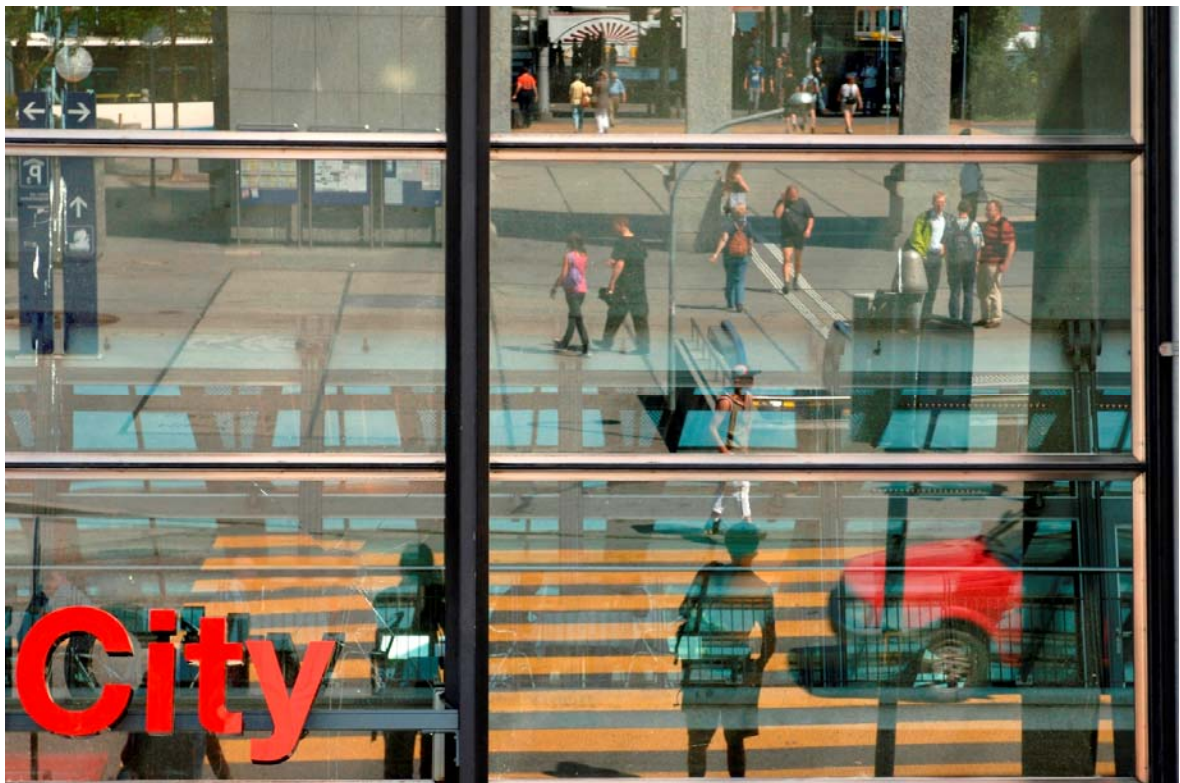


Neue Impulse für Luzern –
Den A4-Lückenschluss Knonaueramt als Chance nutzen.



Schlussbericht
Luzern, 17. Januar 2008

Neue Impulse für Luzern - Den A4-Lückenschluss Knonauseramt als Chance nutzen.
Seite 2/68

Impressum

Auftraggeberin

Wirtschaftsförderung Luzern
Forum Wirtschaft
Alpenquai 30
CH-6005 Luzern

Autoren

Christoph Hauser, Dr. rer. pol.
Myriam Baumeler, dipl. Umweltnatw. ETH
Hochschule Luzern - Wirtschaft
Zentralstrasse 9
CH-6002 Luzern

Vorwort

Seit Sommer 2006 ist die Stiftung Wirtschaftsförderung operativ in den Wirkungsfeldern Standortpromotion, Ansiedlung und Unternehmensentwicklung tätig. Ihr angegliedert ist das Forum Wirtschaft, welches sich aus Persönlichkeiten der Luzerner Wirtschaft und Politik zusammensetzt. Das Forum Wirtschaft greift standortrelevante Themen auf und setzt Impulse zur Verbesserung der Standortqualität im Kanton Luzern. Dies ermöglicht erst eine effiziente Standortpromotion. Die Existenz des Forums kann für sich als ein Standortqualitätsmerkmal angesehen werden und zeigt, dass im Kanton Luzern Wirtschaft und Politik konstruktiv zusammenarbeiten.

Mit dem Lückenschluss der A4 im Knonauerautobahn im Jahre 2010 stellen sich für die Luzerner Wirtschaft und Politik wichtige Fragen vor allem betreffend Standortpositionierung und Kooperationsstrategien. Aus diesem Grund hat das Forum Wirtschaft den Lückenschluss der Autobahn A4 im Knonauerautobahn und seine möglichen Entwicklungsimpulse für den Standort Luzern als erstes zu vertiefendes Thema ausgewählt und das Institut für Betriebs- und Regionalökonomie IBR der Hochschule Luzern - Wirtschaft mit der Bearbeitung dieser Fragestellung beauftragt.

Das Forum Wirtschaft will die damit verbundenen Chancen und Herausforderungen für den Standort Luzern erkennen und aktiv angehen. Nebst der Identifikation möglicher Auswirkungen des neuen Autobahnabschnitts lag daher das Ziel der Studie vor allem auch in der Ableitung von Handlungsoptionen und relevanten Akteuren zur gezielten Steuerung dieser Entwicklungen.

Luzern, 17. Januar 2008

Bernard Kobler

CEO Luzerner Kantonalbank
Vorsitz Forum Wirtschaft -
Wirtschaftsförderung Luzern

Neue Impulse für Luzern - Den A4-Lückenschluss Knonaueramt als Chance nutzen.
Seite 4/68

Abstract

Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme des neuen Teilstücks der Autobahn A4 im Knonaueramt im Frühjahr 2010 wird Luzern direkt mit dem neuen Verkehrsdreieck Zürich-West sowie weiter nördlich mit dem Limmattal und dem Flughafen Kloten verbunden sein. Die neue Autobahnverbindung zwischen Luzern und Zürich ermöglicht bei staufreier Fahrt Fahrzeitverkürzungen bis zu zehn Minuten, von Luzern aus wird Zürich neu in 35 statt 45 Minuten erreichbar sein. Das gesamte Städtennetz Zentralschweiz wird über den neuen Autoabahnabschnitt direkt an den Metropolitanraum Nordschweiz angebunden. Die sich durch die Erreichbarkeitsverbesserungen bietenden Chancen können aber nur dann genutzt werden, wenn die erzielbaren Zeitersparnisse nicht durch Staus wieder aufgehoben werden.

Mit der verbesserten Erreichbarkeit durch die A4 rücken die Märkte der Grossräume Luzern und Zürich spürbar näher. Für beide Märkte bedeutet dies einerseits ein grösseres Einzugsgebiet betreffend Arbeitsplätzen, Arbeitskräften, Gütern, Dienstleistungen und Kunden, was zu einer Ergänzung wie auch einem verschärften Wettbewerb führt. Der direkte Anschluss über die A4 an den national und international bedeutsamen Arbeitsmarkt Nordschweiz begünstigt die Ansiedlung von wertschöpfungsstarken Unternehmen im Raum Luzern. Die verbesserten Transportbedingungen fördern zudem die Ansiedlung von Industrie- und Logistikbetrieben und publikumsintensiven Einrichtungen entlang der neuen Autobahnachse.

Die Erreichbarkeitsverbesserungen durch die A4 sind für die Standortattraktivität von Luzern zwar positiv, reichen aber als schlagendes Argument nicht aus. Mit dem Näherrücken der Märkte Zürich und Luzern und der damit verbundenen Konkurrenzsteigerung ist die Verbesserung der gesamten Standortattraktivität umso wichtiger, damit Luzern als starker Partner im Verbund der Nordschweiz wahrgenommen wird.

Die wirtschaftliche Entwicklung auf der „weiss-blauen-Achse“ von Luzern über Zug nach Zürich benötigt ein leistungsfähigeres Gesamtverkehrssystem. Für die Entwicklung des Wohn- und Arbeitsstandorts Luzern ist die Sicherung der Erreichbarkeit ebenfalls von zentraler Bedeutung. Nebst baulichen und flankierenden Massnahmen auf der Strasse sind dazu weitere Verbesserungen des Bahnangebots zwischen Luzern und Zürich zwingend notwendig und der Doppelspurausbau Rotsee und der Ausbau der Bahnhofzufahrt Luzern somit von höchster Priorität. Für die Realisierung dieser grossen Infrastrukturvorhaben ist der Kanton Luzern jedoch auf eine kantonsübergreifende und konsolidierte Unterstützung aller Akteure angewiesen. Angesichts der räumlich weit reichenden Auswirkungen des A4-Lückenschlusses ist auch im Bereich Raumplanung eine grenzübergreifende Kooperation und Koordination unbedingt erforderlich.

Die in der regierungsrätlichen „Strategie 2020“ postulierte verstärkte Zusammenarbeit mit den Kantonen Zürich und Aargau gewinnt mit der Eröffnung der A4 im Knonaueramt in vielerlei Hinsicht zusätzlich an Bedeutung. Die bestehenden und zum Teil bereits eingeschlagenen räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklungsstrategien des Kantons Luzern behalten auch mit dem Lückenschluss der A4 ihre Gültigkeit und erhalten teilweise sogar noch mehr Gewicht.

Nebst den sichtbaren und direkten Effekten hat die neue Autobahnverbindung durch das Knonaueramt auch eine mentale Wirkung. Die Zentralschweiz wird als Teil der dynamischen Metropolitanregion Nordschweiz wahrgenommen und die A4 somit zum symbolischen Meilenstein für den in zahlreichen Bereichen bereits eingeleiteten Entwicklungsaufbruch im Kanton Luzern.

Neue Impulse für Luzern - Den A4-Lückenschluss Knonaueramt als Chance nutzen.
Seite 6/68

Das Wichtigste der Studie in Kürze

Ausgangslage Lückenschluss A4

| | |
|---|---|
| Inbetriebnahme der A4 Knonauerautobahn im Frühjahr 2010 | Nach über 40 Jahren seit der Genehmigung durch den Bundesrat und nach acht Jahren Bauzeit wird im Frühjahr 2010 das neue Teilstück der Autobahn A4 im Knonauerautobahn in Betrieb gehen. Damit wird Luzern über die A14 und die A4 direkt mit dem neuen Verkehrsdreieck Zürich-West sowie weiter nördlich mit der A1 Richtung Limmattal und Flughafen verbunden sein. |
| Zehn Minuten Fahrzeitverkürzung | Die neue Autobahnverbindung zwischen Luzern und Zürich ermöglicht je nach Verkehrssituation Fahrzeitverkürzungen von rund zehn Minuten. Bei staufreier Fahrt ist Zürich von Luzern aus neu in 35 statt 45 Minuten zu erreichen. Von den Fahrzeitverkürzungen profitieren in erster Linie die Agglomeration Luzern und die angrenzenden Gemeinden. Für den nördlichen Kantonsteil wird die Fahrt nach Zürich über die A1 weiterhin gleich schnell oder schneller sein als über die A4. |
| Direkte Verbindung der Grossräume Luzern und Zürich | Mit dem neuen Teilstück der A4 im Knonauerautobahn werden die Grossräume Luzern und Zürich ab 2010 direkt miteinander verbunden sein. Die Fahrt wird dadurch nicht nur schneller, sondern auch einfacher und bequemer. Die Fertigstellung des Autobahnzubringers zur A14 im Rontal Ende 2010 wird diese Situation noch weiter verbessern. |

Chancen für den Kanton Luzern

| | |
|--|---|
| Einbindung in den Metropolitanraum Nordschweiz | Das gesamte Städtennetz Zentralschweiz wird über den neuen Autoabahnabschnitt direkt an den Metropolitanraum Nordschweiz angebunden. Diese direkte Verbindung hat neben den effektiven Fahrzeitverkürzungen auch eine mentale Wirkung: Die Zentralschweiz wird als Teil der dynamischen Metropolitanregion Nordschweiz wahrgenommen. |
| Vorteile für Pendler mit dem Auto | Von einer schnelleren Fahrt mit dem Auto profitieren in erster Linie Personen mit häufigen und regelmässigen Arbeits-, Transport- oder Kundenwegen zwischen den Grossräumen Luzern und Zürich. Beispielsweise können Arbeitsplätzegebiete im Limmattal und Glattal sowie umgekehrt im Rontal schneller erreicht werden, das Potenzial an Auto-Pendlern zwischen diesen Räumen verdoppelt sich in etwa. Für Wege zwischen den Stadtzentren von Luzern und Zürich überwiegen die Vorteile der direkten Bahnverbindung gegenüber der Strasse nach wie vor. |
| Nachfrage nach Wohnraum | Eine gute Erschliessung von Arbeitsplätzen fördert die Nachfrage nach Wohnraum an optimalen Verkehrslagen. Teilweise haben die Bautätigkeit und die Immobilienpreise im Einzugsgebiet der A4 auf den bevorstehenden Lückenschluss bereits reagiert und sind dementsprechend angestiegen. Inwieweit diese Regionen auch steuerkräftige Haushalte anziehen, hängt mitunter von der Verfügbarkeit attraktiver Wohnlagen und der Steuersituation ab. |
| Immobilienpreise und Steuern | Die Wohnraumsituation im südlichen Einzugsgebiet der A4 ist kantonsübergreifend zu betrachten. Die an die A4 angrenzenden Regionen der Kantone Zug und Schwyz weisen zwar relativ tiefe Steuern aber sehr hohe Immobilienpreise auf. |

Bereits heute ist zu beobachten, dass Haushalte aus den Kantonen Zürich, Zug oder Schwyz aufgrund der hohen Miet- und Eigentumspreise vermehrt in den Kanton Luzern ziehen. Dadurch steigt auch das Angebot an hochqualifizierten Arbeitskräften im Kanton Luzern. Mit dem Lückenschluss der A4 wird sich dieser Trend verstärken, falls die Kombination von Immobilienpreisen, Steuerbelastung und Wohnqualität attraktiv bleibt.

Angebot an Arbeitskräften

Die Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen Luzern und Zürich durch die A4 wird sich in beide Richtungen auswirken. Für Erwerbstätige aus dem Knonaueramt, dem Freiamt oder dem Limmattal wird die Fahrt an einen Arbeitsplatz im Raum Luzern ebenfalls attraktiver. Ein Unternehmen im Kanton Luzern kann somit auf ein grösseres Reservoir an Arbeitskräften zurückgreifen. Die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften wird aufgrund des wirtschaftlichen und demographischen Wandels zunehmend wichtiger.

Im Grossraum Zürich leben verhältnismässig viele Erwerbstätige mit sehr guter Ausbildung. Der direkte Anschluss über die A4 an diesen bedeutsamen Arbeitsmarkt begünstigt die Ansiedlung von wertschöpfungsstarken Unternehmen im Raum Luzern.

Strassengüterverkehr erleichtert

Bedeutsam ist der neue Autobahnabschnitt im Knonaueramt auch für den Strassengüterverkehr. Für die meisten Industrie- und Logistikbetriebe ist die Strasse unverzichtbar für die An- und Auslieferung von Waren. Industriebetriebe erreichen über die A4 ein grösseres Lieferanten- und Absatzgebiet sowie eine internationale logistische Drehscheibe um den Flughafen Kloten. Verteilzentren profitieren über den kürzeren und schnelleren Transportweg zwischen Luzern und Zürich direkt von der A4.

Publikumsintensive Dienstleistungen

Publikumsintensive Dienstleistungen wie Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeitanlagen sind ebenfalls auf ein leistungsfähiges Strassensystem angewiesen, das ein genügend grosses Einzugsgebiet erschliesst. Das im Rontal geplante Erlebnis- und Freizeitcenter Ebisquare ist ein prominentes Beispiel dafür. Mit der A4 werden der Süden Zürichs und der Norden Luzerns zu einem gemeinsamen Einzugsgebiet zusammenrücken.

Näherrückende Märkte

Mit der verbesserten Erreichbarkeit durch die A4 rücken die Märkte der Grossräume Luzern und Zürich näher. Einerseits können sich die beiden Märkte dadurch besser ergänzen, andererseits verschärft sich auch der Wettbewerb zwischen den beiden Märkten.

Starke Luzerner Branchen können von einem grösseren Kundenkreis profitieren. Luzerner Bau- oder Beratungsunternehmen beispielsweise können durch die A4 viel eher auch Aufträge in der Nordschweiz annehmen und ihren Geschäfts- und Wohnsitz im Kanton Luzern trotzdem behalten.

Keine wesentlichen Vorteile für den Tourismus

Der Tourismus ist für die Luzerner Wirtschaft Luzern ebenfalls von Bedeutung. Für diese Branche sind mit dem Lückenschluss der A4 jedoch keine wesentlichen Verbesserungen zu erwarten. Die Anreise mit dem Auto oder Car nach Luzern wird für Tagestouristen aus dem Raum Zürich zwar direkter und schneller sein, im Gegensatz zum Arbeits- und Geschäftsverkehr spielen Zeitersparnisse im Freizeitverkehr jedoch nur eine untergeordnete Rolle.

Herausforderungen für den Kanton Luzern

| | |
|---|--|
| Erreichbarkeit ist einer von vielen Standortfaktoren | Durch den neuen Autobahnabschnitt ergeben sich für den Kanton Luzern nicht nur Chancen, sondern auch Herausforderungen. Die Erreichbarkeitsverbesserungen durch die A4 sind für die Standortattraktivität von Luzern zwar positiv, reichen aber als schlagendes Argument nicht aus. Damit ein Standort attraktiv ist und bleibt, müssen Standortfaktoren in ihrer Gesamtheit attraktiv sein. Für die Standortwahl von Unternehmen sind beispielsweise auch die Verfügbarkeit von Bauland, Immobilien und Arbeitskräften sowie tragbare Steuern und kooperative Behörden wichtig. Der Kanton Luzern setzt bereits verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Standortgunst um. Mit dem Näherrücken der Märkte Zürich und Luzern und der damit verbundenen Konkurrenzsteigerung ist die Stärkung der Standortattraktivität umso wichtiger. |
| Die starke Stadtregion Luzern und die Nordschweiz | <p>Die Stadt Luzern entwickelt sich gegenwärtig in vielen Bereichen in Richtung einer starken Stadtregion. Eine starke Stadtregion mit Zentrumsfunktionen in den Bereichen Bildung, Kultur oder Sport ist für den ganzen Kanton Luzern bedeutsam, wenn nicht sogar für die ganze Zentralschweiz.</p> <p>Eine konkurrenzfähige Stadtregion Luzern ist im Hinblick auf den Lückenschluss der A4 umso wichtiger, denn einerseits übt der Metropolitanraum Nordschweiz eine gewisse Sogwirkung aus, andererseits wird Luzern dadurch als starker Partner in diesem Verbund wahrgenommen.</p> |
| Kultur und Landschaft als Wohnstandortfaktoren | <p>Das kulturelle Angebot und die landschaftliche Schönheit zählen zu den wichtigsten Vorteilen Luzerns als Wohnstandort. Diese einzigartigen Vorteile sind zu bewahren, wenn Luzern weiterhin ein bevorzugter Wohnstandort sein soll.</p> <p>Um die erhöhte Nachfrage nach Wohnraum zu erfüllen und gleichzeitig die damit verbundene Gefahr landschaftlicher Beeinträchtigungen zu verhindern, ist eine verdichtete Siedlungsentwicklung entlang bestehender Verkehrsachsen - primär des öffentlichen Verkehrs - notwendig.</p> |
| Staugefahren | Die sich bietenden Chancen der A4 können nur dann genutzt werden, wenn die erzielbaren Zeitersparnisse nicht durch Staus wieder aufgehoben werden. In der Stadt und Agglomeration Luzern sind die Strassenkapazitäten knapp. Es ist damit zu rechnen, dass die Inbetriebnahme der A4 zu zusätzlichem Mehrverkehr auf der Autobahn A2 durch den Reussport und den Sonnenbergtunnel führen wird. Die Realisierung des Bypasses A2 westlich der Stadt Luzern wird somit noch dringender, um lange Stauzeiten im Raum Luzern zu vermeiden. |
| Agglomerationsprogramm für die Erreichbarkeit Luzerns | Das Agglomerationsprogramm Luzern enthält neben dem Bypass A2 weitere Massnahmen zur Sicherung der Erreichbarkeit der Stadt und Agglomeration Luzern. Ein reibungsloses gross- und kleinräumiges Verkehrssystem ist eine notwendige Voraussetzung dafür, dass sich die A4 Knonaueramt positiv auf den ganzen Kanton Luzern auswirkt. |
| Parallele Entwicklung von Strasse und Schiene | Die Erreichbarkeit soll auf der Strasse und auf der Schiene gleichermaßen sichergestellt werden. So enthält das Agglomerationsprogramm auch Bahnprojekte zur Kapazitätserhöhung und Angebotsverbesserung. Damit die Bahn auf der Strecke Luzern - Zürich gegenüber der Strasse weiterhin konkurrenzfähig bleibt, sind der Doppelspurausbau Rotsee sowie der Ausbau der Bahnhofzufahrt Luzern von höchster Priorität. |

Die wirtschaftliche Entwicklung auf der „weiss-blauen-Achse“ von Luzern über Zug nach Zürich benötigt ein leistungsfähigeres Gesamtverkehrssystem. Eine attraktivere Eisenbahnverbindung ist für einen hohen Anteil an ÖV-Reisenden auf dieser Achse und eine damit verbundene Entlastung der Strassen notwendig, um Staus vermeiden zu können und die wirtschaftliche Entwicklung nicht zu behindern.

