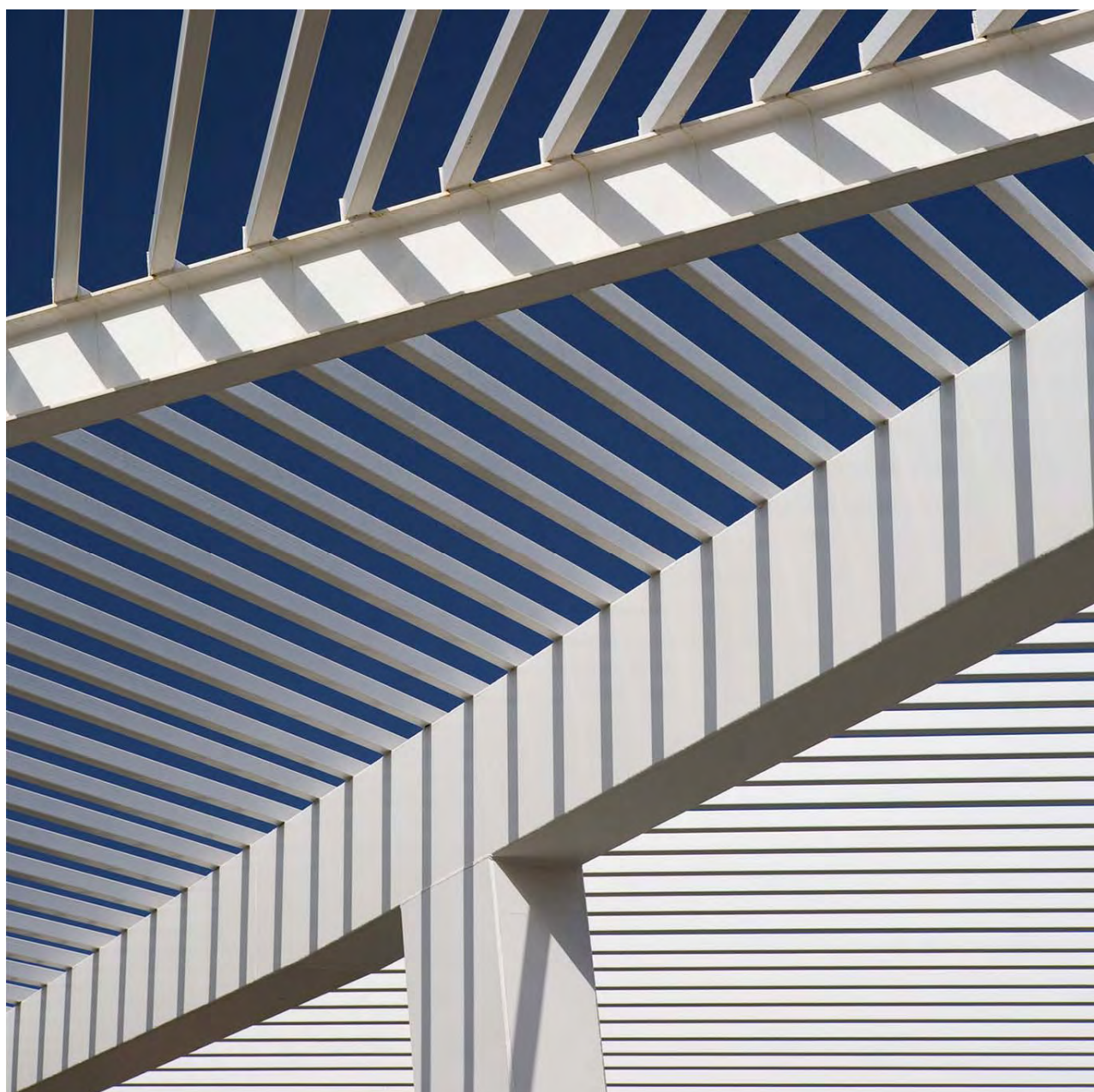


## Swiss Issues Regionen Standortqualität: Welche Region ist die attraktivste?

August 2009



---

## Impressum

---

### Herausgeber

Credit Suisse Economic Research  
Uetlibergstrasse 231, CH-8070 Zürich

---

### Kontakt

regionen.economicresearch@credit-suisse.com  
Telefon +41 (0)44 334 74 19

---

### Autoren

Dr. Sara Carnazzi Weber  
Viktor Holdener  
Thomas Rühl  
Nora Sydow

---

### Titelbild

Plaza de España, Palma de Mallorca  
Foto: Michael Martin

---

### Redaktionsschluss

10. August 2009

---

### Bestellungen

regionen.economicresearch@credit-suisse.com  
Telefon +41 (0)44 334 74 19

---

### Besuchen Sie uns auf dem Internet

[www.credit-suisse.com/research](http://www.credit-suisse.com/research)

---

## Disclaimer

---

Dieses Dokument wurde vom Economic Research der Credit Suisse hergestellt und ist nicht das Ergebnis einer/unserer Finanzanalyse. Daher finden die "Richtlinien zur Sicherstellung der Unabhängigkeit der Finanzanalyse" der Schweizerischen Bankiervereinigung auf vorliegendes Dokument keine Anwendung.

Diese Publikation dient nur zu Informationszwecken. Die darin vertretenen Ansichten sind diejenigen des Economic Research der Credit Suisse zum Zeitpunkt der Drucklegung (Änderungen bleiben vorbehalten).

Die Publikation darf mit Quellenangabe zitiert werden.

Copyright © 2009 Credit Suisse Group AG und/oder mit ihr verbundene Unternehmen. Alle Rechte vorbehalten.

---

**Inhalt**

---

<b>Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<hr/>	
<b>1 Ein Indikator zur Messung der Standortqualität</b>	<b>6</b>
<hr/>	
<b>2 Standortqualität der Schweizer Kantone</b>	<b>8</b>
2.1 Veränderungen in der Standortqualität	10
<hr/>	
<b>3 Standortqualität der Schweizer Regionen</b>	<b>11</b>
<hr/>	
<b>4. Standortfaktoren der Besteuerung</b>	<b>13</b>
4.1 Steuerbelastung der natürlichen Personen	13
4.2 Steuerbelastung der juristischen Personen	14
4.3 Regionale Standortattraktivität durch Ausgestaltung der kantonalen Steuerpolitik	14
<hr/>	
<b>5 Standortfaktoren der Bildung</b>	<b>19</b>
5.1 Ausbildungsstand der Bevölkerung	19
5.2 Verfügbarkeit von Hochqualifizierten	19
<hr/>	
<b>6 Verkehrstechnische Erreichbarkeit</b>	<b>20</b>
6.1 Analyse des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs	20
6.2 Resultate	21
6.3 Verbesserungen in der verkehrstechnischen Erreichbarkeit	22

## Zusammenfassung

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen entscheiden über Erfolg und Misserfolg von Kantonen, Regionen und Gemeinden. Der Standortwettbewerb um Investitionen, Arbeitsplätze und Einwohner hat in den vergangenen Jahren weiter an Intensität gewonnen. Mit der abnehmenden Bedeutung von administrativen Grenzen und mit steigender Mobilität sind Unternehmen und Privatpersonen in ihrem Standort- oder Wohnortsentscheid flexibler geworden. Sie können sich dort niederlassen, wo die Rahmenbedingungen am besten ihren Bedürfnissen entsprechen. Kaum ein Land kennt so viele Möglichkeiten wie die Schweiz, den Standortwettbewerb auf tiefer Ebene spielen zu lassen. Angesichts des aktuellen wirtschaftlichen Abschwungs wurden auch auf kantonaler Ebene vielfältige Massnahmen ergriffen, um den regional ansässigen Unternehmen kurzfristig unter die Arme zu greifen. Für den langfristigen Erfolg eines Standortes ist jedoch weiterhin die Pflege der Rahmenbedingungen entscheidend.

Der Standortqualitätsindikator (SQI) der Credit Suisse basiert auf fünf zentralen Standortfaktoren zur Steuerbelastung, Bildung und verkehrstechnischen Erreichbarkeit. Er wird seit 2004 in gleicher Form berechnet und erlaubt einen quantitativen Vergleich der Rahmenbedingungen in den Schweizer Kantonen und Regionen. Damit lassen sich auch Rückschlüsse auf die langfristigen wirtschaftlichen Potentiale der einzelnen Standorte ziehen. Er wird auf Basis von Daten der rund 2'800 Schweizer Gemeinden erstellt. Sogenannte weiche Standortfaktoren – etwa die landschaftliche Schönheit oder die Qualität der öffentlichen Dienste – lassen sich quantitativ kaum messen und unterliegen oft Werturteilen. Für die Berechnung des SQI werden sie daher nicht berücksichtigt.

Die aktuelle Bewertung zeigt die Auswirkungen einer Phase intensiven Steuerwettbewerbs in der Schweiz. Zahlreiche Kantone haben ihre steuerliche Attraktivität steigern können, wobei dies von der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) und Jahren hoher Überschüsse bei den Kantonsfinanzen begünstigt wurde. Ausserdem wurde die Berechnung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit aktualisiert und auf eine neue Datenbasis gestellt. Sie berücksichtigt neben dem Fernverkehr neu zusätzlich sämtliche lokalen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs.

Weiterhin wird das Ranking von den Kantonen Zug und Zürich angeführt. Zugs Vorteile einer tiefen Steuerbelastung, einer gut ausgebildeten Bevölkerung sowie schneller Wege in die anderen Schweizer Zentren erweist sich als unschlagbare Kombination. Im Mittelfeld der Rangliste konnten einige Kantone ihre Position mit Steuersenkungen verbessern. Die Zentrumskantone profitieren von der Berücksichtigung der Lokalverkehrsverbindungen sowie vom Knotenfahrplan der SBB. Die Eröffnung der Westumfahrung Zürich mit dem Üetlibergtunnel bringt dem Knonaueramt, weiten Teilen der Zentralschweiz sowie den östlichen Aargauer Regionen starke Verkürzungen der Fahrzeit beim motorisierten Individualverkehr.

Am unteren Ende der Rangliste liegen weiterhin die Kantone Jura, Uri, Neuenburg und Wallis. Die periphere Lage sowie eine anspruchsvolle Topographie führen zu tiefen Erreichbarkeitswerten. So haben die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels, die Jura-Südfusslinie oder die Transjurane einzelne Reisezeiten zwar stark verkürzt, weiterhin bleibt aber die Distanz in die grösseren Schweizer Zentren vergleichsweise hoch. Dass sich eine engagierte Standortpolitik auszahlen kann, zeigt das Beispiel des Gebirgskantons Graubünden, der sich seit 2004 insbesondere aufgrund steuerlicher Entlastungen im Standortqualitätsindikator verbessern konnte. Im Gegensatz dazu steht der Kanton Freiburg, der eine vergleichsweise verkehrsgünstige Lage aufweist, aufgrund einer hohen Steuerbelastung aber gegenüber den anderen Kantonen schrittweise an Attraktivität verloren hat. Für den langfristigen Erfolg eines Standorts darf die permanente Pflege der Rahmenbedingungen somit nicht aus den Augen verloren werden. Die Wahrung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit bleibt deshalb eine zentrale Staatsaufgabe.

Die diesjährige SQI-Studie der Credit Suisse zeigt aber auch auf, dass die Standortqualität von Kantonen und Regionen nicht immer gleichzusetzen ist mit der finanziellen Wohnattraktivität. Die Beispiele der traditionellen Zentralschweizer Tiefsteuernkantone oder der Regionen um den Zürichsee verdeutlichen, dass eine tiefe Steuerbelastung für natürliche Personen regelmässig mit

höheren Immobilienpreisen bezahlt wird. Einzelne Regionen zeigen bereits eine deutliche Überbewertung der Immobilien relativ zur Einkommensentwicklung auf, was sich längerfristig negativ auf die Bevölkerungsentwicklung auswirkt. Für diese Regionen wird sich das Spannungsfeld zwischen Steuerbelastung, Immobilienpreisentwicklung und Bevölkerungswachstum somit weiter akzentuieren.

