Takt FV. Verbindungen zwischen den urbanen Kernzonen stärken, 1/2 h Takt FV. Innerstädtischer ÖV auf Verdichtung ausrichten.	
	Agglomerationsräume	Räume gezielt verdichten, aufwerten, eingrenzen	Versorgung der Zentren mit Gütern und Entlastung der Strassen. Förderung des Binnen-, Import- und Exportschieneingüterverkehrs.
	Entwicklungskorridore mit Zentren	Ausbau massvoll und punktuell auf die Zentren ausrichten, Zwischenräume vor Zersiedlung schützen	Versorgung der Zentren mit Gütern und Entlastung der Strassen. Förderung des Binnen-, Import- und Exportschieneingüterverkehrs.
	Kleinzentren ausserhalb der Entwicklungskorridore	Kerne aufwerten, Ränder eingrenzen, zusammenhängende Flächen erhalten	Versorgung der Zentren mit Gütern und Entlastung der Strassen. Förderung des Binnen-, Import- und Exportschieneingüterverkehrs.
	Zwischenräume, Landschaften unter Druck	Siedlungsentwicklung auf bestehende Kerne ausrichten	Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.
	Ländliche Räume, Landwirtschaftsflächen, Naturparke	Siedlungsentwicklung bremsen, Landschaften erhalten und schützen	Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.
	Tourismuszentren	Siedlungsentwicklung bremsen, Landschaften erhalten und aufwerten	Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