Handlungsfelder für den Kanton Luzern

| | |
|--|--|
| Luzern als „Süd-nord-schweiz“ | Mit der verstärkten Standortkonkurrenz erhöht sich die Hebelwirkung der Standortpolitik insgesamt, das heisst, weitere Standortanstrengungen werden umso wichtiger. Eine konkurrenzfähige Stadtregion Luzern ist im Hinblick auf den Lückenschluss der A4 bedeutungsvoll, weil der Metropolitanraum Nordschweiz eine verstärkte Sogwirkung entwickeln kann, wenn sich in Luzern die Agglomerationsvorteile als zu schwach erweisen. Luzern soll mit einer eigenen Zentralität als starker Partner im Verbund der Nordschweiz wahrgenommen werden und auftreten können. Lebensqualität als komparativer Konkurrenzvorteil und die Vernetzung mit der Wachstums- und Wirtschaftsregion Nordschweiz machen Luzern zur „Süd-nord-schweiz“. |
| Gute Bedingungen für Hochqualifizierte | Trotz hoher Lebensqualität sind hochqualifizierte Erwerbstätige im Kanton Luzern nach wie vor unterdurchschnittlich vertreten. Die Eröffnung der A4 und ihre Folgewirkungen bieten Anlass, diesen Trend umzukehren. Dafür sollten die Bedingungen für hochqualifizierte Erwerbstätige möglichst attraktiv gestaltet werden. |
| Umsetzen des Agglomerationsprogramms | <p>Mit der A4 wird die Umsetzung des Agglomerationsprogramms Luzern umso wichtiger, denn die Sicherung der Erreichbarkeit ist für die Entwicklung des Wohn- und Arbeitsstandorts Luzern von zentraler Bedeutung.</p> <p>Für eine Entlastung der Strassen muss der Schienenverkehr zwischen Luzern und Zürich zusätzliche Passagiere aufnehmen können. Zur Kapazitätserhöhung sind der Ausbau der Doppelspur Rotsee sowie der Ausbau der Bahnhofzufahrt Luzern von oberster Priorität und müssen daher verstärkt angegangen werden.</p> |
| Politisches Lobbying für Verkehrsinfrastrukturen | <p>Der Kanton Luzern kann jedoch solche grossen Verkehrsinfrastrukturvorhaben nicht alleine finanzieren. Für die Realisierung dieser Projekte ist eine kantonsübergreifende und konsolidierte Unterstützung aller Akteure zwingend.</p> <p>Obwohl der Doppelspurausbau Rotsee für den gesamten Raum Luzern-Zug-Zürich zentral ist und der Bau des Zimmerbergtunnels II sogar für den nationalen Schienenverkehr ein Schlüsselprojekt darstellt, ist die Unterstützung des Bundes für diese Vorhaben von untergeordneter Priorität. Um die Realisierungschancen dieser Projekte zu erhöhen, ist ein verstärktes und vor allem professionell begleitetes Lobbying des Kantons Luzerns beim Bund und weiteren Kantonen notwendig. Nebst den baulichen und politischen Massnahmen besteht auch bei flankierenden Massnahmen ein Handlungsbedarf.</p> |

| | |
|--|--|
| Grenzübergreifende Raumplanung | Die Auswirkungen des A4-Lückenschlusses werden räumlich über das Knonaueramt hinausgehen. Für eine geordnete Entwicklung der betroffenen Räume ist eine über die Gemeinde-, Regions- und Kantons Grenzen hinweg koordinierte Raumplanung notwendig. Die grenzübergreifende Abstimmung der Planungen erfordert eine geeignete Austauschplattform. Für eine breite Akzeptanz einer grenzübergreifenden Entwicklungsplanung ist der Ausgleich regional ungleich verteilter Nutzen und Lasten wesentliche Voraussetzung. |
| Prioritäre Arbeits- und Wohngebiete | Die Entwicklung der prioritären Arbeits- und Wohngebiete ist gemäss dem überarbeiteten Kantonalen Richtplan Luzern mit hoher Priorität anzugehen. Die Verfügbarkeit und baureife Aufbereitung der strategischen Arbeitszonen und der Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen an exklusiven Lagen, in der Agglomeration und im ländlichen Raum ist entsprechend zu forcieren. |
| Strategie "Luzern 2020" | Der Regierungsrat des Kantons Luzern hat unlängst in der „Strategie 2020“ festgehalten, dass neben der Zusammenarbeit in der Zentralschweiz auch Partner im Norden verstärkt angesprochen werden sollen. Diese Nordausrichtung gewinnt mit der Eröffnung der A4 im Knonaueramt zusätzlich an Bedeutung. Der neue Autobahnabschnitt veranschaulicht die enge Verbindung von Luzern mit der Metropolitanregion Nordschweiz, die in vielerlei Hinsicht schon existiert und weiter zunimmt. |
| Räumliche und wirtschaftliche Entwicklungsstrategien | Die bestehenden und zum Teil bereits eingeschlagenen räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklungsstrategien des Kantons Luzern behalten auch mit dem Lückenschluss der A4 ihre Gültigkeit. Sie erhalten teilweise sogar noch mehr Gewicht, weil bestimmte Massnahmen umso notwendiger werden. |

Handlungsempfehlungen

| | |
|------------------------------|--|
| Entwicklung des Standortes | <p>Sämtliche Akteure in Wirtschaft und Politik im Kanton Luzern betrachten das Jahr 2010 mit der Eröffnung der A4 als symbolischen Meilenstein für einen Kanton in berechtigter Aufbruchstimmung als Business-Standort.</p> <p>Der Kanton Luzern orientiert standortrelevante Politikfelder am Ziel, dass der Kanton zu einem Wunschwohnort für hochqualifizierte Erwerbstätige wird, und es in der Folge für wissensintensive Unternehmen einfach wird, hochqualifiziertes Personal zu gewinnen.</p> <p>Der Kanton Luzern, seine Zentren und Subzentren stärken sich als selbstbewusste Pole innerhalb der Südnordschweiz.</p> |
| Sicherung der Erreichbarkeit | <p>Der Bund nimmt die wirtschaftliche Dynamik auf der „weiss-blauen-Achse“ zur Kenntnis, anerkennt die nationale Bedeutung der Achse Luzern – Zug – Zürich tatsächlich und finanziert eine ausreichende Kapazität des Verkehrssystems, insbesondere in den Agglomerationen.</p> <p>Der Kanton Luzern koordiniert sich verstärkt mit Partnern in der Zentral- und der Nordschweiz, um mittelfristig eine durchgehende Eisenbahndoppelstrecke zwischen Luzern – Zug – Zürich zu schaffen.</p> <p>Die Wirtschaft des Kantons Luzern schliesst sich der Forderung nach einem hinreichend leistungsfähigen Gesamtverkehrssystem auf der „weiss-blauen-Achse“ an und unterstützt dabei die Behörden des Kantons Luzern explizit.</p> |

Geordnete Sied-
lungsentwicklung

Der Kanton Luzern koordiniert die Flächennutzungen mit den Kantonen Zug, Zürich und Aargau.

Der Kanton Luzern prüft einen regionalen Ausgleich von Lasten und Nutzen aus raumplanerischen Massnahmen.

Die Regionen und Gemeinden stellen die Entwicklung der im neuen Richtplan vorgesehenen strategischen Arbeitszonen und prioritären Wohngebiete sicher.

Die Gemeinden und Regionen im Kanton Luzern verpflichten sich zu einer verstärkten grenzübergreifenden Raumplanung.

Umsetzen von beste-
henden Strategiein

Der Kanton Luzern kommuniziert seine bestehenden Strategien und setzt diese um, insbesondere das Agglomerationsprogramm, die Strategie Luzern „2020“, die Gemeindereform 2000+, die Steuerstrategie sowie das kantonale Umsetzungsprogramm der Neuen Regionalpolitik.

Die Wirtschaft des Kantons Luzern stellt sich grundsätzlich und explizit hinter diese Strategien und unterstützt die Politik in deren Umsetzung.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Vorgehen..... | 15 |
| 2 | Räumliche Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturen - Lernen aus der Vergangenheit | 17 |
| 3 | Lückenschluss der A4 im Knonaueramt | 20 |
| 4 | Rahmenbedingungen und Potenziale im Kanton Luzern..... | 25 |
| 4.1 | Mobilität und Erreichbarkeit | 25 |
| 4.2 | Position im Metropolitanraum Nordschweiz | 31 |
| 4.3 | Bestehende Strategien im Kanton Luzern | 38 |
| 5 | Wirkungen der A4 Knonaueramt auf den Kanton Luzern | 41 |
| 6 | Handlungsbedarf und Akteure | 52 |
| 6.1 | Standort entwickeln..... | 53 |
| 6.2 | Sicherung der Erreichbarkeit | 55 |
| 6.3 | Sicherung einer geordneten Siedlungsentwicklung | 57 |
| 6.4 | Übergreifende Strategien und Massnahmen | 58 |
| 7 | Literaturverzeichnis..... | 61 |
| 8 | Anhang | 65 |
| 8.1 | Liste der interviewten ExpertInnen und AkteurInnen | 66 |
| 8.2 | Teilnehmende des Expertenworkshops vom 3. September 2007 in Luzern..... | 67 |
| 8.3 | Beispiel Ergebnispostkarte Expertenworkshop..... | 68 |

Neue Impulse für Luzern - Den A4-Lückenschluss Knonaueramt als Chance nutzen.
Seite 14/68

1 Vorgehen

Vorgehen in vier
Phasen

Als Vorgehen wurde ein iterativer Erarbeitungsprozess mit vier verschiedenen, sich ergänzenden Phasen gewählt, dargestellt in der Abb. 1.

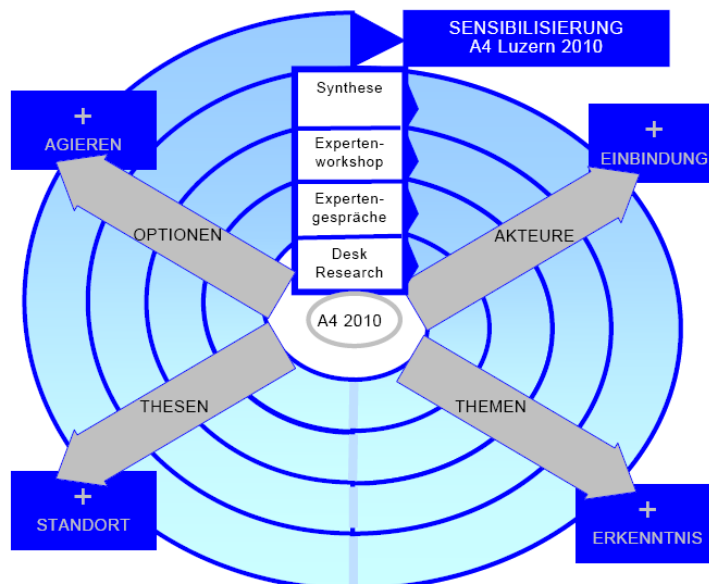


Abb. 1 Iterativer Erarbeitungsprozess in vier Phasen

Phase 1:
Desk Research

Der Einstieg in die Thematik erfolgte über eine Desk Research Phase, in der die wichtigsten Daten und Fakten betreffend Lückenschluss der A4 sowie den Rahmenbedingungen und Entwicklungspotenzialen im Kanton Luzern zusammengetragen wurden, siehe Kapitel 3 und 4.

Phase 2:
Interviews mit
ExpertInnen und
AkteurInnen

Aus diesen Informationen wurden erste Thesen zu möglichen Auswirkungen der A4 auf den Standort Luzern abgeleitet. In einer zweiten Phase wurden diese Thesen im Rahmen von explorativen Interviews mit ExpertInnen und AkteurInnen (siehe Liste im Anhang 8.1) aus den Bereichen Raumplanung, Verkehr, Tourismus, Kultur, Immobilien, Standortentwicklung etc. überprüft, überarbeitet und ergänzt und die daraus erkennbaren Wirkungszusammenhänge in einem Schema dargestellt.

Phase 3:
Expertenworkshop

Diese Zusammenhänge bildeten wiederum die Basis für die dritte Phase, einen eintägigen Workshop mit ExpertInnen und AkteurInnen, mit denen bereits ein Interview geführt wurde, sowie den Mitgliedern des Forums Wirtschaft Luzern (siehe Liste der Teilnehmenden im Anhang 8.2). Das Ziel des Workshops bestand darin, aus den bisher gewonnenen Erkenntnissen konkrete Handlungsoptionen für die Entwicklung des Kantons Luzern, bezogen auf den Lückenschluss der A4 im Knonaueramt, zu erarbeiten und die dafür zuständigen Akteure zu benennen.

Phase 4:
Synthese

In der vierten Phase des Erarbeitungsprozesses wurden die gewonnenen Erkenntnisse einerseits für den vorliegenden Schlussbericht zu Händen des Auftraggebers aber auch für die Information und Sensibilisierung der Öffentlichkeit und der zuständigen Akteure in der Politik, Verwaltung und Wirtschaft zusammengestellt.

Akteure einbinden,
Themen erkennen,
Standortthesen fin-
den, Optionen auf-
zeigen

Durch das Vorgehen in den genannten vier Phasen sollten vier Ziele erreicht werden: Akteure sollten schon während des Projektes eingebunden werden und auf die Folgen der bevorstehenden Eröffnung der Autobahn im Knonauseramt sensibilisiert werden. Dies wurde durch die Interviews und den Workshop bereits erreicht und wird durch weitere Informationen auch für eine breitere Öffentlichkeit fortgeführt. Im Zuge des Desk Research, der Expertengespräche und des Expertenworkshops haben sich, ebenfalls einem spiralförmigen Zuwachs gleichend, Erkenntnisse über bestimmende und handlungsrelevante Themen verdichtet. Ebenso zur Standortentwicklung, die hier zwar jeweils aus der Perspektive der A4-Eröffnung betrachtet wurde, jedoch stets als Ganzes zu behandeln ist. Schliesslich sollten Optionen formuliert werden, die ein Anschlusshandeln an die Erkenntnisse ermöglichen.

Das Bewusstmachen von Chancen und Gefahren einer Verkehrsinfrastruktur bei den einzelnen Akteuren gehört zu den wichtigsten Massnahmen, ist aber gleichzeitig im vorliegenden Schlussbericht am schwierigsten nachzuzeichnen. Das im konzeptuellen Teil verwendete und im nun folgenden Kapitel 2 erklärte Tripod-Modell zeigt weshalb die Sensibilisierung der Akteure zentral ist. So sollen die in diesem Bericht dargelegten Erkenntnisse den Luzerner Wirtschaftsakteuren mithelfen, sich auf die anstehende Eröffnung der durchgehenden Autobahn zwischen Luzern und Zürich einzustellen.

Gliederung des
Berichts

Nach den methodischen Hinweisen in Kapitel 2 geht das Kapitel 3 auf direkte Verkehrswirkungen der A4 ein. In Kapitel 4 werden jene gegebenen Bedingungen im Kanton Luzern und den angrenzenden Gebieten beschrieben, die im nächsten Kapitel 5 eine Rolle spielen, um die Auswirkungen auf den Raum des Kantons Luzerns zu analysieren. Darauf aufbauend werden schliesslich in Kapitel 6 Handlungsoptionen genannt. Der gesamte Bericht gliedert sich somit in folgende Kapitel und Themen:

Kapitel 2: Methodischer Hintergrund

Kapitel 3: Direkte Verkehrswirkungen

Kapitel 4: Rahmenbedingungen und Potenziale

Kapitel 5: Auswirkungen

Kapitel 6: Handlungsoptionen

| | |
|---|---|
| Ungenügende Kenntnisse über Wirkungen | An den Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen sind immer auch relativ grosse Erwartungen an mögliche Entwicklungsimpulse aber auch Befürchtungen von Neuverkehr und Zersiedelung gekoppelt. Das Nationalstrassennetz ist heute zwar zu 90% gebaut und in Betrieb, und trotzdem fehlen heute noch weitgehend Kenntnisse zu den räumlichen Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen. |
| Wirkungen oft anders als erwartet | Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat daher vor gut zwei Jahren in Zusammenarbeit mit betroffenen Bundesämtern und Kantonen ex-post Analysen ¹ durchgeführt, um die Wissenslücken in diesem Bereich vor allem auch auf die verbleibenden künftigen Infrastrukturvorhaben zu schliessen. Die Erkenntnisse dieser Analysen haben gezeigt, dass die räumlichen Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen oft anders ausfallen als erwartet. |
| Rahmenbedingungen, Entwicklungspotenziale und Akteure | Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass eine neue Infrastruktur immer ein Teil eines bereits bestehenden Verkehrssystems ist und sich die Effekte aus dem Zusammenwirken dieser Teile ergeben. Zum andern spielen nebst der Infrastruktur auch die Rahmenbedingungen, die vorhandenen Entwicklungspotenziale sowie die Entscheide und Handlungen der relevanten Akteure eine zentrale Rolle, siehe Abb. 2. Durch das Abflachen von Erreichbarkeitsunterschieden nimmt beispielsweise die Bedeutung anderer Standortfaktoren wie die Steuerbelastung, die Verfügbarkeit und Attraktivität von Bauland und Immobilien etc. bei der Standortwahl von Unternehmen und Haushalten zu, entsprechend wird der Einfluss von Akteuren auf diese Bedingungen umso wichtiger. |

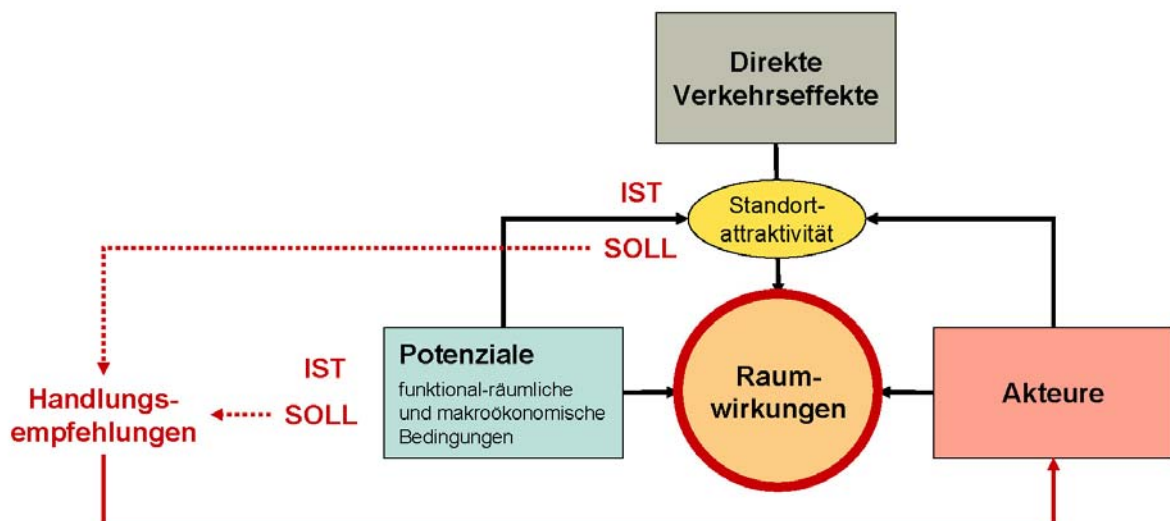


Abb. 2 Darstellung der Abhängigkeiten von Raumwirkungen in Anlehnung an das Tripod-Modell

¹ Bundesamt für Raumentwicklung (2007a)

Tripod-Modell

Im Rahmen der ex-post Analysen des ARE wurde von GüllerGüller eine Analysemethode, das so genannte Tripod-Modell, entwickelt, anhand derer alle vier ausgewählten Fallbeispiele untersucht wurden. Dem Tripod-Modell liegen folgende Überlegungen zu Grunde, siehe dazu auch Abb. 2.

Direkte Verkehrseffekte

Neue Verkehrsinfrastrukturen sind immer ein Teil eines bereits bestehenden Verkehrssystems, die Effekte ergeben sich aus dem Zusammenwirken aller Teile.

Über Veränderungen der Erreichbarkeit und der Netzbelastung haben neue Verkehrsinfrastrukturen einen direkten Effekt auf das bestehende Verkehrssystem. Aber auch die Umwelt wird durch die Raumbeanspruchung der Infrastruktur und die mit der Benutzung der Infrastruktur verbundenen Emissionen direkt beeinflusst.

Die direkten Verkehrswirkungen sind ihrerseits vom übrigen Infrastruktur- und Verkehrsangebot, von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und der generellen Nachfrage im Personen- und Güterverkehr abhängig.

Standortattraktivität

Die Erreichbarkeit stellt einen unter vielen Standortfaktoren dar. Ihre Veränderung wirkt sich auch auf die relative Bedeutung der einzelnen Faktoren aus.

Potenziale

Die Wirkung neuer Verkehrsinfrastrukturen hängt stark von den Entwicklungspotenzialen in den betroffenen Einzugsgebieten ab. Dazu zählen politische und wirtschaftliche Strukturen und Rahmenbedingungen, Boden- und Bauzonen-Reserven usw.

Akteure

Die relevanten Akteure müssen die Chancen erkennen und nützen, die sich aus den Erreichbarkeitsverbesserungen und den vorhandenen Potenzialen (Ist-Zustand) ergeben. Damit die Chancen gezielt genutzt werden können, ist eine genaue Vorstellung der angestrebten Entwicklung sowie der dazu notwendigen Voraussetzungen (Soll-Zustand) nötig. Unter Umständen müssen dazu die entsprechenden politischen und wirtschaftlichen Strukturen und Rahmenbedingungen zuerst geschaffen und Standortfaktoren verändert werden.

Raumwirkungen

Quantitative raumstrukturelle Wirkungen, wie Verschiebungen von Funktionen, Aktivitäten und Raumbeziehungen zeigen sich beispielsweise in neuen räumlichen Arbeitsteilungen und Branchenspezialisierungen, in neuen Pendlerbeziehungen und Migrationsmustern, in der Entwicklung der Bautätigkeit und der Immobilienpreise etc. Sie sind jedoch in der Regel nur mit geringen Veränderungen der Einwohner- oder Arbeitsplatzzahl verbunden.

Keine zwingenden direkten Wechselwirkungen

Die Auswertung der vier Fallbeispiele hat gezeigt, dass zwischen Verkehrsinfrastruktur und Raum keine zwingende direkte Wechselwirkung besteht. Eine Veränderung der Raumstruktur kann sich entweder zeitlich verzögern oder auch ohne Veränderung des Verkehrssystems eintreten.² Nicht auszuschliessen ist zudem, dass Verbesserungen der Erreichbarkeit und des Fahrkomforts durch eine generelle Verkehrszunahme wieder kompensiert werden.

Die Kausalitäten von Raumwirkungen sind jeweils schwierig zu rekonstruieren. So kann eine Raumwirkung ihrerseits das Potenzial für eine andere Raumwirkung verändern, wie zum Beispiel eine neue räumliche Verteilung der Arbeitsplätze eine Reaktion der Wohnbevölkerung auslösen kann. Für jede Raumwirkung braucht es somit zur Erklärung einen eigenen Tripod.³

Jede Raumwirkung hängt von der Zeit und von jeweils verschiedenen Akteuren und Potenzialen unterschiedlich stark ab. Der Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf die Bevölkerungsentwicklung ist beispielsweise von anderen Akteuren und Potenzialen abhängig als die Arbeitsplatzentwicklung.³

A4 Knonaueramt und Kanton Luzern

Die Erkenntnisse aus den Fallstudien des ARE machen deutlich, dass den Potenzialen und Standortfaktoren und vor allem auch dem Einfluss der Akteure auf diese Rahmenbedingungen eine zentrale Bedeutung zukommt, wenn die Chancen einer neuen Verkehrsinfrastruktur genutzt werden sollen. In der vorliegenden Studie sollen daher nebst der Analyse der direkten Effekte der A4 Knonaueramt und der verschiedenen Rahmenbedingungen im Kanton Luzern (Ist-Zustand) auch Handlungsempfehlungen abgeleitet werden, um die notwendigen Voraussetzungen (Soll-Zustand) zur Nutzung von Chancen zu schaffen, siehe Abb. 2.

Vor dem methodischen Hintergrund des Tripods werden nun in der Folge die einzelnen Bausteine für den Fall der A4 Knonaueramt und des Kantons Luzern schrittweise behandelt. Begonnen wird mit den direkten Verkehrswirkungen der A4 Knonaueramt in Kapitel 3. Anschliessend werden in Kapitel 4 die verschiedenen Standortfaktoren, Rahmenbedingungen und Potenziale im Kanton Luzern erörtert. In Kapitel 5 werden daraus mögliche Auswirkungen der A4 auf den Kanton Luzern abgeleitet und in Kapitel 6 die möglichen Handlungsoptionen und relevanten Akteure diskutiert.

² Bundesamt für Raumentwicklung (2003)

³ Bundesamt für Raumentwicklung (2006)

3 Lückenschluss der A4 im Knonaueramt

Inbetriebnahme der
A4 Knonaueramt im
Frühjahr 2010

Nach der Genehmigung des generellen Projekts für den Autobahnabschnitt Knonaueramt durch den Bundesrat im Jahre 1968 wurde das provisorische Trasse 1975 gebaut. Aufgrund kontroverser Diskussionen wurde dieses aber bis heute nicht in Betrieb genommen. 1988 erhielt der Kanton Zürich den Auftrag, zur Schonung der Landschaft ein neues Projekt mit einem langen Islisbergtunnel zu erarbeiten. 2001 lag das Ausführungsprojekt vor, ein Jahr später erfolgte der Spatenstich.⁴ Gemäss dem 7. langfristigen Bauprogramm des Bundes ist die Inbetriebnahme im Jahre 2010 vorgesehen.



Abb. 3 Nationalstrassenprojekte bis 2030
Bundesamt für Strassen (2007)

Zwischen 2006 und 2010 gehen die Teilstücke der Westumfahrung Zürich und die A4 Knonaueramt etappenweise in Betrieb.⁵ Der Autobahnabschnitt A4 Knonaueramt verbindet das «Verkehrsdreieck Zürich-West» der Westumfahrung Zürich mit der bestehenden A4 im Kanton Zug, siehe Abb. 3. Zu dieser 12,9 Kilometer langen Strecke zwischen dem «Verkehrsdreieck Zürich-West» und der Gemeindegrenze Mettmenstetten / Knonau gehören der 4,95 Kilometer lange, richtungsgetrennte Islisbergtunnel und die 7,95 Kilometer lange offene Strecke mit den Anschlüssen Wettswil am Albis und Affoltern am Albis.⁵

Direkte Verbindung
der Grossräume
Luzern und Zürich

Seit dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 sind heute über 90% des Nationalstrassennetzes gebaut und in Betrieb. Mit den bis 2020 noch verbleibenden Ausbauten werden primär bestehende Lücken geschlossen. Gemäss dem Sachplan Verkehr des Bundes sollen alle grossstädtischen Agglomerationen der Schweiz (Genf, Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich, Winterthur, St. Gallen, Lugano) über das Grundnetz untereinander verbunden sein. Dies war zwischen Luzern und Zürich bis heute nicht der Fall.