# 1 Ein Indikator zur Messung der Standortqualität

Der zunehmende globale Wettbewerb und die wachsende Mobilität der Produktionsfaktoren haben zu einer Verschärfung des Standortwettbewerbs beigetragen. Dabei sind es zunehmend die regionalen Standortfaktoren, welche nachhaltige Wettbewerbsvorteile verschaffen. Die von der geographischen und topographischen Lage her vorgegebenen Ausgangsbedingungen fallen nicht für alle Regionen der Schweiz gleich aus und können den Spielraum für eine aktive Standortpolitik einengen. Aufgrund des ausgeprägten schweizerischen Föderalismus verfügen die Kantone und Gemeinden dennoch über einen hohen Handlungsspielraum bei der Gestaltung von Rahmenbedingungen und können dadurch einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung einer Region leisten. Für die langfristige Entwicklung einer Region sind vor allem diejenigen Wirtschaftsfaktoren von Bedeutung, über welche die einzelnen Gebiete in einem Wettbewerb zueinander stehen. Namentlich sind dies fiskalische Faktoren, die Verfügbarkeit von ausgebildeten Arbeitskräften, die Verkehrsanbindung sowie weitere qualitative Standortfaktoren, die jedoch nicht objektiv messbar sind. Zur Messung und Bewertung dieser regionalen Standortfaktoren hat die Credit Suisse einen Standortqualitätsindikator entwickelt. Die Resultate erlauben es, Kantone und Regionen in Bezug auf ihre Standortgunst zu klassifizieren.

## Fünf Faktoren zur Beurteilung der Standortqualität

Der Standortqualitätsindikator (SQI) gehört zur Kategorie der Sammelindikatoren. Der erste Schritt bei der Entwicklung eines derartigen Indikators besteht in der Bestimmung der geeigneten Variablen. Um die regionale Standortqualität und letztlich die langfristigen regionalen Potentiale konzeptionell überzeugend zu erfassen, sollte der Indikator der Komplexität regionalökonomischer und allgemein raumwirtschaftlicher Phänomene Rechnung tragen. Die Analyse sollte Informationen über die gegenwärtigen und zukünftigen räumlichen Strukturen sowie die wirtschaftlichen und politischen Gegebenheiten einschliessen, welche einen Beitrag zur ökonomischen Entwicklung einer Region leisten können.

Berücksichtigt für den Standortqualitätsindikator werden folgende Standortfaktoren:

- Fiskalische Standortfaktoren
- Standortfaktoren der Ausbildung
- Verkehrstechnische Erreichbarkeit

Die regionale Finanzpolitik beeinflusst über den Kanal der Kosten für die Unternehmen und die Bevölkerung massgeblich die Standortgunst einer Region. Eine kombinierte Betrachtung der Ergebnisse der beiden steuerlichen Teilkomponenten für juristische und natürliche Personen erlaubt es, die unterschiedlichen Veranlagungsstrategien von Kantonen und Gemeinden zu erfassen. Neben fiskalischen Faktoren wird die Standortgunst aber auch massgeblich von der Verfügbarkeit von ausgebildeten Arbeitskräften beeinflusst. Bedingt durch den globalen Wettbewerb, sind Qualität der Produkte und eine hohe Wertschöpfung der Wirtschaft insbesondere für Industriestaaten zu wesentlichen Wirtschaftsfaktoren geworden. Dies bedingt einen hohen Spezialisierungsgrad der Arbeit mit komplexen Tätigkeiten, welche ein hohes Mass an Fachwissen, Methodenkompetenz und Lernfähigkeit im Rahmen der ständigen Weiterentwicklung von Arbeitsprozessen verlangen. Basis für die notwendige Qualifikation ist eine entsprechende Ausbildung der Beschäftigten in Anpassung an die Erfordernisse des Arbeitsmarktes. Die verwendeten bildungspolitischen Indikatoren bilden das für Unternehmen relevante Vorhandensein eines grossen und gut ausgebildeten Arbeitskräftepotentials ab. Die verkehrstechnische Erreichbarkeit schliesslich trägt nicht nur der Infrastruktur Rechnung, sondern auch den Potentialen einer Region im Wettbewerb um die mobilen Produktionsfaktoren, welche sich aus der beobachtbaren Tendenz einer gestiegenen Mobilitätsbereitschaft und knappem städtischem Wohnraum ergeben. Grundsätzlich enthält dieser Standortfaktor auch Informationen über die Agglomerations- und Raumentwicklungspolitik, welche die langfristige regionale Standortgunst mitbestimmen.

Bewusst nicht berücksichtigt werden qualitative Standortfaktoren. Solche Faktoren, wie zum Beispiel die landschaftliche Schönheit oder die Dienstleistungsqualität der öffentlichen Verwaltung, weisen Einschränkungen in der Messbarkeit auf und unterliegen zumeist einem Werturteil, was deren Vergleichbarkeit erschwert. Die Auswahl von fünf Standortfaktoren (Steuerbelastung der natürlichen Personen, Steuerbelastung der juristischen Personen, Ausbildungsstand der

Bevölkerung, Verfügbarkeit von hochqualifizierten Arbeitskräften, verkehrstechnische Erreichbarkeit) wird von statistischen Untersuchungen unterstützt, welche einen eindeutigen und signifikanten Einfluss dieser Faktoren auf die langfristige Wirtschaftsentwicklung nachweisen.

### Berechnungsmethode

Für jede der 2'758 Schweizer Gemeinden<sup>1</sup> werden die fünf verwendeten Standortfaktoren berechnet. Anschliessend wird mit dem statistischen Verfahren der Hauptkomponentenanalyse aus den Teilindikatoren ein singulärer Faktor für die Standortgunst isoliert. Die Hauptkomponentenanalyse ist ein Verfahren der multivariaten Statistik. Sie dient der Datenreduktion, indem eine Mehrzahl von statistischen Variablen durch eine geringere Anzahl möglichst aussagekräftiger Linearkombinationen – die "Hauptkomponenten" – genähert wird. Dieses Verfahren eignet sich somit speziell, um aus den Werten der Teilindikatoren eine dahinterliegende, latente Variable zu extrahieren, welche als Mass für die Standortqualität verwendet werden kann.

Die Gewichtung der einzelnen Teilindikatoren vollzieht sich dabei endogen innerhalb des Verfahrens und hängt von den Korrelationen zwischen den Variablen ab. Dies hat den Vorteil, dass keine exogene, gezwungenermassen willkürliche Gewichtung unterstellt werden muss.

Mittels geeigneter Aggregationsmethoden lassen sich anschliessend die Werte des Gesamtindikators für jede Gemeinde auf beliebigen regionalen Ebenen zusammenfassen. Damit sind wir in der Lage, für Kantone oder zum Beispiel die von uns definierten Wirtschaftsregionen einen Standortqualitätsindikator auszuweisen und eine Klassifikation bezüglich deren Attraktivität vorzunehmen. Für die Aggregation stehen verschiedene Gewichtungsgrössen zur Verfügung. Um die Teilindikatoren auf aggregierter Ebene auszuweisen, werden teilweise andere Gewichtungsgrössen verwendet als für den SQI. Letzterer wird anhand einer Flächengrösse aggregiert, wobei nur nutzbare Flächen Berücksichtigung finden. Für die Ermittlung der Nutzflächen stützen wir uns auf die Arealstatistik der Schweiz.

---

1 Gemeindestand der Eidgenössischen Betriebszählung 2005.

## 2 Standortqualität der Schweizer Kantone

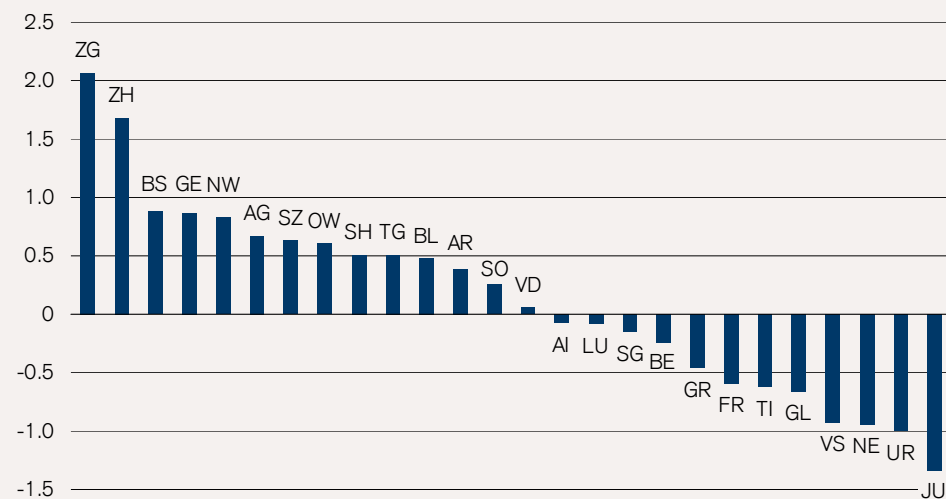
### Zug und Zürich verteidigen ihre Spitzenposition

Standortqualität ist ein abstrakter Wert und lässt sich nicht mit einer Masseinheit darstellen. Aus diesem Grund präsentieren wir die Bewertungen der Kantone und Regionen auf einer standardisierten Skala, welche die relative Position eines Gebietes im Vergleich zum Schweizer Mittel von 0 ausdrückt. Die Standortqualität der einzelnen Kantone bewegt sich zwischen dem maximalen Wert von 2.1 und dem minimalen Wert von -1.3. Ein Wert in der Bandbreite zwischen +0.3 und -0.3 kann als im Schweizer Mittel interpretiert werden.

Wie bereits in den früheren Ausgaben des Standortqualitätsindikators wird das Ranking von den Kantonen Zug und Zürich mit einigem Abstand auf das breit gefächerte Mittelfeld angeführt (Abbildung 1). Zugs tiefe Steuerbelastung stellt zusammen mit der hohen Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften und der Lage an der Nord-Süd-Achse eine unschlagbare Kombination von Standortvorteilen dar. Mit der 2004 eingeführten Stadtbahn sowie der Autobahn A4 durchs Knonaueramt, welche im November 2009 eröffnet wird, hat Zug im Vergleich zu den älteren Bewertungen der Erreichbarkeit weiteres Terrain gutmachen können. Der Kanton Zürich profitiert von der Zentralität der Städte Zürich und Winterthur sowie der Agglomerationen, welche eine hohe verkehrstechnische Erreichbarkeit aufweisen. Die überdurchschnittliche Dichte an Hochqualifizierten findet ihren Ursprung in den ansässigen Hochschulen sowie in den attraktiven Arbeitsplätzen und Wohnorten, welche diese Bevölkerungsteile auch nach der Ausbildungsphase im Kanton halten.

