

## Urbane Gürtel

Grössere und mittlere Agglomerationen setzen sich aus der Kernstadt, dem urbanen Gürtel (Hauptkerngemeinden) und den Gürtelgemeinden mit ihren Neben- und Regionalzentren zusammen. Der urbane Gürtel liegt meist ringförmig, teilweise in Korridoren oder in Form von einzelnen Subzentren um die Kernstadt und ist eng mit dieser verbunden. 24 Prozent der Schweizer Bevölkerung leben in den urbanen Gürteln und 22 Prozent der Arbeitsplätze liegen in diesen Gebieten (Grafik 1). Der Anteil der Bevölkerung in den Kernstädten ist mit 28 Prozent nur leicht höher, allerdings finden sich hier fast doppelt so viele Arbeitsplätze (43 Prozent). Hinsichtlich verkehrlicher Infrastruktur und Dichte sind die urbanen Gürtel nicht mit den Kernstädten vergleichbar. Ihnen stellen sich deshalb besondere Herausforderungen.

### Verkehrsinfrastruktur

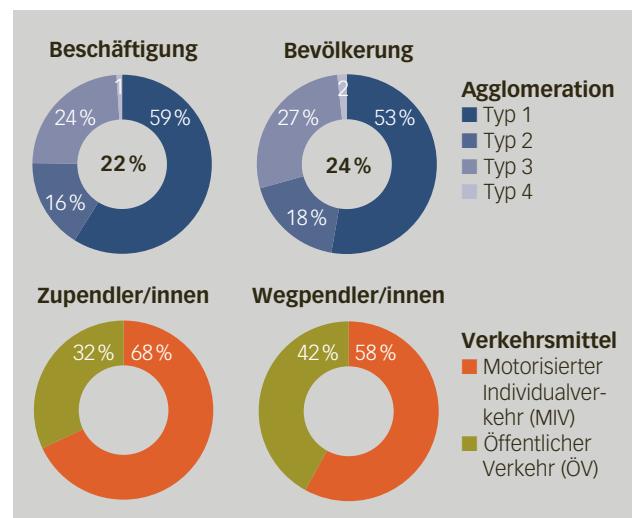
Gerade beim Verkehr sind die Rahmenbedingungen in den urbanen Gürteln als Übergangsbereich zwischen Kernstadt und Gürtelgemeinden sehr komplex. Sie sind über die Strasse gut und direkt erreichbar, da die Autobahn mit mehreren Anschlüssen häufig durch oder eng an den urbanen Gürteln vorbei verläuft (Grafik 2). Zur Kernstadt bestehen sehr gute ÖV-Verbindungen, da viele Hauptkerngemeinden an den radial in den Stadt kern führenden S-Bahn-Linien liegen. Das städtische ÖV-Netz mit Tram und Bus wird zunehmend in den urbanen Gürtel verlängert und dort mit dem Schienennetz verknüpft. Hingegen gibt es meist keine direkten ÖV-Verbindungen von ausserhalb in die urbanen Gürtel, dasselbe gilt für die Verbindungen zwischen den Gemeinden untereinander. Häufig führt der Weg über den zentralen Bahnhof der Kernstadt. Darunter leidet die Attraktivität des ÖV, was sich auch in der Verkehrsmittelwahl zeigt: Nur ein Drittel der Zupendlrinnen und Zupendler in die urbanen Gürtel nutzt den ÖV. Bei den Wegpendlerinnen und -pendlern liegt der Anteil mit 42 Prozent etwas höher (Grafik 1). Im Vergleich dazu nutzt in den Kernstädten jeweils rund die Hälfte aller Pendlerinnen und Pendler den ÖV.