Mit dem neuen Teilstück der A4 im Knonaueramt werden die Grossräume Luzern und Zürich ab 2010 direkt miteinander verbunden sein. Die Fahrt wird dadurch nicht nur schneller, sondern auch einfacher und bequemer. Die Fertigstellung des Autobahnzubringers zur A14 im Rontal Ende 2010 wird diese Situation noch weiter verbessern.

⁴ Arnet, H. (2007)

⁵ Baudirektion Kanton Zürich (2007)

Zehn Minuten Fahr- zeitverkürzung

Die neue Autobahnverbindung zwischen Luzern und Zürich ermöglicht je nach Verkehrssituation Fahrzeitverkürzungen von bis zu zehn Minuten. Bei staufreier Fahrt ist Zürich von Luzern aus neu in 35 statt 45 Minuten zu erreichen.

Wie die Isochronen der Fahrzeitverkürzungen in der Abb. 4 zeigen, wird die grösste absolute Zeitersparnis von zehn Minuten in der Agglomeration Luzern, den Seegemeinden, dem unteren Seetal, der südlichen Sempacherseeregion, dem Rottal, dem Tal der kleinen Emme und dem Entlebuch erreicht. Diese Regionen, in der Abbildung unten als roter Bereich markiert, profitieren bei staufreier Fahrt von einer Fahrzeitverkürzung von bis zu 10 Minuten. Die relative Ersparnis der näher zu Zürich gelegenen Gebiete ist dabei grösser als die der weiter entfernten Gebiete.

Ab Sursee und Hochdorf ist nur noch eine Einsparung von sieben Minuten (oran-ger Bereich) bzw. fünf Minuten (gelber Bereich) zu erwarten, vom übrigen nörd-lichen Teil des Kantons Luzern wird die Fahrt nach Zürich über die A1 weiterhin gleich schnell oder schneller sein als über die A4, siehe dazu auch die Erläute-rungen zu den Routenwahlveränderungen weiter unten.

Von der erzielbaren Zeitersparnis von zehn Minuten profitieren vorwiegend die Agglomeration Luzern und die umliegenden Gemeinden. In diesem Peri-meter kommt die Fahrzeitverkürzung relativ zur bisherigen Fahrzeit am stärksten zum Tragen.

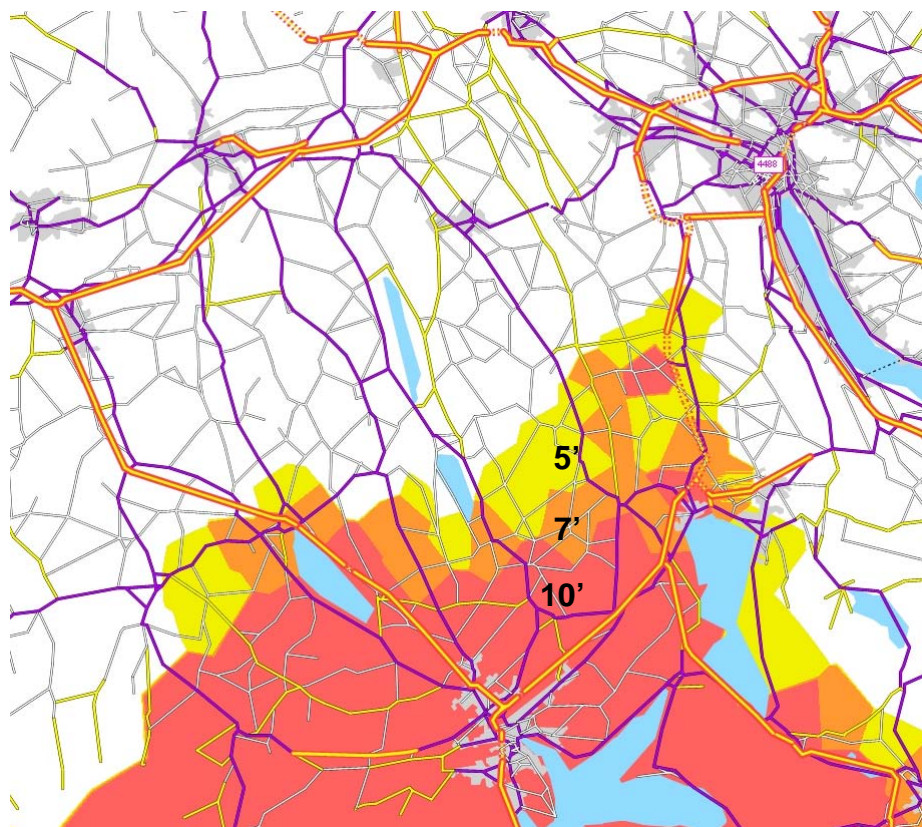


Abb. 4 Isochronen der Fahrzeitverkürzungen durch die A4 Knonaueramt ge-genüber der bisher schnellsten Routenoption via Sihlbrugg-Hirzel-A3 VM-UVEK 2007

Erreichbarkeits- veränderungen

Die geplanten Ausbauten im Nationalstrassennetz im Raum Zürich werden sowohl die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen (siehe Abb. 5) als auch die Erreichbarkeit von Personen weiträumig verändern. Verglichen mit anderen Ausbauvorhaben von Nationalstrassen ist die Wirkung der A1 und A4 auf die Erreichbarkeit schweizweit am grössten.

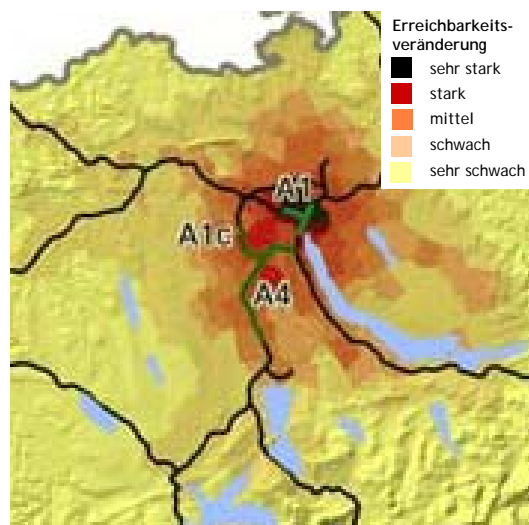


Abb. 5 Erreichbarkeitsveränderung von Arbeitsplätzen 1998-2020 durch den Ausbau A4/A1. Hilber&Arendt (2004)

Routenwahlver- änderungen

Wie weiter oben bereits erwähnt, bringt die neue direkte Autobahnverbindung zwischen Luzern und Zürich und die damit zusammenhängende Fahrzeitverkürzung auch Routenwahlveränderungen mit sich. Dieser direkte Effekt der A4 im Knonaueramt wurde mit dem Verkehrsmodell UVEK (VM-UVEK) für einige Knotenpunkte im Kanton Luzern abgeschätzt. Dem Modell liegen die beiden Annahmen zu Grunde, dass jeweils die schnellste Route gewählt wird und die Fahrt staufrei abläuft.

Heute benutzen Automobilisten neben der gemäss Verkehrsmodell schnellsten Route über den Hirzelpass auch die Route durch das Sihltal, durch das Knonaueramt oder über den Albis, je nach Fahrziel, Verkehrssituation und Ortskenntnis. Die Verkürzung und Beschleunigung über die A4 wird die neue Route zum Standard machen, sofern Staus und Behinderungen die Fahrzeitgewinne nicht kompensieren.

Luzern -Zürich

2000: 44min* / 59km
Ø 80km/h

2010: 33min* / 50km
Ø 91km/h

* ohne Stau

Über die neue direkte Autobahnverbindung ist Zürich aus der Agglomeration Luzern bei staufreier Fahrt zehn Minuten schneller erreichbar als über die Vergleichsroute via Hirzelpass auf die A3. Die neue Strecke ist zudem deutlich kürzer.



Abb. 6 Veränderung der Routenwahl 2000-2010 von Luzern nach Zürich VM-UVEK 2007

Sursee - Zürich

2000: 50min* / 66km
Ø 80km/h

2010: 40min* / 68km
Ø 100km/h

* ohne Stau

Von Sursee aus war die Route über die A1 im Norden bislang die schnellste nach Zürich.

Mit dem Lückenschluss der A4 im Knonaueramt wird die Route via A2 - A14 - A4 nun bis zu 10 Minuten schneller sein, obwohl die Strecke etwas länger ist. Diese Route wird somit künftig stärker bevorzugt werden, wiederum unter dem Vorbehalt der staufreien Fahrt.



Abb. 7 Veränderung der Routenwahl 2000-2010 von Sursee nach Zürich VM-UVEK 2007

Hochdorf - Zürich

2000: 40min* / 38km
Ø 58km/h

2010: 35min* / 44km
Ø 74km/h

* ohne Stau

Auch Hochdorf wird vom Fahrzeitgewinn durch die A4 profitieren. Die Einsparung beträgt zwar maximal 5 Minuten gegenüber der bisher bevorzugten Route via Auw-Muri-Birmensdorf, diese Einsparung wird aber trotz der längeren Strecke über die A4 eine Verlagerung auf die neue Autobahnverbindung bewirken.

Ohne Staus und Behinderungen wird sicher auch die Direktheit der neuen Verbindung als Argument die Routenwahl über die A4 begünstigen.



Abb. 8 Veränderung der Routenwahl 2000-2010 von Hochdorf nach Zürich VM-UVEK 2007

Willisau – Zürich

2000: 53min* / 79km
Ø 90km/h

2010: 51min* / 79km
Ø 94km/h

* ohne Stau

Analog zu Sursee wird die Route von Willisau nach Zürich via A2 - A14 - A4 schneller sein als über die heute bevorzugte A1.

Da gegenüber der A1 jedoch lediglich 2 Minuten gespart werden können, wird die Routenwahl künftig nicht so eindeutig ausfallen, wie in der Abbildung dargestellt, vor allem auch, weil beide Strecken gleich lang sind. Entscheidend werden bei der Wahl sicher auch Gewohnheiten und die aktuelle Verkehrssituation sein.



Abb. 9 Veränderung der Routenwahl 2000-2010 von Willisau nach Zürich.
VM-UVEK 2007

Netzbelastung

Mit der Eröffnung der verschiedenen bis 2030 geplanten Ausbauten der Strasseninfrastruktur im Raum Zürich (West-Umfahrung, A4 Knonaueramt, Stadttunnel) wird sich auch die Routenwahl der Verkehrsteilnehmenden markant verändern. Während man gemäss Verkehrsmodell von einer Verkehrsentslastung auf den Kantonsstrassen im Freiamt, Knonaueramt, Sihltal, sowie auf den Querverbindungen dieser Hauptverkehrsachsen ausgeht, werden auf der A4 Knonaueramt zirka 50'000 bis 60'000 Fahrzeuge erwartet. Die generelle bis 2030 prognostizierte Verkehrszunahme ist dabei noch nicht berücksichtigt.

Mit einer Verkehrsbelastung von über 50'000 Fahrzeugen täglich stösst jedoch die A4 Knonaueramt bereits an ihre Kapazitätsgrenzen. Auch die Leistungsfähigkeit der Autobahnknoten Affoltern am Albis und Wettswil ist nicht auf eine solche Belastung ausgelegt, kommt hinzu, dass der Knoten Wettswil bewirtschaftet werden soll, um die Zufahrt in die Stadt Zürich zu dosieren. Ohne flankierende Massnahmen werden diese Kapazitätsengpässe sukzessive zu einem Ausweichen auf die bisherigen Routen mit einer erneuten Belastung von rund 10'000 Fahrzeugen täglich führen.

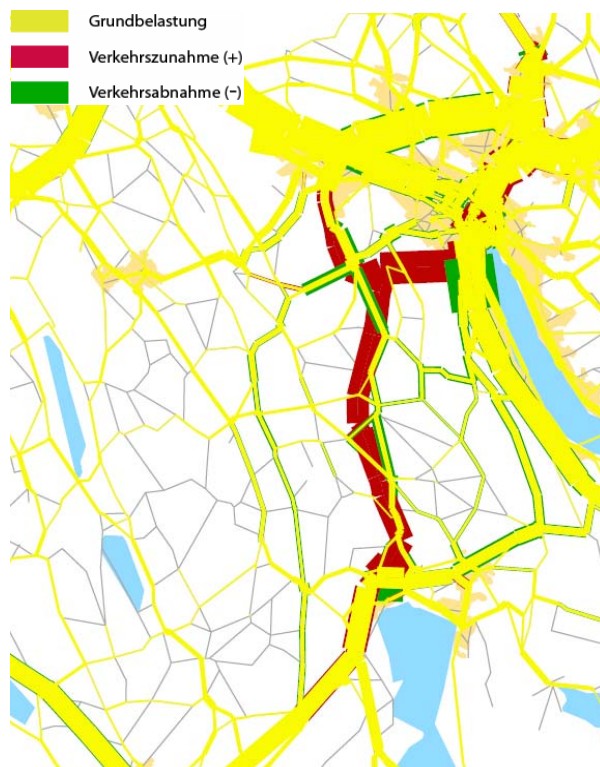


Abb. 10 Netzbelastungsveränderung 2000-2030
gemäss Perspektiven des schweizerischen
Personenverkehrs 2007

4 Rahmenbedingungen und Potenziale im Kanton Luzern

4.1 Mobilität und Erreichbarkeit

Strassen- infrastruktur

Die Nationalstrassen A2 und A14 vereinigen im Raum Luzern Verkehrsströme aus den Räumen Bern – Basel – Aargau und Zürich – Nordostschweiz und sind als internationale und nationale Transitachsen sowie als wichtige Hochleistungsstrassen für den Ziel- und Quellverkehr der Stadt und Agglomeration Luzern von grosser Bedeutung.

Das agglomerationsnahe Nationalstrassennetz ist jedoch mit einer jährlichen Belastungszunahme um 3 bis 4 Prozent durch den nationalen und internationalen Durchgangsverkehr vermehrt staugefährdet, was zu einer verstärkten Verlagerung des Verkehrs vom National- auf das Kantonsstrassennetz führt. Eine Beruhigung der Verkehrssituation in der Agglomeration Luzern ist nicht abzu-sehen, der Verkehr in der Agglomeration Luzern wird ohne Gegenmassnahmen bis 2020 um bis zu 30 % zunehmen.

Mit der Inbetriebnahme der Autobahn A4 durch das Knonaueramt und der weiteren Umsetzung des grossen Entwicklungsschwerpunktes Rontal wird die Leistungsgrenze der Autobahn A14 im Abschnitt Buchrain-Verzweigung Rotsee erreicht. Auf der A4/A14 wird mit rund 10% induziertem Neuverkehr infolge der A4 im Knonaueramt gerechnet. Die Kapazitätsgrenze in den beiden A2-Tunnels Reussport und Sonnenberg und des A2-Anschlusses Emmen-Nord ist während der Hauptverkehrszeiten bereits heute erreicht.⁶

Infrastrukturen Öffentlicher Verkehr

Die Hauptpfeiler des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern sind die Bahn und ein dichtes Angebot an Buslinien. Der Busverkehr ist in der Region Luzern von grosser Bedeutung. Über 70% der Etappen mit dem öffentlichen Verkehr innerhalb der Region Luzern werden über die städtischen und regionalen Busbetriebe abgewickelt. Der stark wachsende Tangentialverkehr jedoch wird durch den ÖV nur schlecht abgedeckt und erfolgt deshalb mehrheitlich über den Motorisierten Individualverkehr (MIV). Angesichts der prognostizierten weiteren Verkehrszunahme bis 2020 und den knapp oder bereits erreichten Kapazitätsgrenzen von National- und Kantonsstrassen wird sich diese Situation im Tangentialverkehr ohne Gegenmassnahmen weiter verschärfen.⁶

Im Kanton Luzern besteht zwar ein dichtes Netz von Bahnlinien, die jedoch grösstenteils nur einspurig ausgebaut sind. Auf der für den Kanton Luzern wichtigsten Städteverbindung nach Zug und Zürich bewirkt der Einspurabschnitt entlang des Rotsees eine Beschränkung der Kapazität und des Fahrplans. Die ungenügende Infrastruktur verunmöglicht ein marktgerechtes Angebot beim Fern- und Regionalverkehr, welches für den aufstrebenden Wirtschaftsraum Luzern besonders wichtig wäre. Auf der Zufahrt zum Bahnhof Luzern, wo sich die verschiedenen Linien vereinigen, besteht ein weiterer Engpass für künftige Angebotsverbesserungen.

⁶ Steuerungsgremium Aggloprogramm (2006)

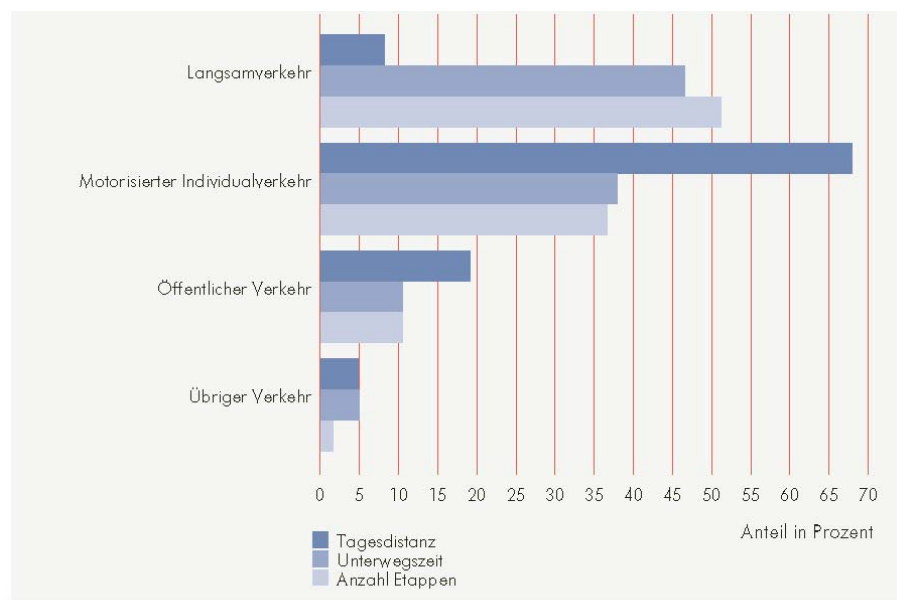
Verkehrssystem an
den Kapazitäts-
grenzen

Der öffentliche und der private Verkehr auf Schiene und Strasse ist stets als Gesamtsystem zur Sicherung einer ausreichenden Mobilität zu betrachten. Die Erreichbarkeit des Kantons Luzern ist in einem schweizerischen Vergleich insbesondere beim ÖV klar unterdurchschnittlich.⁷

Insgesamt betrachtet wird das Verkehrssystem auf der Achse Luzern-Zug-Zürich noch mehr an die Kapazitätsgrenzen gelangen. Engpässe bestehen vor allem in und um die Agglomerationen. Die A4 wird diesen Trend nicht aufheben können, sondern im Gegenteil weiter verstärken.

Verkehrsverhalten

Gemäss Mikrozensus Verkehr wurden im Kanton Luzern 2005 pro Tag durchschnittlich 36.1 Kilometer zurückgelegt und im Schnitt gut 92 Minuten im Verkehr verbracht.



LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Verkehr 2005

Abb. 11 Verkehrsmittelwahl im Kanton Luzern gemäss Mikrozensus Verkehr 2005

Gemessen an den zurückgelegten Distanzen stellt das Auto auch im Kanton Luzern das wichtigste Verkehrsmittel dar, siehe Abb. 11. Der Grad der Motorisierung ist in den ländlichen Räumen bedeutend höher als in der Stadt Luzern. Über den gesamten Kanton gesehen, verfügen 81% aller Haushalte über ein Auto.

In der Gesamtschweiz wie auch im Kanton Luzern stellt die Freizeit den wichtigsten Verkehrszweck dar, wie die Abb. 12 zeigt. 16 Kilometer oder 46 Prozent aller Tagesdistanzen werden für Freizeitaktivitäten zurückgelegt, mit einem Anteil von 23 Prozent folgt an zweiter Stelle der Arbeitsverkehr und an dritter Stelle der Einkaufsverkehr mit 10 Prozent.

⁷ BAK Basel (2007)

Die Mehrheit der Freizeitetaffen (46%) wird im Kanton Luzern zu Fuss zurückgelegt, am zweithäufigsten (37%) wird das Auto benutzt. Mit knapp 40% ist der durchschnittliche Anteil an Autoetaffen im Arbeitsverkehr etwas höher als der Anteil an Fussetappen (35%), diese Anteile variieren jedoch je nach Wohnort. Im ländlichen Raum werden über 55% der Arbeitswegetappen mit dem Auto gefahren, während in der Stadt Luzern 50% der Arbeitswegetappen zu Fuss zurückgelegt werden.

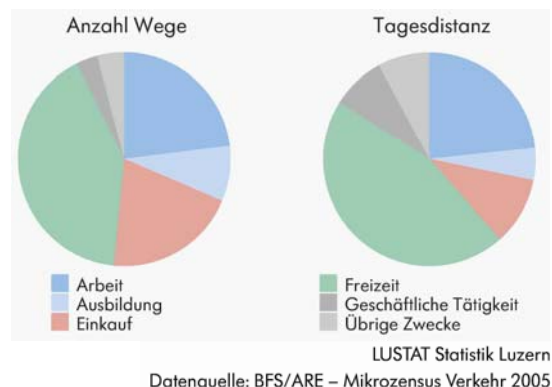


Abb. 12 Bedeutung der Verkehrszwecke im Kanton Luzern gemäss Mikrozensus Verkehr 2005

Dass der Wohnort bzw. die Siedlungsdichte grundsätzlich einen Einfluss auf die zurückgelegten Distanzen und die Verkehrsmittelwahl hat, ist auch aus der Abb. 13 ersichtlich. In der Stadt Luzern ist die durchschnittliche Tagesdistanz mit 34 Kilometern weniger lang als im Agglomerationsgürtel (36 km) oder in der Hauptregion Sursee (39 km). Je länger die Strecken, desto mehr Gewicht hat der motorisierte Individualverkehr. Die Bevölkerung der Hauptregion Sursee und des ländlichen Raums legt rund 75% der Distanzen mit dem Auto zurück. Der öffentliche Verkehr gewinnt seine Bedeutung vor allem auf Strecken aus und in die Stadt Luzern. In der Stadt Luzern besitzen auch am meisten Personen ein oder mehrere Abonnements für den öffentlichen Verkehr (71%).⁸

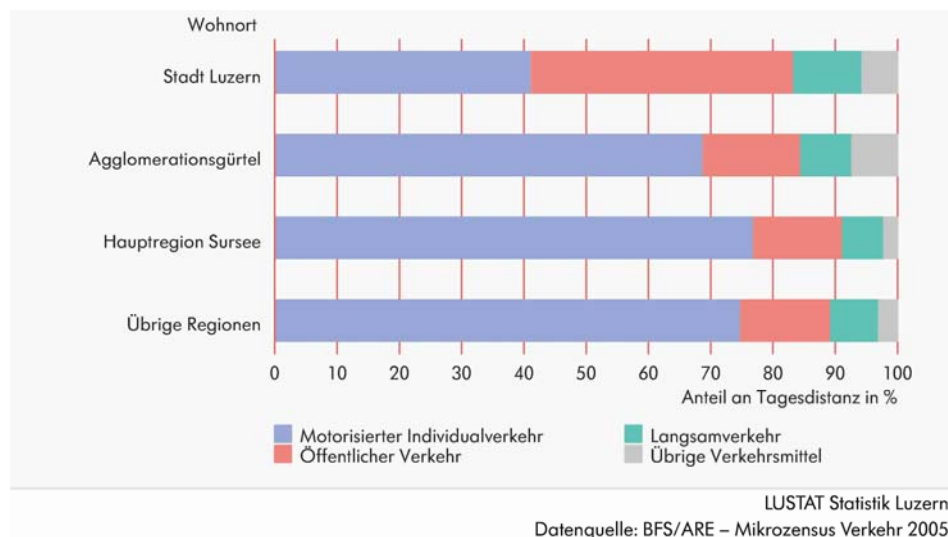


Abb. 13 Modalsplit in Abhängigkeit des Wohnorts im Kanton Luzern gemäss Mikrozensus Verkehr 2005

⁸ Amt für Statistik Kanton Luzern (2007)

Pendlerstatistik

Rund 80% der Luzerner Erwerbstätigen arbeiten innerhalb des Kantons, über 18'000 Erwerbstätige pendeln aus anderen Kantonen an einen Arbeitsplatz im Kanton Luzern. Wie die Abb. 14 zeigt, stammen knapp 60% der Zupendler aus den steuergünstigeren Zentralschweizer Nachbarkantonen, jedoch auch über 20% aus dem Kanton Aargau. Rund 30% der Luzerner Erwerbstätigen pendeln täglich in den Kanton Zug, weitere jeweils etwa 20% in den Kanton Aargau und in den Kanton Zürich.

