

Die vier Agglomerationstypen

Identifizierung der Agglomerationstypen

Agglomerationen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Lösungsansätzen. In den Studien des ARE dient die Einteilung in vier Typen als Arbeitsinstrument, um die Agglomerationen nach Gemeinsamkeiten und Unterschieden zu gruppieren. Als Kriterien kommen vor allem verkehrliche Merkmale zur Anwendung, da diese im Vordergrund der Betrachtungen stehen. Zentral sind:

- die Bedeutung des städtischen ÖV-Systems in den Kernstädten
- die Erschliessung des Agglomerationsperimeters und insbesondere des Agglomerationskerns durch die Autobahn und die Anzahl Anschlüsse
- die Erschliessung der Kernstadt und des Agglomerationsperimeters durch das Schienennetz

Da sich benachbarte Agglomerationen gegenseitig beeinflussen, sind die räumlichen Merkmale wie Bevölkerung, Beschäftigte und Pendlerströme heterogener und werden vor allem für das Aufzeigen der Wirkungszusammenhänge herangezogen.

Auch innerhalb eines Agglotyps gibt es Unterschiede, da jede Agglomeration in einen spezifischen räumlichen Kontext eingebunden ist. Die grossflächigen Agglomerationen (Typ 1) beeinflussen

durch überproportional viele Arbeitsplätze häufig kleinere Agglomerationen in ihrer unmittelbaren Nähe. Das zeigt sich in Form von einseitigen Pendlerströmen. Wichtig sind auch die Verflechtungen des Agglomerationskerns (Kernstadt und urbaner Gürtel) mit dem ländlichen Umland (Gürtelgemeinden und Gemeinden ausserhalb des Perimeters).

Differenzierte Lösungsansätze

Die Untersuchungen nach Agglomerationstyp zeigen, dass der Stellenwert und die Potenziale der Verkehrsmittel räumlich sehr unterschiedlich sind. Eine mittlere oder kleinere Kernstadt mit vielen Weg- und Zupendlern aus dem dispersen Umland mit hohem MIV-Anteil hat andere Rahmenbedingungen als eine Agglomeration mit grossen einseitigen Pendlerströmen und gut ausgebauter ÖV-Infrastruktur im Kern und Agglomerationsperimeter. Deshalb müssen die Lösungsansätze räumlich differenziert ausgestaltet werden.

Weitere Informationen

- Technischer Bericht zur Initialstudie, Kapitel 3 «Portraits, Herausforderungen und Potenziale der vier Agglomerationstypen»