Abbildung 1  
Standortqualität der Schweizer Kantone 2009

Synthetischer Indikator, CH = 0



Quelle: Credit Suisse Economic Research

### Unterschiedliche Profile können zu Spitzenrangierungen führen

Spitzenränge in der Standortqualität können mit unterschiedlichen Stärken/Schwächen-Profilen erreicht werden, wie das Beispiel der Kantone Basel-Stadt, Genf und Nidwalden zeigt (Abbildung 2). Die beiden Stadtkantone brillieren bei der Verfügbarkeit von Hochqualifizierten sowie bei der verkehrstechnischen Erreichbarkeit. Als Stadträume ohne ländliche Kantonsteile können sie ihre quasi natürlich gegebenen Zentrumsvorteile voll ausspielen. Sowohl Basel-Stadt als auch Genf haben sich für eine Hochsteuerstrategie entschieden, was ihren Rückstand auf die steuerlich attraktiveren Kantone Zug und Zürich erklärt. Anders als in den beiden Stadtkantonen basiert die Positionierung Nidwaldens hauptsächlich auf der tiefen Steuerbelastung. Bei den anderen, weniger leicht beeinflussbaren Standortfaktoren erreicht der Urkanton Werte im Schweizer Mittel.

**Deutschschweizer Agglomerationen mit hoher Attraktivität**

Mit etwas Abstand auf die fünf Spitzenreiter folgt ein dicht gedrängtes Feld von Kantonen, welche sich mit individuellen Stärken über dem Schweizer Durchschnitt positionieren können. Angeführt vom Aargau, enthält diese Gruppe überwiegend Deutschschweizer Agglomerationskantone. Je nach den Bedürfnissen einer ansiedlungswilligen Person oder Unternehmung können diese Regionen ihre Vorteile gegenüber den Zentren beanspruchen. So kann etwa die verkehrsgünstige Lage des Kantons Aargau für eine Transportunternehmung zum entscheidenden Vorteil werden, während eine begüterte Privatperson dem steuergünstigen Obwalden den Zuschlag als Wohnort geben könnte.

Abbildung 2

**Faktoren der Standortqualität 2009**

Synthetischer Indikator, CH = 0

	SQI 2009	Rang 2009	Steuerbelastung der natürlichen Personen	Steuerbelastung der juristischen Personen	Ausbildungsstand der Bevölkerung	Verfügbarkeit von Hochqualifizierten	Verkehrstechnische Erreichbarkeit	SQI 2009
ZG	2.07	1	++	++	+	++	++	++
ZH	1.68	2	++	=	+	+	++	++
BS	0.88	3	=	--	=	++	++	+
GE	0.87	4	-	--	=	++	+	+
NW	0.83	5	++	++	=	=	=	+
AG	0.67	6	+	=	=	=	++	+
SZ	0.63	7	++	++	-	=	=	+
OW	0.60	8	++	++	=	=	-	+
SH	0.51	9	=	++	=	=	=	+
TG	0.51	10	+	++	=	=	+	+
BL	0.48	11	=	+	+	+	+	+
AR	0.38	12	+	++	=	=	=	+
SO	0.25	13	=	=	=	=	+	=
VD	0.06	14	=	--	=	+	=	=
AI	-0.07	15	++	++	--	-	-	=
LU	-0.09	16	=	+	=	=	=	=
SG	-0.15	17	=	++	=	=	=	=
BE	-0.25	18	-	=	=	=	=	=
GR	-0.46	19	+	+	=	=	--	-
FR	-0.60	20	-	-	-	=	=	-
TI	-0.63	21	=	=	-	=	-	-
GL	-0.66	22	+	=	-	-	-	-
VS	-0.92	23	-	+	-	=	--	-
NE	-0.94	24	--	--	=	+	-	-
UR	-1.00	25	=	++	--	-	-	-
JU	-1.34	26	--	--	-	-	-	--

**Legende:**

- + / ++ **Attraktiver als das CH-Mittel**
- / -- **Weniger attraktiv als das CH-Mittel**
- = **CH-Mittel**

Quelle: Credit Suisse Economic Research

Die grossflächigen Kantone Waadt, Luzern, St. Gallen und Bern erreichen zusammen mit Solothurn und Appenzell Innerrhoden eine Positionierung im Schweizer Mittel. Aufgrund ihrer ausgeprägten Heterogenität werden die regionalen Unterschiede innerhalb der Kantone verwischt, was eine regionale Betrachtung erfordert (siehe Kapitel 3).

**Topographie als Hindernis und touristischer Reiz**

Unterdurchschnittliche Bewertungen der Standortqualität erreichen unter anderem die peripheren und die Gebirgskantone Graubünden, Tessin, Glarus, Wallis, Uri und Jura. Ihre anspruchsvolle Topographie sowie die teilweise erhebliche Distanz zu den Landeszentren führen zu tiefen Werten der verkehrstechnischen Erreichbarkeit. Gleichzeitig liegt die Anziehungskraft dieser Regionen auf Touristen in ihrer gebirgigen Topographie begründet. Da solche "weiche" Faktoren

nicht in den Standortqualitätsindikator einfließen, wirkt sich dies jedoch nicht auf ihre Positionierung aus. Trotz dieser naturgegebenen Nachteile haben einzelne dieser Kantone in Form von Steuersenkungen in ihre Standortqualität investiert. Im Falle von Graubünden, Glarus, Wallis und Uri weist das Bild der Standortfaktoren steuerliche Lichtblicke auf.

**Freiburg und Neuenburg vergeben Chancen auf bessere Positionierung**

Die unterdurchschnittlichen Bewertungen der ländlichen Kantone Freiburg und Neuenburg sind nur teilweise auf ihre Topographie zurückzuführen. An der Achse Bern–Lausanne gelegen, weist der Kanton Freiburg eine durchschnittliche verkehrstechnische Erreichbarkeit auf und könnte mit einer Änderung der Steuerpolitik eine höhere Bewertung erreichen. Der Universitätskanton Neuenburg verfügt über Standortvorteile bei den Bildungsfaktoren. Die im Schweizer Vergleich hohe Steuerbelastung verwehrt dem Kanton allerdings eine günstigere Positionierung im Standortqualitätsindikator.

**Unterschiedliche Beeinflussbarkeit der Standortfaktoren**

Investitionen in die Standortqualität sind aufwendig und kosten Zeit. Dies gilt insbesondere für die Ausbildungsfaktoren und die verkehrstechnische Erreichbarkeit. Die Effekte von Investitionen im Bildungsbereich lassen sich erst mit erheblicher Verzögerung am Ausbildungsstand der Bevölkerung erkennen. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist ebenfalls kostenintensiv und zeitraubend. Ausserdem lassen sich lange Fahrzeiten aufgrund von naturgegebenen Distanzen und topographischen Hindernissen nicht uneingeschränkt verkürzen. Die Aufgabenteilung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden kann für eine Region zusätzliche Einschränkungen in der Pflege ihrer Standortfaktoren zur Folge haben. Im Gegensatz dazu steht die Steuerpolitik, welche von den Kantonen weitgehend frei gewählt werden kann. Einzige Restriktion stellt der verantwortungsvolle Umgang mit den öffentlichen Finanzen dar. Steuersenkungen haben in der Regel kurzfristig Einnahmehausfälle zur Folge, sind aber schneller realisierbar als Investitionen in andere Standortfaktoren.

Gezielte Investitionen in die Standortqualität zahlen sich aus. Seit der erstmaligen Berechnung des Standortqualitätsindikators in der aktuellen Form im Jahr 2004 haben zahlreiche Kantone beträchtliche finanzielle Mittel in den Ausbau ihrer Verkehrsinfrastruktur gesteckt oder kostspielige Steuersenkungen vorgenommen. Bei der verkehrstechnischen Erreichbarkeit haben einige Regionen zusätzlich von Bundesprojekten – etwa von der Einführung des Knotensystems im SBB-Fahrplan, der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels oder von neuen Bundesstrassen – profitieren können.

**Die Auf- und Absteiger unter den Kantonen**

Während die Positionen am oberen und unteren Ende des Rankings stabil geblieben sind, haben im Mittelfeld seit 2004 einige Positionswechsel stattgefunden (Abbildung 3). Den markantesten Aufstieg verzeichnete Basel-Stadt, welches auf den 3. Rang vorstösst und mit Genf praktisch gleichzieht. Der Kanton konnte den Rückstand bei der Steuerbelastung der natürlichen Personen reduzieren und profitiert von einer Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit. Weitere Aufsteiger sind Obwalden, Schaffhausen, Solothurn und Graubünden, deren Verbesserungen hauptsächlich steuerlicher Art sind. Zu den Absteigern mit mindestens 2 verlorenen Rängen zählen Nidwalden, Schwyz, Baselland, die beiden Appenzell, Bern, Tessin und Glarus. Von den Fahrzeitverkürzungen im öffentlichen und privaten Verkehr haben insbesondere die Schweizer Grosszentren profitieren können. Aufgrund der relativen Betrachtung haben die ländlichen Gebiete dadurch an Attraktivität verloren. Infolge der schweizweit zahlreichen Steuersenkungen hat sich der Vorsprung der traditionellen Tiefsteuernkantone Nidwalden und Schwyz ebenfalls verringert.

Abbildung 3  
Standortqualität der Schweizer Kantone: Veränderungen 2004–2009

Synthetischer Indikator, CH = 0

	ZG	ZH	BS	GE	NW	AG	SZ	OW	SH	TG	BL	AR	SO	VD	AI	LU	SG	BE	GR	FR	TI	GL	VS	NE	UR	JU
SQI 2009	2.1	1.7	0.9	0.9	0.8	0.7	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5	0.4	0.3	0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.2	-0.5	-0.6	-0.6	-0.7	-0.9	-0.9	-1.0	-1.3
Rang 2009	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
SQI 2004	2.5	1.8	0.5	0.8	1.1	0.8	0.8	0.1	0.1	0.2	0.3	0.4	0.0	0.1	0.2	-0.2	-0.2	-0.1	-0.7	-0.7	-0.3	-0.5	-0.8	-0.7	-1.1	-1.2
Rang 2004	1	2	7	4	3	6	5	13	12	11	9	8	15	14	10	17	18	16	22	21	19	20	24	23	25	26

Quelle: Credit Suisse Economic Research

### 3 Standortqualität der Schweizer Regionen

#### Standortwettbewerb spielt auf der Ebene der Wirtschaftsregionen

Neben der kantonalen Ebene eignet sich die Verwendung des SQI besonders auf der kleinräumigeren Ebene der Wirtschaftsregionen, welche wir in Anlehnung an die MS-Regionen<sup>2</sup> des Bundesamts für Statistik (BFS) definiert haben. Auf dieser Ebene lässt sich der Informationsverlust der Aggregation bei sehr heterogenen Kantonen vermeiden, da Wirtschaftsregionen wirtschaftliche Phänomene besser berücksichtigen können. Die Standortgunst lässt sich demnach am besten auf der Ebene der Wirtschaftsregionen vergleichen.

Abbildung 4 fasst die Ergebnisse zusammen und zeigt ein heterogenes Bild der Standortqualität innerhalb der Schweiz auf. Die Zentren und zentrumsnahen Regionen weisen die höchste Standortqualität auf. Eine starke Heterogenität innerhalb eines Kantons ist vor allem in Bern, Waadt, St. Gallen, Graubünden und Freiburg festzustellen. Die kantonale Gliederung würde stärkere und schwächere Gebiete zusammenfassen; die Wirtschaftsregionen stellen hingegen ein detaillierteres Bild der Standortattraktivität dar.