Während die Pendlerbilanz des Kantons Luzern gegenüber Zug, Zürich und Aargau negativ ausfällt, weist Luzern gegenüber Schwyz, Uri, Obwalden und Nidwalden einen positiven Pendlersaldo auf.

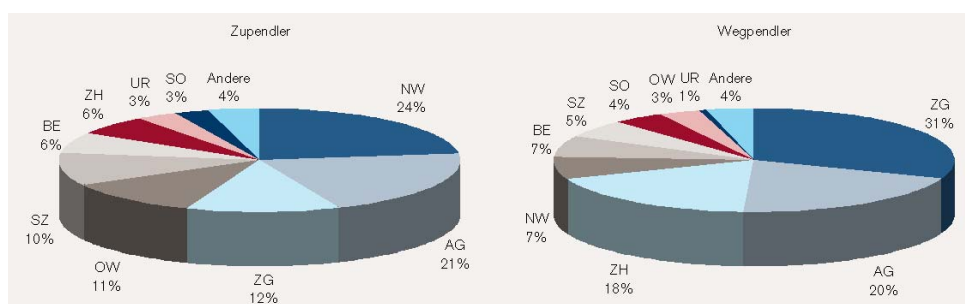


Abb. 14 Herkunft & Ziel der Pendler im Kanton Luzern gemäss Pendlerstatistik 2000
Credit Suisse Economic Research (2006a)

Modalsplit im Pendlerverkehr

Für den Arbeitsweg in den Agglomerationskern von Zürich wird der Öffentliche Verkehr klar bevorzugt, wobei Erwerbstätige, welche auch in der Agglomeration Luzern im Kern wohnen, den ÖV mit einem Anteil von 85% noch häufiger benutzen als Erwerbstätige aus dem Agglomerationsgürtel Luzern (59%), siehe die beiden Kreisdiagramme links in der Abb. 15.

Umgekehrt ist der MIV-Anteil bei den Erwerbstätigen, welche vom Luzerner Agglomerationsgürtel in den Zürcher Agglomerationsgürtel pendeln, mit 79% deutlich höher als der ÖV-Anteil, siehe Kreisdiagramm rechts oben in derselben Abbildung.

Bei den Erwerbstätigen, welche im Agglomerationskern von Luzern wohnen und an einen Arbeitsplatz im Agglomerationsgürtel von Zürich pendeln, ist der Modalsplit zwischen MIV und ÖV mit je einem Anteil von 50% ausgeglichen, siehe Kreisdiagramm rechts unten in der Abb. 15. Die Verkehrsmittelwahl hängt in diesem Fall vermutlich stark von der kleinräumigen Lage von Arbeits- und Wohnort, der Güte der ÖV-Erschliessung (Haltestelle, Takt, Fahrplan) sowie der Tageszeit abhängig zu sein.

Während Pendler zwischen den Zentren den ÖV klar bevorzugen, wird von Pendlern zwischen den Agglomerationsgürteln meist das Auto benutzt.

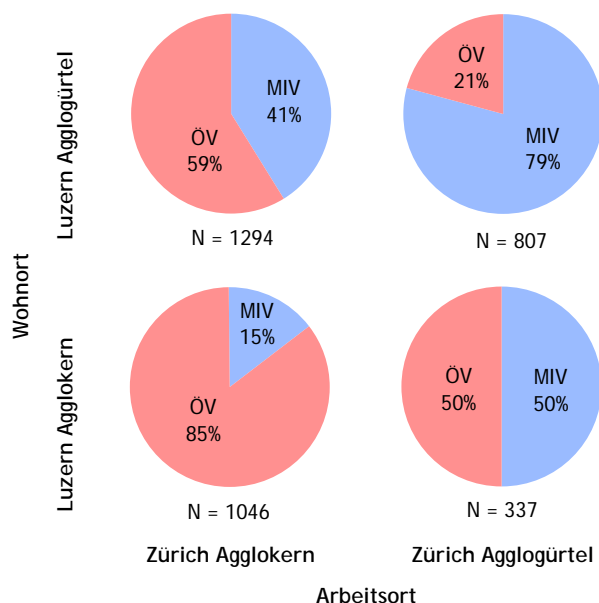


Abb. 15 Modalsplit in Abhängigkeit der Lage des Wohnorts in der Agglomeration Luzern und der Lage des Arbeitsorts in der Agglomeration Zürich gemäss Pendlerstatistik 2000

Fahrzeittoleranz im
Pendlerverkehr

Wie die Credit Suisse Economic Research aus den Daten der Pendlerstatistik 2000 abgeleitet hat, weisen ÖV-Pendler grundsätzlich eine höhere Toleranz gegenüber der Fahrzeit auf, siehe Abb. 16.

Die kumulierte Häufigkeitsverteilung der Pendlerzeiten vom Wohn- zum Arbeitsort zeigt eine näherungsweise exponentielle Abnahme der Häufigkeiten über die Zeit, wobei der Anteil an MIV-Pendlern sehr viel stärker abnimmt, als der Anteil an ÖV-Pendlern. Der Effekt, den eine Fahrzeitverkürzung auf die Pendelbereitschaft und die Verkehrsmittelwahl hat, ist somit abhängig vom benutzten Verkehrsmittel und der ursprünglichen Fahrzeit.

Nimmt man beispielsweise die Strecke Luzern-Zürich, welche heute mit dem MIV im Idealfall, das heisst ohne Stau ungefähr in 45 Minuten zurückgelegt werden könnte, zeigen heute rund 7.5% aller MIV-Pendler die Bereitschaft, eine so weite Strecke in Kauf zu nehmen. Sinkt nun die Fahrzeit um zehn Minuten, verdoppelt sich diese Bereitschaft auf 15%. Da diese Pendlerbereitschaften beim MIV mit einer negativen Exponentialfunktion angenähert werden können, ergibt sich diese Verdoppelung unabhängig von der Ausgangszeit und wird nur von der Differenz von zehn Minuten bestimmt. Es verdoppelt sich also im Prinzip die Pendlertoleranz mit dem MIV bei jeder Fahrzeitreduktion von zehn Minuten. Bei heute rund 1500 automobilen Pendlern aus der Agglomeration Luzern in die Agglomeration Zürich ergibt dies rund 1500 zusätzliche Erwerbstätige Pendler auf dieser Strecke.

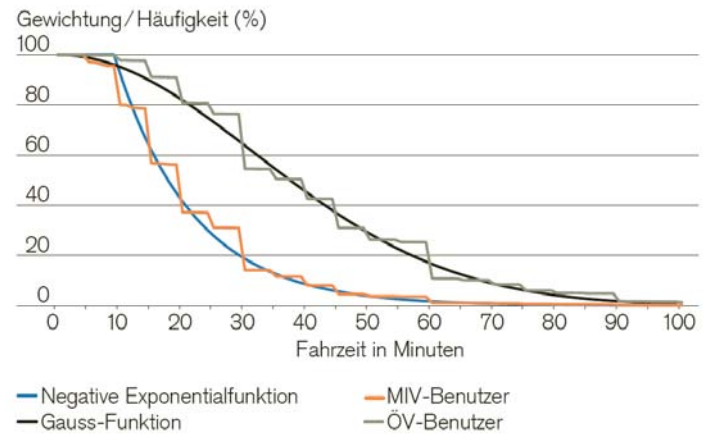


Abb. 16 Kumulierte Häufigkeitsverteilung der Fahrzeiten der Schweizer Erwerbstätigen von Wohn- zu Arbeitsort gemäss Pendlerstatistik 2000
Credit Suisse Economic Research (2006c)

4.2 Position im Metropolitanraum Nordschweiz

Immobilienpreise

Anhand der Karte in Abb. 17 kann festgestellt werden, dass die Immobilienpreise mit der Entfernung zu den Zentren Zürich, Zug und Luzern generell abnehmen. Die Ausnahme bilden Gemeinden, die aufgrund anderer Standortfaktoren wie z.B. tiefe Steuern attraktiv sind, was sich unter anderem wiederum auf die Immobilienpreise auswirken kann. Interessant ist auch zu beobachten, dass westlich des Korridors der A4 (roter Pfeil) die Immobilienpreise tendenziell abnehmen.

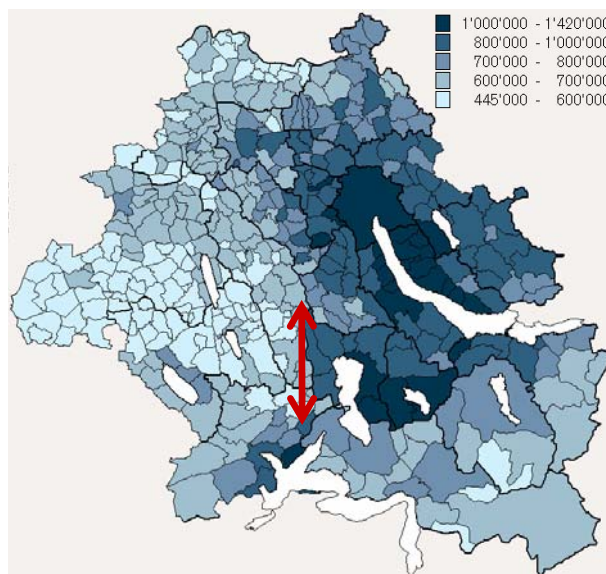


Abb. 17 Transaktionspreise 2005 für ein Einfamilienhaus mittleren Ausbaustandarts in CHF
Credit Suisse Economic Research (2006b)

Die Immobilienpreise nehmen tendenziell mit der Entfernung zu den Zentren Zürich, Zug und Luzern ab.

In der Abb. 18 sind die Preise für ein Einfamilienhaus mit mittlerem Ausbaustandard in Abhängigkeit der Fahrdistanz mit dem Auto nach Zürich dargestellt. Tendenziell kann aus den beiden Abbildungen Abb. 17 und Abb. 18 abgeleitet werden, dass die Boden- und Immobilienpreise umgekehrt proportional zur Fahrdistanz zu einem Grosszentrum steigen. Die Höhe der Boden- und Immobilienpreise sind aber nicht ausschliesslich auf die Zentrumsnähe zurückzuführen. Das kantonale und kommunale Steuerklima, die Nähe zu einem See, zu einer S-Bahnhaltestelle oder zu einem Autobahnanschluss spielen bei der Preisbildung ebenfalls eine entscheidende Rolle.

Trotz dieser Multikausalität korrelieren die durchschnittlichen Einfamilienhauspreise in den Luzerner Gemeinden relativ gut mit der Nähe zu Zürich, wie die Abb. 18 zeigt. Nimmt man diese Korrelation zum Massstab, würde eine geringere Fahrzeit von 10 Minuten die Einfamilienhauspreise um mehrere Zehntausend Franken erhöhen. Wendet man diesen Koeffizienten auf alle Immobilien im Kanton Luzern an, so resultiert ein theoretischer Wertgewinn in der Grössenordnung von einer Milliarde Franken oder mehr.

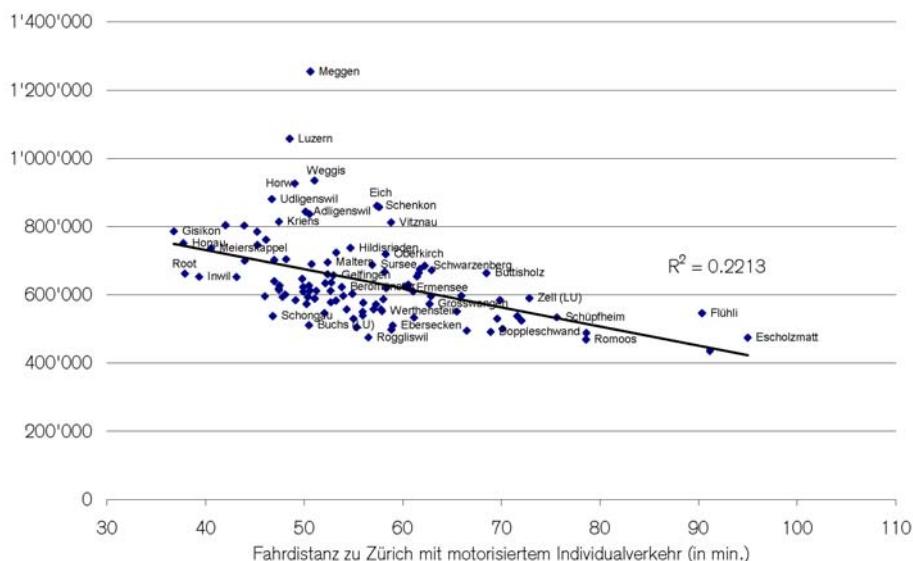


Abb. 18 Immobilienpreise für ein Einfamilienhaus mittleren Ausbaustandards in Abhängigkeit der Fahrzeit nach Zürich für Luzerner Gemeinden
Credit Suisse Economic Research 2007

Steuerbelastung

Wie weiter oben bereits erwähnt, werden die Immobilienpreise neben der Zentrumsnähe massgebend vom örtlichen Steuerklima beeinflusst. Studien der Credit Suisse Economic Research und vom IBR⁹ zeigen, dass sich Unterschiede in Immobilienpreisen und Steuern je nach Einkommens- und Vermögenshöhe ausgleichen können. In jedem Fall ergibt sich aber ein Sortiereffekt: Für höhere Einkommensklassen lohnt sich der Umzug in ein Gebiet mit tiefen Steuern, während sich für tiefere Einkommensklassen der Umzug in ein Gebiet mit hohen Steuern unter dem Strich sogar lohnen kann, weil so die Auslagen für das Wohnen sinken.

Der Steuerwettbewerb in der Zentralschweiz ist verglichen mit der übrigen Schweiz sehr intensiv. Die überdurchschnittlich hohe Steuerbelastung der natürlichen Personen stellt dabei den grössten Schwachpunkt des Kantons dar, dagegen sind die Unternehmenssteuern vergleichsweise attraktiv. Die steuerlichen Massnahmen im Kanton Luzern haben bislang nicht ausgereicht, um im starken Wettbewerb vorne mitzuhalten.¹⁰

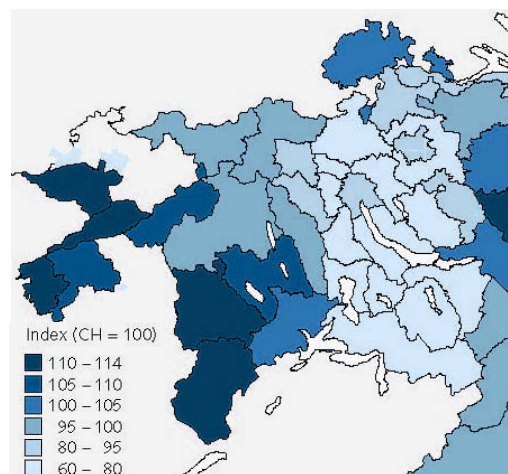


Abb. 19 Einkommens- und Vermögenssteuern
2005 Greater Zurich Area (2006)

⁹ Hauser, Ch. (2006) und Credit Suisse Economic Research (2006d)

¹⁰ Credit Suisse Economic Research (2006a)

Mit der Revision des Steuergesetzes 2008 soll der Kanton Luzern etappenweise wieder ins steuerpolitische Mittelfeld rücken. Im Vordergrund stehen dabei Entlastungen der mittleren Einkommen und Vermögen sowie eine Senkung der Gewinn- und Kapitalsteuern. Auch Unternehmen berücksichtigen im heutigen Standortwettbewerb in zunehmendem Masse das Belastungsniveau für natürliche Personen.

In Kombination mit den relativ günstigen Immobilienpreisen wird der Kanton Luzern mit der geplanten Steuergesetzrevision zu einem attraktiven Wohnstandort, vor allem für Haushalte im mittleren Segment, die in den Kantonen Zug, Schwyz und Nidwalden aufgrund der hohen Immobilienpreise den Traum der eigenen vier Wände nicht mehr realisieren können.

Gelingt es, diese Haushalte für einen Wohnstandort im Kanton Luzern zu gewinnen, so wirkt sich dies unmittelbar auf die Entwicklung des Etats und letztendlich auf das Steuersubstrat aus.¹⁰

Lebensqualität

Der interkantonale Migrationssaldo ist im Kanton Luzern seit Jahren negativ. Die Nettoabwanderung vor allem in die Nachbarkantone Nidwalden, Zug, Schwyz, Zürich und Aargau hat sich in den letzten Jahren sogar weiter verschärft. Die Abwanderung in diese Kantone betrifft vor allem gut Ausgebildete und statushohe Berufskategorien. Mit zunehmendem Alter und Einkommen wird die Wohnortoptimierung vor allem auch aus steuerlicher Sicht immer wichtiger, während die Zentralität des Wohnstandorts in den Hintergrund rückt.¹⁰

Wohnstandortentscheide werden selbstverständlich von weiteren Faktoren abhängig gemacht. Die einzelnen Faktoren, welche die Lebensqualität an einem Ort ausmachen, dürften für die Attraktivität von Wohnstandorten in Zukunft noch wichtiger werden. Hier hat der Kanton Luzern eine hervorragende Ausgangslage, sind doch sowohl die Schönheit der Landschaft, die Nähe zu attraktiven Freizeit- und Erholungsräumen wie auch das vielfältige Kultur- und Kongressangebot eindeutige Stärken. Gerade im zunehmenden Standortwettbewerb gilt es diese Stärken um so mehr zu bewahren.

Zusammenarbeit

Das Bedürfnis nach einer intensiveren Zusammenarbeit mit dem Raum Zug und Zürich ist bereits im Vorfeld der Eröffnung der A4 in Form von Parlamentarischen Anfragen im Kanton Luzern bemerkbar geworden.¹¹

Gestützt auf den Planungsbericht B163 über die interkantonale Zusammenarbeit pflegt der Kanton Luzern auch weiterhin die Verbindungen mit den Zentralschweizer Kantonen, beabsichtigt jedoch künftig eine verstärkte Kooperation mit dem Raum Aargau-Zug-Zürich.

Mit dem Kanton Aargau wurde im Juli 2007 bereits eine ganze Reihe von Zusammenarbeitsprojekten in den verschiedensten Bereichen vereinbart, die Zusammenarbeit mit dem Raum Zug-Zürich, vornehmlich in wirtschaftlichen, kulturellen und infrastrukturellen Belangen, wird der Kanton Luzern künftig als Mitglied der Metropolitankonferenz Zürich intensivieren.¹²

¹¹ Blaser, E. (2006)

¹² Regierungsrat Kanton Luzern (2007b)

Wann und wie weit Luzern als Teil der Nordschweiz oder als Teil der Zentralschweiz anzusehen ist, hängt von der Perspektive und vom Gegenstand der Zusammenarbeit ab. Der Regierungsrat des Kantons Luzern hat diese variable Geometrie in der Strategie 2020 formuliert. In gewissen politischen Fragen, zum Beispiel bei der Interessenvertretung gegenüber dem Bund, kann es weiterhin zweckmässig sein, als Zentralschweizer Koalition auftreten zu können. Auch in kulturpolitischen Fragen ist etwa die Stadt Luzern insbesondere in der Zentralschweiz verankert.

Wirtschaft in der
„Südnerschweiz“

In vielen wirtschaftlichen Fragen hingegen ist die Verflechtung des Kantons Luzern und auch der ganzen Zentralschweiz mit der Metropolitanregion Nordschweiz zunehmend eine Tatsache, zumindest wenn eine grössräumigere Optik eingenommen wird. Aus einer internationalen und ökonomischen Perspektive wäre es sogar treffender, anstelle von der Zentralschweiz von der „Südnerschweiz“ zu sprechen.

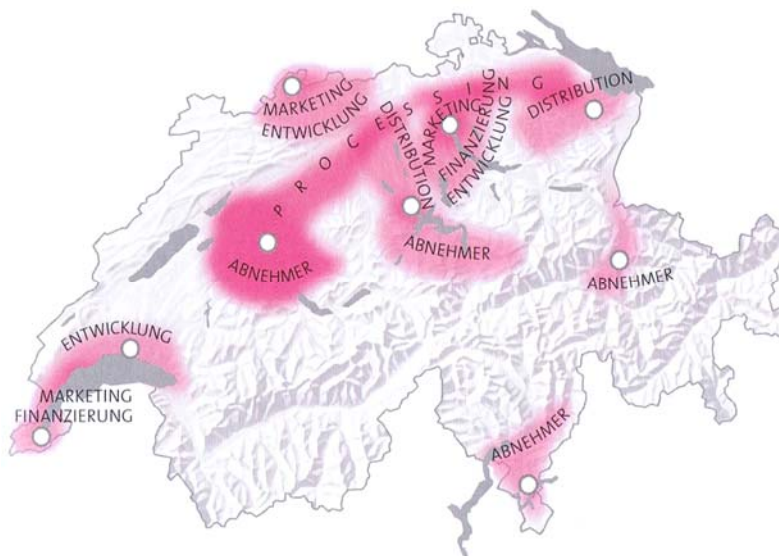


Abb. 20 Wertschöpfungslandkarte Thierstein, A. et al. (2006)

Die Wertschöpfungslandkarte von Thierstein et al. zeigt die räumliche Verteilung von Prozessen innerhalb der Wertschöpfungsketten wissensintensiver Produktherstellung. Während die Region Zürich eine eindeutige Spezialisierung auf Entwicklung, Finanzierung und Marketing aufweist, steht im Raum Luzern der Konsum wissensintensiver Produkte und Dienstleistungen im Vordergrund.

Zürich als Gateway

Renommierte Hochschulen, zahlreiche globale Unternehmen und der internationale Flughafen Zürich machen Zürich zum führenden Zentrum der Metropolitanregion Nordschweiz und zum „Tor zur Welt“. Wenn auch die Zentralschweiz selber nur in geringem Masse über die Voraussetzungen zum spezialisierten Wissensgewinn verfügt, so ist sie zumindest über sehr gute Transport- und Kommunikationsinfrastrukturen an den „Gateway“ Zürich angeschlossen.

Die unabhängig von einer direkten Autobahnverbindung enger werdende ökonomische Verflechtung zwischen dem Kanton Luzern mit der Nordschweiz kann an den Pendlerstatistiken und an verschiedenen weiteren Indikatoren abgelesen werden.

Branchen

Im Kontext dieses Zusammenwachsens der Märkte ist vor allem auch von Interesse, welche Branchen sich dabei näher kommen. In der Abb. 21 der Credit Suisse Economic Research ist für jede Wirtschaftsregion der Schweiz der aktuellste so genannte Spezialisierungskoeffizient dargestellt. Dieser drückt aus, ob eine Branche in einer Region im Vergleich zum Schweizer Mittel über- oder untervertreten ist, gemessen an der Beschäftigung.

Während im Zentrum von Zürich Finanzdienstleistungen klar dominieren, weist der gesamte Agglomerationsraum Luzern und der Agglomerationsgürtel Zürich eine Spezialisierung im Bereich Handel, Verkehr, Logistik auf. Schweizweit gibt es keine weitere solche Korrespondenz, vgl. die violetten Flächen in der Abb. 21. Gemäss Pendlerstatistik 2000 pendeln über 1000 Erwerbstätige aus dem Agglomerationsraum Luzern jeweils in den Agglomerationsgürtel von Zürich, während etwa doppelt so viele einen Arbeitsplatz im Zentrum von Zürich haben. Für den Arbeitsweg in den Agglomerationsgürtel Zürich wird im Durchschnitt zu über 70% das Auto benutzt, während sich der Modal-Split von MIV und ÖV bei Arbeitswegen ins Zentrum von Zürich gerade umgekehrt verhält, siehe auch Abb. 15 in Kapitel 4.1.