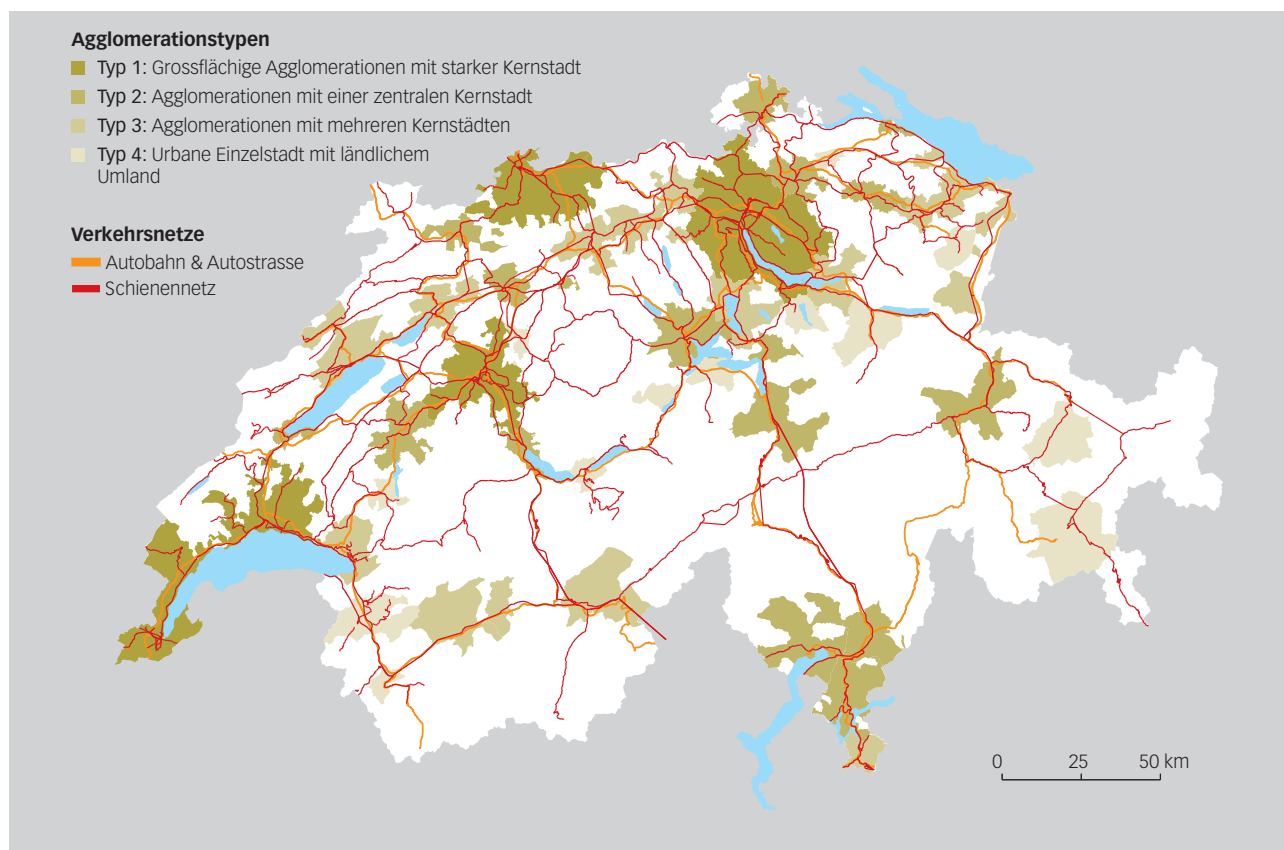


Bild 1: Die räumliche Verteilung der Agglomerationen in der Schweiz auf die vier Agglomerationstypen. (Quellen: ASTRA, BAV, BFS, swisstopo)

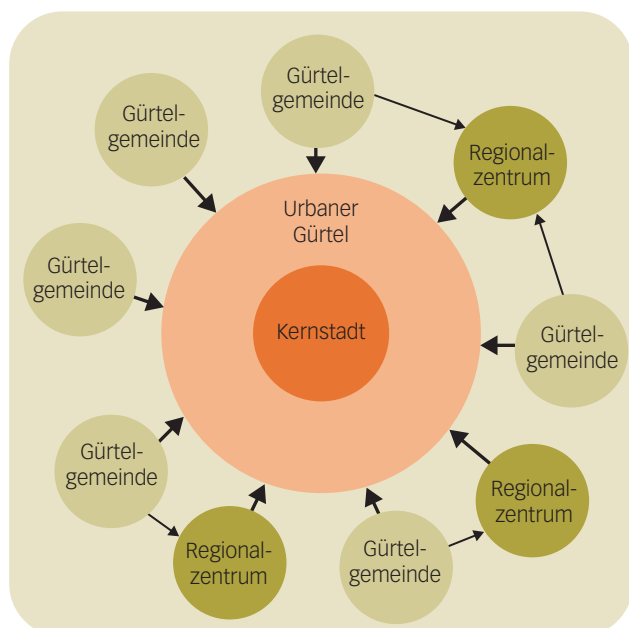
Typ 1: Grossflächige Agglomerationen mit starker Kernstadt

Zu diesem Typ gehören die Agglomerationen der fünf grössten Kernstädte der Schweiz (Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich). Gemeinsam vereinen sie 68 % der Bevölkerung und 72 % der Beschäftigten aller Agglomerationen. Sie beeinflussen grosse Teile der Schweiz.

Im Mittel konzentrieren sich 42 % der Einwohner und Beschäftigten in der Kernstadt. Diese weist meist mehr Beschäftigte als Einwohner auf (Anteil Beschäftigte 47 bis 59 %). Bei einem grossen Einzugsgebiet resultieren daraus eine grosse Wirtschaftskraft und hohe Zupendlerüberschüsse mit einseitig ausgeprägten Lastrichtungen. Das führt zu hoch ausgelasteten Verkehrsnetzen und an den Netzübergängen (Schnittstellen) auch teilweise zu Überlastungen, insbesondere zu Spitzenzeiten.

Die nationalen Verkehrsinfrastrukturen bieten aufgrund der Netzdichte eine hohe Angebotsqualität innerhalb der Agglomeration und nach aussen. Beim Binnenverkehr der Kernstadt sind die Verkehrsanteile des städtischen ÖV (41 %) doppelt so hoch wie jene des MIV (18 %). Auch bezogen auf die Gesamttagglomeration ist der ÖV-Anteil mit 23 % respektabel. Der Grund dafür ist, dass der ÖV bei allen Pendlerbeziehungen mit Bezug zur Kernstadt dominiert. Ausserhalb des Agglomerationskerns ist mehrheitlich der MIV das wichtigste Verkehrsmittel.