Berggebiete und ländliche Räume geben der Schweiz ein prägendes Bild. Aufgrund ihrer Entfernung zu den Zentren der Schweiz müssen sich solche Gebiete laufend neuen Herausforderungen stellen. Während einige Regionen sich als touristische Destinationen etabliert haben, sind andere wiederum industriell geprägt. Einzelne Regionen wie das Bündner Rheintal und Davos nehmen lokale Zentrumsfunktionen wahr und können im schweizerischen Wettbewerb mithalten. Auch als Wohnstandort für angrenzende Metropolitanregionen gewinnen Berggebiete und ländliche Räume zunehmend an Attraktivität bei den Bevölkerungsgruppen, die sich die unmittelbare Zentrumsnähe nicht mehr leisten können oder wollen. Vor allem im Wettbewerb um die Standortgunst von Unternehmen und Bevölkerung reizen diese Gebiete ihre Handlungskompetenz aus, um bestmögliche wirtschaftliche Rahmenbedingungen bieten zu können. Unmittelbar an Zürich angrenzende Gebiete der Zentralschweiz profitieren zudem von der neuen Westumfahrung und vom Üetlibergtunnel, durch deren Eröffnung der Grossraum Zürich in erreichbare Nähe rückt. Die daraus resultierenden Erreichbarkeitswerte erlauben es den Zuger Wirtschaftsregionen, ihre Spitzenpositionen zu verteidigen bzw. auszubauen.

Der Wettbewerb der Regionen und Gemeinden um Einwohner, Arbeitsplätze und Investoren hat sich seit Beginn der Messung des Indikators 2004 zunehmend verschärft. Die attraktivsten Regionen rücken in der aktuellen Berechnung näher zusammen.

#### Kantonale Politik vs. regionale Bedürfnisse

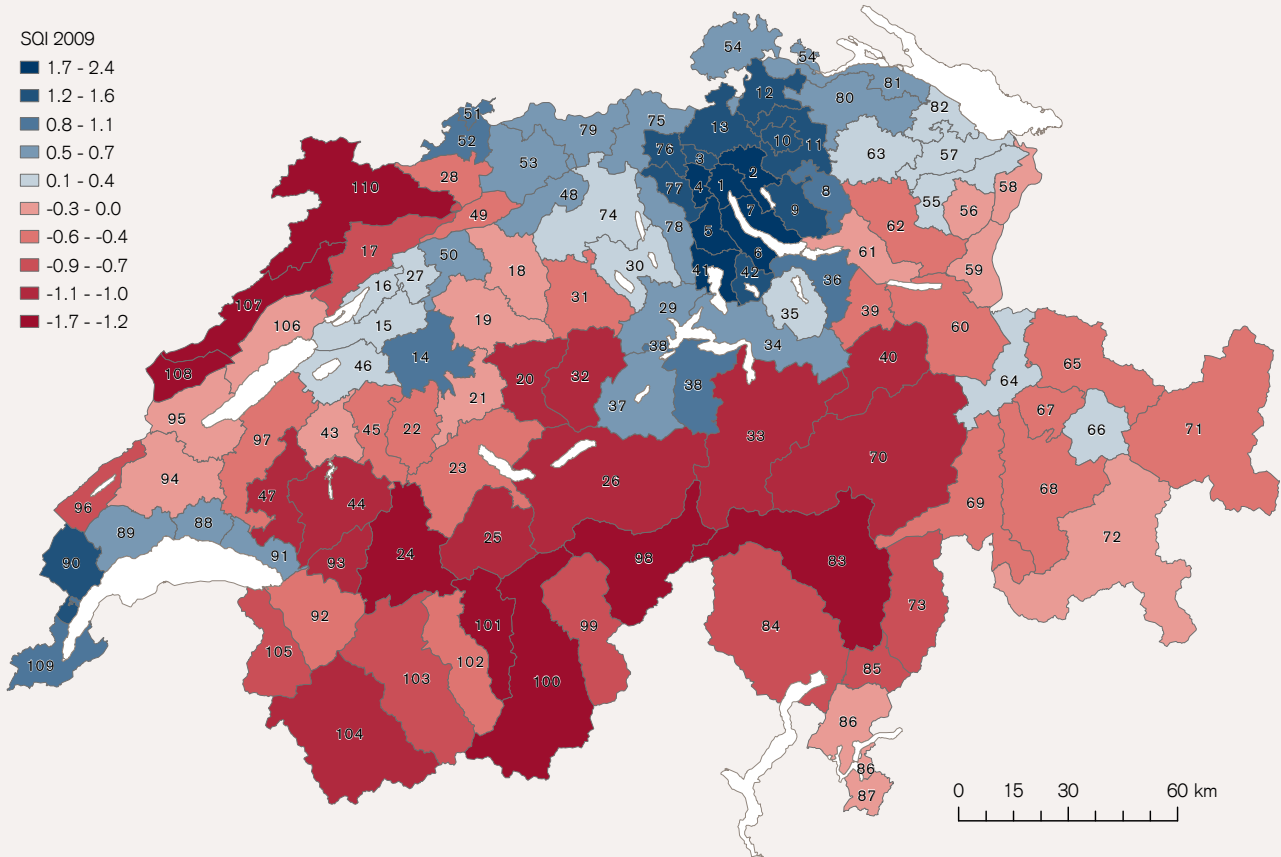
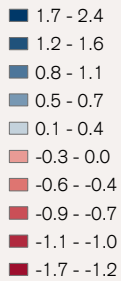
Zwar lässt sich die Standortgunst am ehesten auf Ebene der Wirtschaftsregionen unterscheiden; diese Gliederung stellt leider aber keine politische Grenze dar, die mit Kompetenzen zur Standortpolitik ausgestattet wäre. Heterogene Kantone stehen damit vor erheblichen Herausforderungen, da eine einheitliche Standort- und Steuerpolitik den verschiedenen Bedürfnissen kaum gerecht wird.

2 MS: mobilité spatiale.

Abbildung 4  
**Standortqualität der Schweizer Wirtschaftsregionen 2009**

Synthetischer Indikator, CH = 0

SQI 2009



1 Zürich-Stadt	29 Luzern	57 St. Gallen/Rorschach	84 Locarno
2 Glattal	30 Sursee/Seetal	58 St. Galler Rheintal	85 Bellinzona
3 Furtal	31 Willisau	59 Werdenberg	86 Lugano
4 Limmattal	32 Entlebuch	60 Sarganserland	87 Mendrisio
5 Knonaueramt	33 Uri	61 Linthgebiet	88 Lausanne
6 Zimmerberg	34 Innerschwyz	62 Toggenburg	89 Morges/Rolle
7 Pfannenstiel	35 Einsiedeln	63 Wil	90 Nyon
8 Oberland-Ost	36 March/Höfe	64 Bündner Rheintal	91 Vevey/Lavaux
9 Oberland-West	37 Sameraatal	65 Prättigau	92 Aigle
10 Winterthur-Stadt	38 Nidwalden/Engelberg	66 Davos	93 Pays d'Enhaut
11 Winterthur-Land	39 Glarer Mittel- und Unterland	67 Schanfigg	94 Gros-de-Vaud
12 Weinland	40 Glarer Hinterland	68 Mittelbünden	95 Yverdon
13 Unterland	41 Lorzenebene/Ennetsee	69 Domleschg/Hinterrhein	96 La Vallée
14 Bern	42 Zuger Berggemeinden	70 Surselva	97 La Broye
15 Erlach/Seeland	43 La Sarine	71 Engiadina bassa	98 Goms
16 Biel/Seeland	44 La Gruyère	72 Oberengadin	99 Brig
17 Jura bernois	45 Sense	73 Mesolcina	100 Visp
18 Oberraargau	46 Murten	74 Aarau	101 Leuk
19 Burgdorf	47 Glâne/Veveyse	75 Brugg/Zurzach	102 Sierre
20 Oberes Emmental	48 Olten/Gösgen/Gäu	76 Baden	103 Sion
21 Aaretal	49 Thal	77 Mutschellen	104 Martigny
22 Schwarzwasser	50 Solothurn	78 Freiamt	105 Monthey/St-Maurice
23 Thun	51 Basel-Stadt	79 Fricktal	106 Neuchâtel
24 Saanen/Obersimmental	52 Unteres Baselbiet	80 Thurtal	107 La Chaux-de-Fonds
25 Kandertal	53 Oberes Baselbiet	81 Untersee/Rhein	108 Val-de-Travers
26 Berner Oberland-Ost	54 Schaffhausen	82 Oberthurgau	109 Genève
27 Grenchen	55 Appenzell A.Rh.	83 Tre Valli	110 Jura
28 Laufental	56 Appenzell I.Rh.		

Quelle: Credit Suisse Economic Research, Geostat

## 4 Standortfaktoren der Besteuerung

### Steuerwettbewerb mit Leitplanken

Aufgrund des föderalistischen Staatssystems verfügen die regionalen Gebietskörperschaften in der Schweiz über einen beträchtlichen Spielraum in der Festlegung der steuerlichen Standortattraktivität. Der daraus resultierende Steuerwettbewerb fördert einerseits einen effizienten Einsatz der Steuermittel und kann der inhärenten Wachstumstendenz des Staatsapparates Einhalt gebieten. Andererseits können durch die tiefen Steuersätze neue Unternehmen und Personen angezogen sowie Investitions- und Arbeitsanreize erhöht werden, was sich letztendlich positiv auf das Wirtschaftswachstum auswirkt. Dieser Wettbewerb wird allerdings durch verschiedene Massnahmen eingeschränkt bzw. abgefedert: das Steuerharmonisierungsgesetz, das Verbot degressiver Steuersätze sowie die Ausgleichsmechanismen der direkten Bundessteuer und des Finanzausgleichs.

Das Steuerharmonisierungsgesetz von 2001 hat die Besteuerungsgrundsätze bei den direkten Steuern der Kantone und Gemeinden vereinheitlicht. Es wurden Anpassungen hinsichtlich Steuerobjekt, Steuerobjekt und Verfahrensrecht vorgenommen. Eine materielle Harmonisierung im Bereich der Tarife, Steuersätze und Sozialzüge oder Freibeträge ist in diesem Gesetz jedoch nicht enthalten und wurde auch nicht angestrebt.

Durch das Verbot degressiver Steuersätze soll verhindert werden, dass das Prinzip der Besteuerung nach wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit ausgehöhlt wird. In einem System progressiver Steuersätze zahlen Personen höherer Einkommensklassen überproportional mehr Steuern. Ein ausgeprägter Steuerwettbewerb könnte nun diese Progression reduzieren, durch die Massnahme allerdings nur bis maximal zu einem Einheitssteuertarif.

Mit dem Instrument des Finanzausgleichs wird der Ausgleich kantonaler Unterschiede angestrebt. Ressourcenschwache Kantone, gemessen an den finanziellen Ressourcen- bzw. Steuerpotentialen, erhalten dabei von den ressourcenstarken Kantonen und vom Bund finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt. Durch den vom Bund getragenen Lastenausgleich werden zudem unverschuldete und unbeeinflussbare Strukturlasten der Kantone abgegolten. Dazu zählen geographisch-topographische Lasten, insbesondere in den Randgebieten, und soziodemographische Lasten, welche vor allem urbane Kantone betreffen.

### 4.1 Steuerbelastung der natürlichen Personen

### Analyse der Einkommenssteuern für vier Haushaltstypen

Für die Steuerbemessung bei den natürlichen Personen werden die Einkommens- und Vermögenssteuern in Prozent des Bruttoeinkommens bzw. des Reinvermögens auf der Ebene Bund, Kanton und Gemeinde berücksichtigt. Hierbei gibt es eine jährliche Anpassung mit den aktuellsten Steuerdaten. Den aktuellen Stand bilden die Steuersätze des Jahres 2008. Für die Messung der Einkommenssteuerbelastung werden sowohl das Niveau als auch die Progression über eine Einkommensspanne von 50'000 bis 300'000 CHF berücksichtigt. Aus den entsprechenden Einkommensstufen wird ein Index für die Einkommenssteuergrösse für jede Gemeinde gewonnen. Dieses Verfahren wird für folgende vier Haushaltstypen wiederholt, wobei unterschiedliche Einkommensniveaus verwendet werden:

- Alleinstehende
- Ehepaare mit Kindern
- Ehepaare ohne Kinder
- Rentner

Für die Aggregation über die vier Haushaltstypen werden ihre jeweiligen Anteile an der Gesamtbevölkerung der Schweiz benutzt. Sowohl bei den Einkommensintervallen als auch bei der relativen Bedeutung der Haushaltstypen werden keine regionalen Unterschiede berücksichtigt, da nicht die Steuerbelastung der ansässigen Bevölkerung erhoben werden soll, sondern die Steuerbelastung eines potentiellen Zuzügers. Über seine Einkommens- und Vermögensverhältnisse können a priori keine Annahmen getroffen werden.