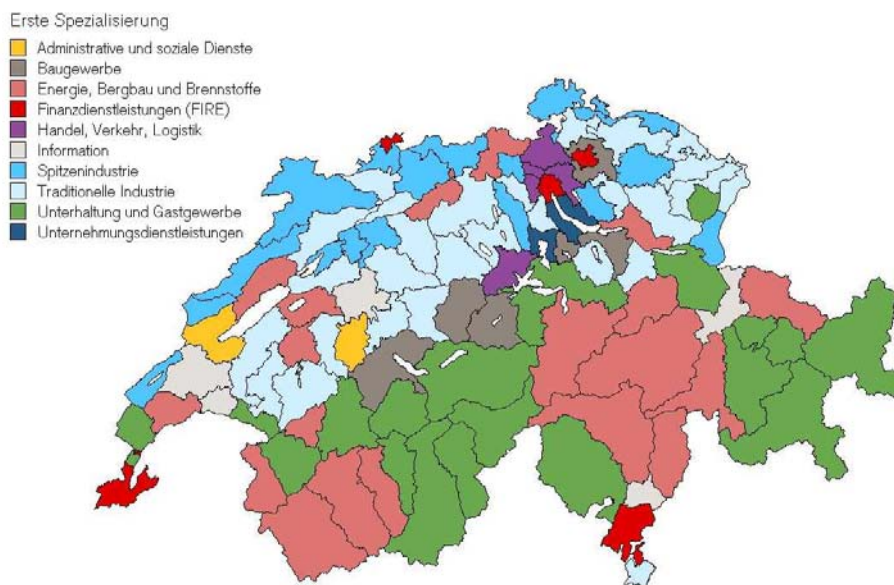


Abb. 21 Regionale Branchenspezialisierung
Credit Suisse Economic Research 2007

Die Branchenstruktur des Kantons Luzern entspricht zwar in etwa dem Schweizer Mittel, ist jedoch insgesamt sehr traditionell ausgerichtet. Der primäre Sektor ist gegenüber dem Schweizer Mittel überdurchschnittlich stark vertreten, während der sekundäre Sektor in etwa im Landesmittel liegt und der Dienstleistungssektor leicht untervertreten ist. Die Branchenstruktur weist jedoch starke regionale Unterschiede auf, während dienstleistungsorientierte Branchen vorwiegend im Zentrum zu finden sind, prägen die traditionellen Branchen vor allem den ländlichen Raum.

Mit der überdurchschnittlich vertretenen Maschinenindustrie sowie Nahrungsmittel- und Holzindustrie verfügt Luzern über einen zukunfts-trächtigen Wirtschaftszweig mit hohem Wachstumspotenzial. Zusammen mit der mächtigen Bauwirtschaft begründen diese Branchen die Stellung des sekundären Sektors.¹⁰

Im Dienstleistungssektor hat der Detailhandel punkto Beschäftigung einen grossen Stellenwert, was sehr stark auch mit der Zentrumsfunktion der Stadt Luzern für die Zentralschweiz und ihrer ausserordentlichen touristischen Attraktivität zusammenhängt. Mit einigen grösseren Niederlassungen nationaler Versicherungsunternehmen verfügt der Standort Luzern zudem über eine relativ starke Stellung in der Versicherungsbranche.

High-Tech-Branchen und wissensbasierte Dienstleistungen wie Informatik- und Kommunikationsfirmen, Finanzinstitute, Versicherungen, Forschung und Entwicklung, Unternehmensberatungen, Gesundheitswesen weisen im Kanton Luzern eine eher geringe Präsenz auf.

Der fortschreitende Strukturwandel stellt den Kanton Luzern vor die grosse Herausforderung, sich als attraktiver Unternehmensstandort für solche wertschöpfungsintensiven, zukunftssträchtigen Branchen zu profilieren.¹⁰

Bildung und Hochqualifizierte

Das Humankapital nach Berufsgruppen wird definiert als Bevölkerungsanteil mit einer höheren Anstellung in einem wachstumsfördernden Bereich wie der Verwaltung, Privatwirtschaft, Lehre und Forschung an Universitäten und Hochschulen, Medizin, Technik und Architektur, Kunst und Kultur etc. Danach gemessen weist die Region Luzern ein viel geringeres Humankapital auf als die Region Zürich, vgl. die blauen Flächen in Abb. 22. Hochqualifizierte Arbeitskräfte konzentrieren sich stark auf den Raum Zug-Zürich.

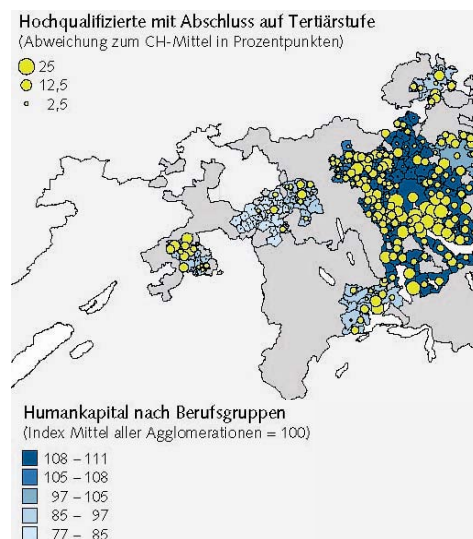


Abb. 22 Hochqualifizierte und Humankapital
Greater Zurich Area (2006)

Der Ausbildungsstand der Bevölkerung und die Verfügbarkeit von Hochqualifizierten im Kanton Luzern sind nur durchschnittlich, was unter anderem auf den steuerlichen Standortnachteil zurückzuführen ist. Gerade bei diesen Bevölkerungsgruppen ist eine sehr hohe Abwanderungstendenz in die steuergünstigen Nachbarkantone zu beobachten.¹⁰

Wie auch in den übrigen Kantonen nimmt der Zupendleranteil jeweils mit der Ausbildungsstufe zu, besser Qualifizierte sind tendenziell mobiler als Arbeitskräfte mit tiefem Ausbildungsniveau. Im Kanton Luzern konzentrieren sich die hochqualifizierten Zupendler vor allem auf den Verwaltungs- und Sozialbereich sowie die Finanz- und Unternehmensdienstleistungen. Der Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften in diesen Sektoren kann scheinbar nicht vollständig über den einheimischen Markt gedeckt werden.¹⁰

Faktoren, die langfristig zur räumlichen Konzentration von Humankapital führen können, sind ein grosser und vielfältiger Arbeitsmarkt, in dem Arbeitsplatzwechsel ohne Wohnortwechsel möglich sind, sowie ein attraktives Kultur- und Freizeitangebot, soziale Offenheit und Toleranz.¹³

¹³ Florida, R. (2004)

Aus demographischen Gründen und wegen der zunehmenden Bedeutung der sogenannten Wissensökonomie wird in der regionalökonomischen Lehre angenommen, dass wertschöpfungsstarke Unternehmen ihre Standortwahl künftig noch mehr an der Verfügbarkeit hochqualifizierter Arbeitskräfte ausrichten werden.¹³ Insofern ist die Erreichbarkeit von möglichst vielen Hochqualifizierten ein wichtiger Standortfaktor für jeden Kanton. Es ist also nicht nur von Bedeutung, dass mehr Pendler von Luzern nach Norden zu erwarten sind, sondern auch, dass durch die A4 mehr Pendler von Norden nach Luzern kommen können, kurz, dass sich die Arbeitsmärkte der Zentralschweiz und Nordschweiz beginnen, noch stärker zu verflechten.

Der Ausbildungsstand der Bevölkerung und die Verfügbarkeit von Hochqualifizierten im Kanton Luzern sind nur durchschnittlich, hochqualifizierte Zupendler konzentrieren sich vor allem auf den Verwaltungs- und Sozialbereich sowie die Finanz- und Unternehmensdienstleistungen.

4.3 Bestehende Strategien im Kanton Luzern

Entwicklungs- strategie 2020

Zusammen mit dem Legislaturprogramm wird der Regierungsrat dem Grossen Rat Ende 2007 ein «Leitbild betreffend die zukünftige Entwicklung des Kantons Luzern» unterbreiten. Die Neuausrichtung der interkantonalen Zusammenarbeit, die Bildung einer starken Stadtregion Luzern und die Umsetzung der Neuen Regionalpolitik stellen zentrale Elemente dieses Leitbildes dar. Die Planungsberichte «Agglomerationspolitik und Politik des ländlichen Raumes» und «Neue Regionalpolitik NRP» erläutern und vertiefen die langfristigen Ziele und Massnahmen des Regierungsrates in diesen Bereichen.

Im Planungsbericht «Agglomerationspolitik und Politik des ländlichen Raumes» werden die Achsen Luzern-Rontal-Zug-Zürich und Luzern-Sursee-Aargau-Basel als Wachstumsregionen definiert. Aufgrund der wirtschaftlichen Stärke und des ähnlichen Leistungsangebots werden von einer Kooperation mit Zürich und Aargau erhebliche Vorteile erwartet. Der Luzerner Regierungsrat beabsichtigt daher, die interkantonale Zusammenarbeit künftig stärker Richtung Norden auszurichten, ohne dabei auf die bewährte Kooperation mit den Zentralschweizer Kantonen zu verzichten.¹⁴

Agglomerations- programm

Um die Attraktivität der Agglomeration Luzern als Lebens- und Wirtschaftsraum im verschärften schweizerischen Standortwettbewerb langfristig zu sichern, werden mit dem Agglomerationsprogramm die bestehenden und künftigen Verkehrs- und Siedlungsprobleme der Agglomeration gezielt angegangen. Das Gesamtprogramm beinhaltet 24 untereinander vernetzte Massnahmen in den folgenden Bereichen:

- Strasseninfrastruktur: Autobahnanschluss Rothenburg und Buchrain, Zubringer Rontal, Optimierung Seetalplatz und Zufahrten, Bypass A2, Spange Luzern Nord und Süd, diverse Massnahmen Kantonsstrassen (insbesondere Busspuren)
- Infrastruktur und Angebot öffentlicher Verkehr: Doppelspurausbau Cham-Rotkreuz und Rotsee, Ausbau Bahnhofzufahrt Luzern, Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn in Luzern, Angebotsverbesserungen S-Bahn und Bus
- Langsamverkehr/Kombinierte Mobilität: Park-and-Ride, Bike-and-Ride, Verkehrsberuhigung, Ausbau/Reparatur des Radwegnetzes
- Raumordnung: Entwicklungsschwerpunktplanung, Anpassungen Ortsplanungen, Umsetzung Detailhandelskonzept, Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie Massnahmenplan Luft
- Lenkungsmassnahmen und Information: Verkehrssystem-Management, Busbevorzugung, Integraler Tarifverbund, Mobilitätsmanagement und Mobilitätszentrale

Die einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden etappiert und sukzessive in den nächsten 20 Jahren umgesetzt. Von den rund 3.3 Milliarden Franken an Investitionskosten entfallen etwa 2.4 Milliarden Franken auf den Bund für Projekte von nationaler Bedeutung.¹⁵

¹⁴ Regierungsrat des Kantons Luzern (2007a)

¹⁵ Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern (2006)

| | |
|----------------------------|---|
| Reform 06 | <p>Das Projekt «Reform 06» soll den Luzerner Staatshaushalt nachhaltig entlasten. Strukturelle und organisatorische Massnahmen sowie der Verzicht auf staatliche Angebote sollen sicher stellen, dass der Kanton ab 2008 keine neuen Schulden machen muss. Der Grosse Rat hat bei der Beratung des Integrierten Finanz- und Aufgabenplans 2005-2009 im November 2004 den Regierungsrat verpflichtet, das Projekt Reform 06 mit Wirkung ab 2007 zwingend umzusetzen.¹⁶</p> |
| Gemeindereform 2000+ | <p>Das Projekt „Luzern 99“ wurde im Januar 1997 vom Regierungsrat des Kantons Luzern gestartet und umfasste 26 Projekte in den verschiedensten Bereichen. Ende 1999 wurde das Projekt „Luzern 99“ abgeschlossen.</p> <p>Die Gemeindereform 2000+ ist bis Ende 2008 als Weiterführung des Projekts „Luzern 99“ angelegt. Mit der Gemeindereform 2000+ sollen die Verwaltungsstrukturen in folgenden Bereichen dezentralisiert und effizienter gestaltet werden:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Aufgaben- und Finanzreform: zusammengefasst in der Finanzreform 08▪ Strukturreform: Schaffung der notwendigen strukturellen Voraussetzungen für die Umsetzung der Aufgaben- und Finanzreform z.B. durch Fusionen, Verwaltungsgemeinschaften und vermehrte Zusammenarbeit <p>Mit "Luzern 99" sind zahlreiche Aktivitäten im Zusammenhang mit Fusionen und verstärkter Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden gestartet worden. Einige Projekte sind geglückt und unter der "Gemeindereform 2000+" abgeschlossen worden. Andere haben sich nicht als umsetzbar erwiesen, wurden gestoppt oder stagnierten.</p> <p>Der Kanton Luzern und die Stadt Luzern haben die Vision einer starken Stadtregion formuliert, welche die Stadt Luzern und die Nachbargemeinden (Adligenswil, Ebikon, Emmen, Kriens, Horw, Littau) zu einem neuen, starken Zentrum mit über 100'000 Einwohnern zusammenschliesst. Die Fusion Littau-Luzern soll ein erster Schritt in diese Richtung sein.¹⁷</p> |
| Finanzreform 08 | <p>Im November 2004 hat die Luzerner Bevölkerung zu über 70 Prozent Ja gesagt zum Neuen Finanzausgleich NFA des Bundes. Mit der Finanzreform 08 wird der NFA auf der Ebene des Kantons Luzern umgesetzt und die Aufgaben zwischen Bund, Kanton und Gemeinden neu verteilt. Ins Projekt einbezogen wird die Aufgabenzuteilung der Gemeindereform 2000+, da sich zwischen den Projekten Überschneidungen ergeben. Am 25. November 2007 wird das Luzerner Stimmvolk über die Finanzreform 08 abstimmen.¹⁸</p> |
| Steuergesetz-revision 2008 | <p>Das Volk hat in der Abstimmung vom 11. März 2007 der Änderung des Steuergesetzes (Teilrevision 2008) zugestimmt, die Änderungen sind im Wesentlichen:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Entlastung der mittleren Einkommen▪ Halbierung der bisherigen Vermögenssteuer und ersatzlose Abschaffung der nachträglichen Vermögenssteuer▪ Senkung der Gewinnsteuer für juristische Personen von 4% auf 3%▪ Entlastung der Kapitalsteuer auch im Bereich bis 5 Millionen Franken |

¹⁶ Regierungsrat des Kantons Luzern (2005)

¹⁷ Amt für Gemeinden Kanton Luzern (2007) und Ernst Basler & Partner (2007)

¹⁸ Finanzverwaltung Kanton Luzern (2007)

- Senkung der Grenze für das fakultative Referendum bei Änderung der Steuereinheiten von bisher 1,9 Einheiten auf 1,6 Einheiten

Mit diesen Änderungen soll der Kanton Luzern mit den fünf steuerlich attraktivsten Kantonen wieder mithalten können.¹⁹

Neue Regionalpolitik
Kantonales Umset-
zungsprogramm

Die Grundlage für das Umsetzungsprogramm bildet der „Planungsbericht über die Neue Regionalpolitik B174“ welcher im Frühjahr 2007 vom Grossen Rat zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Das Umsetzungsprogramm leitet sich aus der übergeordneten kantonalen Wirtschaftsentwicklungsstrategie ab und besteht aus einem Bündel ausgewählter Initiativen und Projekte, die den Förderkriterien des Bundes entsprechen.

Die Prioritäten bei der Umsetzung im Kanton Luzern liegen dabei im Wesentlichen in der Förderung von Innovationskraft und Exportorientierung und in der Ausschöpfung touristischer Potenziale in den ländlichen Regionen Hinterland-Entlebuch-Rottal und Seetal. Die Umsetzung der Neuen Regionalpolitik wird ab Januar 2008 bis 2011 über die jeweiligen Regionalen Entwicklungsträger dieser beiden Regionen, der RegioHER und der idee seetal AG, in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton erfolgen.²⁰

¹⁹ Dienststelle Steuern Kanton Luzern (2007)

²⁰ Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung, Geoinformation Kanton Luzern (2007)

5 Wirkungen der A4 Knonaueramt auf den Kanton Luzern

Zusammenfassung
aus den bisherigen
Projektschritten

In diesem Kapitel werden die möglichen Wirkungen der neuen Autobahnverbindung durch das Knonaueramt auf den Kanton Luzern dargestellt. Diese Ergebnisse basieren einerseits auf den Erkenntnissen aus dem Desk Research der Studienverfasser, wie auch auf mehrfach genannten Aussagen aus den Gesprächen mit ExpertInnen und AkteurInnen und den Resultaten aus dem Workshop vom 3. September 2007.

Die Wirkungen werden zwar in einzelnen Abschnitten erläutert, was nicht darüber hinwegtäuschen darf, dass sämtliche Wirkungen in einer engen Wechselbeziehung stehen. Wie bereits in den ex post Analysen des ARE festgestellt werden konnte (siehe Kapitel 2), kann eine Raumwirkung ihrerseits das Potenzial für eine andere Raumwirkung verändern. Die einzelnen Wirkungszusammenhänge werden daher am Schluss des Kapitels in einem einzigen Diagramm miteinander verknüpft. Vorab werden Ausschnitte aus diesem Diagramm jeweils zur Erklärung und Illustration der Einzelzusammenhänge abgebildet. Die einzelnen Wirkungen wurden grob in **positive**, **negative** und **neutrale** Wirkungen unterschieden, wobei diese Wertungen zum Teil auch diskutabel sind.

Bis zu zehn Minuten
Zeitersparnis

Die unmittelbarste Wirkung der durchgehenden A4 wird die erzielbare Fahrzeitverkürzung und die Direktheit der Verbindung sein. Weiter oben wurde bereits dargelegt, dass sich die Fahrzeit um bis zu zehn Minuten verkürzen wird, wobei dieser Wert in der Realität massgeblich von der Verkehrssituation abhängen wird und hier eher als ein Durchschnittswert zu interpretieren ist. Anhand der Modellierung der Isochronen in der Abb. 4 im Kapitel 3 ist zu erkennen, dass die Zeitersparnis von zehn Minuten vor allem auf den südlichen Teil des Kantons Luzern zutrifft. Nördlich von Sursee und Hochdorf nimmt die erzielbare Fahrzeitverkürzung ab und sinkt auf Null, da in diesen Kantonsteilen auch nach der Eröffnung der A4 die Route über die A1 die schnellste Verbindung nach Zürich bleibt.

Monetarisierung der
Zeitersparnis

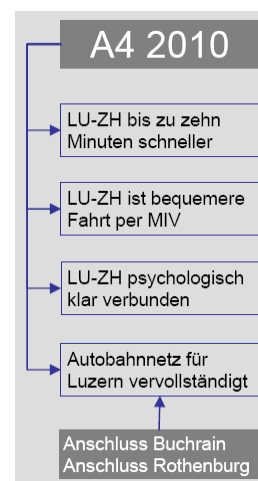
Die Summe der gesparten Zeit kann als volkswirtschaftlicher Zusatznutzen betrachtet werden, eine einfache, vorsichtige Rechnung liefert dazu interessante Zahlen. Gemäss Verkehrsmodellierung ist auf dem Abschnitt der A4 im Knonaueramt mit einem Werktagsverkehr DWT von 50'000 bis 60'000 Fahrzeugen zu rechnen. Nimmt man daraus den Mittelwert und unterstellt eine Zeitersparnis von zehn Minuten pro Fahrzeug, so werden pro Tag über 9000 Stunden eingespart. Nimmt man zu Illustrationszwecken weiter an, dass eine Stunde mit mindestens 25 Franken²¹ zu bewerten ist, resultiert daraus ein volkswirtschaftlicher Zusatznutzen von einer knappen Viertelmillion Franken pro Tag durch eingesparte Fahrzeit. Die Werktage allein summieren sich so auf über eine halbe Milliarden Franken jährliche Zeitkostenersparnis. Dieser Nutzen verteilt sich auf alle künftigen Verkehrsteilnehmenden auf der A4, wovon nur ein kleiner Teil aus dem Kanton Luzern stammen wird.

²¹ Bei jeder Monetarisierungsrechnung von Zeitgewinn oder -kosten ist dieser Ansatz eine letztlich geschätzte Grösse und daher die Achillessehne der ganzen Rechnung. Der Wert 25 Franken entspricht einem vorsichtigen Durchschnitt. In verschiedenen Studien werden Werte zwischen zehn Franken für Freizeitverkehr bis zu hundert Franken für Nutzverkehr eingesetzt, vgl. ARE (2007), Staukosten des Strassenverkehrs in der Schweiz, S. 72.

Mentale Verbindung

In den geführten Interviews mit ExpertInnen und AkteurInnen wurde oft betont, dass über die Fahrzeitverkürzung hinaus auch wichtig sein wird, dass mit der A4 Knonaueramt zwischen Luzern und Zürich eine durchgehende Autobahn und damit eine klare Verbindung der beiden Regionen geschaffen wird. Heute benutzen Verkehrsteilnehmende mindestens vier verschiedene Routen von Luzern nach Zürich:

- über den Hirzelpass auf die A3
- durch das Sihltal
- über den Albis-Rücken
- über die Kantonsstrasse durch das Knonaueramt



Die Route über den Hirzelpass ist rechnerisch die schnellste Strecke, gleichzeitig ist sie stark mit (Schwer-)Verkehr belastet. Alle Strecken sind mehr oder weniger kurvenreich und führen durch zahlreiche Ortschaften. Es wird für Autolenker wesentlich bequemer werden, die gleiche Strecke über ein neues und direktes Autobahnstück zu überwinden. Die Autobahn vereinfacht die Orientierung vor allem auch für ortsunkundige Lenker, die zuweilen durch das Fehlen einer durchgehenden Autobahn einen provinziellen Eindruck der Zentralschweiz vermittelt bekamen. Die psychologisch klare Verbindung wird aber auch für Nicht-Autofahrer den Kanton Luzern mental näher an den Grossraum Zürich rücken.

Vervollständigtes Netz

Mit dem neuen Autobahnabschnitt wird mehr als nur eine Verbindung zwischen zwei Städten geschlossen. Mit der A4 Knonaueramt wird die einzige noch bestehende Lücke im Schweizer Städtenetz geschlossen. Für einen grossen Teil des Kantons Luzern wird dadurch ein ganzes weiteres Nationalstrassennetz erschlossen, das vom Raum Zürich Richtung Norden und Nordosten führt, was den Wert der A14 als A4-Zubringer erhöht.

Gegen Ende 2010 wird auch der neue Anschluss an die A14 bei Buchrain mit dem Zubringer zum Rontal eröffnet werden. Das Einzugsgebiet dieser Infrastruktur wird somit von weiteren Vereinfachungen und Fahrzeitverkürzungen profitieren können. Durch den Bau des geplanten Knotens in Rothenburg sollte sich auch die Anschlusssituation der nördlichen Agglomeration Luzern verbessern. Das Ron- und das Rottal werden mit den neuen Anschlüssen an das aufgewertete Autobahnnetz zusätzlich profitieren.

Stau macht Vorteile wieder zunichte

Bereits heute sind zahlreiche Strassenabschnitte auf den Zubringern zum neuen Autobahnstück im Knonaueramt staugefährdet. Betroffen sind weite Teile des Strassennetzes in und um Zürich, der Abschnitt der A4 bei Cham, bei dem von Norden ab 2010 die A4 vom Knonaueramt und die A4a von Zug her zusammenlaufen werden, sowie im Süden die Nord-Süd-Achse A2 durch Luzern und die A4 nach Schwyz. Die prognostizierten zehn Minuten Fahrzeitverkürzung können auf diesen Abschnitten rasch durch Staus wieder verloren gehen. Daher sind flankierende Massnahmen im Strassen- und Schienenverkehr notwendig, um die Vorteile der A4 auch tatsächlich erreichen zu können. Entsprechende Massnahmen für den Kanton Luzern sind im Agglomerationsprogramm enthalten.