### Überdurchschnittliches Wachstum

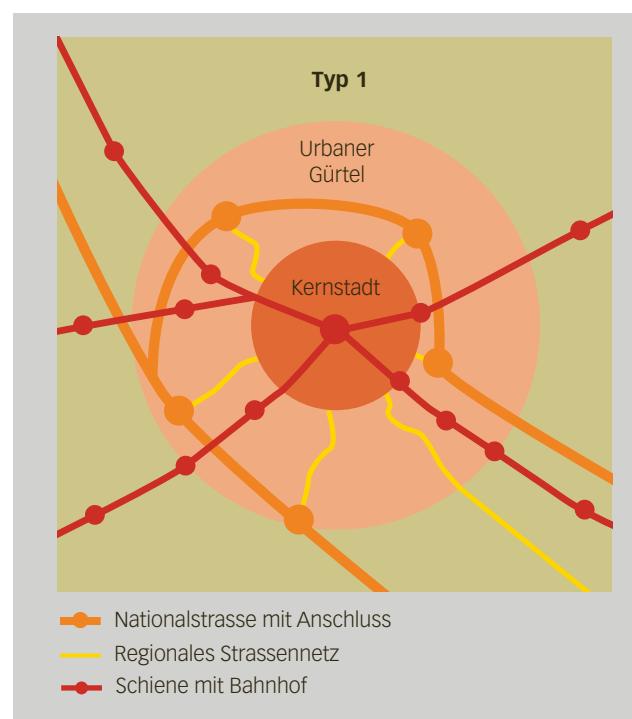
Die urbanen Gürtel sind in den letzten Jahren überdurchschnittlich stark gewachsen. Dabei nahmen die Arbeitsplätze mit 1,5 Prozent pro Jahr leicht stärker zu als die Bevölkerung mit 1,3 Prozent. Das Wachstum verläuft räumlich unterschiedlich: Während die Bevölkerung in fast allen Gemeinden im urbanen Gürtel wächst, konzentrieren sich die Arbeitsplätze in Subzentren, Korridoren und einzelnen Entwicklungsschwerpunkten. Diese Entwicklung ist in grösseren Agglomerationen stärker ausgeprägt als in kleineren. Insbesondere um die Kernstädte Bern, Zürich und St. Gallen entwickeln sich einige Gemeinden innerhalb der urbanen Gürtel eher zu «Wohngemeinden», andere zu Standorten mit einer hohen Arbeitsplatzdichte.

Die neu entstehenden, schnell wachsenden Arbeitsplatzschwerpunkte ziehen, ähnlich wie die Kernstädte, zahlreiche Zupendle-

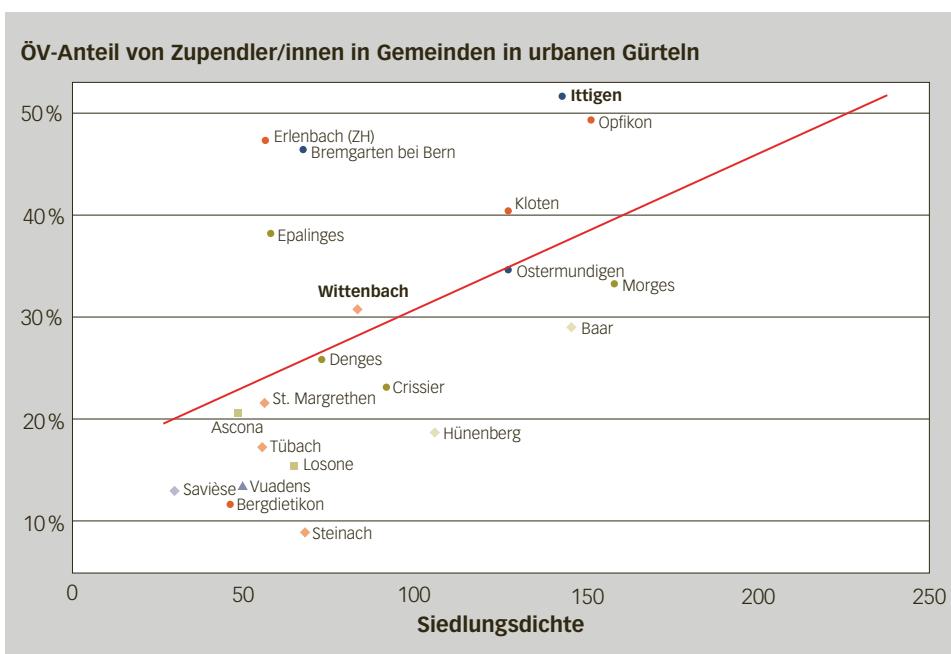
rinnen und Zupendler an. Diese polyzentrische Struktur innerhalb des Agglomerationskerns kann die Kernstadt verkehrlich entlasten, weil nicht mehr alle Pendlerströme einseitig auf sie ausgerichtet sind. Allerdings pendeln dadurch mehr Personen zwischen den Gemeinden des urbanen Gürtels sowie zwischen dem urbanen Gürtel und der restlichen Agglomeration.



Grafik 1: Beschäftigung, Bevölkerung und Modal Split in urbanen Gürteln.  
Für eine Erklärung der vier Agglomerationstypen siehe nächste Seite.



Grafik 2: Schematische Darstellung des Strassen- und Schienennetzes in grossen Agglomerationen (Typ 1).