## Vermögenssteuern

Bei der Vermögenssteuer wird die gleiche Prozedur angewendet. Es wird über eine Vermögensspanne von 100'000 bis 1'000'000 CHF für verschiedene Vermögensniveaus die Steuerhöhe in Prozent des steuerbaren Vermögens ermittelt. Betrachtet werden dabei die Ebenen Kanton und Gemeinde. Der Bund erhebt bekanntlich keine Vermögenssteuern von natürlichen Personen.

Anschliessend wird aus den Indizes für die Einkommens- und die Vermögenssteuer ein Totalindex für die Steuerbelastung der natürlichen Personen generiert. Mittels gewichteter Aggregation lässt sich der Index auf beliebiger regionaler Ebene zusammenfassen.

---

### 4.2 Steuerbelastung der juristischen Personen

---

## Analyse der Gewinn- und Kapitalsteuern

Für die Bemessung der Besteuerung der juristischen Personen werden die Reingewinn- und Kapitalsteuern in Prozent des Reingewinnes für sämtliche Gemeinden ermittelt. Die Datenbasis wird jährlich aktualisiert, wobei 2008 auch hier den aktuellen Rand bildet. Wiederum wird ein Totalindex für die Steuerbelastung der juristischen Personen erstellt, welcher die Gesamtbelastung von Gewinn- und Kapitalsteuern auf der Ebene Bund, Kanton und Gemeinde misst. Erfasst werden dabei allfällige Kirchen- und Liegenschaftssteuern, nicht jedoch selektiv erteilte Steuererleichterungen für neu gegründete oder neu angesiedelte Unternehmen. Anschliessend lässt sich der Index mit einer geeigneten Gewichtung auf die verschiedenen regionalen Ebenen aggregieren.

---

### 4.3 Regionale Standortattraktivität durch Ausgestaltung der kantonalen Steuerpolitik

---

## Kompetitives Steuersystem als Schlüsselfaktor

Eine kombinierte Betrachtung der Steuerindizes für natürliche und juristische Personen ermöglicht es, Aussagen über die Veranlagungsstrategien der Kantone zu treffen. Der Steuerwettbewerb entwickelt sich vor allem kleinräumig. Will sich eine Region als Wohngegend etablieren, ist der Anreiz umso stärker, die Besteuerung der mittleren und gehobenen Einkommen niedriger als in den Nachbarregionen zu halten. Auch um sich als Wirtschaftsstandort zu positionieren und halten zu können, muss das Steuersystem regional kompetitiv sein. Da auf kleinräumiger Ebene die übrigen Rahmenbedingungen, wie Topographie, Erreichbarkeit oder Qualifikation der Arbeitskräfte, meist ähnlich sind, stellt die Besteuerung ein geeignetes Mittel dar, sich als regionale Gebietskörperschaft von der Konkurrenz abzuheben. Vor allem für ländlichere Gebiete besteht die Notwendigkeit, durch eine attraktive Steuerpolitik topographische Nachteile zu kompensieren, um so gegen Grosszentren einen Nischenplatz einnehmen zu können.

Eine Politik besonders tiefer Besteuerung beschränkt sich zurzeit auf kleinere Kantone wie Zug, Schwyz, Obwalden, Nidwalden und die beiden Appenzell. Obwalden führte als erster Kanton 2008 sogar einen Einheitssteuersatz ein. Ob sich eine Strategie massiver Steuersenkung auszahlt, d.h. ob durch Zuzug neuer Steuerzahler der Verlust an Steuereinnahmen bei den Ansässigen kompensiert werden kann, kann sich erst mittelfristig zeigen.

## Wirtschaftsstandort vs. Wohnregion

Abbildung 5 veranschaulicht die unterschiedliche strategische Positionierung der Kantone in Bezug auf ihre Steuerpolitik. Auf der Abszisse sind die kantonalen Steuerindizes für natürliche und juristische Personen für das Jahr 2008 abgebildet. Werte unter null signalisieren eine unterdurchschnittliche Besteuerung. Kantone, deren beide Steuerindizes unterdurchschnittlich ausfallen, sind die steuerlich attraktivsten Standorte der Schweiz. Sie befinden sich im unteren, linken Quadranten. Eine asymmetrische Veranlagungsstrategie liegt dann vor, wenn nur einer der Indizes unterdurchschnittlich ausfällt und der Kanton dann im Quadranten oben links oder unten rechts befindet. Der Kanton St. Gallen ist beispielsweise als Wirtschaftsstandort attraktiv, hingegen ist die Besteuerung der natürlichen Personen überdurchschnittlich. Zürich verfolgt die gegenteilige Strategie. Der Wohnkanton Zürich ist einer starken Konkurrenz ausgesetzt. Auf Seiten der juristischen Personen verfügt er als Schweizer Wirtschaftszentrum über zahlreiche Vorteile. Trotz der im Vergleich zu zahlreichen Nachbarkantonen höheren Steuerbelastung ist daher nicht mit einer massiven Abwanderung von Unternehmen zu rechnen.

Der Durchmesser der Kreise stellt die Steuereinnahmen der Kantone pro Einwohner für 2007 dar. Die Daten für 2008 waren bis Redaktionsschluss noch nicht erhältlich. Sie umfassen einer-

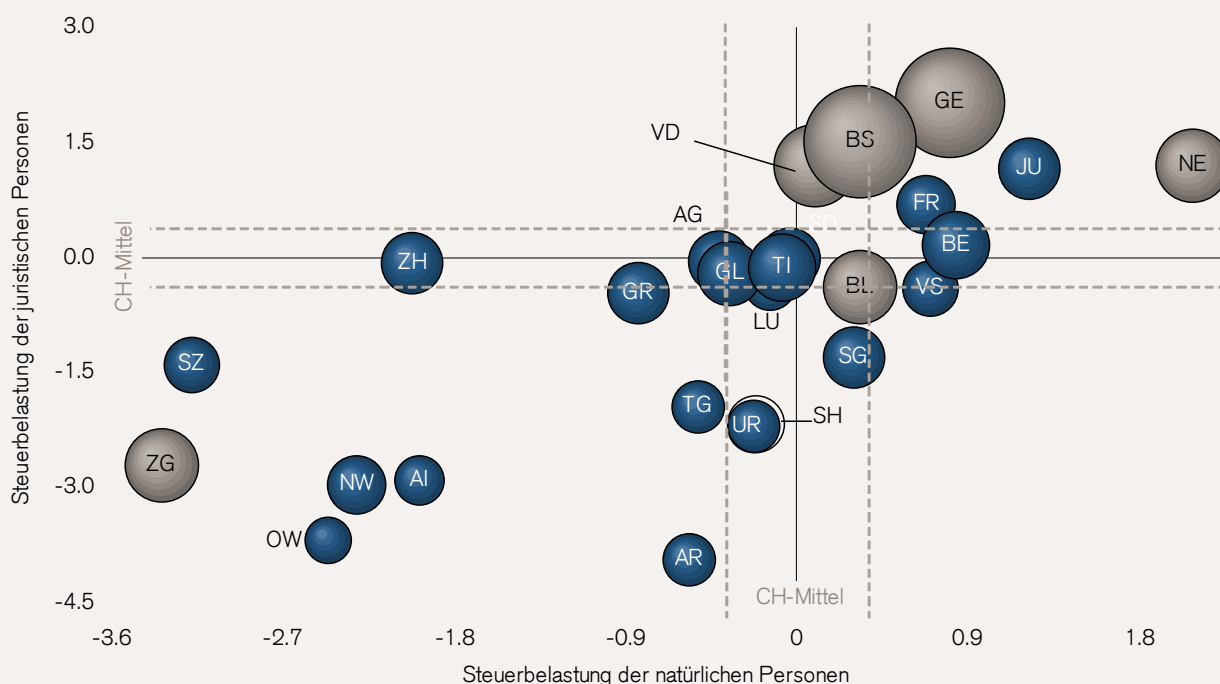
seits die Einkommens- und Vermögenssteuer der natürlichen Personen, andererseits die Ertrags- und Kapitalsteuern der juristischen Personen als Haupteinnahmen. Darüber hinaus werden mit der Grund- und Verrechnungssteuer, der Vermögensgewinnsteuer, der Vermögensverkehrssteuer, der Erbschafts- und Schenkungssteuer sowie der Besitz- und Aufwandssteuer<sup>3</sup> weitere Erträge generiert. 2007 haben die Kantone im Durchschnitt pro Kopf 4'989 CHF an Steuern eingenommen. Graue Kreise kennzeichnen Kantone, deren Steuererträge pro Einwohner überdurchschnittlich waren.

Abbildung 5

**Kantonale Steuererträge 2007 und Steuerbelastungen 2008**

Ordinate: Steuerbelastung der juristischen Personen; Abszisse: Steuerbelastung der natürlichen Personen;

Durchmesser der Kreise: Steuererträge pro Kopf. Graue Kreise stellen überdurchschnittliche, blaue Kreise unterdurchschnittliche Werte dar.



Quelle: Credit Suisse Economic Research, Eidgenössische Steuerverwaltung, Brain-Group

**Verschlechterung der öffentlichen Finanzen erst 2009 erwartet**

Die Kantone Basel-Landschaft, Neuenburg, Zug, Waadt, Genf und Basel-Stadt erzielten 2007 überdurchschnittlich hohe Steuererträge pro Kopf. Die guten Finanzzahlen reflektieren die günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der vorangegangenen Jahre. Die Ende 2007 ausgebrochene Finanzkrise hat die Abschlüsse der Kantone noch nicht negativ beeinflusst. Aufgrund der zeitlichen Verzögerung zwischen Wirtschaftslage und Steuererträgen dürfte sich eine Verschlechterung der öffentlichen Finanzen nicht vor 2009 abzeichnen.

Bereits ausgehend von einem überdurchschnittlich hohen Niveau haben sich die Steuereinnahmen pro Kopf in den Stadtkantonen Genf und Basel-Stadt im Zeitraum 2002–2007 um 20% erhöht und waren 2007 sogar mehr als doppelt so hoch wie im Schweizer Durchschnitt. Trotz hoher Einnahmen konnten diese beiden Kantone ihren Aufwand nicht decken und weisen eine bedeutende Pro-Kopf-Verschuldung auf. Genf führt die Schuldenstatistik mit rund 35'000 CHF pro Kopf an, gefolgt von Basel-Stadt mit 23'000 CHF. Obwohl Steuereinnahmen von der Wirtschaftsstruktur und -lage abhängig sind und von einem positiven Wirtschaftswachstum profitieren, führen auch unterschiedliche Anreize der politischen Akteure auf Einnahmen- und Ausgabenseite der Kantone zu diesem Ungleichgewicht.

