
Kantonsübergreifendes Busangebot AG - LU

Schlussbericht

Kantonsübergreifendes Entwicklungskonzept (KEK)

19. Dezember 2012

metron

Bearbeitung

*Peter Schoop
Dragana Mihajlovic
Maria Andreou*

*dipl. Ing. ETH/SVI
Kauffrau
Sekretärin*

*Metron Verkehrsplanung AG
Postfach 480
Stahlrain 2
5201 Brugg*

*T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch*

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
2 Strukturdaten	5
2.1 Untersuchungsgebiet	5
2.2 Strukturdaten und Potenziale	6
2.3 Datengrundlage: Volkszählung 2000	6
2.4 Pendlerstruktur 2000	7
2.5 Wichtigste Arbeits-/Ausbildungsorte	7
2.6 Ausrichtung der Gemeinden	8
3 Linien und Angebot	10
3.1 Liniennetz	10
3.2 Fahrplanangebot	10
3.3 Linie Hitzkirch - Oberschongau	10
3.4 Beurteilung	11
4 Mögliche Lösungsansätze	12
4.1 Grundsätzliche Überlegungen	12
4.2 Grenzüberschreitende Potenziale	12
4.3 Modifiziertes Konzept Aesch / Schongau	13
4.4 Neue Konzeptidee Wochenende	13
4.5 Beurteilung	15
4.6 Stellungnahme	15
4.7 Schlussbemerkung	15
Anhang	16
1. Strukturdaten	16
2. Erwerbstätige/Schüler und PendlerInnen 2000	17
3. Wichtigste Arbeits- und Ausbildungsorte der Wegpendler 2000	18
4. Wichtigste Wohnorte der Zupendler 2000	18

1 Einleitung

Seit einiger Zeit steht die Idee einer Kantonsgrenzen überschreitenden Busverbindung, d.h. einer Linie zwischen dem Raum Hitzkirch und dem Raum Fahrwangen/Meisterschwanden, in Diskussion. Neben dem Motiv, eine Lücke im ÖV-Netz zu schliessen, hat der Erfolg der kürzlich eingeführten Linie von Beromünster nach Menziken dazu beigetragen, das Anliegen im Seetal vertieft zu verfolgen.

Mögliche Argumente für eine neue Busverbindung sind:

- die Anbindung der südlichen Aargauer Gemeinden an die Seetalbahn bzw. nach Luzern, namentlich im Berufsverkehr
- eine Busverbindung auf der rechten Seite des Hallwilersees als Angebot für den Tourismus- und Ausflugsverkehr.

Der vorliegende Schlussbericht zeigt die Strukturdaten, Nachfragepotenziale und das bestehende ÖV-Angebot auf und skizziert einen möglichen Lösungsansatz. Eine erste Fassung wurde anlässlich der Arbeitsgruppensitzung vom 22.10.2012 eingehend diskutiert. Die Beiträge und Ergänzungen wurden in die vorliegende Schlussdokumentation eingearbeitet.

2 Strukturdaten

2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst die 2 Aargauer Gemeinden Fahrwangen und Meisterschwanden sowie die 4 Luzerner Gemeinden Aesch, Altwis, Hitzkirch und Schongau.



Abbildung 1:
Untersuchungsgebiet
©swisstopo (JM100006)

2.2 Strukturdaten und Potenziale

Die 6 Gemeinden im Untersuchungsgebiet weisen folgende Strukturdaten auf (siehe Anhang 1):

Gemeinde	Einwohner 2011 1)	Arbeitsplätze 2008 2)
Aesch	1'000	400
Altwis	400	100
Fahrwangen	1'900	700
Hitzkirch	4'700	1'600
Meisterschwanden	2'700	800
Schongau	900	300

1) aktuelle Bevölkerungsstatistik

2) Betriebszählung 2008

*Tabelle 1:
Strukturdaten
(gerundete Werte)*

Die Gemeinden Schongau (+18%) und Meisterschwanden (+32%) wiesen in den 11 Jahren zwischen 2000 und 2011 ein überdurchschnittliches Wachstum auf.

Die Verdoppelung der Einwohnerzahl von Hitzkirch ist auf die Gemeindefusion zurückzuführen.

Fahrwangen und v.a. Hitzkirch haben eine Bedeutung als Arbeits- bzw. Schulort; bei Hitzkirch hängt dies auch zusammen mit der Zentrumsfunktion.

2.3 Datengrundlage: Volkszählung 2000

Im Jahr 2000 wurde die letzte Volkszählung als "Vollerhebung" durchgeführt, d.h. es wurden von allen Haushalten sehr viele Angaben mit einem Fragebogen ermittelt, die entsprechend detaillierte Auswertungen erlaubten. Mit der sog. "Pendlerstatistik" sind die Nachfragerelationen aus dem Jahr 2000 bekannt. Angaben sind verfügbar zu den Berufstätigen und zu den Personen in Ausbildung.

