



## **Liste der Referenten**

**Dr Adelheid Bürgi-Schmelz**

Direktorin des BFS

**Dr Werner Haug**

Vize-Direktor des BFS

**Dr Martin Schuler**

Institut du développement territorial

ETH Lausanne

**Dr Fritz Wegelin**

Vize-Direktor des Bundesamtes für Raumentwicklung

## **Allgemeine Informationen über die Volkszählung:**

**[www.volkszaehlung.ch](http://www.volkszaehlung.ch)**

oder Auskunftszentrale für die Volkszählung 2000 :

Tel.                    032 / 713 61 11

e-mail                [census.info@bfs.admin.ch](mailto:census.info@bfs.admin.ch)

## **Pendleranalyse VZ 2000**

### **Definitionen**

Der Begriff des Pendeln ist vielschichtig. Die Volkszählung erfasst für jeden Erwerbstätigen seinen Arbeitsort und für jede Person in Ausbildung ihren Schul- oder Studienort. In den untenstehenden Analysen sind nur die Erwerbstätigen berücksichtigt. Sie sind in drei Gruppen unterteilt: Personen, die keinen Arbeitsweg haben (Arbeit zu Hause oder ohne fixen Arbeitsort); Personen, die eine Wegstrecke in ihrer Wohngemeinde zurücklegen (Binnenpendler) und solche, die in einer andern Gemeinde (Wegpendler) arbeiten oder im Ausland (Grenzgänger).

Eine zweite Unterscheidung betrifft die Verkehrsmittelwahl. Ungeachtet des Überschreitens einer Gemeindegrenze kann unterschieden werden zwischen Personen, die ein Verkehrsmittel benutzen und solchen, die den ganzen Weg zu Fuss gehen. Die Verkehrsmittel werden in der Volkszählung kumulativ erfasst, womit auch Arbeitswege mit mehreren Verkehrsmitteln dargestellt werden können. Für unsere Vergleiche wird bei mehreren angegebenen Verkehrsmitteln das öffentliche gegenüber dem privaten bevorzugt. Anschliessend wird in der aufgeführten Kategorie nur das schnellste Verkehrsmittel aufgeführt. Bei Zahlenvergleichen muss daher berücksichtigt werden, dass der kombinierte Verkehr Bahn-Bus der Bahn zugerechnet wird.

### **Langfristige Entwicklung des Arbeitspendelns: der Anteil an Wegpendlern**

Die Volkszählung hat erstmals 1910 die Arbeitsgemeinden der Erwerbstätigen codiert. Seither – mit Ausnahme des Jahres 1920 – ist dieses Thema in jeder Volkszählung erfasst worden. Seit 1970 werden auch die Verkehrsmittel und die Wegzeiten erhoben, für das Jahr 2000 steht zudem eine Distanzmatrix zur Verfügung.

Gemessen am Anteil der Personen, die ausserhalb ihrer Wohngemeinde arbeiten, hat das Arbeitspendeln in den letzten 90 Jahren konstant zugenommen. Waren es 1910 erst 9% gewesen, erhöhte sich der Prozentwert der Wegpendler bis 1930 auf 12%, 1950 auf 17% und 1960 auf 23%. Seither sind in jedem Jahrzehnt die Wegpendleranteile um rund 10 weitere Prozente gewachsen: 1970: 31%; 1980: 40%; 1990: 51,7% um im Jahre 2000 57,8% zu erreichen. Diese Zahlen sind weitgehend vergleichbar, beziehen sie sich doch auf eine unveränderte Anzahl von Gemeinden.

### **Der Zeitaufwand für den Arbeitsweg seit 1970**

Der dauernde Anstieg der Wegpendleranteile liesse vermuten, dass der Zeitaufwand für die Arbeitswege ebenfalls stark gestiegen sei. Diese Hypothese lässt sich nicht erhärten. Im Mittel aller Erwerbstätigen, die einen Arbeitsweg haben, benötigte ein Pendler im Jahre 1970 18,2 Minuten, um zu seinem Arbeitsplatz zu gelangen. Bis 1980 war dieser Mittelwert stabil

geblieben (18,1 Minuten), um sich 1990 auf 19,1 Minuten leicht zu erhöhen. Im Jahre 2000 sind es nun 20,1 Minuten gewesen.

Diese in vielen Ländern beobachtete zeitliche Stabilität der Arbeitswege ist in den 1980er Jahren vom Mobilitätsforscher Zahavi als „Gesetz des stabilen Zeitbudgets“ bezeichnet worden. Um das Zeitbudget unverändert zu belassen, muss bei wachsenden Arbeitswegen entweder von langsameren auf schnellere Verkehrsmittel umgestiegen oder mit demselben Verkehrsmittel eine höhere Geschwindigkeit erzielt werden. Zwischen 1960 und 1990 haben beide Phänomene zur Stabilität des Zeitbudgets beigetragen, in den 1970er Jahren vor allem dank der Motorisierung und dem Bau von Autobahnen, in den 1980er Jahren ebenfalls dank der Förderung des öffentlichen Verkehrs. Für die 1990er Jahre wäre zu erwarten gewesen, dass die bisherigen Substitutionsformen und die Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten nicht mehr im selben Mass möglich sein würden. Gleichwohl ist die mittlere Reisezeit für einen Arbeitsweg nur geringfügig um eine Minute angewachsen.

### **Die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl seit 1970**

In den vergangenen 30 Jahren hat eine starke Umschichtung zugunsten der motorisierten Verkehrsmittel stattgefunden. Der Trend zur Verwendung des Privatwagens hat sich nochmals verstärkt. Im Jahre 2000 fuhr knapp die Hälfte aller Erwerbstätigen mit dem Auto zur Arbeit (49,2%), während es 1990 noch 42,4% gewesen waren, 1980 deren 37,7% und 1970 23,3%. Bezogen auf die Personen mit Arbeitsweg, machen die Autopendler heute gar 54,3% aus.