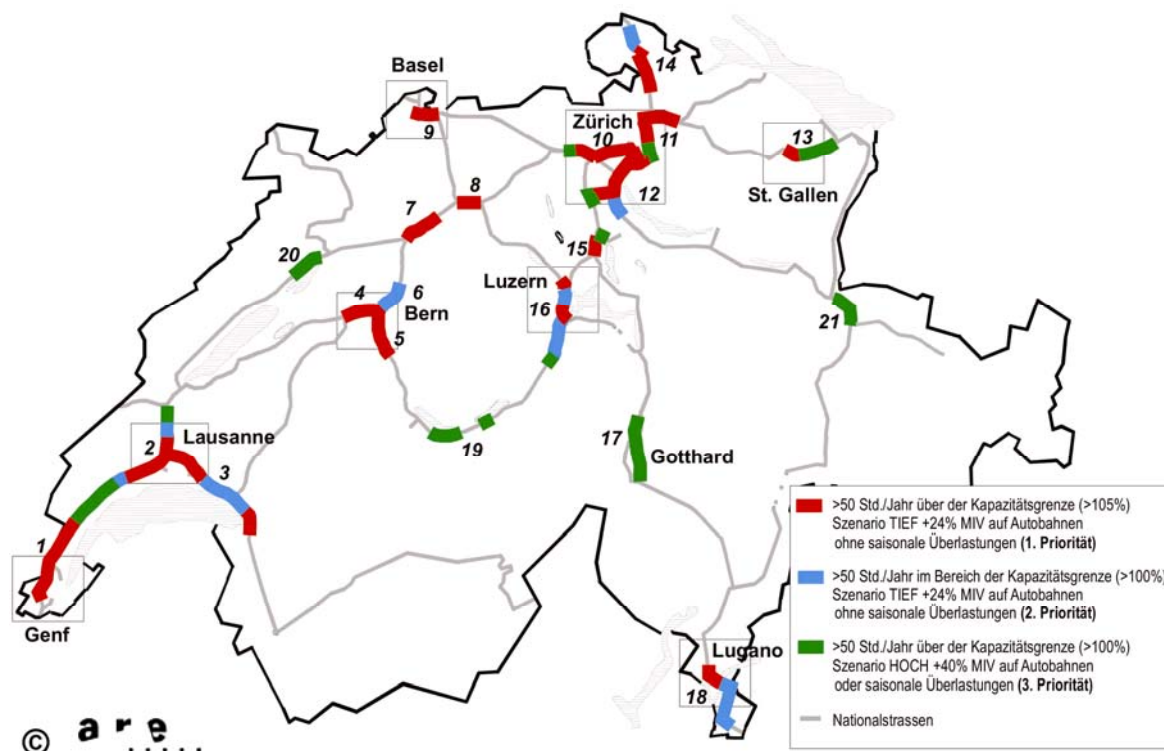


Abb. 23 Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz 2020
Bundesamt für Raumentwicklung (2002)

Räumlich relevante
Änderungen

Im Folgenden wird davon ausgegangen, dass sich die Fahrzeitverkürzungen durch die A4 nicht wieder durch Staus vollständig selbst aufheben werden. Es ergeben sich sodann sechs Auswirkungen der A4, die noch als Verkehrswirkungen zu betrachten sind, an die sich aber weitere räumliche Wirkungen anschliessen.

1. Verbesserte
Erreichbarkeiten

Die Erreichbarkeit einer Region gibt an, wie gut die Arbeitsplätze und EinwohnerInnen einer Region von anderen Regionen erreicht werden können. Trotz zunehmender Bedeutung der Telekommunikation bleibt die verkehrstechnische Erreichbarkeit einer der wichtigsten Standortfaktoren.

Die Erreichbarkeit aller Einzugsgebiete der A4 wird sich durch die Eröffnung des Teilstücks im Knonaueramt grundsätzlich verbessern. Am direktesten werden sich die Erreichbarkeitsverbesserungen im Knonaueramt selbst auswirken, aber auch das westlich im Kanton Aargau liegende Freiamt wird von den Erreichbarkeitsverbesserungen profitieren. Die Erreichbarkeitsveränderungen in der Zentralschweiz fallen dagegen schwächer aus und sind in der gesamten Region etwa ähnlich gross.

Die relative Wettbewerbsposition des Kantons Luzern verändert sich infolge der direkten Erreichbarkeitsveränderung kaum im Verhältnis zu den Nachbarkantonen.

2. Situation für
Pendler

Von einer schnelleren Fahrt mit dem Auto profitieren in erster Linie Personen mit häufigen und regelmässigen Arbeits-, Transport- oder Kundenwegen zwischen den Gemeinden im Agglomerationsgürtel und im Umland der Zentren Luzern und Zürich.

Das ganze Gebiet südlich des Knonaueramts, das von den Fahrzeitverkürzungen profitiert, wird für Pendler mit Arbeitsplatz in der Grossagglomeration Zürich attraktiver. Beispielsweise können Arbeitsplatzgebiete im Limmat- und Glattal sowie umgekehrt im Rontal schneller erreicht werden.

Zum Zeitpunkt der letzten Volkszählung pendelten rund 1500 Erwerbstätige aus der Agglomeration Luzern mit dem Auto Richtung Zürich, vgl. dazu auch Abb. 13 im Kapitel 4.1. Da die Pendlertoleranzen im öffentlichen Verkehr wesentlich höher liegen, überwiegen für Wege zwischen den Stadtzentren die Vorteile der direkten Bahnverbindung gegenüber der Strasse nach wie vor.

Im Agglomerationsraum Luzern und in den umliegenden Gemeinden wird sich das Pendlerpotenzial in Richtung Nordschweiz ungefähr verdoppeln.

3. Verbindung mit dem Metropolitanraum Nordschweiz

Für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz ist der Metropolitanraum Nordschweiz von grosser Bedeutung. Das Rückgrat bildet die Achse Basel-Aargau-Zürich, der gesamte Raum umfasst jedoch auch die Kantone Solothurn und Schaffhausen sowie die Kantone Luzern und Zug. Die Nordschweiz geht damit weit über die Agglomeration Zürich hinaus und umfasst auch eine Vielzahl mittlerer und kleinerer Städte.

Die Zentralschweiz wird über die A4 verkehrstechnisch wie auch mental enger in den Metropolitanraum Nordschweiz eingebunden und verstärkt als Teil der dynamischen Wachstumsregion im Norden wahrgenommen.

4. Näherrücken der Märkte

Mit der verbesserten Erreichbarkeit durch das neue Teilstück der A4 rücken auch die Märkte der Grossräume Luzern und Zürich näher. Einerseits können sich die beiden Märkte dadurch besser ergänzen, andererseits verschärft sich auch der Wettbewerb zwischen den beiden Märkten. Dazu eine Analogie: Im internationalen Handel werden durch die Beseitigung von Zöllen und nichttarifären Handelshemmnissen ein besseres Funktionieren der internationalen Arbeitsteilung und damit eine höhere ökonomische Effizienz erreicht. Im regionalen Kontext hat eine verbesserte Verkehrssituation eine ähnliche Wirkung. Die Märkte für Waren und für Dienstleistungen kommen sich gegenseitig näher weil sich ein Widerstand dazwischen verringert.

Für konkurrenzfähige Marktteilnehmende ergibt sich ein Vorteil, für gewisse weniger konkurrenzfähige Marktteilnehmende kann der verschärfte Wettbewerb aber auch eine Gefahr darstellen. Deswegen weisen einige andere Studien darauf hin, dass die Sogwirkung von produktiven Zentren durch neue Verkehrsinfrastrukturen verstärkt wird und die „schwächeren Pole“ dadurch per Saldo negative Auswirkungen zu verkraften hätten.²² Dass der Schwächere immer verliert, kann jedoch nicht als allgemeingültig angenommen werden. Vielmehr wird durch den Wettbewerb tendenziell eine Profilierung oder sogar Spezialisierung der ökonomischen Struktur gefördert.

Mit dem intensiveren Wettbewerb werden Anstrengungen für die Standortqualität noch wichtiger: Stillstand wirkt sich umso negativer aus, je mehr die Erreichbarkeit zunimmt.

²² BAK Basel (2005)

5. Stark frequen-
tierte Autobahn-
anschlüsse

Die näher gerückten Märkte werden sich insbesondere in der unmittelbaren Nähe von Autobahnanschlüssen bemerkbar machen. Die höheren Frequenzen an den Knoten sind für publikumsintensive Dienstleistungen ein grosses Potenzial. Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen an den Knoten der A4 und A14 erreichen mit dem Lückenschluss sowohl im Raum Zürich als auch im Raum Luzern eine wesentlich grössere Anzahl Haushalte in einem Einzugsgebiet von beispielsweise 45 Autominuten.

Die Reichweite von Detailhandel- und Freizeiteinrichtungen an den Knoten der A4 und A14 weitet sich in beide Richtungen aus.

6. Logistik auf der
Autobahn

Schliesslich ist die Vervollständigung des Autobahnnetzes auch für den Transport von Waren bedeutungsvoll. Der grösste Teil der Logistik, insbesondere die Feinverteilung, wird über die Strasse abgewickelt. Durch den Lückenschluss im Knonaueramt wird der Flughafen Kloten und der logistisch wichtige Agglomerationsgürtel Zürich von Luzern aus wesentlich besser erschlossen. Zudem bietet das neue Autobahnstück im Knonaueramt für bestimmte Verbindungen eine alternative Nord-Süd-Route zur A2.

Das untere Wiggertal war bis anhin durch seine Lage entlang der Nord-Südachse und in der Nähe der Ost-West-Achse als Logistikstandort besonders attraktiv. Mit dem Lückenschluss der A4 rückt das gesamte Luzerner Autobahn-Y ins Zentrum des Schweizer Nationalstrassennetzes und bietet vorteilhafte Bedingungen für Logistikbetriebe.

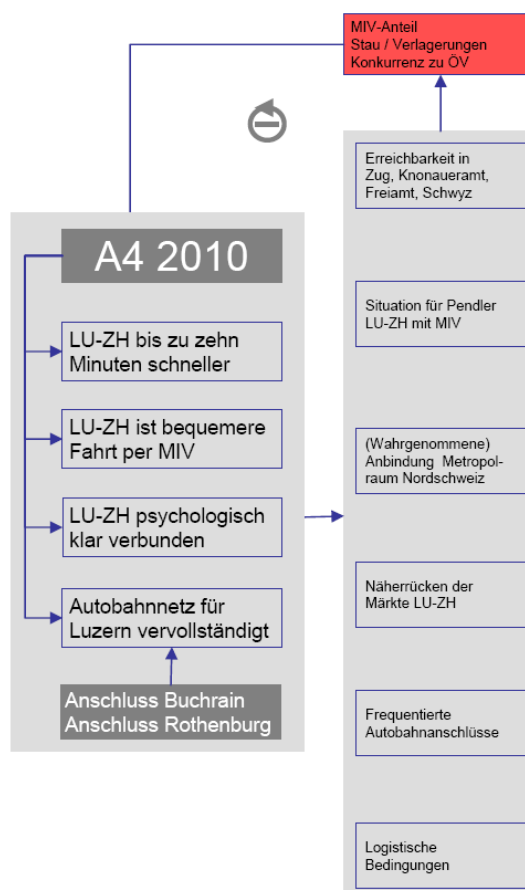


Abb. 24 Direkte Verkehrswirkungen und sechs Aspekte davon, welche für die Wirkungen auf den Raum entscheidend sind. Voraussetzung ist aber, dass sich die Fahrzeitverkürzungen nicht durch Staus wieder selbst aufheben.

Nachfrage nach Wohnraum

Die verbesserte Situation für Pendler und die direkte Anbindung an den Arbeitsmarkt Nordschweiz wird dazu führen, dass mehr Pendler aus Luzern nach Norden mit dem MIV unterwegs sein werden, was Vor- und Nachteile hat. Insgesamt führt es aber zum positiven Effekt, dass die Nachfrage nach Wohnraum an guter Verkehrslage im Kanton Luzern stimuliert wird. Teilweise haben die Bautätigkeit und die Immobilienpreise im Einzugsgebiet der A4 auf den bevorstehenden Lückenschluss schon im Vorfeld reagiert und sind dementsprechend angestiegen. Im Knonaueramt und Freiamt war dies in den letzten Jahren bereits deutlich der Fall, die zu beobachtende Nachfragezunahme im Rontal oder im Seetal kann jedoch ebenfalls teilweise auf den Lückenschluss der A4 im Knonaueramt zurückgeführt werden.

Neue Haushalte bringen unter anderem neues Steuersubstrat (wie auch neue Aufwendungen) mit sich, was die Steuerbelastung für alle Haushalte erleichtern und somit die Wohnraumnachfrage weiter steigern kann. Inwieweit der Kanton Luzern auch steuerkräftige Haushalte anziehen kann, hängt mitunter von der Verfügbarkeit attraktiver Wohnlagen ab, aber auch von weiteren Faktoren wie der Steuersituation, dem Kultur- und Freizeitangebot, der Qualität der Siedlungs- und Landschaftsräume etc.

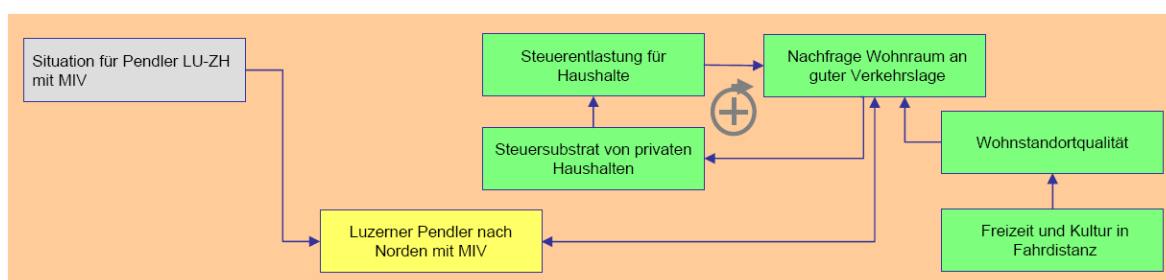


Abb. 25 Höhere Pendlergunst erhöht die Wohnnachfrage. Zusammen mit einer hohen Wohnstandortqualität stützt dies die Steuerbasis, was eine Chance darstellt (grün).

Immobilienpreise und Steuern

Die Wohnraumsituation im südlichen Einzugsgebiet der A4 Knonaueramt ist kantonsübergreifend zu betrachten. Die an die A4 angrenzenden Regionen der Kantone Zug und Schwyz weisen zwar relativ tiefe Steuern aber sehr hohe Immobilienpreise auf. Der östliche Teil des Kantons Luzern hingegen zeichnet sich durch viel tiefere Immobilienpreise aus und ist damit vor allem für Personen mit mittleren Einkommen attraktiv. In diesem Segment ist ein gewisser „Überlauseffekt“ zu erwarten: Haushalte mit Wunsch nach Wohneigentum können sich dies etwa in Zug nicht mehr leisten und weichen unter anderem in den Kanton Luzern aus, trotz möglicherweise weiteren Pendlerwegen.

Bereits heute ist tatsächlich zu beobachten, dass Haushalte aus den Kantonen Zürich, Zug oder Schwyz aufgrund der hohen Miet- und Eigentumspreise vermehrt in den Kanton Luzern ziehen, siehe Kapitel 4.2. Mit dem Lückenschluss der A4 wird sich dieser Trend vermutlich verstärken, falls die Kombination von Immobilienpreisen, Steuerbelastung und Wohnqualität in Luzern attraktiv bleibt.

Hier bestehen aber auch Gefahren für den Kanton Luzern. Wenn die durchschnittlichen Einkommen der zusätzlich gewonnenen Haushalte tief bleiben, wird das zusätzliche Steuersubstrat neben den zusätzlichen öffentlichen Aufgaben zu klein bleiben, um einen Beitrag zur weiteren Steuerent-

lastung zu bringen. Zumindest mittelfristig wird der Kanton Luzern sich aber kaum über eine Tiefststeuerstrategie abheben können, sondern eher als Ort mit einer überdurchschnittlichen Lebensqualität und einer sehr guten Erreichbarkeit.

Stadt-Land-Steuerkraftgraben

Bereits heute besteht im Kanton Luzern ein Gefälle bezüglich Steuerkraft zwischen den städtischen und autobahnnahen Regionen und den ländlichen Regionen. Die Effekte der A4-Eröffnung werden zwar für den ganzen Kanton positiv sein, aber für die autobahnnahen Regionen eben doch verhältnismässig stärker wirken. Als Folge könnte dieser „Steuerkraftgraben“ noch tiefer werden und die politische Kohäsion im Kanton beeinträchtigen.

Wohnnachfrage und Zersiedelung

Die gesteigerte Wohnnachfrage kann die Landschaft stark unter Druck setzen, wenn die Siedlungsentwicklung nicht nach innen gelenkt wird. Umgekehrt stellt die Landschaftsqualität einen wesentlichen Faktor für die Wohnstandortwahl dar. Um diese negative Rückkoppelung zu verhindern, ist einer Zersiedelung durch die verstärkte Bautätigkeit wirksam vorzubeugen.

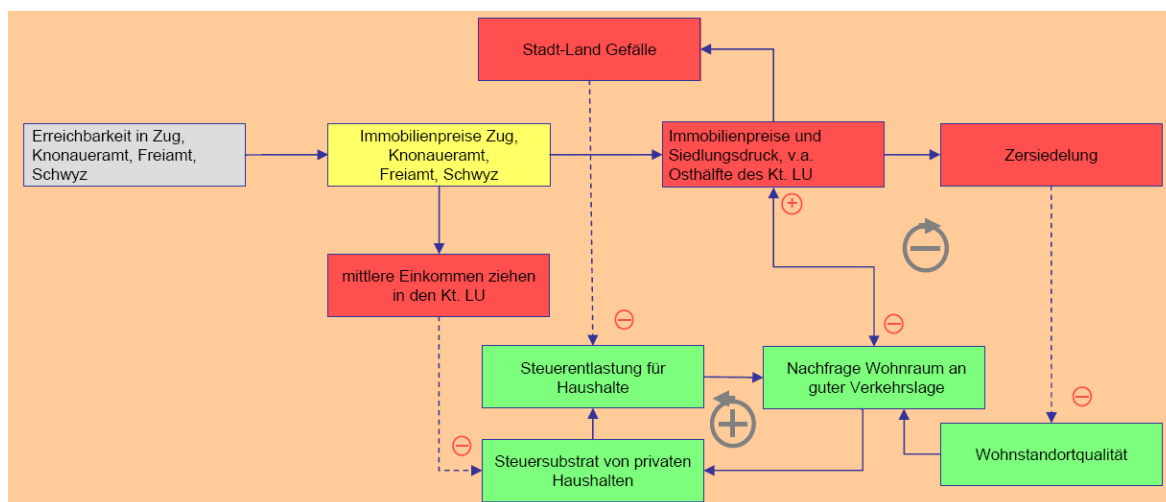


Abb. 26 Die verbesserte Erreichbarkeit bringt nicht nur Chancen (grün), sondern auch gewisse Gefahren (rot).

Angebot an Arbeitskräften

Die Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen Luzern und Zürich durch die A4 werden sich in beide Richtungen auswirken. Nicht nur Luzerner Pendler können mit dem Auto schneller nach Norden fahren, auch für Erwerbstätige mit Wohnsitz im Knonaueramt oder im Limmattal wird die Fahrt an einen Arbeitsplatz im Raum Luzern vereinfacht. Ein Unternehmen im Kanton Luzern kann somit mit der lückenlosen A4 auf ein grösseres Reservoir an Arbeitskräften zurückgreifen. Die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften wird aufgrund des wirtschaftlichen und demographischen Wandels zunehmend wichtiger.

Im Grossraum Zürich leben verhältnismässig viele Erwerbstätige mit sehr guter Ausbildung. Der direkte Anschluss über die A4 an diesen bedeutsamen Arbeitsmarkt begünstigt die Ansiedlung von wertschöpfungsstarken Unternehmen im Raum Luzern.

Vernetzter Arbeits-
markt erhöht
Optionen

Die Arbeitsmärkte von Luzern und Zürich werden über die zunehmenden Pendlerrelationen in beide Richtungen noch stärker vernetzt. Diese Integration in den grossen Arbeitsmarkt Nordschweiz ist für Luzern als Wohn- und Wirtschaftsstandort eminent wichtig, und zwar nicht nur auf die Pendler an sich bezogen, sondern vor allem auch auf die erweiterten Optionen.

Haushalte geben bei weniger als 10% der Fälle den Beruf als Grund für einen Umzug an, sehr viel häufiger wird ein Wohnsitzwechsel durch private Umstände begründet. Sind die Distanzen nicht zu weit, stellt das Pendeln oftmals eine Alternative zu einem Umzug dar.²³

Für Erwerbstätige im Kanton Luzern wird beispielsweise ein Arbeitsplatzwechsel in den Agglomerationsgürtel Zürich möglich ohne zwingend umzuziehen, sofern der Pendlerweg als tragbar bewertet wird. Dasselbe gilt umgekehrt auch für Erwerbstätige wohnhaft im Grossraum Zürich oder im Knonaueramt.

Die Zentralschweiz
als „Südnord-
schweiz“

Vor dem Hintergrund eines verschmelzenden Arbeitsmarktes könnte man die Zentralschweiz auch gerade so gut „Südnordschweiz“ nennen. Die Nordausrichtung könnte hier für eine effiziente, geschäftstüchtige und international konkurrenzfähige Region stehen, während mit der Südausrichtung der landschaftlich wie kulturell interessante Lebensraum angesprochen wird. Mit „Südnordschweiz“ wird damit nicht nur ausgesagt, dass die Zentralschweiz der südliche Teil der Nordschweiz ist, sondern innerhalb der Nordschweiz eine äusserst bevorzugte Wohnregion darstellt. Je mehr sich talentierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer die „Südnordschweiz“ als Lebensraum aussuchen, desto attraktiver wird sie auch für wissensintensive Dienstleistungsunternehmen. Damit sich diese positive Spirale anschiebt, ist eine gewisse weltoffene Aufbruchstimmung notwendig – aber auch angebracht.¹³

Unternehmen folgen
Talenten

Während die Prosperität einer Region früher wesentlich von den Verdienstmöglichkeiten abhängig war, werden die Konsummöglichkeiten in Zukunft wahrscheinlich zunehmend wichtiger.²⁴ Konsumorientierte Branchen sind im Kanton Luzern bereits stark vertreten und könnten künftig noch mehr zu einer regionalen Stärke werden.

Eine Strategie für attraktives Wohnen wird somit auch zu einer Strategie zur Ansiedlung wissensintensiver Unternehmen, wenn damit hochqualifizierte und unternehmerische Personen angezogen werden können. Im Zuge der demographisch bedingten Verknappung der talentierten Arbeitskräfte werden sich die Unternehmen verstärkt am Verhalten „ihrer“ Humanressourcen ausrichten müssen.¹³

²³ Schneider, N. & Spellerberg, A. (1999)

²⁴ Straubhaar, Th. (2001)

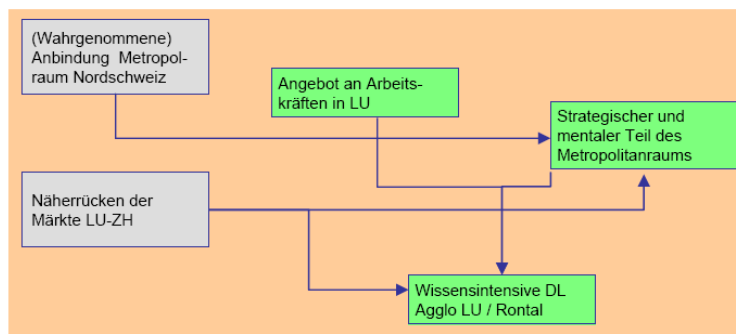


Abb. 27 Das Verschmelzen der Arbeitsmärkte und die mentale Verbindung mit dem Metropolitanraum Nordschweiz bieten Chancen für neue wissensintensive Dienstleistungen.

Publikumsintensive Dienstleistungen

Die Dynamik, welche die A4-Eröffnung in die Arbeitsmärkte bringt, dürfte vor allem den sich rasch entwickelnden, wissensintensiven Unternehmen Vorteile bringen. Es sind jedoch noch weitere Unternehmenszweige zu nennen, welche im Kanton Luzern vom Lückenschluss im Knonaueramt überproportional profitieren dürften. Publikumsintensive Dienstleistungen wie Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeitanlagen sind stark auf ein leistungsfähiges Strassensystem angewiesen, das ein genügend grosses Einzugsgebiet erschliesst. Das im Rontal geplante Erlebnis- und Freizeitcenter Ebisquare ist ein prominentes Beispiel dafür, wie solche Einrichtungen direkt von der Strasseninfrastruktur abhängig sind. Mit der A4 werden der Süden Zürichs und der Norden Luzerns zu einem gemeinsamen Einzugsgebiet zusammenrücken.