Im Jahr 2010 wurde nun zum ersten Mal auf eine Vollerhebung verzichtet und es wurden "nur" 200'000 Personen befragt. Mit dem Verzicht auf die Vollerhebung liegen natürlich auch keine Angaben zu den Arbeitsplätzen der Erwerbstätigen mehr vor, bzw. im Gegensatz zu früher lässt sich auch keine Pendlerstatistik bzw. Pendlermatrix mehr erstellen.

Aktuelle Angaben zum Jahr 2012 sind somit nicht verfügbar. Zwei Aussagen lassen sich treffen:

- Die **Grundausrichtung** der länger in einer Gemeinde wohnhaften Bevölkerung, die massgeblich von den Erreichbarkeiten (Reisezeiten aufgrund des Strassen- und ÖV-Netzes) bestimmt ist, dürfte sich kaum geändert haben.
- Bei den Neuzuzüglern dürfte hingegen eine andere Nachfragestruktur vorliegen: Der Grossraum Zürich dürfte als Arbeitsort im Vordergrund stehen, mit entsprechenden Pendlerwegen, ev. auch mit P + R.

Es wäre interessant, mit einer aktuellen Erhebung (ev. mit Auswertung der Steuererklärungen), eine aktuelle Datenlage zu erhalten. Sie könnte Aufschluss über die neuen Mobilitätsmuster geben; mit einem Fragebogen allenfalls auch über die Zielorte im Einkaufs- oder sogar Freizeitverkehr.

2.4 Pendlerstruktur 2000

Die Zahlen der Weg-, Zu- und Binnenpendler sind im Anhang 2 dargestellt. Gut die Hälfte der Berufstätigen bzw. Schüler und Studenten hatte im Jahr 2000 die Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle ausserhalb der Wohngemeinde (Wegpendler).

Stark ist der Wegpendleranteil bei Meisterschwanden (67%), Altwis (61%) und Fahrwangen (60%), klar unterdurchschnittlich hingegen in Hitzkirch mit nur 36%.

Der Pendlersaldo (Zupendler - Wegpendler) ist bei fast allen Gemeinden negativ, nur bei Hitzkirch klar positiv.

Der Anteil der Wegpendler dürfte sich in den letzten 10 Jahren gemäss der allgemeinen Entwicklung erhöht haben.

2.5 Wichtigste Arbeits-/Ausbildungsorte

Wegpendler

Werden nur die jeweils 5 wichtigsten Arbeits- bzw. Ausbildungsorte betrachtet, umfasst dies insgesamt 45% aller Wegpendler (siehe Anhang 3). Die Unterschiede zwischen den Gemeinden sind gering, nur Altwis hat hier einen höheren Anteil. Die Zahlen (absolut und im Anteil) zeigen sich bei den Gemeinden wie folgt:

Gemeinde	Wegpendler		Wegpendler nach															Subtotal 1-5
	Total		1. Arbeits-/Ausbildungsort		2. Arbeits-/Ausbildungsort			3. Arbeits-/Ausbildungsort			4. Arbeits-/Ausbildungsort			5. Arbeits-/Ausbildungsort				
			abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %		
Aesch	383	Hitzkirch	91	24%	Hochdorf	41	11%	Luzern	19	5%	Zürich	16	4%	Reinach	14	4%	47%	
Altwis	162	Hitzkirch	53	33%	Hochdorf	22	14%	Luzern	14	9%	Aesch	7	4%	Beinwil	5	3%	62%	
Fahrwangen	691	Wohlen	76	11%	Meisterschwanden	71	10%	Sarmenstorf	66	10%	Zürich	55	8%	Villmergen	34	5%	44%	
Hitzkirch	575	Hochdorf	118	21%	Luzern	79	14%	Emmen	26	5%	Aesch	21	4%	Littau	18	3%	46%	
Meisterschwanden	947	Fahrwangen	139	15%	Wohlen	75	8%	Zürich	67	7%	Lenzburg	52	5%	Sarmenstorf	50	5%	40%	
Schongau	253	Hitzkirch	47	19%	Hochdorf	26	10%	Fahrwangen	20	8%	Muri	17	7%	Zürich	13	5%	49%	
Total	3'011		524	17%		314	10%		212	7%		168	6%		134	4%	45%	

Tabelle 2:
Wichtigste Arbeits-/Ausbildungsorte 2000

Im Vergleich zu anderen Regionen lässt sich keine eindeutige Ausrichtung auf jeweils einen Arbeits-/Ausbildungsort ausmachen. Auffallend ist:

- Mit Ausnahme von Altwis und Hitzkirch ist Zürich (im Jahr 2000) als Arbeits-/Ausbildungsort bei allen Gemeinden an 3. bis 5. Stelle. Mittlerweile dürfte sich die Bedeutung von Zürich deutlich erhöht haben.
- Der Einfluss der Kantonsgrenze lässt sich auch bei den Pendlerströmen klar feststellen: Nur bei Schongau liegt der 3. Arbeits-/Ausbildungsort (Fahrwangen) jenseits der Kantonsgrenze.