Die Eisenbahn wurde von 11,0% der Erwerbstätigen benutzt (oder von 12,1% wenn die Personen, die zu Hause arbeiten, nicht mitzählt werden). Die Bahn hat relativ stark Marktanteile hinzugewonnen (1990: 9,8%, 1980: 6,9%; 1970: 6,8%). Die übrigen öffentlichen Verkehrsmittel haben dagegen anteilmässig abgenommen. Der Prozentwert der Erwerbstätigen, die ein öffentliches städtisches Verkehrsmittel (Bus, Tram) für ihren Arbeitsweg benutzen, ist seit 1990 (12,3%) auf 10,3% zurückgegangen; für die regionalen öffentlichen Verkehrsmittel lauten die entsprechenden Werte 2,2 und 2,0%. Damit weist der gesamte öffentliche Verkehr, in absoluten Ziffern und relativ gesehen, seit 1990 eine rückläufige Tendenz auf. In den 1980er Jahren war sein Anteil deutlich steigend gewesen.

Leicht rückläufig ist die Benutzung des Fahrrades (von 6,3 auf 6,1%), des Fussweges (von 9,1 auf 7,9%) und besonders stark der erwerbstätigen Personen ohne Arbeitsweg (von 12,4% auf 9,3%). 1970 hatten noch 21% aller Erwerbstätigen keinen Arbeitsweg gehabt.

Die Verkehrswege sind unterschiedlich lang je nach dem verwendeten Verkehrsmittel. So dauert ein Fussweg im Durchschnitt nur 9,7 Minuten, während eine Fahrt mit der Bahn 41,7 Minuten verlangt. Ein mittlerer Pendlerweg per Auto dauert 17 Minuten, einer per Velo 10 Minuten.

Die Graphiken 1a und 1b zeigen die Dauer eines Arbeitsweges nach der Art des verwendeten Verkehrsmittels. Im Jahre 2000, alle Verkehrsmittel zusammen betrachtet, hat die Hälfte der Arbeitspendler einen Arbeitsweg von weniger als 15 Minuten, ein Drittel einen solchen

zwischen 15 und 30 Minuten, 10% einen Arbeitsweg zwischen einer halben und einer dreiviertel Stunde. Nach Verkehrsmitteln aufgeteilt dauern über 85% der Fusswege, 80% der mit dem Velo oder Mofa zurückgelegten Arbeitswege, 65% der Scooterfahrten und gut die Hälfte der Autofahrten weniger als 15 Minuten. Der Zeitaufwand für einen Arbeitsweg mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist dagegen deutlich höher; für die Eisenbahn nehmen die Arbeitswege für mehr als die Hälfte der Fahrten mehr als 30 Minuten in Anspruch.

### **Die Verkehrsmittelwahl nach Kantonen und Städten**

Die Verkehrsmittelwahl der berufstätigen Einwohner der Schweiz hängt in erster Linie ab von der Siedlungsstruktur: in städtischen Gebieten wird weniger zu Fuss gegangen, weniger das Privatauto benutzt und mehr die öffentlichen Verkehrsmittel bevorzugt als in ländlichen Kantonen. So verwenden nur 20% der Stadt-Basler das Auto, hingegen 55% der Solothurner; 17% der Bündner gehen zu Fuss, nur 6% der Aargauer, während 37% der Zürcher ein öffentliches Verkehrsmittel verwenden, nur aber 5% der Innerrhoder.

Eine weitere Relation ergibt sich bei Berücksichtigung der kulturellen Unterschiede innerhalb der Schweiz. So liegt das Tessin mit 65% Autobenutzern an der Spitze aller Kantone und alle Westschweizer Kantone (ohne Genf) übertreffen das Schweizer Mittel deutlich. Auch in einem Städtevergleich sind die Unterschiede frappant (Bern: 20% Autofahrer, Lausanne: 35%). Allerdings muss in Betracht gezogen werden, dass das Angebot der Bahn oder auch der städtischen Verkehrsbetriebe hinsichtlich Netzdichte und Fahrplan unterschiedlich ist. Weist der Kanton Zürich mit seinem guten S-Bahn-Netz 20% Bahnbenutzer auf, so sind es im Kanton Genf nur gerade 2,4% auf zwei Bahnlinien ohne guten Erschliessungswert. Bei den städtischen Verkehrsmitteln ergibt sich eine Abhängigkeit von der Stadtgrösse (Zürich und Basel je 42%, Genf und Bern je rund 35%, Lausanne 31%, St.Gallen und Luzern je 26%).

Besonders auffällig ist die sehr ungleiche geographische Verteilung des Fahrrades. Ländliche Kantone mit kurzen Arbeitswegen wie Uri, Glarus und Thurgau weisen die höchsten Benutzungsraten auf. Bei den Städten erreicht Basel mit 14% den höchsten Anteil vor Winterthur, Biel und Bern, während Zürich nur gerade 4,6% Velopendler zählt, Genf 4,3% und Lausanne 0,9%.

### **Die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl seit 1990 nach Kantonen**

Im Zeitvergleich zwischen den Volkszählungen von 1990 und 2000 zeigt sich die geographische Differenzierung sehr deutlich. Die Benutzung der Bahn stieg überdurchschnittlich hoch in den Stadtkantonen und im Einzugsgebiet von Zürich, das heisst bei den Pendlerbeziehungen zwischen den Städten und in dem von der S-Bahn Zürich bedienten Raum. So stieg die Benutzung der Bahn im Kanton Zürich von 14,7% auf 19,7%; Zug, Schaffhausen und die beiden Basel haben heute ebenfalls eine deutlich höhere Bahnbenutzung als vor zehn Jahren. Dagegen ging in peripheren Kantonen die Bahnbenutzung eher zurück.

Der Rückgang der Benutzeranteile der städtischen Verkehrsbetriebe für das Arbeitspendeln betrifft in erster Linie die Stadtkantone (Basel-Stadt  $-6,6\%$ , Genf  $-3,8\%$ , Zürich  $-2,5\%$ ), doch bleiben Tram und Bus weiterhin dominant, so in Basel (48%), Genf (31,5%), Zürich (15,5%). In der Stadt Zürich sind es ebenfalls 48%. (Bei diesem Vergleich muss berücksichtigt werden, dass der kombinierte Verkehr Bahn-Bus in diesen Zahlen nicht enthalten ist, sondern der Bahn zugerechnet wird). Postauto und Überlandbusse werden von den Pendlern – überwiegend in den ländlichen Gebieten – leicht weniger nachgefragt als zehn Jahr früher.

In absoluten Zahlen ist der Zuwachs der Eisenbahn fast ausschliesslich auf die Mehrbenutzung im Grossraum Zürich zurückzuführen. Der Rückgang der übrigen öffentlichen Verkehrsmittel betrifft alle Gebiete, aber am stärksten die städtischen Räume.