Eine besondere Herausforderung der grossflächigen Agglomerationen sind die urbanen Gürtel der Kernstädte, die direkt an die Kernstadt angrenzen und in die Infrastrukturkorridore ausstrahlen. Sie sind häufig mit der Autobahn und mehreren Anschlüssen gut erschlossen und haben daher eine besondere Bedeutung für die Schnittstellenproblematik mit dem lokalen Strassennetz. Hinsichtlich der Siedlungsstruktur und deren Dichte sowie in Bezug auf den städtischen ÖV sind die urbanen Gürtel nicht mit der Kernstadt vergleichbar. Sie besitzen jedoch eine hohe Entwicklungsdynamik als Wohn- und/oder Arbeitsstandort.



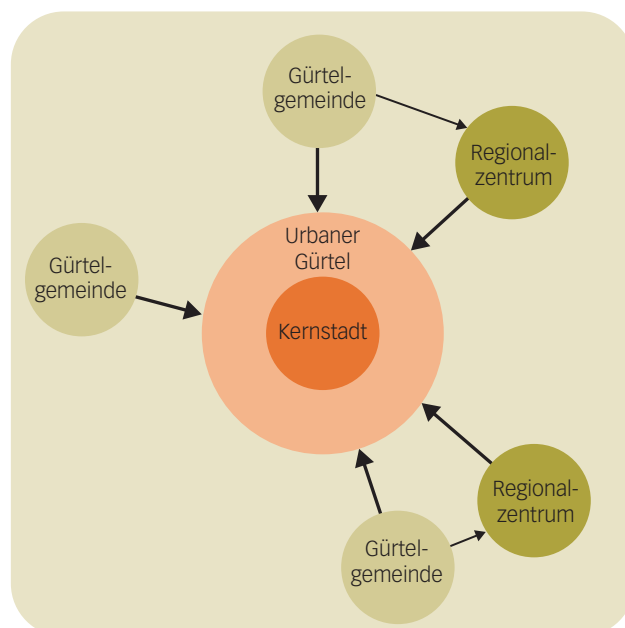
Typ 2: Agglomerationen mit einer zentralen Kernstadt

Diese Agglomerationen haben eine ähnliche Struktur wie Typ 1, sind jedoch kleiner. Im Mittel konzentrieren sich rund 50 % der Einwohner und Beschäftigten in der Kernstadt. Diese ist für die Agglomeration vergleichsweise wichtig, auch wenn ihre wirtschaftliche Bedeutung insgesamt gesehen geringer ist als beim Typ 1. Im Mittel besteht in der gesamten Agglomeration ein leichter Auspendlerüberschuss, wobei die Bandbreite, in Abhängigkeit von der Lage der Agglomeration, schwankt.

Die nationalen Verkehrsinfrastrukturen besitzen für die Kernstadt immer noch eine hohe Bedeutung. Sie beschränken sich innerhalb der Agglomerationen jedoch nur noch auf ein bis zwei Korridore, so dass insbesondere die Angebotsqualität der Schiene innerhalb der Fläche im Vergleich zu Typ 1 geringer ist. Da die Siedlungsstruktur nicht mehr so kompakt ist, ist das städtische ÖV-Netz weniger dicht und weist tiefere Transportkapazitäten auf. Aufgrund dieser Netzstrukturen hat der MIV beim Agglomerationsstyp 2 den grössten Modal-Split-Anteil. Er liegt bei 40 bis 45 % in den Kernstädten und bei über 50 % in der Gesamttagglomeration. Viele Gürtelgemeinden der Agglomeration sind eher ländlich und haben einen hohen MIV-Anteil.

Der urbane Gürtel der Kernstadt ist weniger stark ausgeprägt als beim Typ 1, eher in Form von kleineren Subzentren. Bezogen auf die Kernstadt können diese jedoch auch bedeutend sein.

Beispiele: Chur, Fribourg, Luzern, Schaffhausen, Thun oder Winterthur



Typ 3: Agglomerationen mit mehreren Kernstädten

Bei Agglomerationen des Typs 3 bilden mehrere Kernstädte oder Zentren ein Netz. In Tallagen der Bergregionen ist diese Netzstruktur linear, im Mittelland meist flächig. Durchschnittlich konzentrieren sich 40 % der Einwohner und Beschäftigten in den Kernstädten. Die Mehrheit der Kernstädte hat mehr Einwohner als Beschäftigte.