- Grosse Nachfragebeziehungen sind kaum vorhanden: Nur 2 Relationen (Meisterschwanden - Fahrwangen: 139 und Hitzkirch - Hochdorf: 118) sind grösser als 100 Personen.

Die Kantonsgrenzen überschreitende Nachfrage Luzern - Aargau (Schongau - Fahrwangen) unter diesen jeweils 5 wichtigsten Arbeits-/Ausbildungsorten betrifft 20 Personen.

Eine detailliertere Auswertung der Statistik zeigt:

Zum Zentrumsort Luzern, der an sich mit der Bahn gut erreichbar ist, pendeln von Fahrwangen 8 Personen, von Meisterschwanden keine.

Zupendler

Auch die umgekehrte Betrachtung (siehe Anhang 4) zeigt kein anderes Bild: Wohl sind nach Aesch und Schongau Pendler aus gewissen Aargauer Gemeinden vorhanden, die absoluten Zahlen pro Relation sind mit max. 10 Personen aber sehr klein.

Bemerkung

Auch wenn im Pendlerverkehr die Datenlage aus dem Jahr 2000 nicht mehr aktuell ist (siehe Kap. 2.3) und mit den Neuzuzügern gewisse Nachfragerelationen, namentlich nach Zürich, deutlich zugenommen haben: Selbst wenn sich gegenüber dem Jahr 2000 kleine Nachfragebeziehungen massiv vergrössert haben, dürfte das aktuelle Potenzial immer noch klein sein im Hinblick auf neue ÖV-Verbindungen.

2.6 Ausrichtung der Gemeinden

Neben den Berufs- und Schülerpendlern bestehen weitere Fahrtzwecke wie Einkauf, Besorgungen, Gesundheitsversorgung, Besuche und Freizeit, die unter dem Begriff "Gelegenheitsverkehr" zusammengefasst werden. Die wichtigsten Nachfragen, insbesondere bzgl. Einkauf und auch Gesundheitsversorgung, beziehen sich jeweils auf das Regionalzentrum.

metron

Im Sinn einer qualitativen Betrachtung kann auch aufgrund der Einschätzung der Gemeindevertreter an der Sitzung vom 22.10.2012 von folgender Ausrichtung ausgegangen werden:

Gemeinde	Regionalzentren	übergeordnete Zentren
Aesch	Hitzkirch sowie Reinach	Luzern
Altwis	Hitzkirch	Luzern
Fahrwangen	Wohlen	Aarau
Hitzkirch	auch Reinach	Luzern
- Ortsteil Müswangen	Muri	
- Ortsteil Mosen	Reinach	
Meisterschwanden	Wohlen, ev. Lenzburg	Aarau
Schongau	Hochdorf, Muri, Reinach	(Luzern)

*Tabelle 3:
Ausrichtung der Gemeinden
im sog. "Gelegenheitsverkehr"*

Die Tabelle zeigt die disperse Ausrichtung des Nicht-Pendlerverkehrs.

3 Linien und Angebot

3.1 Liniennetz

Die 6 Gemeinden werden durch folgende Linien erschlossen:

Feld	Linie	Gemeinden
651	Luzern - Lenzburg (S9)	Hitzkirch
60.107	Hitzkirch - Schongau	Aesch Altwis Schongau
50.340	Wohlen - Meisterschwanden	Fahrwangen Meisterschwanden
50.390	Lenzburg - Bettwil	Meisterschwanden (Fahrwangen)

Tabelle 4:
Linien und bediente Gemeinden

3.2 Fahrplanangebot

Feld	Linie	Takt NVZ/HVZ	Kurspaare/Tag
651	Luzern - Lenzburg (S9)	30	
60.107	Hitzkirch - Schongau	60 / 30	16
50.340	Wohlen - Meisterschwanden	30	33 / 35
50.390	Lenzburg - Fahrwangen (- Bettwil)	60 / 30	27 / 19 ¹⁾

¹⁾ 4 Kurse nur ab Seengen

Tabelle 5:
Angebot

3.3 Linie Hitzkirch - Oberschongau

Die Züge der Seetalbahn kreuzen sich ca. zu den Min. 14 und 44 in Hitzkirch; d.h. hier besteht eine sehr gute Ausgangslage für Anschlüsse:

- Mit Ankunft eines Busses zur Min. 08 oder 38 können die Züge **nach** Luzern (ab Min. 14 und 44) und **nach** Lenzburg (ab Min. 13 und 41) erreicht werden.
- Umgekehrt nimmt ein Bus mit Abfahrt zur Min. 14 oder 42 die Züge **von** Luzern (an Min. 11 und 41) und **von** Lenzburg (an Min. 13 und 39) ab.
- Zudem besteht eine kurze Zeitspanne zwischen Ankunft und Abfahrt in Hitzkirch von 6 bis 4 Min.