### **Die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl seit 1990 nach Geschlecht und Alter**

Das Privatauto hat gesamtschweizerisch um knapp 7% von 42,4 auf 49,2% zugelegt. Man hätte erwarten können, dass diese Erhöhung einen Effekt der Generationenabfolge widerspiegeln, nämlich dass ältere, weniger motorisierte Erwerbstätige, die seit 1990 aus dem Erwerbsleben ausgeschieden sind, durch jüngere Jahrgänge ersetzt worden wären, die auf das Auto orientiert sind. Die Daten, nach Altersklassen und Geschlecht aufgeschlüsselt, ergeben ein anderes Bild. Der Gebrauch des Privatwagens hat bei den Frauen wesentlich stärker (von 33% auf 43%) zugenommen als bei den Männern (von 48% auf 53,5). Damit ergibt sich die Situation, dass alle Altersklassen zwischen 25 und 60 Jahren etwa in ähnlichem Umfang das Auto benutzen, und nur die jüngsten Erwerbstätigen und die Erwerbstätigen im Pensionsalter dies deutlich weniger tun.

Die Eisenbahn hat vor allem bei den jüngsten Erwerbstätigen Gruppen stark zugelegt und zwar sowohl bei den Frauen wie den Männern. 32% der 15-19jährigen Frauen fahren mit der Bahn, nur 8,9% der 45-64jährigen. Für die Männer liegen die entsprechenden Werte rund ein Viertel tiefer. Hingegen ist die Benutzung städtischer öffentlicher Verkehrsmittel weitgehend unabhängig vom Alter, doch stark nach Geschlecht differenziert: Frauen fahren doppelt so häufig Bus oder Tram wie Männer.

### **Distanzberechnungen**

Die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsgemeinden sind für alle Pendler mit Hilfe eines Distanzmodells bestimmt worden, das den kürzesten Weg zwischen zwei Punkten erfasst. Gemäss diesen Berechnungen beträgt die mittlere Wegdistanz aller Pendler, die ausserhalb ihrer Wohngemeinde zur Arbeit gehen, 14,9 Kilometer. Werden die Binnenpendler, das heisst die Personen, die in ihrer Wohngemeinde arbeiten, dazugezählt, reduziert sich die durchschnittliche Wegstrecke auf 9,5 Kilometer.

Nach Grossregionen und Kantonen differenziert ergeben sich recht klare räumliche Unterschiede. Für die Wegpendler allein sind die Wegstrecken im Kanton Graubünden am längsten (19,0 km), gefolgt von SH, VS und SZ. Arbeitskräfte in peripheren Gebieten und

solche von Kantonen im weiteren Umland von Grosszentren haben die grössten durchschnittlichen Wegstrecken auf sich zu nehmen. Die Genfer, Tessiner und Basler Wegpendler weisen die kürzesten Wege auf. In diesen Kantonen sind die Gemeinden klein (was den Anteil an Wegpendlern erhöht) und die Distanz zu den Zentren gering.

Bezieht man sich auf die Gesamtheit aller aktiven Personen, so verbleiben die Kantone im weiteren Einzugsbereich der Grosszentren an der Spitze (AG, SZ, VD, FR, TG, SH). GR und VS dagegen haben unterdurchschnittliche Arbeitswege, da hier viele Erwerbstätige in der Gemeinde selbst arbeiten. Hier ist die Verteilung bipolar: wenige Wegpendler mit sehr langen Arbeitswegen stehen vielen Nichtpendlern gegenüber.

Nur 1,7% aller Schweizer Erwerbstätigen legen täglich eine Strecke von mehr als 50 km zurück. Die höchsten Prozentsätze solcher Fernpendler finden sich in peripheren Kantonen sowie in den grossen Städten, wo die Voraussetzungen für tägliche Bahnfahrten über grosse Distanzen am besten sind.

### **Nur sechs Kantone haben eine positive Pendlerbilanz**

Die Pendlerstatistik erlaubt nicht nur die Arbeitswege der Erwerbstätigen zu analysieren, sondern sie kann in einer Matrix die Intensität der Beziehungen zwischen den Gemeinden aufzeigen. Anhand der Differenz zwischen Erwerbstätigen, Wegpendlern und Zupendlern ergibt sich die Anzahl der Arbeitsplätze jeder Gemeinde. Die 8.6% der Erwerbstätigen ohne Angabe eines Arbeitsortes sind proportional zu den Wegpendlern einer jeden Gemeinde aufgeschlüsselt worden und erscheinen in den Arbeitsorten im Verhältnis der Arbeitsplätze einer jeden Gemeinde zum Schweizer Total.

Mehr Zu- als Wegpendler (d.h. ein Überschuss der Arbeitsplätze bezogen auf die Erwerbstätigen) haben nur sechs der 26 Kantone. Dabei hat Basel-Stadt mit einem Indexwert von 141.1 den höchsten Ueberschuss, vor Zug (116.2), Zürich (111.1) und Genf (108.3), gefolgt noch von Bern und Tessin. (Für Basel, Genf und Tessin sind die Werte viel höher, wenn die Grenzgänger – die ja in der Volkszählung fehlen – einbezogen werden, nämlich für das Jahr 2000: BS 172.6, GE 122.6 und TI 121.7).

Alle übrigen 20 Kantone haben (ohne Grenzgänger) Wegpendlerüberschüsse, am stärksten in BL, SZ, AI, NW, AR, AG, TG und FR mit Werten zwischen 80 und 90, mithin alles eher ländliche Kantone, doch in erreichbarer Nähe zu den Grosszentren gelegen.

Im Zeitablauf hat sich an der räumlichen Verteilung der Erwerbstätigen und Arbeitsplätze im Vergleich der Kantone nicht viel verändert. Die sechs Kantone mit positivem Pendlersaldo haben ihre Position seit 1980 noch ausgebaut, besonders der Kanton Zug. Auf der anderen Seite ist die Abhängigkeit von auswärtigen Arbeitsplätzen in den meisten Kantonen noch gestiegen, besonders stark in UR, SO, SH und TG, wo die aktive Bevölkerung nach dem Verlust vieler eigener Industriearbeitsplätze umso mehr auf auswärtige Arbeitsmöglichkeiten angewiesen ist.