Einzel- und Kleinunternehmen erweitern ihr Kundenpotenzial

Von besser erreichbaren Märkten profitieren auch Unternehmen, die zu ihren Kunden gehen. Die starken Luzerner Bau- oder Beratungsunternehmen können durch die A4 vermehrt auch Aufträge in der Nordschweiz annehmen ohne ihren Geschäfts- und Wohnsitz im Kanton Luzern zu verlegen. Somit können sie sowohl von einem erweiterten Kundenkreis als auch von den attraktiven Standortbedingungen wie den verhältnismässig tiefen Bauland- und Immobilienpreisen und der hohen Lebensqualität nach wie vor profitieren. Das viel gerühmte Zentralschweizer Arbeitsethos kann als komparativer Vorteil im verschärften Wettbewerb in der Nordschweiz und im Sinne einer „Exportbasis“ verstärkt genutzt werden.

Aus dem rascher und direkter zugänglichen Kundenkreis im Umland von Zürich können Einzel- und Kleinunternehmen aus verschiedenen Branchen einen Vorteil ziehen. Diese können in der Summe bedeutend sein.

Strassengüterverkehr erleichtert

Bedeutsam ist der neue Autobahnabschnitt im Knonaueramt schliesslich auch für den Strassengüterverkehr. Für die meisten Industrie- und Logistikbetriebe ist die Strasse unverzichtbar für die An- und Auslieferung von Waren, insbesondere dann, wenn es um die Feinverteilung gegen Ende der Distributionsketten geht.

Industriebetriebe erreichen über die A4 ein grösseres Lieferanten- und Absatzgebiet und eine internationale logistische Drehscheibe um den Flughafen Kloten. Da Herstellungsprozesse auch in Zukunft weiter ausdifferenziert werden, bleiben die logistischen Bedingungen für zahlreiche Industrien wichtiger Standortfaktor. Hier wiederum sind die Autobahnen von hoher Bedeutung, und somit auch der Lückenschluss der A4 im Knonaueramt.

Verteilzentren an
Autobahnknoten

Verteilzentren sind ebenfalls sehr stark an die Nähe zu einem Autobahnknoten gebunden. Über den kürzeren und schnelleren Transportweg zwischen Luzern und Zürich profitieren sie direkt von der A4 und könnten von der attraktiven Kombination von Autobahnangebot und Landpreisen im Kanton Luzern vermehrt angezogen werden. Dies ist allerdings nicht nur positiv zu bewerten, da bei Verteilzentren das Verhältnis zwischen Wertschöpfung einerseits und Verkehrsgenerierung und Landverbrauch anderseits eher ungünstig ist.

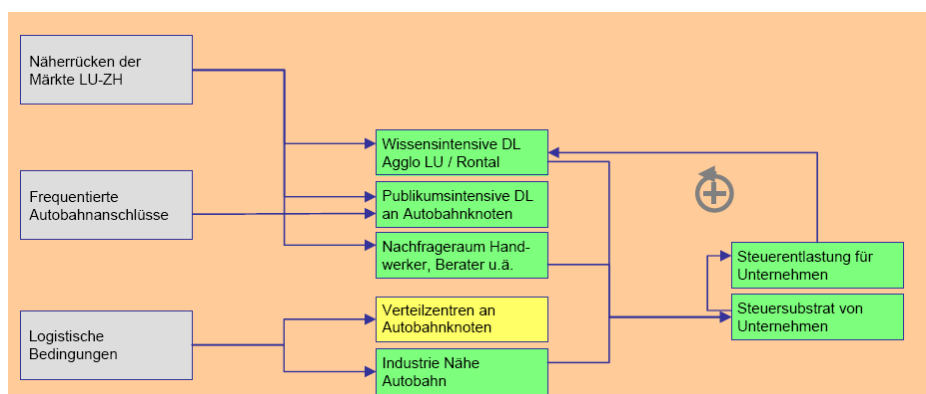


Abb. 28 Starke Benutzer der Autobahnen als überproportional profitierende Unternehmenszweige

Keine wesentlichen
Vorteile für den
Tourismus

Der Tourismus ist für die Luzerner Wirtschaft ebenfalls von Bedeutung. Für diese Branche sind mit dem Lückenschluss der A4 jedoch keine wesentlichen Verbesserungen zu erwarten. Die Anreise mit dem Auto oder Car nach Luzern wird für Tagestouristen aus dem Raum Zürich zwar direkter und schneller sein, im Gegensatz zum Arbeits- und Geschäftsverkehr spielen Zeitersparnisse im Freizeitverkehr jedoch nur eine untergeordnete Rolle. Die Attraktivität der Landschaft und der Freizeitangebote sind für die Besucher weitaus wichtiger.

Wirkungen treten im
Gesamtverbund auf

Keine der in diesem Kapitel bisher erläuterten Wirkungen ist für sich alleine genommen spektakulär. Wesentlich werden sie vor allem dann, wenn sich die Wirkungen gegenseitig beeinflussen.

Die einzelnen, gezeigten Wirkungsketten können zu einem Ganzen zusammengefügt werden und bilden für den letzten Teil des Berichts, den Handlungsbedarf für die Akteure, verschiedene Ansatzpunkte.

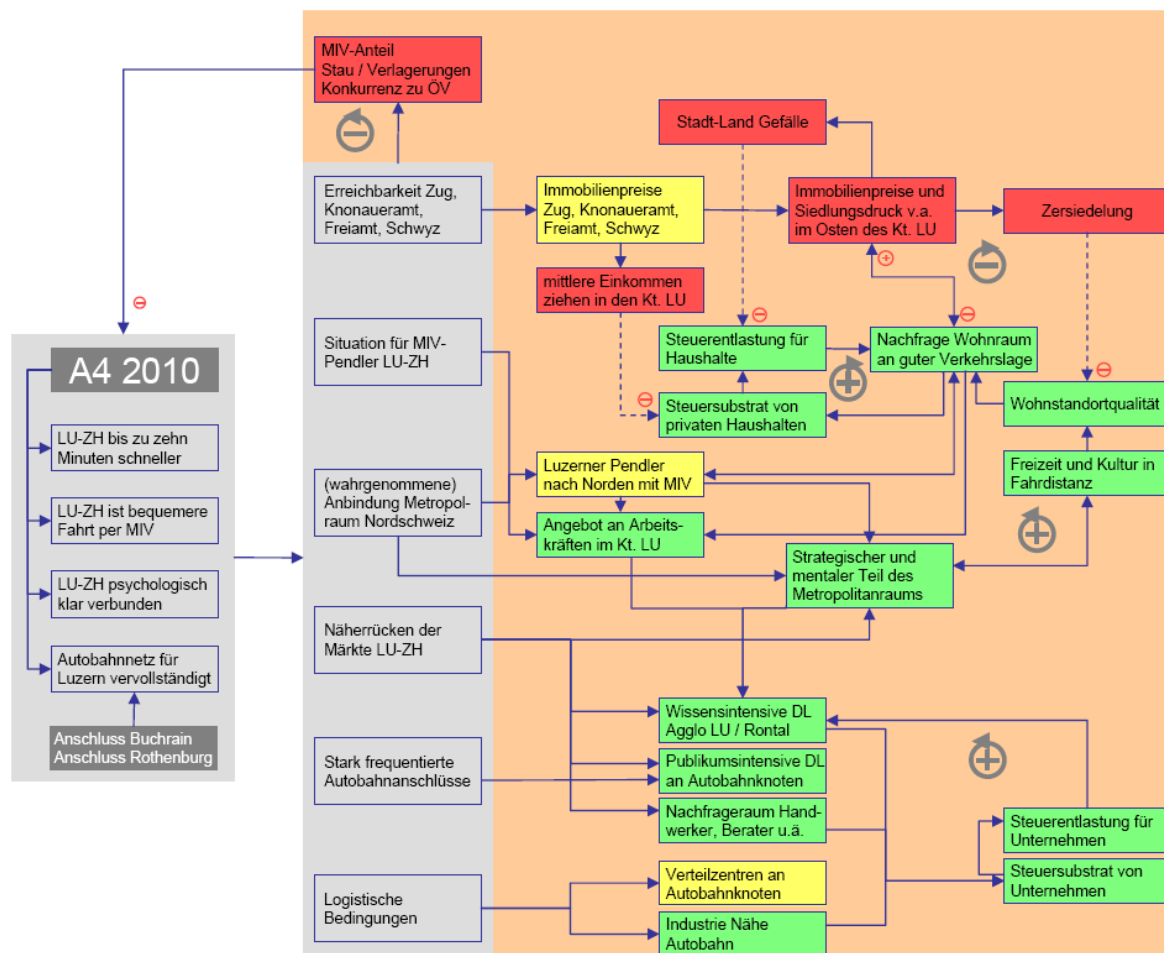


Abb. 29 Die zusammengesetzten Wirkungsketten zeigen die untereinander stark abhängigen räumlichen Wirkungen im Kanton Luzern.

6 Handlungsbedarf und Akteure

Chancen und Herausforderungen anpacken

Durch den neuen Autobahnabschnitt ergeben sich für den Kanton Luzern nicht nur Chancen, sondern auch Herausforderungen. Chancen liegen in den verbesserten Standortbedingungen, Herausforderungen im stark belasteten Verkehrssystem und in der Raumplanung.

Argumente für bestehende Absichten

Aus den bisher gezeigten Überlegungen lassen sich weitere wichtige Argumente für die bestehenden Entwicklungsabsichten des Kantons Luzern ableiten. Insbesondere das Agglomerationsprogramm und die vermehrte strategisch-politische Ausrichtung nach Norden erhalten angesichts der Wirkungen der A4 eine weitere Bestätigung. Die in den vorangehenden Kapiteln aufgezeigten Zusammenhänge erfordern keine grundlegend neue Strategie, vielmehr sind die bestehenden Strategien konsequent umzusetzen.

Handlungsempfehlungen vor allem bei den Raumwirkungen

Die Handlungsempfehlungen in der vorliegenden Studie setzen viel mehr bei den indirekten Raumwirkungen als bei den direkten Verkehrswirkungen der A4 an. Die rechte Spalte in der untenstehenden Abbildung zeigt eine Reihe solcher Ansätze. Diese lassen sich in vier Themenbereiche gliedern: Entwicklung des Standorts, Sicherung der Erreichbarkeit, geordnete Siedlungsentwicklung und Umsetzung bestehender Strategien. In dieser Gliederung und Reihenfolge werden ab hier die einzelnen Handlungsempfehlungen erklärt.

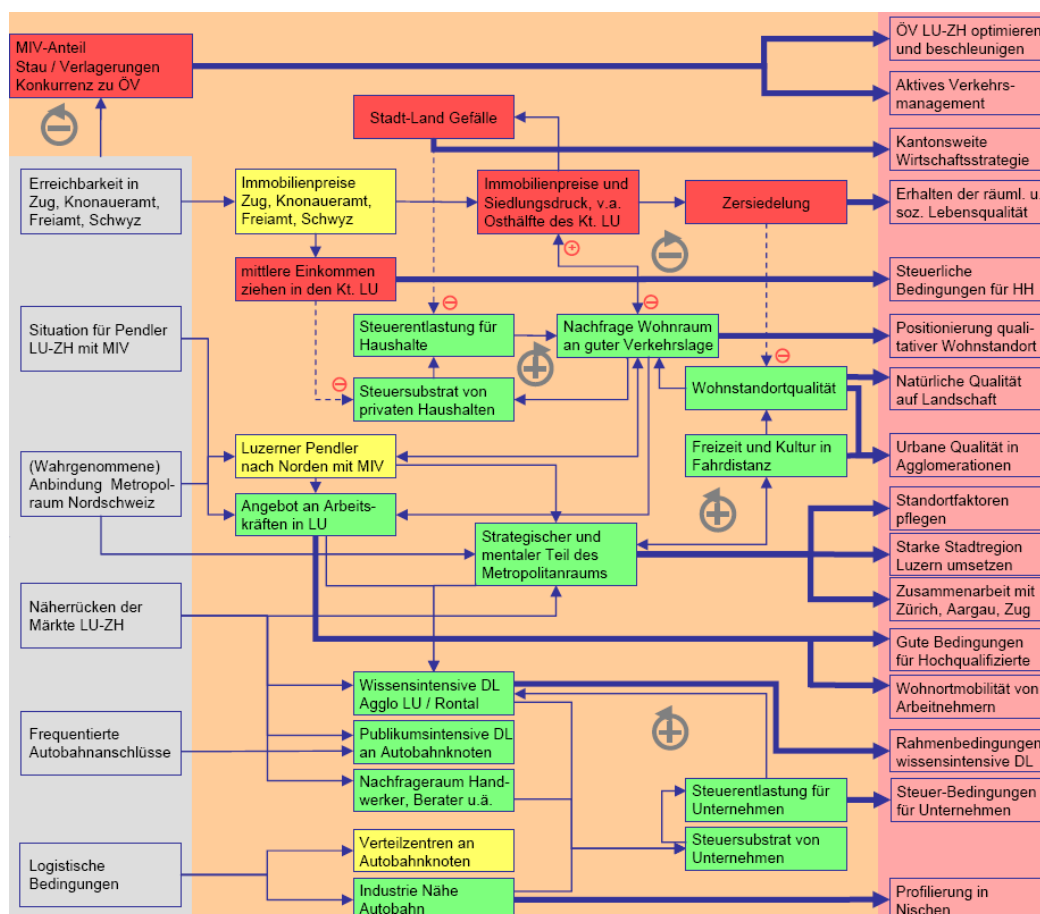


Abb. 30 Handlungsempfehlungen schliessen an Wirkungsketten an.

6.1 Standort entwickeln

Erreichbarkeit ist
einer von vielen
Standortfaktoren

Die Erreichbarkeit ist ein wichtiger Standortfaktor. Damit ein Standort attraktiv ist und bleibt, müssen eine Reihe weiterer Faktoren gepflegt werden. Für die Standortwahl von Unternehmen sind beispielsweise auch die Verfügbarkeit und Kosten für Bauland, Immobilien und Arbeitskräfte sowie tragbare Steuern und kooperative Behörden wichtig.

Der Kanton Luzern setzt bereits verschiedene Massnahmen zur Verbesserung seiner Standortgunst um. Dazu zählen die Steuerstrategie bis 2010, die Stärkung von Gemeinden und der starken Stadtregion, die Förderung der Hochschulen oder das Engagement für den Kulturstandort. Mit dem Näherrücken der Märkte Zürich und Luzern und der damit verbundenen Konkurrenzsteigerung ist die Stärkung der Standortattraktivität von Stadt und Kanton Luzern umso wichtiger.

Vervollständigung
von Standortfaktoren

Betrachtet man die lückenlosen Autobahnverbindungen im übrigen Schweizer Städtenetz, stellt die A4 Knonaueramt mehr eine Vervollständigung der Standortbedingungen in Luzern als eine ausserordentliche Verbesserung dar. Auch im Vergleich mit den Nachbarkantonen ist von der A4 keine relative Verbesserung zu erwarten.

Die Erreichbarkeitsverbesserungen durch die A4 sind für die Standortattraktivität von Luzern zwar positiv, reichen aber alleine als schlagendes Argument nicht aus. Mit der verstärkten Standortkonkurrenz erhöht sich die Hebelwirkung der Standortpolitik insgesamt d.h. weitere Standortanstrengungen werden umso wichtiger.

Luzern als „Süd-nord-schweiz“

Eine konkurrenzfähige Stadtregion Luzern ist im Hinblick auf den Lückenschluss der A4 bedeutungsvoll, weil der Metropolitanraum Nordschweiz eine verstärkte Sogwirkung entwickeln kann, wenn sich in Luzern die Agglomerationsvorteile als zu schwach erweisen. Luzern soll mit einer eigenen Zentralität als starker Partner im Verbund der Nordschweiz wahrgenommen werden und auftreten können. Mit einem eigenständigen, geschärften Profil ist Luzern nicht einfach einer unter anderen Orten in der Nordschweiz. Lebensqualität als komparativer Konkurrenzvorteil und die Vernetzung mit der Wachstums- und Wirtschaftsregion Nordschweiz machen Luzern zur „Süd-nord-schweiz“.

Der Begriff „Süd-nord-schweiz“ ist keinesfalls so zu interpretieren, dass der Kanton und die Stadt Luzern zum „Anhängsel“ der Nordschweiz werden. Im Gegenteil, die Stadt Luzern entwickelt sich gegenwärtig bereits in vielen Bereichen in Richtung einer stärkeren Stadtregion. Eine starke Stadtregion mit Zentrumsfunktionen in den Bereichen Bildung, Kultur oder Sport ist für den ganzen Kanton Luzern bedeutsam; dies erst recht wenn mit der lückenlosen A4 die Agglomeration Zürich näher rückt.

Kultur und Landschaft als Wohnstandortfaktoren

Das kulturelle Angebot und die landschaftliche Schönheit zählen zu den wichtigsten Vorteilen des ganzen Kantons Luzern als Wohnstandort. Diese Standortvorteile sind als komparative Konkurrenzvorteile zu pflegen, wenn Luzern weiterhin ein bevorzugter Wohnstandort sein soll.

Gute Bedingungen
für Hochqualifizierte

Der Anteil an hoch qualifizierten Erwerbstätigen im Kanton Luzern ist trotz hoher Lebensqualität unterdurchschnittlich und nimmt sogar weiter ab. Für diese Bevölkerungsgruppe sollten daher die Bedingungen möglichst attraktiv gestaltet werden. Die Eröffnung der A4 und ihre Folgewirkungen bieten Anlass, diesen Trend umzukehren. Die dazu notwendigen Massnahmen stellen Daueraufgaben dar. Eine Reihe von Massnahmen werden im Kanton Luzern bereits verfolgt und sind nach Möglichkeit zu intensivieren:

- Management eines Standorts von hoher Qualität
- Abstimmung aller standortrelevanten Politikfelder auf das Ziel, qualifizierte Wissensarbeiter und mit ihnen wertschöpfungsstarke Unternehmen verstärkt anzulocken
- Aufrechterhalten eines hervorragenden Dienstleistungs- und Infrastrukturangebots (Bildung, Kultur, Freizeit, Gesundheit etc.) in den Zentren des Kantons
- Abbau von Hindernissen für die Wohnstandortmobilität innerhalb der Nordschweiz, (z.B. durch Unterschiede in den Schulsystemen auf Primar- und Sekundarstufe)
- Weiterentwicklung unterschiedlicher Tagesstrukturen für Kinder jeden Alters und Kinder englischer Sprache
- Profilierung der Hochschulen mit innovativer Ausstrahlungskraft, mit zukunftsorientierten Ausrichtungen, mit starken Partnerschaften und mit Förderprogrammen für unternehmerische Studierende
- Ausbau des Weiterbildungsstandortes Luzern
- Sichern der Erreichbarkeit und eliminieren von Kapazitätsengpässen
- Angebot von attraktiven Wohnlagen
- etc.

Einkommenserzielung und
Einkommensverwendung

Mit der verstärkten Einbindung in die Nordschweiz verfügt Luzern a priori über eine gute Ausgangslage zur Einkommenserzielung. Die neue direkte Autobahnverbindung soll in diesem Sinne das Selbstverständnis Luzerns als Business-Standort fördern. Schweizweit oder gar weltweit herausragend ist der Kanton Luzern aber auch als Ort der Einkommensverwendung. Das bereits hervorragende Tourismusimage dient als Beleg für eine Umgebung, in der es sich sowohl ausgezeichnet leben als auch arbeiten lässt.

Empfehlungen:

Sämtliche Akteure in der Wirtschaft und Politik des Kantons Luzern betrachten das Jahr 2010 mit der Eröffnung der A4 als symbolischen Meilenstein für einen Kanton in berechtigter Aufbruchstimmung als Business-Standort.

Der Kanton Luzern orientiert seine standortrelevanten Politikfelder am Ziel, den Kanton zu einem Wunschwohnort für hoch qualifizierte Erwerbstätige und in der Folge für wissensintensive Unternehmen zu entwickeln.

Der Kanton Luzern, seine Zentren und Subzentren stärken sich als selbstbewusste Pole innerhalb der „Südnordschweiz“.

6.2 Sicherung der Erreichbarkeit

| | |
|---|---|
| Staugefahren | <p>Die sich bietenden Chancen der A4 können nur dann genutzt werden, wenn die erzielbaren Zeitersparnisse nicht durch Staus wieder aufgehoben werden. Ein reibungsloses gross- und kleinräumiges Verkehrssystem ist eine notwendige Voraussetzung dafür, dass sich die A4 Knonaueramt positiv auf die betroffenen Räume auswirkt.</p> <p>Das Strassennetz besonders um die Agglomerationen ist schon heute grossen Belastungen ausgesetzt und kann nur bedingt Mehrverkehr aufnehmen. Das bereits bestehende A4-Autobahnteilstück bei Cham wird zunehmend zu einem Flaschenhals, da sich dort zwei Nationalstrassen von Norden und Süden auf vier Spuren vereinen. Mit dem Lückenschluss der A4 im Knonaueramt muss dieses Teilstück bis zu 20'000 Fahrzeuge mehr aufnehmen können. Erklärtes Ziel des Kantons Zug ist es deshalb, den geplanten 6-Spur-Ausbau zwischen der Verzweigung Blegi und dem Anschluss Cham gleichzeitig mit der Fertigstellung der A4 durch das Knonaueramt eröffnen zu können.²⁵</p> <p>Auch in der Stadt und Agglomeration Luzern sind die Strassenkapazitäten knapp. Es ist damit zu rechnen, dass die Inbetriebnahme der A4 im Knonaueramt zu zusätzlichem Mehrverkehr auf der Autobahn A2 durch den Reussport und den Sonnenbergtunnel führen wird. Die Realisierung des Bypasses A2 westlich der Stadt Luzern und weiteren, auch flankierenden Massnahmen wird somit noch dringender, um lange Stauzeiten im Raum Luzern zu vermeiden.</p> |
| Wirtschaftliche Dynamik auf der „Weiss-blauen-Achse“ | <p>Verkehrsprobleme auf der Achse Luzern – Zug – Zürich wären bereits bei einer durchschnittlichen wirtschaftlichen Entwicklung absehbar. Es ist jedoch anzunehmen, dass sich unter guten Bedingungen die Tendenz zu einem überdurchschnittlichen Wachstum in diesem Raum fortsetzt, und dass sich daraus eine ebenfalls überdurchschnittliche Verkehrsnachfrage auf dieser in Anlehnung an die Kantonsfarben bezeichneten „weiss-blauen-Achse“ ergibt. Da die Kapazitäten bereits heute praktisch ausgeschöpft sind, sollte die Verkehrspolitik unverzüglich darauf reagieren. Ein ungenügendes Infrastrukturangebot könnte die guten Wachstumschancen verspielen.</p> |
| Parallele Entwicklung von Strasse und Schiene | <p>Die wirtschaftliche Entwicklung entlang der Achse Luzern-Zug-Zürich bedingt jedoch auch eine möglichst hohe Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr, für Kunden wie für Arbeitnehmer. Die Erreichbarkeit auf der Strasse und auf der Schiene ist somit gleichermassen sicher zu stellen. Die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber dem motorisierten Verkehr ist für einen möglichst hohen Anteil an ÖV-Reisenden und damit für die Entlastung und die Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf den Strassen sehr wichtig.</p> |
| Agglomerationsprogramm für die Erreichbarkeit Luzerns | <p>Nebst dem Bypass A2 und weiteren strassenseitigen Massnahmen zur Sicherung der Erreichbarkeit der Stadt und Agglomeration Luzern enthält das Agglomerationsprogramm insbesondere auch Projekte zur Kapazitätserhöhung und Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr. Damit die Bahn auf der Strecke Luzern-Zürich gegenüber der Strasse weiterhin konkurrenzfähig bleibt, sind der Doppelspurausbau Rotsee sowie der Ausbau der Bahnhofzufahrt Luzern von höchster Priorität.</p> |

²⁵ Baudirektion Kanton Zug (2007)

Politisches Lobbying
für Verkehrsinfra-
strukturen

Der Kanton Luzern kann jedoch solche grossen Ausbauvorhaben nicht alleine finanzieren. Für die Realisierung dieser Projekte ist eine Unterstützung des Bundes sowie der ebenfalls betroffenen Kantone zentral.

Gemäss Sachplan Verkehr hat der Bund zwar die Dringlichkeit zur Sicherstellung leistungsfähiger Verbindungen auf der Strasse und Schiene zwischen Luzern – Zug – Zürich festgestellt²⁶. In seiner Vorlage zur „zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB) wurden jedoch die für diesen Raum bedeutenden Ausbauvorhaben in der Priorität zurückgestuft. Möglicherweise wurde dabei die zu erwartende, überdurchschnittliche wirtschaftliche Entwicklung auf der „blau-weissen Achse“ Luzern-Zug-Zürich ungenügend in die Bewertungen aufgenommen.