3 Billettsteuer, Hundesteuer, Kurtaxe, Motorfahrzeugsteuer.

**Unternehmensbesteuerung: Auch teurere Kantone noch im europäischen Mittel**

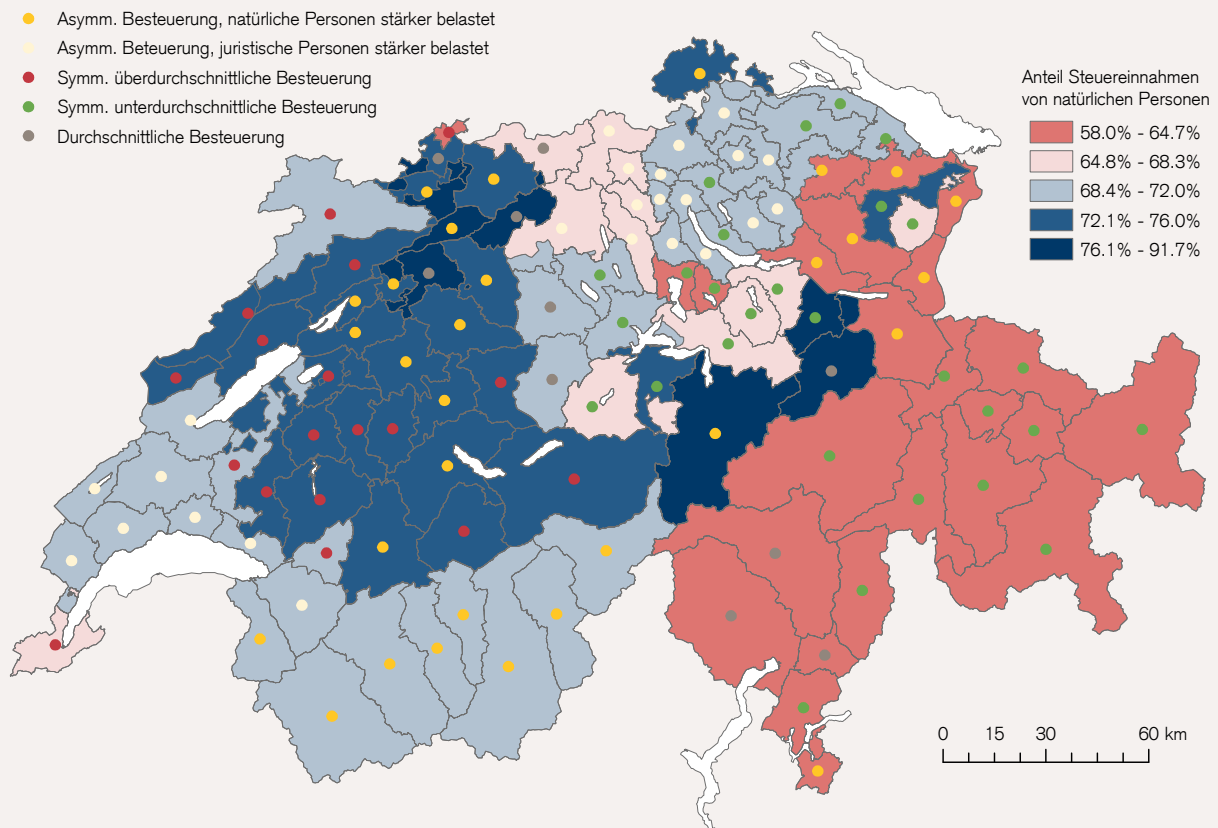
Bereits ihre politische und wirtschaftliche Stabilität sowie die zentrale Lage innerhalb Europas verleihen der Schweiz Standortvorteile beim Wettbewerb um ausländische Investoren. Ergänzt durch ein kompetitives Steuersystem, erweisen sich die Schweizer Kantone als beliebter Standort bei international tätigen Unternehmen. Innerhalb der Schweiz bestehen grosse Unterschiede. Befindet sich Genf im europäischen Vergleich noch im Mittelfeld, weist der Stadtkanton auf nationaler Ebene die höchste Unternehmensbesteuerung auf. Auch Basel-Stadt, Waadt, Neuenburg, Jura und Freiburg weisen eine höhere Unternehmensbesteuerung als im Schweizer Mittel auf.

**Struktur der Steuereinnahmen**

Die eher ländlicheren Kantone Glarus, Graubünden, die beiden Appenzell, Schwyz, Nidwalden und Obwalden sowie die Kantone Aargau, Zug und Zürich befinden sich im Bereich der unterdurchschnittlichen Besteuerung im Wettbewerb um natürliche Personen. Inwieweit sich eine Veranlagungsstrategie auch in der relativen Bedeutung der einzelnen Steuersubjekte bei den Steuereinnahmen widerspiegelt, kann aus **Abbildung 6** entnommen werden. In dieser Grafik wird der Anteil der kantonalen Steuereinnahmen durch natürliche Personen gezeigt. Im Durchschnitt generierte 2007 ein Kanton 68.4% seiner Einnahmen durch die Veranlagung seiner Bewohner. In roten Farbtönen sind diejenigen Kantone eingezeichnet, die in diesem Jahr im Vergleich zum Schweizer Mittel unterdurchschnittliche Einnahmen durch natürliche Personen verzeichneten. Die Farbe der Kreise zeigt die Höhe der Steuerbelastung sowie die relative Veranlagungsstrategie der Regionen auf. Rote Kreise stellen eine symmetrische überdurchschnittliche, grüne Kreise eine symmetrische unterdurchschnittliche Belastung dar. Orange und gelbe Kreise kennzeichnen eine asymmetrische Steuerstrategie, die entweder die natürlichen oder juristischen Personen stärker belastet. Mit grauen Kreisen sind Regionen mit einer durchschnittlichen Steuerbelastung der natürlichen und juristischen Personen markiert.

Abbildung 6

**Veranlagungsstrategien 2008 und Struktur der Steuereinnahmen 2007**



Quelle: Credit Suisse Economic Research, Brain-Group, Eidgenössische Steuerverwaltung, Geostat

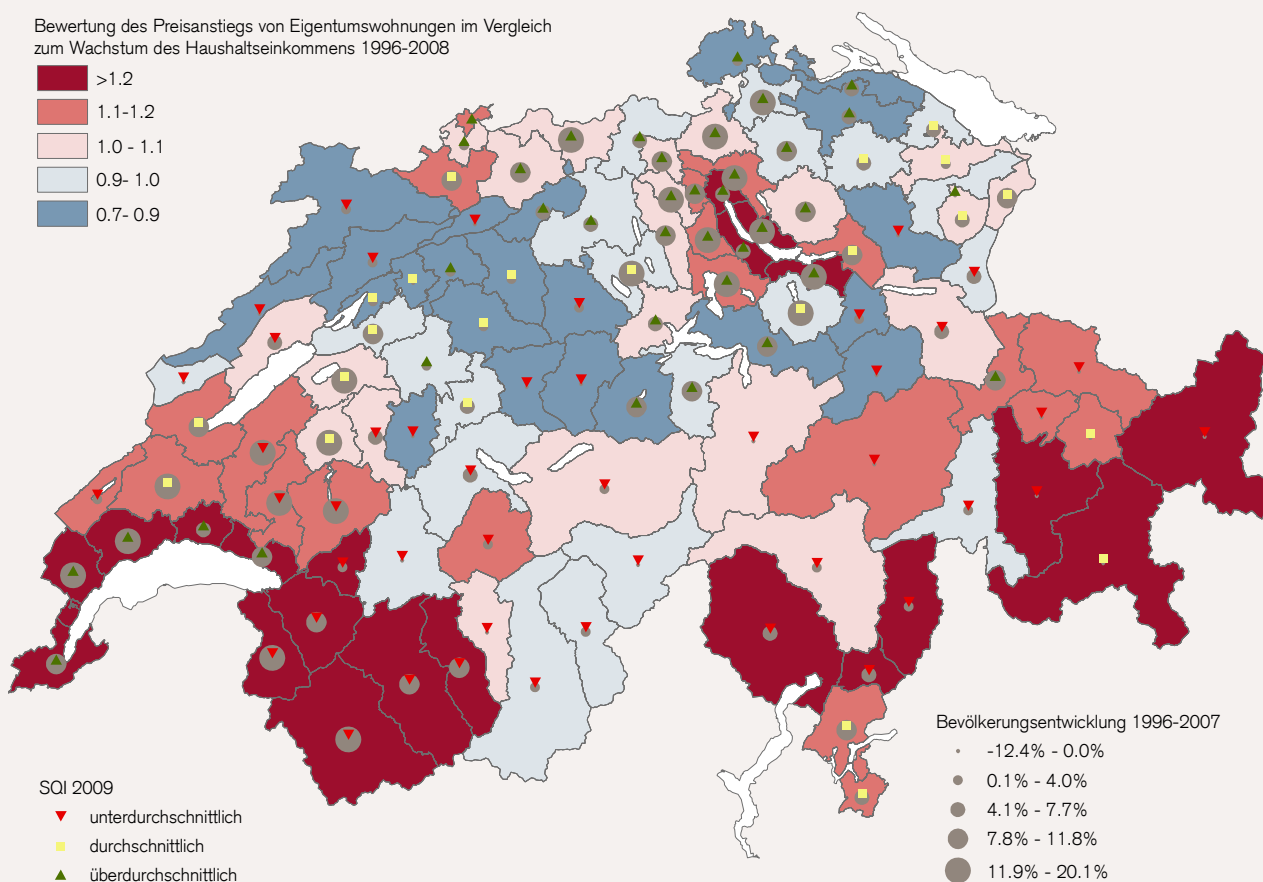
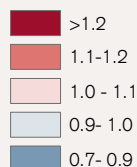
**Standortqualität: Die  
Kehrseite der Medaille**

Für natürliche Personen sind die kleineren Kantone Zug, Schwyz, Obwalden und Nidwalden besonders attraktiv. Ihre Nähe zu den Zentren Zürich und Luzern macht sie dank der tiefen Steuern zu attraktiven Wohnlagen für Pendler. Am Beispiel der traditionellen Zentralschweizer Tiefsteuernkantone lässt sich gut verdeutlichen, dass eine hohe Standortqualität aber auch ihren Preis hat. Eine tiefe Steuerbelastung wird in den meisten Regionen mit höheren Immobilienpreisen bezahlt, was die hohe Nachfrage widerspiegelt. Will man Regionen nicht anhand ihrer Standortqualität, sondern aufgrund ihrer finanziellen Wohnattraktivität beurteilen, dann spielen neben der Besteuerung auch die Immobilienpreise sowie weitere standortrelevante Ausgabenkomponenten, von den Krankenversicherungsprämien bis zu den Elektrizitätskosten und Gemeindegebühren, eine wichtige Rolle.<sup>4</sup>

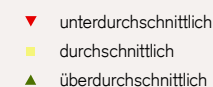
Abbildung 7  
**Standortqualität und finanzielle Wohnattraktivität**

MS-Regionen

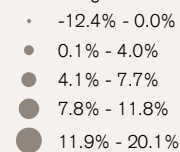
Bewertung des Preisanstiegs von Eigentumswohnungen im Vergleich zum Wachstum des Haushaltseinkommens 1996-2008



SQI 2009



Bevölkerungsentwicklung 1996-2007



Quelle: Credit Suisse Economic Research, Wüest & Partner, Bundesamt für Statistik, Brain-Group, Geostat

**Immobilienpreise und  
Einkommensentwicklung**

Abbildung 7 zeigt das Spannungsfeld zwischen Standortqualität, Immobilienpreisentwicklung und Bevölkerungswachstum. Zur Beurteilung der Immobilienpreise legt die Grafik dar, um wie viel stärker die Preise für Eigentumswohnungen im Vergleich zum regionalen Haushaltseinkommen im Zeitraum 1996–2008 angestiegen sind. Werte über 1 bedeuten, dass die Preise im Vergleich zu den Haushaltseinkommen überproportional gestiegen sind. Eine solche Scheinbewegung deutet auf einen wenig nachhaltigen Zustand hin. In vielen Regionen der Ostschweiz, im Oberwallis sowie im Mittelland sind die Immobilienpreise hinter der Einkommensentwicklung zurückgeblieben. In Schaffhausen belief sich das Preiswachstum beispielsweise im Falle von Eigentumswohnungen nur auf 89% der Einkommensentwicklung. Diese Regionen

4 Für ausführliche Informationen zur finanziellen Wohnattraktivität der Schweizer Gemeinden sei auf die folgende Studie verwiesen: "Swiss Issues Regionen: Wo lebt sich's am günstigsten? Das verfügbare Einkommen in der Schweiz", Credit Suisse Economic Research, 2008

werden in blauen Farbtönen eingefärbt. Analog werden Regionen mit überhitzten Märkten mit roten Farbtönen gekennzeichnet.