Betrachtet man die Gemeinden, so haben viele Städte ihren Zupendlerüberschuss halten oder gar leicht erhöhen können. Allerdings ist in Betracht zu ziehen, dass sowohl die Arbeitsplätze in den Zentren wie auch die in den Zentren wohnhaften Erwerbstätigen im Vergleich zum Agglomerationsgürtel unterdurchschnittlich zugenommen haben. So finden sich in städtischen Räumen vermehrt Pendlerströme aus den Zentren ins Umland und zwischen Umlandgemeinden. Genfer Agglomerationsgemeinden, die Ortschaften im Zürcher Glatttal, im Westen von Lausanne, im Osten und Norden Berns oder im Umland von Lugano ziehen dank Zuwachs von Arbeitsplätzen vermehrt Pendler an, doch auch mittlere und kleinere Gemeinden im übrigen Mittelland (etwa im Solothurner Gäu, im Westen Zugs, im Raum Sursee-Zofingen, im zentralen Aargau, im Kanton Freiburg oder im Bezirk Nyon) gewinnen Arbeitsplätze und Zupendler.

## **Volkszählung 2000: neue Definition der Agglomerationen**

### **Drei von vier Personen leben in städtischen Gebieten**

Laut den Ergebnissen der Volkszählung 2000 leben heute knapp drei Viertel der Bevölkerung in städtischen Gebieten. In den 90er Jahren ist der Verstädterungsprozess somit weiter fortgeschritten und erfasst nun knapp 1000 Gemeinden mit über 5,4 Millionen Einwohnern oder 73,3% der Schweizer Bevölkerung. Im Jahre 1990 waren es erst 68,8% und 1980 deren 61,6% gewesen. Das städtische Gebiet der Schweiz umfasst auf einer Fläche von 9'000 km<sup>2</sup> 50 Agglomerationen und 5 Einzelstädte. Die vier Grossagglomerationen des Landes Zürich, Genf-Lausanne, Basel und Bern sowie die Tessiner Agglomerationen bilden mit ihren funktional eng verflochtenen Nachbaragglomerationen sogenannte Metropolitanräume.

Seit 1930 werden alle zehn Jahre die städtischen Agglomerationen der Schweiz anhand der Ergebnisse der Volkszählung statistisch neu abgegrenzt. Die Ausdehnung der Schweizer Agglomerationen ist – wie schon 1980 und 1990 – grenzüberschreitend berechnet worden. Die statistische Agglomerationsdefinition erlaubt die Ausscheidung urbaner Siedlungsräume eines ganzen Landes nach einem einheitlichen Verfahren, ungeachtet der Einflüsse unterschiedlicher Gemeindegrößen. In den letzten Jahren haben die Agglomerationen eine zusätzliche politische Bedeutung erlangt, seit sich die neue Bundesverfassung auf sie bezieht und die Eidgenossenschaft ausdrücklich eine Agglomerationspolitik an die Hand nehmen will. Auch auf kantonaler Ebene werden die Agglomerationen vermehrt als planerisches Konzept verwendet oder sogar als institutionelle Räume behandelt (Kanton Freiburg). Allerdings hat die Abgrenzung der Agglomerationen gemäss dem Bundesamt für Statistik keine rechtsverbindliche Kraft.

#### **Fünf Kriterien**

Die Bestimmung der urbanen Bevölkerung eines Landes hat eine lange historische Tradition. Der Verstädterungsgrad kann seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als wichtigster territorialer Indikator für internationale Vergleiche angesehen werden, und die nationalen wie auch die internationalen statistischen Dienste (Vereinte Nationen und Eurostat) verwenden ihn als analytisches Instrument für räumliche Vergleiche. Die städtischen Gebiete eines Landes umfassen demnach einzelne Städte sowie Verbände von Gemeinden im Einzugsgebiet eines oder mehrerer Zentren, die zusammen eine „Agglomeration“ bilden. Innerhalb eines Landes sind diese Agglomerationen für wissenschaftliche Analysen vergleichbar, da sie nach einem einheitlichen Verfahren ausgeschieden werden. Die alle zehn Jahre nachgeführte Agglomerationsdefinition ist dynamisch und bildet die Entwicklung des Verstädterungsprozesses ab.

In der Schweiz werden Agglomerationen seit 1930 ausgewiesen, zunächst ohne eindeutige Formel. Nach 1950 wurden sie gemäss einem Ansatz von drei Kriterien abgebildet. Die ursprüngliche Formel zur Abgrenzung wurde nach der Volkszählung 1980 neu gefasst. Demnach sind Agglomerationen Siedlungsgebiete von mindestens 20'000 Einwohnern, die

einen urbanen Charakter aufweisen. Sie bestehen aus einer Kernstadt und weiteren Gemeinden, die hinsichtlich der baulichen, ökonomischen oder sozialen Struktur städtischen Charakter aufweisen. Diese Formel verlangt, neben einer minimalen Einwohnerzahl des gesamten urbanen Gebietes, dass die zugehörigen Gemeinden drei von fünf strukturellen Merkmalen erfüllen müssen. Die fünf Merkmale betreffen den baulichen Zusammenhang mit der Kernstadt, die Siedlungsdichte, das Bevölkerungswachstum, die Pendlerverflechtung sowie die Wirtschaftsstruktur der Gemeinde. Neben den Agglomerationen werden auch die „Einzelstädte“ - d.h. Gemeinden mit über 10'000 Einwohnern, die keine Agglomeration bilden - zum urbanen Teil des Landes gezählt.

Für die jüngste Volkszählung sind die Abgrenzungskriterien unverändert übernommen worden (siehe Definition Seite 10). Die Anwendung der Formel bringt eine deutliche Ausdehnung bestehender Agglomerationen zum Ausdruck und ergibt zusätzliche neue Stadtgebiete. Zudem werden verschiedene ehemals getrennte Agglomerationen verschmolzen. Die städtische Bevölkerung der Schweiz hat zwischen 1990 und 2000 von 68,8% auf 73,3% zugenommen; damit reihen sich die 1990er Jahre hinter das Dezennium 1980/90 ein (mit einer Erhöhung von 61,6 auf 68,8%), jedoch vor die 1970er Jahre (Zunahme der städtischen Bevölkerung von 57,5 auf 61,6%). Die Bevölkerung innerhalb der städtischen Gebiete ist allerdings seit den 1970er Jahren zum dritten Mal in Folge weniger stark gewachsen als im ländlichen Gebiet. Gemäss der Statistik der jährlichen Bevölkerungsfortschreibung weisen die städtischen Gebiete erst seit 1998 wieder höhere Wachstumsraten auf als die ländlichen.