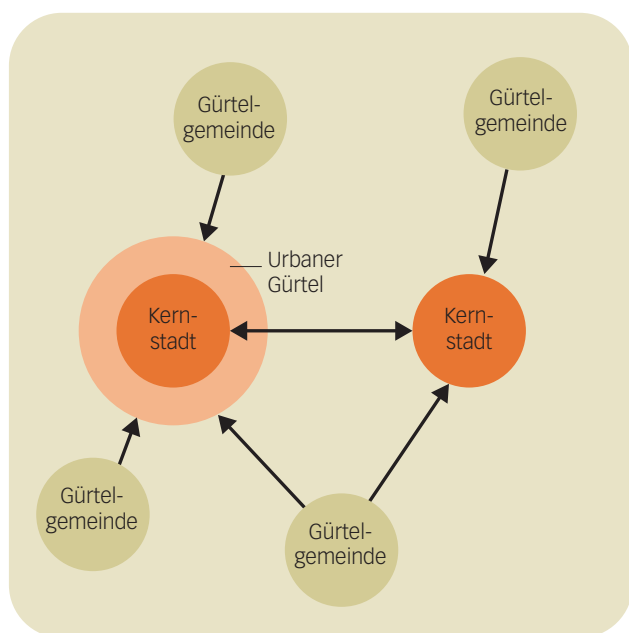
Im Mittel besteht ein leichter Auspendlerüberschuss. Je nach Lage und Bedeutung der Agglomeration ist die Bandbreite gross. Sie bewegt sich von einem Überschuss von rund 30 000 Auspendlern (Agglomeration Aargau Ost, mit starker Anziehungskraft von Zürich, Basel und Bern) bis zu einem Überschuss von 16 000 Einpendlern (Agglomeration Zug, mit bedeutender eigener Anziehungskraft).

Insbesondere im Mittelland ist die Autobahn nicht mehr so stark auf die Kernstädte ausgerichtet. Das Schienennetz hat primär verbindende Funktion zwischen den Zentren. Sowohl in den Kernstädten wie auch in der Agglomeration selbst übernimmt der MIV den grössten Teil des Verkehrs.

In den Kernstädten hat der MIV wie beim Agglomerationstyp 2 relativ konstante, grössere Anteile von 40 bis 45 %. Der ÖV variiert zwischen 8 und 27 %.

Es bestehen nur noch selten urbane Gürtel um die Kernstädte und die Verflechtungen zum Umland sind stärker ausgeprägt. Im Mittelland ist die wirtschaftliche Entwicklung ausserhalb der Kernstädte vergleichsweise gross, das heisst, die Verkehrsströme sind eher flächig ausgerichtet.

Beispiele: Brig-Visp-Naters, Mendrisiotto, St. Gallen-Bodensee oder Zug



Typ 4: Urbane Einzelstadt mit ländlichem Umland

Die Agglomerationen dieses Typs sind wesentlich kleiner. Rund 72 % der Einwohner und Arbeitsplätze konzentrieren sich im Mittel in der Kernstadt. Ihre Bedeutung innerhalb der Agglomeration ist im Vergleich zu den anderen Agglomerationstypen mit Abstand am grössten. Die Kernstädte weisen in der Regel mehr Einwohner als Beschäftigte auf (Anteil Beschäftigte 31 bis 59 %). Es gibt jedoch auch kleinere Kernstädte mit einem Einpendlerüberschuss (z. B. Langenthal).

In der Regel ist die Kernstadt mit dem Schienennetz gut erschlossen. Der Zugang zur Autobahn führt häufig nur über das (kantonale) Hauptstrassennetz, das für den Verkehr innerhalb der Kernstadt zentral ist. Als Verkehrsmittel dominiert der MIV, da das lokale ÖV-Angebot aufgrund der Siedlungsstruktur wirtschaftlich nicht stärker ausgebaut werden kann.

Die Kernstadt hat in der Regel keinen direkt angrenzenden urbanen Gürtel. Dafür hat sie starke Verflechtungen mit dem ländlich geprägten Umland, auch ausserhalb der Agglomeration. Das kann auch Durchgangsverkehr durch die Kernstadt zur Folge haben.

Beispiele: Bulle, Burgdorf, Davos, Frauenfeld oder Martigny