Grafik 3: Je dichter eine Gemeinde besiedelt ist, desto mehr Zupendlerinnen und Zupendler nutzen tendenziell den ÖV (rote Linie). Allerdings sind urbane Gürtel sehr verschieden und die Unterschiede zwischen einzelnen Gemeinden gross.

### Grosse Unterschiede

Die urbanen Gürtel sind sehr heterogen. Gerade ihre ÖV-Anteile am Modalsplit variieren teilweise beträchtlich, was sich durch unterschiedliche Verkehrsangebote und Siedlungsstrukturen erklären lässt. Je besser eine Gemeinde mit dem ÖV erschlossen ist, desto mehr Penderinnen und Pendler nutzen ihn. Dabei spielt neben der Taktdichte und der Auswahl an Verkehrsmitteln auch die Reisezeit zwischen Ausgangspunkt und Ziel (Erreichbarkeit) eine wichtige Rolle. Hingegen sinken die ÖV-Anteile, je besser das Ziel an die Nationalstrassen angebunden ist und je mehr Parkplätze verfügbar sind.

Tendenziell sind die ÖV-Anteile im Pendlerverkehr in den urbanen Gürteln von grossen Agglomerationen (Typ 1) höher als bei kleineren. Sie liegen aber immer noch deutlich unter jenen der Kernstadt. Ein weiterer relevanter Faktor ist die Siedlungsdichte. Je höher sie ist, desto grösser sind die ÖV-Anteile am Pendlerverkehr. Dabei liegen diese Anteile in grossen Agglomerationen (insbesondere Bern und Zürich) bei gleicher Siedlungsdichte tendenziell höher als in mittleren und kleinen Agglomerationen. Grafik 3 zeigt die grossen Unterschiede zwischen den Gemeinden in den urbanen Gürteln. In Ittigen beispielsweise nutzen überdurchschnittlich viele Zupendlerinnen und Zupendler den ÖV. In der Gemeinde befinden sich viele Arbeitsplätze und sie ist mit zwei Haltestellen direkt und mit hoher Taktdichte an den städtischen ÖV von Bern angebunden. Die Werte von Wittenbach liegen hingegen nahe beim Durchschnitt. Die Gemeinde verfügt zwar ebenfalls über eine gute S-Bahn-Anbindung an die Kernstadt St. Gallen. Die Arbeitsplätze sind jedoch stärker im Raum verteilt und teilweise nur mit einer zusätzlichen Busfahrt erreichbar.

### Untersuchungsraum

- Agglomeration Bern
- Agglomeration Lausanne-Morges
- Agglomeration Zürich
- Raum Bulle
- Raum Sopraceneri
- Raum St. Gallen-Bodensee
- Raum Valais Central
- Raum Zug
- kein Untersuchungsraum

### Agglomerationstyp

- Typ 1: Grosse Agglomeration mit starker Kernstadt
- Typ 2: Agglomeration mit einer zentralen Kernstadt
- ◆ Typ 3: Agglomeration mit mehreren Kernstädten
- ▲ Typ 4: Urbane Einzelstadt mit ländlichem Umland

### Schlussfolgerungen

Die Städte und Gemeinden in den urbanen Gürteln wachsen schnell und befinden sich in einem Transformationsprozess. Ihre Bedeutung wird in Zukunft aufgrund ihrer dynamischen Entwicklung zunehmen, insbesondere in den grossen Agglomerationen. Umso wichtiger ist eine qualitativ hochwertige Verdichtung nach Innen und eine gute Nutzungsdurchmischung. Verkehrlich spielen die urbanen Gürtel sowohl bei der Schnittstellenproblematik zwischen Autobahn und lokalem Strassennetz als auch bei der Optimierung des Gesamtverkehrssystems eine wichtige Rolle. Sie können dazu beitragen, den städtischen ÖV und die Schiene weiter zu vernetzen. Allerdings besteht beim ÖV-Angebot in den urbanen Gürteln noch Verbesserungspotenzial. Die Netze des ÖV zwischen Kernstadt, urbanem Gürtel und daran angrenzenden Gemeinden sollen bestmöglich verknüpft werden. Verkehrsdrehscheiben und die Förderung von direkten Verbindungen zwischen den Gemeinden im urbanen Gürtel ohne Umweg über die Kernstadt sind dafür wichtige Werkzeuge. Gleichzeitig sollen die Gemeinden den motorisierten Individualverkehr (MIV) mit einem regional abgestimmten Parkraummanagement besser lenken.

### Weitere Informationen

Factsheet «Die vier Agglomerationstypen»