Die Regionen um den Zürichsee – die Stadt Zürich, der Pfannenstiel, Zimmerberg und March/Höfe – zeigen eine deutliche Überbewertung der Immobilien relativ zur Einkommensentwicklung. Die Entwicklung der Preise in diesen Regionen wird dazu führen, dass sich längerfristig eine Reihe von Bevölkerungsschichten dort kein Eigentum mehr leisten kann. Dies wird zu einer verstärkten Abwanderung dieser Schichten in für sie noch erschwingliche Wohnregionen führen. Im Umkehrschluss kann davon ausgegangen werden, dass vor allem einkommensstarke Schichten in diesen Regionen Eigentum erwerben werden. Die Preisentwicklung im Genferseegebiet sowie im Unterwallis ist neben der hohen Nachfrage auf das eher geringe Angebot an Wohneigentum zurückzuführen. Aufgrund des relativ niedrigen Preisniveaus positionieren sich die Regionen La Vallée bis La Gruyère als Ausweichgebiete.

### **Nachfrage nach Ferienwohnungen treibt die Preise in den Tourismusregionen**

Neben den beiden Grossräumen Genf und Zürich ist es in Tourismusregionen des Kantons Graubündens und des Tessins sowie des Berner Oberlands zu vergleichsweise starken Preisanstiegen gekommen. Dabei haben die Preise nicht nur in den touristischen Topdestinationen stark angezogen, sondern oftmals gleichermassen in umliegenden Gemeinden. Die Preisanstiege sind auf die starke Nachfrage nach Ferienwohnungen zurückzuführen, was sich durch die schwache Bevölkerungsentwicklung belegen lässt.

Abbildung 7 zeigt ausserdem die Zusammenhänge zwischen der Standortqualität und der Bevölkerungsentwicklung sowie zwischen der Standortqualität und den Preisanstiegen im Immobilienmarkt. Attraktive Regionen können besonders stark von der nationalen und internationalen Zuwanderung profitieren und weisen daher ein starkes Bevölkerungswachstum auf. Allerdings verunmöglichen knappe Bodenreserven sowie restriktive Auflagen zur Verdichtung von Wohnzonen in einigen Zentrumsregionen den Bau zusätzlicher Wohneinheiten und limitieren das Bevölkerungswachstum. Die Aargauer und Thurgauer Regionen, Schaffhausen, Appenzell Ausserrhoden, sowie Teile der Zentralschweiz weisen trotz überdurchschnittlicher Standortqualität nur ein im Vergleich zur Entwicklung der Haushaltseinkommen moderates Wachstum der Immobilienpreise auf. In diesen Landesteilen wird die hohe Standortqualität noch nicht vollständig über entsprechende Immobilienpreise abgegolten. Als Alternative zu den teuren Zentren dürften sie in der nächsten Zeit von einer steigenden Zuwanderung sowie der damit verbundenen Nachfrage nach Wohneinheiten profitieren.

## 5 Standortfaktoren der Bildung

Technologischer Fortschritt, zunehmende Spezialisierung und eine Internationalisierung der Wirtschaft tragen massgeblich dazu bei, dass sich die Nachfrage nach Arbeitskräften in allen Sektoren in Richtung höhere Qualifikationen verschiebt. Regionen, deren erwerbsfähige Bevölkerung ein höheres Bildungsniveau aufweist, vermögen somit der sich verschiebenden Nachfrage besser zu genügen und verfügen über einen Standortvorteil.

### Erhöhte Nachfrage nach höheren Qualifikationen

#### 5.1 Ausbildungsstand der Bevölkerung

Bei kleineren und mittleren Unternehmen, welche die Unternehmenslandschaft dominieren, spielen insbesondere breite und gute Berufsqualifikationen der Arbeitnehmerschaft, wie sie das duale Berufsausbildungssystem hervorbringt, eine entscheidende Rolle. Mit der Berücksichtigung des allgemeinen Ausbildungsstandes der Bevölkerung wird dem Stellenwert dieses Berufsbildungssystems, das sich im internationalen Wettbewerb als ein nachhaltiger Standortvorteil erwiesen hat, Rechnung getragen.

Für die Berechnung des allgemeinen Ausbildungsstandes der Bevölkerung betrachten wir den Anteil der Personen an der Bevölkerung im Alter zwischen 19 und 69 Jahren, welche mindestens eine abgeschlossene Berufslehre aufweisen. Darunter fallen alle Personen, welche die Sekundarstufe II oder die Tertiärstufe als höchste abgeschlossene Ausbildung angeben können. Für die Schweiz beträgt dieser Anteil rund 75%. Zu einer abgeschlossenen Ausbildung auf Sekundarstufe II werden folgende Ausbildungen gezählt:

- Berufslehre, Vollzeit-Berufsschule
- Maturitätsschule
- Lehrerseminar

Alle Daten werden aus der letzten Volkszählung bezogen und für jede Gemeinde ermittelt.

### Wertschöpfungsintensive Branchen fragen vermehrt Hochqualifizierte nach

#### 5.2 Verfügbarkeit von Hochqualifizierten

Bei wertschöpfungsintensiven Branchen aus dem Dienstleistungs- und Industriesektor fällt zusätzlich zum allgemeinen Ausbildungsstand vermehrt die Verfügbarkeit von hochqualifizierten Arbeitnehmenden ins Gewicht. Es ist hinlänglich bekannt, dass international operierende Firmen einen Unternehmensstandort nur in Betracht ziehen, falls die Rekrutierung von hochqualifiziertem Personal nicht zu einem Engpassfaktor wird.

Um ein Mass für die Verfügbarkeit von Hochqualifizierten zu erhalten, berechnen wir den Anteil der Bevölkerung im Alter zwischen 25 und 69 Jahren, welche über eine abgeschlossene Ausbildung auf tertiärer Stufe verfügt. Diese Bevölkerungsgruppe hat in der Regel ihre erste Ausbildung beendet und steht dem Arbeitsmarkt zur Verfügung. Für die Schweiz beträgt dieser Anteil knapp über 20%, mit steigender Tendenz. Hierzu zählen Personen mit einer abgeschlossenen:

- Höheren Fach- und Berufsausbildung
- Höheren Fachschule
- Fachhochschule
- Universität, Hochschule

Auch hier werden die Daten aus der letzten Volkszählung beigezogen für jede Gemeinde ausgewertet.

## 6 Verkehrstechnische Erreichbarkeit

Die verkehrstechnische Erreichbarkeit einer Region für Güter, Dienstleistungen, Arbeit, Kapital und Wissen ist im Wettlauf der Standorte ein wichtiger Faktor. Über einen Ausbau oder eine bessere Verknüpfung der Verkehrsangebote lassen sich die Kosten der Raumüberwindung senken und damit die Erreichbarkeitsverhältnisse verändern. Der Abbau von Distanzhemmnissen führt zu einer Vergrößerung der Marktgebiete, einer besseren Erschliessung von Ressourcen und ermöglicht flexiblere Produktionsprozesse. Grundsätzlich erlaubt eine höhere Erreichbarkeit die verstärkte Ausnutzung von Standortunterschieden und wird dadurch zu einem bedeutenden Standortfaktor. Auch für die verschiedenen Bevölkerungsgruppen bestimmt die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten in hohem Mass die Lebensqualität an einem Standort. Dabei wurden laut Verkehrsstatistik des Informationsdiensts für den öffentlichen Verkehr 2007 rund 76% des Verkehrsaufkommens mit dem motorisierten Individualverkehr bestritten.

### Verkehrstechnische Erreichbarkeit als Mass der Zentralität

Erreichbarkeit ist eine vielschichtige Grösse. Sie deckt nicht nur die reine Fahrzeit ab, sondern auch das jeweils erreichbare Potential an einem Standort. Vereinfacht kann die verkehrstechnische Erreichbarkeit verstanden werden als Summe der Vorteile, welche sich aus der Nähe zu Ballungsräumen ergeben. Der resultierende Indikator kann also als Mass der Zentralität verstanden werden. Dieser Indikator wird aufgrund von Verkehrsnetzwerken berechnet. Die Knoten dieser Netze stellen die Ballungsräume dar, und die Verbindungen werden anhand der Fahrzeiten ausgedrückt. Für das Potential an Attraktionsmöglichkeiten und das Gewicht ökonomischer Aktivitäten werden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen verwendet. Mit anderen Worten wird davon ausgegangen, dass ein Zielort umso attraktiver ist, je mehr Einwohner und Arbeitsplätze er aufweist.

### 6.1 Analyse des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs

### Verkehrstechnische Erreichbarkeit: Was erreicht man wie schnell?

Da die Überwindung des Raums mit Zeit und Kosten verbunden ist, müssen mit zunehmender Fahrzeit die zusätzlich erreichbaren Vorteile geringer gewichtet werden. Die exakte Form dieser Funktion, welche in Anlehnung an die Physik Impedanzfunktion genannt wird, spielt für die Resultate eine nicht zu unterschätzende Rolle. In der Literatur haben verschiedene Funktionen bei der Bestimmung der Erreichbarkeit Anwendung gefunden.

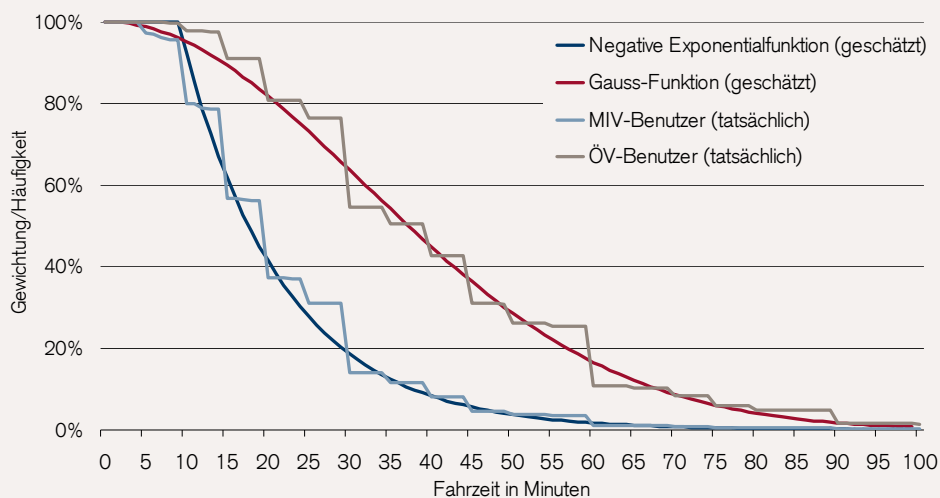
Für die Wahl dieser Impedanzfunktion haben wir empirische Daten herbeigezogen, indem wir uns auf eine Auswertung der Pendlerdaten aus der letzten Volkszählung abgestützt haben. [Abbildung 8](#) zeigt die kumulierte Häufigkeitsverteilung der Pendler von Wohn- zu Arbeitsort über die Fahrzeit. Die treppenförmige Gestalt der Kurve ist darauf zurückzuführen, dass Angaben, welche ein Vielfaches von 5 oder 10 darstellen, viel häufiger genannt wurden. Pendler unterscheiden sich hauptsächlich durch die Wahl der Verkehrsmittel. Die Fahrzeitentoleranz scheint bei den Benutzern des öffentlichen Verkehrs (ÖV) erheblich höher zu liegen. Nehmen im motorisierten Individualverkehr (MIV) nur noch gut 30% der Pendler eine Fahrzeit von über 25 Minuten in Kauf, sind beim öffentlichen Verkehr noch über 75% dazu bereit. Da für das Einkaufsverhalten tendenziell tiefere und für das Freizeitverhalten tendenziell höhere Toleranzen zu erwarten sind, können die Pendlerdaten als allgemeines Richtmass verwendet werden.