### **Zürich und Basel in starkem Wachstum**

Im schweizerischen Vergleich haben sich die einzelnen Agglomerationen unterschiedlich stark ausgeweitet. Besonders stark gewachsen ist die Metropolitanregion Zürich, die neben der Agglomeration Zürich noch elf weitere Agglomerationen umfasst. Auch die Metropolitanregion Basel hat sich stark erweitert unter Einbezug von Liestal ins Oberbaselbiet sowie ins Laufental und zudem ins Elsass und nach Südbaden. Das Wachstum der Agglomeration Genf konzentrierte sich fast ausschliesslich auf die französischen Nachbargebiete in Hochsavoyen.

Von den mittleren und kleineren Agglomerationen überdurchschnittlich ausgeweitet haben sich Freiburg, Vevey-Montreux, Sierre, Zug, Wil (SG), Arbon-Rorschach sowie Vaduz-Buchs. Es handelt sich um Gebiete, die ein besonders intensives Bevölkerungswachstum erfahren haben. Diese weist im schweizerischen Teil weniger als die geforderten 20'000 Einwohner auf. Auch die neue Agglomeration St. Moritz hat nur eine ständige Wohnbevölkerung von 15'000 Einwohnern. Angesichts ihres urbanen Charakters wird diese Oberengadiner Tourismusregion ebenfalls als städtisches Gebiet ausgewiesen. So kann sie im innerschweizerischen Vergleich den übrigen Stadträumen gegenübergestellt werden, darunter den anderen Tourismusagglomerationen Interlaken, Sierre-Montana, Locarno oder auch der Einzelstadt Davos mit ihren gut 11'000 Einwohnern. Lyss hat die Schwelle der 10'000 Einwohner überschritten und wird neu als Einzelstadt ausgewiesen; andere Gemeinden mit über 10'000 Einwohnern sind mit Agglomerationen zusammengewachsen.

Demographisch haben sich die Schweizer Agglomerationen in ihrer Ausdehnung von 2000 recht unterschiedlich entwickelt. Auffallend ist die Konstanz der Wachstumsraten der meisten Agglomerationen im Vergleich zwischen dem Jahrzehnt 1980/1990 und dem vergangenen Dezennium. Die Bevölkerung der Agglomeration Zug hat sich seit 1990 um 18% erhöht, diejenige von Lugano um 12% und die Agglomeration Genf (im Schweizer Teil) um 11% auf 470'000 Einwohner. Dagegen sind die beiden Grossagglomerationen Basel und Bern, sowie auch Agglomerationen am Jurasüdfuss Neuenburg, Biel, Solothurn, Aarau und Schaffhausen nur unwesentlich gewachsen. Biel hat sogar um 3% abgenommen.

Auf der beiliegenden Karte A3 wird ersichtlich, dass sich die städtischen Gebiete zwar überwiegend in konzentrischen Kreisen um die Kernstädte legen. Jedoch erfolgt die Ausbreitung entlang der wichtigsten Verkehrsachsen, vor allem entlang der Autobahnen. Besonders deutlich sichtbar ist dies z.B. im Raum Olten, zwischen Bern und Freiburg, zwischen Winterthur und St.Gallen oder im St.Galler Rheintal. Einzelne dynamische Gebiete an Autobahnachsen werden nicht zum städtischen Gebiet gezählt, da ihre Einwohnerzahl die Schwelle der 20'000 Einwohner nicht erreicht, so etwa Sursee, Sargans oder Payerne. Die grössten „Agglomeration“, die die Schwelle von 20'000 Einwohnern nicht erreicht, ist Reinach-Menziken im Kanton Aargau mit 17'000 Einwohnern.

### **Zürich als Millionenagglomeration**

In der Rangfolge der Agglomerationen liegt Zürich mit einer Bevölkerung von 1,08 Mio. weiterhin deutlich vor Basel (480'000 Einwohner) und Genf (470'000 Einwohner) im Schweizer Teil. Zusammen mit dem ausländischen Teil erreicht Basel 690'000 Einwohner und Genf 640'000. Bern und Lausanne weisen rund 350'000 resp. 310'000 Einwohner auf, gefolgt von Luzern (197'000), St.Gallen (146'000), Winterthur (123'000), Lugano (122'000) sowie Baden-Brugg (107'000). Olten-Zofingen (102'000). Freiburg und Zug mit über 90'000 Einwohnern liegen auf den nächsten Rängen, gefolgt von Thun, Biel, Vevey-Montreux und Aarau. Die Agglomeration Wil (SG) zählt 64'000 Bewohner; sie umfasst neu auch Uzwil und dessen Nachbargemeinden sowie verschiedene Gemeinden im Thurgauer Hinterland.

Die fünf Metropolitanräume des Landes (Zürich, Genf-Lausanne, Basel, Bern sowie die Tessiner Agglomerationen) haben sich weiter ausgedehnt. Die Agglomerationen Thun, Freiburg, Biel und Lyss sind zu Bern sowie Schaffhausen zu Zürich hinzugekommen. Zur „métropole lémanique“ gehört auch die Agglomerationen Vevey-Montreux und Yverdon-les-Bains und die französische Agglomeration Thonon-Evian.

## **Definition der städtischen Gebiete und Agglomerationen**

### **1. Zum städtischen Gebiet zählen**

- a) Agglomerationen
- b) Städte, die keiner Agglomeration angehören.

### **2. Agglomerationen werden durch folgende Bedingungen definiert:**

- a) Agglomerationen sind zusammenhängende Gebiete mehrerer Gemeinden mit insgesamt mindestens 20'000 Einwohnern.
- b) Jede Agglomeration besitzt eine Kernzone, die aus der Kerngemeinde und gegebenenfalls weiteren Gemeinden besteht, die jede mindestens 2000 Arbeitsplätze und mindestens 85 Arbeitsplätze (in der Gemeinde arbeitende Personen) auf 100 Wohnhafte Erwerbstätige aufweist. Diese Gemeinden müssen ferner entweder mindestens 1/6 ihrer Erwerbstätigen in die Kerngemeinde entsenden oder mit dieser baulich verbunden sein oder an sie angrenzen.
- c) Eine nicht der Kernzone zugehörige Gemeinde wird einer Agglomeration zugeteilt, wenn :