Um den Anliegen der Kantone nach einem über das ZEB-Programm hinausgehenden Ausbau der Bahninfrastruktur nachzukommen, hat der Bundesrat nun einen Planungskredit von 40 Millionen Franken beantragt, um die Grundlagen für eine weitere Botschaft (ZEB2) zu schaffen.²⁷ In diesem Zusammenhang ist ein verstärktes und vor allem professionell begleitetes Lobbying des Kantons Luzerns beim Bund und das Eingehen von Koalitionen mit weiteren Kantonen der Zentral- und Nordschweiz umso mehr notwendig, um die Realisierungschancen insbesondere der Doppelspurausbauten im Zimmerberg und am Rotsee zu erhöhen.

Flankierende Mass-
nahmen

Nebst den baulichen und politischen Massnahmen besteht auch bei flankierenden Massnahmen ein Handlungsbedarf. Dazu gehören beispielsweise eine Kantonsübergreifende Planung des S-Bahnangebots und des Ticketingsystems, die Prüfung vermehrter Busverbindungen als Zubringer zur Bahn (insbesondere Ost-West-Verbindungen wie z.B. Hitzkirch-Affoltern a.A.), die konsequente Umsetzung des Park+Ride-Konzepts für den Kanton Luzern oder die Etablierung eines umfassenden Mobilitätsmanagements. Solche Massnahmen sind zu einem grossen Teil bereits im Agglomerationsprogramm enthalten und auch schon begonnen worden, erhalten aber mit dem Lückenschluss der A4 eine zusätzliche Bedeutung.

Empfehlungen:

Der Bund nimmt die wirtschaftliche Dynamik auf der „weiss-blauen-Achse“ zur Kenntnis, anerkennt die nationale Bedeutung der Achse Luzern-Zug-Zürich tatsächlich und finanziert eine ausreichende Kapazität des Verkehrssystems, insbesondere in den Agglomerationen.

Der Kanton Luzern koordiniert sich verstärkt mit Partnern in der Zentral- und der Nordschweiz, um mittelfristig eine durchgehende Eisenbahndoppelspur zwischen Luzern – Zug – Zürich zu schaffen.

Die Wirtschaft des Kantons Luzern schliesst sich der Forderung nach einem hinreichend leistungsfähigen Gesamtverkehrssystem auf der „weiss-blauen-Achse“ an und unterstützt dabei die Behörden des Kantons Luzern explizit.

²⁶ Eidg. Departement für Umwelt, Energie und Kommunikation UVEK (2006)

²⁷ Bundesamt für Verkehr (2007)

6.3 Sicherung einer geordneten Siedlungsentwicklung

| | |
|-------------------------------------|---|
| Grenzübergreifende Raumplanung | <p>Um die erhöhte Nachfrage nach Wohnraum zu erfüllen und gleichzeitig die damit verbundene Gefahr landschaftlicher Beeinträchtigungen zu verhindern, ist eine verdichtete Siedlungsentwicklung entlang bestehender Verkehrsachsen - primär des öffentlichen Verkehrs - notwendig. Die Auswirkungen des A4-Lückenschlusses werden räumlich über das Knonaueramt hinausgehen. Für eine geordnete Entwicklung der betroffenen Räume ist eine über die Gemeinde-, Regions- und Kantons Grenzen hinweg koordinierte Raumplanung notwendig. Die grenzübergreifende Abstimmung der Planungen erfordert eine geeignete Austauschplattform.</p> <p>Um die Siedlungs- und Landschaftsräume qualitativ zu entwickeln und trotzdem die wirtschaftlichen Wachstumschancen zu ergreifen, ist auch auf der Ebene der Regionen und Gemeinden eine grossräumigere Koordination notwendig, damit die Landschaft als wichtiger Standortfaktor nicht einer Zersiedelung zum Opfer fällt. Dazu sollten insbesondere in der Nähe von ÖV-Knoten Verdichtungen ermöglicht und die Konzentration von Wohnen, Arbeiten und Freizeit an den geeigneten Standorten gefördert werden.</p> |
| Ausgleich von Lasten und Nutzen | Für eine breite Akzeptanz einer grenzübergreifenden Entwicklungsplanung ist der Ausgleich regional ungleich verteilter Nutzen und Lasten eine wesentliche Voraussetzung. Eine zu kleinräumig organisierte Raumplanung ist dafür hinderlich. |
| Prioritäre Arbeits- und Wohngebiete | Die Entwicklung der prioritären Arbeits- und Wohngebiete ist gemäss dem überarbeiteten Kantonalen Richtplan Luzern mit hoher Priorität anzugehen. Die Verfügbarkeit und baureife Aufbereitung der strategischen Arbeitszonen und der Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen an exklusiven Lagen, in der Agglomeration und im ländlichen Raum ist entsprechend zu forcieren. |

Empfehlungen:

Der Kanton Luzern koordiniert die Flächennutzungen mit den Kantonen Zug, Zürich und Aargau.

Der Kanton Luzern verwirklicht einen regionalen Ausgleich von Lasten und Nutzen aus raumplanerischen Massnahmen.

Die Regionen und Gemeinden stellen die Entwicklung der im neuen Richtplan vorgesehenen strategischen Arbeitszonen und prioritären Wohngebiete sicher.

Die Gemeinden und Regionen im Kanton Luzern verpflichten sich zu einer verstärkten grenzübergreifenden Raumplanung.

6.4 Übergreifende Strategien und Massnahmen

| | |
|---|--|
| Räumliche und wirtschaftliche Entwicklungsstrategien | <p>Die bestehenden und zum Teil bereits eingeschlagenen räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklungsstrategien des Kantons Luzern behalten auch mit dem Lückenschluss der A4 ihre Gültigkeit. Sie erhalten zum Teil sogar noch mehr Gewicht, weil bestimmte Massnahmen umso notwendiger werden. Die A4 kann als Aufhänger in der Kommunikation benutzt werden, und kann als sichtbare Infrastruktur auch eine gewisse Symbolik für die Anbindung Luzerns an die Nordschweiz einnehmen.</p> <p>Weiter vorne in Abschnitt 4.3 wurden bereits bestehende Strategien im Kanton Luzern aufgezeigt. Hier sind die fünf, im Zusammenhang mit der A4-Eröffnung wichtigsten nochmals genannt:</p> |
| 1. Die Strategie „Luzern 2020“ | <p>Der neue Autobahnabschnitt veranschaulicht die enge Verbindung von Luzern mit der Metropolitanregion Nordschweiz, die in vielerlei Hinsicht schon besteht und weiter an Bedeutung zunimmt. Der Regierungsrat des Kantons Luzern hat in der Strategie „Luzern 2020“ festgehalten, dass neben der Zusammenarbeit in der Zentralschweiz auch Partner im Norden verstärkt angesprochen werden sollen. Gäbe es diese Strategie noch nicht, würde sie sich mit der Eröffnung der A4 im Knonaueramt anbieten. Mit dem Beitritt zur Metropolitankonferenz in diesem Jahr wurde nun auch ein erster Schritt zur institutionellen Vernetzung getan.</p> |
| 2. Das Agglomerationsprogramm | <p>Die 24 Massnahmen des Agglomerationsprogramms erhalten in Hinblick auf den Lückenschluss der A4 noch mehr Gewicht. Der Doppelspurausbau am Rotsee zur Erhöhung der Schienenkapazität zwischen Luzern und Zürich sowie der Bypass A2 zur Entlastung der Agglomeration Luzern vom Transitverkehr stellen dabei Schlüsselprojekte dar. Der Lückenschluss der A4 ist ein weiteres starkes Argument für die konsequente und dringende Umsetzung des Agglomerationsprogramms.</p> |
| 3. Die Gemeindereform 2000+ | <p>Als wichtiger Bestandteil der Gemeindereform 2000+ fördert die Vision einer starken Stadtregion das eigenständige Profil des ganzen Kantons und setzt dem verstärkten Sog aus dem Grossraum Zürich einen bedeutenden, wachsenden Pol gegenüber. Abgeleitet aus den Wirkungen des Lückenschlusses der A4 ist es umso mehr ratsam, am Ziel einer starken Stadtregion Luzern festzuhalten und es zu realisieren.</p> |
| 4. Die Steuerstrategie | <p>Die Steuerstrategie gehört zu den bedeutenden Standortfaktoren, der Wettbewerbsdruck auf den Standort Luzern nimmt durch die A4 zu. Um dem Ziel des Schweizer Mittelwerts kontinuierlich näher zu kommen, sind dahingehende steuerpolitische Massnahmen weiterhin konsequent umzusetzen und eine transparente Verzehrsplanung für die Zeit nach dem laufenden Steuerpaket ins Auge fassen.</p> |
| 5. Kantonales Umsetzungsprogramm Neue Regionalpolitik NRP | <p>Die A4 wird der Agglomeration Luzern und den angrenzenden Gemeinden die relativ grössten Vorteile bringen. Auch um politische Brüche zu vermeiden, darf die kantonale Wirtschaftsstrategie nicht zu einseitig ausfallen. Der Umsetzung der NRP kommt daher in der Region Hinterland-Entlebuch-Rottal und in der Region Seetal hohe Bedeutung zu.</p> |

Bestehende Strategien kommunizieren und umsetzen

In Anbetracht dieser bereits bestehenden, und mit den neuen Erfordernissen weitgehend kompatiblen Strategien braucht es keine neu formulierte Strategie, sondern eine wiederholte Kommunikation und konsequente Umsetzung dieser Strategien.

Empfehlungen:

Der Kanton Luzern kommuniziert seine bestehenden Strategien und setzt diese um, insbesondere das Agglomerationsprogramm, die Strategie Luzern „2020“, die Gemeindereform 2000+, die Steuerstrategie sowie das kantonale Umsetzungsprogramm der Neuen Regionalpolitik.

Die Wirtschaft des Kantons Luzern stellt sich grundsätzlich und explizit hinter diese Strategien und unterstützt die Politik in deren Umsetzung.

Neue Impulse für Luzern - Den A4-Lückenschluss Knonaueramt als Chance nutzen.
Seite 60/68

7 Literaturverzeichnis

- | | | |
|--|---------|--|
| Amt für Gemeinden Kanton Luzern | (2007) | Homepage zur Gemeindereform 2000+. Online (12.10.2007): http://www.gemeindereform.lu.ch |
| Amt für Statistik Kan- ton Luzern | (2007) | LUSTATaktuell 2007/05 Verkehrsverhalten im Kanton Luzern. Detaillierte Tabellen zum Mikrozensus Verkehr 2005. Hinter- grundbericht. Luzern, 11. Juli 2007, Version 1.1 |
| Arendt, M. & Hilber, R. | (2004) | Development of accessibility in Switzerland between 2000 and 2020: first results. Conference paper STRC 2004. |
| Arnet, H. | (2007) | Countdown für die Autobahn durchs Säuliamt. Tagesanzeiger vom Donnerstag, 4. Januar 2007, S. 9. |
| BAK Basel | (2007) | Die Erreichbarkeit als Standortfaktor. Fakten und Analysen zur Erreichbarkeit der Nordschweiz. Juni 2007. |
| BAK Basel | (2005) | Globale und kontinentale Erreichbarkeit: Resultate der Modell- erweiterung. September 2005. |
| Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdeparte- ment Kanton Luzern | (2006) | Informationsbroschüre Agglomerationsprogramm Luzern. |
| Baudirektion Kanton Zug | (2007) | Homepage Sechsspurausbau A4. Online (24.10.2007): http://www.zug.ch/sechsspurausbau/148_10.htm |
| Baudirektion Kanton Zürich | (2007) | Homepage Westumfahrung. Online (24.10.2007): http://www.westumfahrung.ch |
| Blaser, E. | (2006) | Anfrage Blaser Ernst und Mitunterzeichnende über die interkan- tonale Zusammenarbeit Luzern-Aargau-Zug-Zürich eröffnet am 16. Mai 2006 |
| Bundesamt für Raumentwicklung | (2007a) | Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen. Lernen aus der Vergangenheit für die Zukunft. Synthesebericht. |
| Bundesamt für Raumentwicklung | (2007b) | Staukosten des Strassenverkehrs in der Schweiz. Aktualisierung 2000/2005. |
| Bundesamt für Raumentwicklung | (2006) | Räumliche Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen - materiel- le Evaluation von Fallbeispielen. Prov. Schlussbericht, 13. Sep- tember 2006 |
| Bundesamt für Raumentwicklung | (2003) | Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen «Lernen aus der Vergangenheit». Projektübersicht. |
| Bundesamt für Raumentwicklung | (2002) | Verkehrsanalysen zu den künftigen Kapazitätsengpässen auf den Nationalstrassen. |
| Bundesamt für Strassen | (2007) | Strassen und Verkehr - Zahlen und Fakten 2007. |
| Bundesamt für Verkehr | (2007) | Medienmitteilung vom 18.10.2007 „Bundesrat stellt Weichen für Ausbau des Bahnnetzes“. |
| Credit Suisse Economic Research | (2006a) | Kanton Luzern - Standortanalyse und fiskalpolitische Szenarien. |

| | | |
|--|---------|--|
| Credit Suisse Economic Research | (2006b) | Swiss Issues Regionen. Das Knonauseramt auf einen Blick. April 2006. |
| Credit Suisse Economic Research | (2006c) | Verkehr als Wirtschaftsfaktor. NAB-Regionalstudie Aargau 2006. |
| Credit Suisse Economic Research | (2006d) | Swiss Issues Regionen. Was den Haushalten unter dem Strich bleibt: Das verfügbare Einkommen in der Schweiz. Juni 2006. |
| Dienststelle Raum- entwicklung, Wirt- schaftsförderung, Geoinformation Kan- ton Luzern | (2007) | Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung, Geoinfor- mation Kanton Luzern, Informationsseite zur Neuen Regionalpoli- tik. Online (12.10.2007): http://www.rawi.lu.ch/index/volkswirtschaft/nrp.htm |
| Dienststelle Steuern Kanton Luzern | (2007) | Homepage der Dienststelle Steuern Kanton Luzern, Informations- seite zur Steuergesetzrevision 2008. Online (12.10.2007): http://www.steuernluzern.ch/index/g_v_steuergesetzrevision_2008.htm |
| Eidg. Departement für Umwelt, Energie und Kommunikation UVEK | (2006) | Sachplan Verkehr, Teil Programm, Erläuterungen, 26. April 2006. Bern. |
| Ernst Basler & Partner | (2007) | Grundlagenstudie „Starke Stadtregion Luzern“. 4. Januar 2007. |
| Finanzverwaltung Kanton Luzern | (2007) | Homepage zur Finanzreform 08. Online (12.10.2007): http://www.finanzreform08.lu.ch |
| Florida, R. | (2004) | The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life. Basic Books, New York. |
| Greater Zurich Area (Hrsg.) | (2006) | Standortmonitoring Wirtschaftsraum Zürich 2006. |
| Hauser, Ch. | (2006) | Steuerwettbewerb und Ortsnettokosten für Luzerner Haushalte. Das Zusammenwirken von ortsgebundenen Lebenskosten und Steuerbelastungen im zentralschweizer Steuerwettbewerb aus Luzerner Optik. Institut für Betriebs- und Regionalökonomie Lu- zern, 13. Oktober 2006. |
| Regierungsrat Kanton Luzern | (2007a) | Starker Kanton, starke Regionen, starke Zentren - Luzern 2020. 23. Januar 2007 |
| Regierungsrat Kanton Luzern | (2007b) | Antwort des Regierungsrats vom 21. August 2007 auf die Anfrage Blaser Ernst und Mit. über die interkantonale Zusammenarbeit Luzern-Aargau-Zug-Zürich (Nr. 701) vom 16. Mai 2006 |
| Regierungsrat Kanton Luzern | (2005) | Reform 06 - Vorschläge zur nachhaltigen Entlastung des Staats- haushalts. 13. September 2005. |
| Schneider, N. & Spellerberg, A. | (1999) | Lebensstile, Wohnbedürfnisse und räumliche Mobilität. Leske + Budrich Verlag, Opladen. |
| Steuerungsgremium Aggloprogramm | (2006) | Agglomerationsprogramm Luzern. Grundlagenbericht nach Art. 6. Raumplanungsgesetz zum Kantonalen Richtplan Luzern. Bericht 10. April 2006. |

- Straubhaar, Th. (2001) Zum Spannungsfeld zwischen Globalisierung und Lokalisierung.
In: Hans Flückiger, René L. Frey (Hrsg.), Eine neue Raumord-
nungspolitik für neue Räume, ORL-Institut, ETH Hönggerberg,
Zürich, 2001, S. 132-146.
- Thierstein, A. et al. (2006) Raumentwicklung im Verborgenen. Die Entwicklung der Metro-
polregion Nordschweiz. Verlag Neue Zürcher Zeitung.
- Wirtschaftsförderung (2007) Businessplan 2007-2009.
Luzern

Neue Impulse für Luzern - Den A4-Lückenschluss Knonaueraamt als Chance nutzen.
Seite 64/68

8 Anhang

- 8.1 Liste der interviewten ExpertInnen und AkteurInnen
- 8.2 Teilnehmende des Expertenworkshops
- 8.3 Beispiel Ergebnispostkarte Expertenworkshop

8.1 Liste der interviewten ExpertInnen und AkteurInnen

| Themenfeld | ExpertIn / AkteurIn | Funktion | Institution | Gespräch |
|------------------|-----------------------------------|--|---|--------------------------------|
| Raumplanung | Alain Thierstein | Professur für Raumentwicklung | Technische Universität München | 19. Juli 2007 |
| | Jürg Bösch | Wissenschaftlicher Mitarbeiter | Ernst Basler & Partner, Zürich | 19. Juli 2007 |
| | Walter Schenkel | Geschäftsführer | Synergo, Zürich | 25. April 2007 |
| | Sven-Erik Zeidler | Vorsteher | Dienststelle Raumentwicklung, Geoinformation, Wirtschaftsförderung (rawi) Kanton Luzern | 16. August 2007 |
| | Hugo Wandeler | Regionalplaner | Planungsgruppe Knonauseramt | 10. Mai 2007 |
| Regionen | Hans Peter Stutz | Geschäftsführer | Geschäftsstelle idee seetal AG, Hochdorf | 16. Juli 2007 |
| | Franz Wüest | Geschäftsführer | Geschäftsstelle RegioHER, Wolhusen | 02. Juli 2007 |
| Gemeinden | Ruedi Amrein | Präsident | Verband Luzerner Gemeinden | 17. Juli 2007 |
| Verkehr | Fredy Rey Ernst Schmid | Kantonsingenieur Verkehrskoordinator | Dienststelle Verkehr (vif) Kanton Luzern | 25. April 2007 |
| | Pia Maria Brugger | Geschäftsführerin | Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern ÖVL | 9. Juli 2007 |
| Immobilien | Sara Carnazzi Fredy Hasenmaile | Wiss. Mitarbeiterin Wiss. Mitarbeiter | Credit Suisse Economic Research, Zürich | 8. August 2007 |
| | Doris Bader | Immobilienmaklerin | domba handels AG, Horw | 17. Juli 2007 (telefonisch) |
| Tourismus | Marcel Perren | Tourismusedirektor | Luzern Tourismus AG | 1. Mai 2007 |
| Messewesen | Markus Lauber | Geschäftsführer | Messe Luzern AG | 26. Juni 2007 (per E-Mail) |
| Kultur-förderung | Rosie Bitterli | Chefin Kultur | Kulturförderung Stadt Luzern | 9. Mai 2007 |
| Dienstleistung | Andreas Hämmerli | Geschäftsführer | D4 Business Center, Root | 29. Juni 2007 |
| Kommunikation | Werner Schäppi | Forscher und Berater | Creafactory, Zug | 18. Juli 2007 |
| | Peter Steiner | Geschäftsführer | Partner für Öffentlichkeitsarbeit, Horw | 18. Juli 2007 |
| Visionen | Georges T. Roos | Geschäftsinhaber | Büro für kulturelle Innovation, Luzern | 7. August 2007 |

8.2 Teilnehmende des Expertenworkshops vom 3. September 2007 in Luzern

ExpertInnen und AkteurInnen

| | |
|-------------------|--|
| Alain Thierstein | Technische Universität München |
| Jürg Bösch | Ernst Basler + Partner, Zürich |
| Walter Schenkel | Synergo, Zürich |
| Sven-Erik Zeidler | Dienststelle rawi Kanton Luzern |
| Hugo Wandeler | Planungsgruppe Knonauseramt |
| Fredy Rey | Dienststelle vif Kanton Luzern |
| Ruedi Amrein | Verband Luzerner Gemeinden VLG |
| Fredy Hasenmaile | Credit Suisse Economic Research, Zürich |
| Regina Waldis | Luzern Tourismus AG |
| Georg Roos | Büro für kulturelle Innovation, Luzern |
| Helmut Schäd | Hochschule Luzern Wirtschaft, Institut für Tourismus und Mobilität |
| Rosie Bitterli | Kultur und Sport Stadt Luzern |


Forum Wirtschaft Luzern

| | |
|----------------|--|
| Bernard Kobler | CEO LUKB / Vorsitz Forum Wirtschaft Luzern |
| Max Pfister | Regierungsrat Kanton Luzern |
| Franz Müller | Finanzdirektor Stadt Luzern |
| Thomas Held | Direktor Avenir Suisse |
| Walter Stalder | Geschäftsführer Stiftung Wirtschaftsförderung Luzern |

Moderation

| | |
|------------------|---|
| Christoph Hauser | |
| Myriam Baumeler | Hochschule Luzern - Wirtschaft |
| Jürg Inderbitzin | Institut für Betriebs- und Regionalökonomie |
| Stephan Käppeli | |

8.3 Beispiel Ergebnispostkarte Expertenworkshop

| | |
|---|--|
| <p>Was:</p> <p>Wie:</p> <p>Wer:</p> <p>Termine:</p> |  <p>An:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Öffentlichkeit Kanton Luzern (Pressemitteilung) <input type="checkbox"/> Öffentlichkeit LU-ZG-AG-ZH... (Pressemitteilung) <input type="checkbox"/> Unternehmen, 100 Key Accounts (Massnahmen-Liste) <input type="checkbox"/> Unternehmen, möglichst breit (Massnahmen-Liste) <input type="checkbox"/> Gemeindepolitik (Massnahmen-Liste) <input type="checkbox"/> Kantonspolitik (Broschüre) <input type="checkbox"/> Konkrete Verwaltungsstelle (Brief): <input type="checkbox"/> Forum WF Luzern (Teil Schlussbericht) <input type="checkbox"/> Geschäftsstelle WF Luzern (Teil Schlussbericht) |
|---|--|



The whiteboard displays the following content across five columns:

- Column 1:**
 - Rolle Luzern im Grossraum ZH:** Arbeitsstellen im Metropolraum, Zusammenarbeit mit Zürich, Aargau und Zug, Profilierung von Nischen und Arbeitsleistung.
 - Druck:** Ein Dokument mit dem Titel 'Druck' und dem Inhalt 'Druck'.
 - Druck:** Ein Dokument mit dem Titel 'Druck' und dem Inhalt 'Druck'.
- Column 2:**
 - Qualifizierte Arbeitsplätze:** Stärkung Wissensstandort, Ausbau von Kompetenzzentren, Verbesserung Qualität, Ausbau, Ausbau.
 - Positionierung als qualitativer Wohnstandort:** Rahmenbedingungen für wissensorientierte Dienstleistungen verbessern.
 - PROMOTION LU als Wohnstandort:** Ziel: Bewusstseinsbildung, Bedingungen für hochqualifizierte Zuzüger verbessern.
- Column 3:**
 - OV-Infrastruktur:** OV-Verbindung Luzern-Zug/Zürich bzw. Luzern-Aargau optimieren, (inkl. Zusammenarbeit LU-ZG-ZH-AG), OV (Rohr/Infrastruktur).
 - Druck:** Ein Dokument mit dem Titel 'Druck' und dem Inhalt 'Druck'.
- Column 4:**
 - Fokussierte Sektorenstrategie:** Fokussierte Sektorenstrategie, NAT. PERSONAL.
- Column 5:**
 - Standort-BIG-BANG 2020:** Standort-BIG-BANG 2020.