Um die empirisch beobachtbare Inkaufnahme von Reisezeit mit einer Funktion möglichst gut abzubilden, haben wir für den Individualverkehr eine negative Exponentialfunktion und für den öffentlichen Verkehr eine Gauss-Funktion gewählt. Beide Funktionen sind in [Abbildung 8](#) als dunkelblaue bzw. rote Kurve eingefärbt abgebildet und stellen eine genügend gute Approximation an die empirischen Daten dar.

Abbildung 8

**Pendlerverhalten als Grundlage für die Wahl der Impedanzfunktion**

Häufigkeitsverteilung von Pendlerdaten, in Fahrminuten



Quelle: Credit Suisse Economic Research, Bundesamt für Statistik

**2'758 Gemeinden,  
54'000 ÖV-Strecken,  
214'000 Strassenkilometer**

Zur Ermittlung der Fahrzeiten zwischen den 2'758 Schweizer Gemeinden wurde für den motorisierten Individualverkehr das Strassennetz<sup>5</sup> mit einer Routing-Software ausgewertet. Zu diesem Zweck wurden für jede Gemeinde ein bevölkerungsgewichtetes Zentrum ermittelt und für die verschiedenen Strassentypen unterschiedliche Geschwindigkeiten unterstellt. Für den öffentlichen Verkehr galt es die Netze des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs<sup>6</sup> in einem ähnlichen Routing-Verfahren auszuwerten. Neben den reinen Fahrzeiten haben auch die Frequenzen einzelner Verbindungen Eingang in die Berechnungen gefunden. Neu in der diesjährigen Berechnung ist der Einbezug der lokalen Verkehrsbetriebe. Dadurch ist das ausgewertete Verkehrsnetz engmaschiger als in den vorherigen Berechnungen, was eine genauere Abbildung der Erreichbarkeitsverhältnisse ermöglicht. Mittels Matrizenrechnung wird in einem letzten Schritt für jede Gemeinde das vorgängig anhand der Länge der Fahrzeiten abdiskontierte Potential aller übrigen Gemeinden aufsummiert. Aus der Kombination der Werte für MIV und ÖV ergibt sich schliesslich ein Bild der verkehrstechnischen Erreichbarkeit für jede Gemeinde der Schweiz.

Das grenznahe Ausland wird für die Berechnung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit ebenfalls einbezogen. Zusätzlich zu den Schweizer Gemeinden werden ungefähr 30'000 weitere Ortschaften in einem rund 100 km breiten Streifen rund um die Schweiz mitberücksichtigt. Das entsprechende Potential wird allerdings nur noch anhand der Bevölkerung abgebildet, da die geringe Anzahl von Grenzgängern aus der Schweiz auf eine nur geringe Bedeutung der ausländischen Arbeitsplätze hindeutet. Während beim MIV tatsächliche Fahrzeiten zu den ausländischen Gemeinden analysiert werden, wird für den ÖV auf eine Approximation zurückgegriffen.

## 6.2 Resultate

Der Mittelwert der Erreichbarkeitspotentiale aus den beiden Verkehrsträgern MIV und ÖV ergibt den Indikator der verkehrstechnischen Erreichbarkeit. Die Werte für die Schweizer Gemeinden sind in [Abbildung 9](#) aufgetragen. Deutlich erkennbar ist die hohe Attraktivität der Schweizer Grosszentren und von deren Agglomerationen. Die dicht ausgebauten Verkehrsnetze und die Rolle der Zentren als Verkehrsknotenpunkte ermöglichen schnelle Verbindungen in die bevölkerungs- und beschäftigungsreichsten Ballungszentren.

### Topographie und Gewässer hemmen die Erreichbarkeit

In Gebirgsregionen stellt die Topographie ein erhebliches Verkehrshindernis dar. Entsprechend fällt die Erreichbarkeit im Alpenraum und im Jurabogen deutlich tiefer aus als im Flachland.

<sup>5</sup> Stand Strassennetz: Ende 2006 inkl. Autobahnnetz Ende 2009.

<sup>6</sup> Stand Fahrplan: Periode Dezember 2007 bis Dezember 2008.

Trotz beachtlicher Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur lassen sich die Fahrzeiten und damit die Raumüberwindungskosten in diesen Regionen nur beschränkt reduzieren. An den Ufern grösserer Gewässer können Verkehrsnetze nicht in alle Himmelsrichtungen ausgedehnt werden, obschon andere Ballungszentren teilweise in geringer Luftdistanz liegen. Die Bremswirkung grösserer Gewässer lässt sich daran erkennen, dass der Indikator der verkehrstechnischen Erreichbarkeit in seenahen Gemeinden teilweise tiefer ausfällt als in vergleichbaren Gemeinden ohne Seeanstoss.

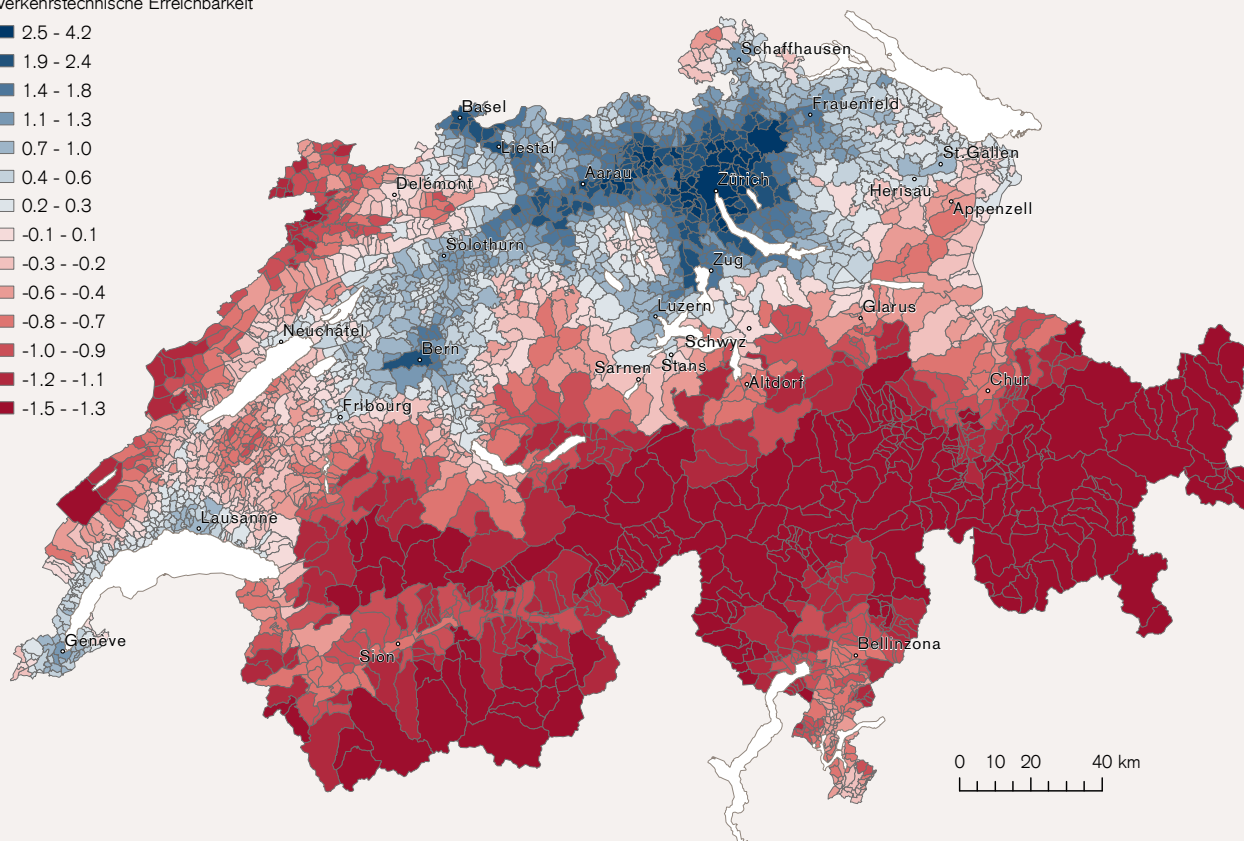
Abbildung 9

**Verkehrstechnische Erreichbarkeit 2009**

Synthetischer Indikator, CH = 0, Auswertung der Netze des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Verkehrs (ÖV)

Verkehrstechnische Erreichbarkeit

- 2.5 - 4.2
- 1.9 - 2.4
- 1.4 - 1.8
- 1.1 - 1.3
- 0.7 - 1.0
- 0.4 - 0.6
- 0.2 - 0.3
- -0.1 - 0.1
- -0.3 - -0.2
- -0.6 - -0.4
- -0.8 - -0.7
- -1.0 - -0.9
- -1.2 - -1.1
- -1.5 - -1.3



Quelle: Credit Suisse Economic Research, SBB, diverse Lokalverkehrsunternehmen, DDS, Geostat

**6.3 Verbesserungen in der verkehrstechnischen Erreichbarkeit**

Eine Verbesserung des Indikators für die verkehrstechnische Erreichbarkeit kann verschiedene Ursachen haben. Einerseits kann bereits die Aktualisierung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen bereits die Attraktivität eines Zielortes steigern. Andererseits erfolgte über die letzten Jahre eine kontinuierliche Optimierung der Fahrplangestaltung des öffentlichen Verkehrs sowie des Strassennetzes in der Schweiz. Zur Beurteilung einer Fahrzeitverkürzung durch die Eröffnung neuer Strassenabschnitte muss daher eine Auswertung unter sonst gleichen Umständen vorgenommen werden. In unseren Berechnungen ist die Fahrzeitverkürzung des MIV durch die Eröffnung der Autobahnteilstrecken A2/A8 Kirchenwald- und Verbindungstunnel, A1-Zubringer Bern-Neufeld, A16 Transjurane Moutier Nord bis Choindez sowie A4-Westumfahrung und Autobahn durch das Knonaueramt berücksichtigt. Aufgrund seiner wirtschaftlichen Bedeutung wird in **Abbildung 10** nur der Grossraum Zürich dargestellt.

**Bessere Erreichbarkeit im Grossraum Zürich**

Das Hauptaugenmerk der vorliegenden Analyse gilt dem Einsparungspotential durch die Westumfahrung Zürich (Länge: 10.6 km) bzw. die Autobahn durch das Knonaueramt (15.7 km). Die Westumfahrung ist als Verbindungsstück zwischen der A1 und der A3 zu verstehen und soll