I. mindestens 1/6 ihrer Erwerbstätigen in der Kernzone arbeitet und

II. mindestens drei der fünf folgenden Kriterien erfüllt sind:

1. Baulicher Zusammenhang mit der Kerngemeinde; Baulücken durch Nichtsiedelgebiet (Landwirtschaftsland, Wald) dürfen 200 Meter nicht überschreiten.
2. Die kombinierte Einwohner-/Arbeitsplatzdichte je Hektare Siedlungs- und Landwirtschaftsfläche (ohne Alpweiden) übersteigt 10.
3. Das Bevölkerungswachstum im vorangegangenen Jahrzehnt liegt um 10 Prozentpunkte über dem schweizerischen Mittel. (Dieses Kriterium findet nur Anwendung für Gemeinden, die noch keiner Agglomeration angehört haben; für bestehende Agglomerationsgemeinden gilt es unabhängig vom erreichten Wert als erfüllt).
4. Mindestens 1/3 der Wohnhaften Erwerbstätigen arbeitet in der Kernzone. Schwellengemeinden, die an zwei Agglomerationen angrenzen, erfüllen dieses Kriterium auch dann, wenn mindestens 40% der Erwerbstätigen in beiden Kernzonen zusammen arbeiten und auf jede einzelne mindestens 1/6 entfällt.
5. Der Anteil der im 1. Wirtschaftssektor Erwerbstätigen (Wohnortsprinzip) darf das Doppelte des gesamtschweizerischen Anteils nicht überschreiten (für 1990 ist wegen des massiven Rückgangs von 6,2% auf 4,1% der Schwellenwert in Abweichung von dieser Bestimmung auf 10,3 festgelegt worden, d.h. es ist nur der einfache Rückgang von 2,1 Prozentpunkten in Rechnung gestellt worden).

### **3. Städte sind Gemeinden mit mindestens 10'000 Einwohnern.**



**Bundesamt für Raumentwicklung**  
**Office fédéral du développement territorial**  
**Ufficio federale dello sviluppo territoriale**  
**Federal Office for Spatial Development**

Es gilt das gesprochene Wort

## **Zahlen unterstreichen dringenden raumordnungspolitischen Handlungsbedarf**

**Seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts steht die Landschaft der Schweiz unter einem erheblichen Siedlungsdruck. Städte und Dörfer sind zu Agglomerationen zusammen gewachsen, und aus Agglomerationen sind Metropolitanräume entstanden. Im schweizerischen Mittelland zeichnet sich eine immer deutlichere Siedlungsachse ab.**

**Die neuesten Zahlen der Volkszählung 2000 über das Wachstum der Agglomerationen bestätigen diesen Trend erneut: Im Jahr 2000 lebten 73,3% der Schweizer Bevölkerung in städtischen Räumen, 1990 waren es erst 68,8%. Dies unterstreicht die Bedeutung der Städte und Agglomerationen als Motoren der wirtschaftlichen, soziale und kulturellen Entwicklung. Das Siedlungswachstum in die Fläche schafft jedoch auch eine Reihe von Problemen wie die Zersiedelung und, damit verbunden, zusätzlichen Verkehr. Eine zielgerichtete und kohärente Raumordnungspolitik des Bundes und der Kantone für städtische Räume ist deshalb wichtig.**

Das Auto als verbreitetes Transportmittel im Pendlerverkehr (49% dieser Fahrten erfolgen mit dem PW) und die gute Infrastrukturqualität für den privaten und öffentlichen Verkehr im städtischen Bereich erhöhen den "Aktionsradius" und die Mobilität der Erwerbstätigen. Die Agglomerationsentwicklung findet somit nicht mehr konzentriert um das Zentrum herum statt, sondern sie nimmt dispersere Formen an. Es kommt zu einem immer stärkeren Ausgreifen des städtischen Raums in die Landschaft. Die kostenintensive Zersiedelung und die hohe Flächenbeanspruchung haben einschneidende Auswirkungen auf die Standortqualität für die Wirtschaft, die Umwelt und Lebensqualität. Flächenhaftes Wachstum der Siedlungsgebiete ist alles andere als nachhaltig und es besteht dringender Handlungsbedarf, das weitere Ausufern der Agglomerationen zu verhindern und die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern.

Das räumliche Wachstum der Agglomerationen bringt es auch mit sich, dass deren Entwicklung immer weniger innerhalb des bestehenden institutionellen Rahmens bewältigt werden kann. Viele Agglomerationen überschreiten Kantonsgrenzen. Entwicklungsaufgaben sind deshalb immer weniger innerhalb der herkömmlichen Organisationsstrukturen

beziehungsweise innerhalb der Gemeinde- und Kantonsgrenzen zu finden. Es braucht neue Formen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und neue Regeln für den Finanzausgleich wie sie beispielsweise der Neue Finanzausgleich vorschlägt. Die horizontale Zusammenarbeit (innerhalb der Agglomeration) und die vertikale Zusammenarbeit (zwischen Bund, Kantonen und Städten respektive Gemeinden) müssen intensiviert werden.

Die Entwicklung der Agglomerationen bestätigt die Notwendigkeit einer Agglomerationspolitik, für die hauptsächlich die Städte, die Gemeinden und die Kantone selbst zuständig sind. Der Bund will seinerseits die Probleme der Agglomerationen stärker in seine Sachpolitiken einbringen sowie die Umsetzung von innovativen Projekten anhand einer gezielteren Anreizpolitik fördern.

- Das Agglomerationsprogramm soll zur Lösung der spezifischen Probleme von städtischen Regionen beitragen. Ziel dieses neuen Instrumentes ist es, einerseits, Übereinstimmung unter den Agglomerationsgemeinden in der erwünschten Entwicklung zu sichern. Andererseits soll eine Plattform für die Zusammenarbeit in der Agglomeration entstehen. Die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr hat dabei einen zentralen Stellenwert.
- Im Rahmen der Modellvorhaben der Agglomerationspolitik stellt der Bund technische und finanzielle Unterstützung bei der Durchführung innovativer Modellvorhaben von Gemeinden/Städten und Kantonen bereit. Mit diesem Instrument will der Bund die dynamische Regionen ermutigen, weiterzumachen und andere Agglomeration animieren, aktiver zu sein.

Die Folgen der Agglomerationsentwicklung machen sich auch im vernetzten Städtesystem Schweiz bemerkbar. Hinsichtlich der Rolle und Bedeutung der verschiedenen Agglomerationen als Wohn- und Arbeitsort zeichnet sich dieses System durch Stabilität aus. Allerdings gewinnen die Metropolitanräume – besonders auf der Strecke Zürich-Basel – zunehmend an Bedeutung, was auf eine steigende Polarisierung im Städtensystem hinweist. Grossagglomerationen und Zentren im Einflussbereich dieser Verdichtungsräume haben ein entsprechend grosses Entwicklungspotenzial, während die ausserhalb gelegenen kleinen und mittleren Agglomerationen weniger von diesen Vorteilen profitieren.

Für eine konsequente Raumordnungspolitik braucht es auch eine griffige Politik für den ländlichen Raum, denn die Entwicklung der Agglomerationen und die Entwicklung der ländlichen Gebiete sind eng miteinander verknüpft. Diese Räume stehen sich nicht als Konkurrenten gegenüber, vielmehr sollten sie ihre jeweils eigenen Standortvorteile nutzen. Die Politik für den ländlichen Raum, die der Bund einleiten wird, soll es ermöglichen, die Identität der ländlichen Gegenden zu stärken und deren Entwicklungschancen besser zu nutzen.

**Tabelle 1 : Agglomerationen und Einzelstädte in der Abgrenzung von 2000**

| <b>Agglomerationen</b>     | <b>Anzahl<br/>Gemeinden</b> | <b>Fläche<br/>1992/97 in ha</b> | <b>Einwohner<br/>1990</b> | <b>Einwohner<br/>2000</b> | <b>Entwicklung<br/>1990/2000</b> |
|----------------------------|-----------------------------|---------------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------------|
| Zürich                     | 132                         | 108053                          | 1021859                   | 1080728                   | 105.8                            |
| Basel                      | 74                          | 48115                           | 475408                    | 479308                    | 100.8                            |
| Genève                     | 74                          | 45642                           | 425849                    | 471314                    | 110.7                            |
| Bern                       | 43                          | 48101                           | 351084                    | 349096                    | 99.4                             |
| Lausanne                   | 67                          | 30028                           | 298473                    | 309120                    | 103.6                            |
| Luzern                     | 17                          | 19758                           | 187195                    | 196550                    | 105.0                            |
| St.Gallen                  | 11                          | 17480                           | 144789                    | 146385                    | 101.1                            |
| Winterthur                 | 12                          | 15754                           | 115160                    | 123416                    | 107.2                            |
| Lugano                     | 75                          | 25092                           | 109392                    | 122157                    | 111.7                            |
| Baden-Brugg                | 23                          | 12388                           | 102145                    | 106736                    | 104.5                            |
| Olten-Zofingen             | 26                          | 18310                           | 97992                     | 101909                    | 104.0                            |
| Zug                        | 10                          | 17372                           | 81349                     | 95557                     | 117.5                            |
| Fribourg                   | 42                          | 21188                           | 87243                     | 94867                     | 108.7                            |
| Thun                       | 10                          | 8731                            | 84436                     | 89522                     | 106.0                            |
| Biel/Bienne                | 21                          | 9694                            | 91862                     | 88896                     | 96.8                             |
| Vevey-Montreux             | 17                          | 20952                           | 78235                     | 81484                     | 104.2                            |
| Aarau                      | 19                          | 12287                           | 77812                     | 79883                     | 102.7                            |
| Neuchâtel                  | 17                          | 12332                           | 75603                     | 77832                     | 102.9                            |
| Solothurn                  | 24                          | 10868                           | 70460                     | 72888                     | 103.4                            |
| Chur                       | 15                          | 30988                           | 62791                     | 66235                     | 105.5                            |
| Wil (SG)                   | 11                          | 10642                           | 59454                     | 64162                     | 107.9                            |
| Schaffhausen               | 13                          | 10379                           | 60670                     | 61399                     | 101.2                            |
| Arbon-Rorschach            | 11                          | 5355                            | 53839                     | 55866                     | 103.8                            |
| Locarno                    | 24                          | 28148                           | 48735                     | 53682                     | 110.2                            |
| Sion                       | 11                          | 26226                           | 47864                     | 52226                     | 109.1                            |
| Heerbrugg-Altstätten       | 10                          | 9287                            | 44251                     | 48992                     | 110.7                            |
| La Chaux-de-Fonds-Le Locle | 2                           | 7874                            | 48207                     | 47545                     | 98.6                             |
| Rapperswil-Jona-Rüti       | 5                           | 5571                            | 43266                     | 46337                     | 107.1                            |
| Bellinzona                 | 16                          | 16962                           | 41593                     | 45196                     | 108.7                            |
| Chiasso-Mendrisio-(Como-)  | 21                          | 7261                            | 42928                     | 44827                     | 104.4                            |
| Wetzikon-Pfäffikon (ZH)    | 5                           | 9248                            | 40106                     | 44015                     | 109.7                            |
| Monthey-Aigle              | 5                           | 11838                           | 30287                     | 32469                     | 107.2                            |
| Sierre-Montana             | 11                          | 13293                           | 30748                     | 32350                     | 105.2                            |
| Lachen                     | 7                           | 9872                            | 27019                     | 31840                     | 117.8                            |
| Brig-Visp                  | 10                          | 26899                           | 28684                     | 31083                     | 108.4                            |
| Yverdon                    | 7                           | 3601                            | 27437                     | 29774                     | 108.5                            |
| Stans                      | 7                           | 9404                            | 24493                     | 27675                     | 113.0                            |
| Burgdorf                   | 6                           | 4958                            | 27550                     | 27197                     | 98.7                             |
| Frauenfeld                 | 3                           | 4447                            | 24792                     | 27005                     | 108.9                            |

|                           |      |         |         |         |       |
|---------------------------|------|---------|---------|---------|-------|
| Lenzburg                  | 7    | 4055    | 24495   | 25903   | 105.7 |
| Grenchen                  | 3    | 4561    | 24934   | 25118   | 100.7 |
| Kreuzlingen-(Konstanz-)   | 5    | 3115    | 23804   | 24978   | 104.9 |
| Amriswil-Romanshorn       | 5    | 4083    | 22701   | 24306   | 107.1 |
| Schwyz                    | 3    | 7852    | 22325   | 24059   | 107.8 |
| Interlaken                | 7    | 6893    | 20189   | 21442   | 106.2 |
| Bulle                     | 9    | 6151    | 17540   | 21096   | 120.3 |
| Buchs-(Vaduz-)            | 3    | 10082   | 19083   | 20949   | 109.8 |
| Wohlen (AG)               | 3    | 2726    | 18840   | 20437   | 108.5 |
| Delémont                  | 7    | 8741    | 19835   | 20383   | 102.8 |
| St.Moritz                 | 8    | 50205   | 13163   | 15157   | 115.1 |
| <b>Einzelstädte</b>       |      |         |         |         |       |
| Lyss                      | 1    | 1175    | 9941    | 10659   | 107.2 |
| Langenthal                | 1    | 1440    | 14350   | 14078   | 98.1  |
| Einsiedeln                | 1    | 9903    | 10869   | 12622   | 116.1 |
| Davos                     | 1    | 25448   | 10957   | 11417   | 104.2 |
| Martigny                  | 1    | 2491    | 13481   | 14361   | 106.5 |
| <b>Total</b>              |      |         |         |         |       |
| <b>Städtisches Gebiet</b> | 979  | 903319  | 5077567 | 5344488 | 105.3 |
| <b>Schweiz</b>            | 2896 | 3998823 | 6873687 | 7288010 | 106.0 |

Tabelle 2 : Agglomerationen: Entwicklung der Anzahl Einheiten

| Periode   | Anzahl zu Beginn der Periode | Gewinn: neue Agglomerationen | Verlust durch Fusion von Agglomerationen | Verlust durch Definitionsänderungen | Anzahl am Ende der Periode |
|-----------|------------------------------|------------------------------|--|-------------------------------------|----------------------------|
| 1930/41   | 17                           | 3                            | 0  | 0                                   | 20                         |
| 1041/40   | 20                           | 5                            | 0  | 0                                   | 25                         |
| 1950/60   | 25                           | 4                            | 0  | 2                                   | 27                         |
| 1960/70   | 27                           | 5                            | 1  | 0                                   | 31                         |
| 1970/80   | 31                           | 7                            | 2  | 3                                   | 33                         |
| 1980/90   | 33                           | 15                           | 0  | 0                                   | 48                         |
| 1990/2000 | 48                           | 5                            | 3  | 0                                   | 50                         |

Tabelle 3 : Entwicklung des Urbanisierungsgrades, 1930 - 2000, in %

| 1930  | 1941  | 1950  | 1960  | 1970  | 1980  | 1990  | 2000  |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 36.0% | 38.9% | 44.6% | 51.3% | 57.5% | 61.6% | 68.8% | 73.3% |

Tabelle 4 : Die urbane Schweiz: Entwicklung der Anzahl Gemeinden

| Jahr | Anzahl Agglomerationen | Anzahl der Kernstädte | Anzahl Umlandgemeinden | Total Anzahl Agglomerationsgemeinden | Einzelstädte | Total Anzahl städtischen Gemeinden |
|------|------------------------|-----------------------|------------------------|--------------------------------------|--------------|------------------------------------|
| 1930 | 17                     | 17                    | 62                     | 79                                   | 13           | 92                                 |
| 1941 | 20                     | 20                    | 71                     | 91                                   | 12           | 103                                |
| 1950 | 25                     | 25                    | 114                    | 139                                  | 18           | 157                                |
| 1960 | 27                     | 27                    | 228                    | 255                                  | 16           | 271                                |
| 1970 | 31                     | 33                    | 322                    | 355                                  | 22           | 377                                |
| 1980 | 33                     | 37                    | 465                    | 502                                  | 15           | 517                                |
| 1990 | 48                     | 58                    | 739                    | 797                                  | 9            | 806                                |
| 2000 | 50                     | 62                    | 912                    | 974                                  | 5            | 979                                |

Tabelle 5 : Die 25 grössten Agglomerationen unter Einbezug der ausländischen Teil

| Agglomerationen      | Anzahl schweizerische Gemeinden | Anzahl ausländische Gemeinden | Total Gemeinden | Schweiz : Einwohner | Ausland : Einwohner | Total Einwohner |
|----------------------|---------------------------------|-------------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|-----------------|
| Zürich               | 132                             | 1                             | 133             | 1080728             | 3299                | 1084027         |
| Basel                | 74                              | 44                            | 118             | 479308              | 212298              | 691606          |
| Genève               | 74                              | 53                            | 127             | 471314              | 165623              | 636937          |
| Bern                 | 43                              |                               | 43              | 349096              |                     | 349096          |
| Lausanne             | 67                              |                               | 67              | 309120              |                     | 309120          |
| Como-Chiasso         | 21                              | 36                            | 57              | 44827               | 201909              | 246736          |
| Luzern               | 17                              |                               | 17              | 196550              |                     | 196550          |
| St.Gallen            | 11                              |                               | 11              | 146385              |                     | 146385          |
| Lugano               | 75                              | 5                             | 80              | 122157              | 15232               | 137389          |
| Winterthur           | 12                              |                               | 12              | 123416              |                     | 123416          |
| Konstanz-Kreuzlingen | 5                               | 2                             | 7               | 24978               | 85553               | 110531          |
| Baden-Brugg          | 23                              |                               | 23              | 106736              |                     | 106736          |
| Olten-Zofingen       | 26                              |                               | 26              | 101909              |                     | 101909          |
| Zug                  | 10                              |                               | 10              | 95557               |                     | 95557           |
| Fribourg             | 42                              |                               | 42              | 94867               |                     | 94867           |
| Thun                 | 10                              |                               | 10              | 89522               |                     | 89522           |
| Biel/Bienne          | 21                              |                               | 21              | 88896               |                     | 88896           |
| Vevey-Montreux       | 17                              |                               | 17              | 81484               |                     | 81484           |
| Heerbrugg-Altstätten | 10                              | 4                             | 14              | 48992               | 31139               | 80131           |
| Aarau                | 19                              |                               | 19              | 79883               |                     | 79883           |
| Neuchâtel            | 17                              |                               | 17              | 77832               |                     | 77832           |
| Solothurn            | 24                              |                               | 24              | 72888               |                     | 72888           |

---

|                     |    |   |    |       |      |       |
|---------------------|----|---|----|-------|------|-------|
| <b>Schaffhausen</b> | 13 | 2 | 15 | 61399 | 6756 | 68155 |
| <b>Chur</b>         | 15 |   | 15 | 66235 |      | 66235 |
| <b>Wil (SG)</b>     | 11 |   | 11 | 64162 |      | 64162 |