Trotz dieser an sich sehr guten Angebotslage kann die Linie nur stündlichen verkehren: die Fahrzeit für die Hinfahrt nach Oberschongau beträgt 14 Min., für die Rückfahrt nach Hitzkirch 18 Min. Das heisst aber insbesondere auch, dass bei einem stündlichen Angebot (und Anschlüssen in Hitzkirch in beiden Richtungen) in Oberschongau eine Standzeit von 24 bzw. 22 Min. entsteht.

3.4 Beurteilung

Festhalten lässt sich folgendes:

- Mit der Seetalbahn besteht ein **"Rückgrat"** im ÖV auf der Relation Nord - Süd (Lenzburg - Luzern):
Der 30-Min.-Takt stellt nicht nur ein sehr gutes Angebot dar, sondern bietet auch günstige Anschlussmöglichkeiten für Zubringer-Buslinien. Der Kantonshauptort Luzern ist ab Hitzkirch in 45 Min. erreichbar. Sowohl in Lenzburg als auch in Luzern bestehen mit der Seetalbahn optimale Anschlüsse auf den Fernverkehr, namentlich nach Zürich.
- Die Linie Wohlen - Meisterschwanden fährt ebenfalls im 30-Min.-Takt und stellt in Wohlen optimale Anschlüsse nach Lenzburg und Aarau dar. Der Kantonshauptort Aarau ist von Meisterschwanden via Wohlen oder Seengen in rund 50 Min. erreichbar.
- Alle 4 Linien im Untersuchungsgebiet besitzen umsteigefreie Verbindungen zum jeweils wichtigsten Regionalzentrum (siehe Kap. 2.6) sowie - aus den durch den Bus erschlossenen Gemeinden - auch zum jeweiligen Kantonshauptort.

Nicht vorhanden sind Verbindungen mit dem ÖV nach Muri sowie Richtung Wohlen (- Zürich) - allerdings müssen die Potenziale hier als tief eingestuft werden. Dazu kommt, dass der Individualverkehr auf diesen Querverbindungen konkurrenzlos schnell ist. Inwieweit P + R, z. B. nach Wohlen oder Muri, genutzt wird, kann nur mit einer separaten Erhebung erfasst werden.

4 Mögliche Lösungsansätze

4.1 Grundsätzliche Überlegungen

Grundsätzliche Nachfragepotenziale beziehen sich auf folgende Zielorte und "Anziehungspunkte":

- Regionalzentrum
- Kantonshauptort
- Weitere wichtige Zielorte v.a. im Berufsverkehr
- Nebenzentren
- Orte im Ausflugsverkehr

Wie die Ausführungen im Kap. 3.4 gezeigt haben, sind die Verbindungen aus allen Gemeinden sowohl zum massgebenden Regionalzentrum als auch zum Kantonshauptort vorhanden, z.T. sogar im 30-Min.-Takt. Hier besteht also kein Handlungsbedarf.

4.2 Grenzüberschreitende Potenziale

Generell zu unterscheiden ist zwischen dem

- Angebot unter der Woche (Mo - Fr)
- Angebot am Wochenende

Für das Angebot bzw. die Fahrzwecke unter der Woche lässt sich folgendes festhalten:

Fahrbeziehung	Mögliche Fahrzwecke	Beurteilung
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrwangen/Meisterschwanden - Hitzkirch 	<ul style="list-style-type: none"> • Einkauf/Besorgungen (2. Regionalzentrum) 	<ul style="list-style-type: none"> - Nachfrage wegen Kantonsgrenze und Fahrzeit sehr gering
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrwangen/Meisterschwanden - Hitzkirch (- Luzern) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pendlerverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Nachfrage auch absolut sehr gering
<ul style="list-style-type: none"> • Aesch - Fahrwangen/Meisterschwanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Einkauf/Besorgungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Kaum Zentrumsfunktion - Nachfrage auch wegen Kantonsgrenze sehr gering
<ul style="list-style-type: none"> • Schongau - Fahrwangen/Fahrwangen 	<ul style="list-style-type: none"> • Pendlerverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - 20 Pendler

Fazit

Ein regelmässiges bzw. auch genügend grosses Potenzial "über die Kantonsgrenze" lässt sich weder von der Aargauer noch von der Luzerner Seite her feststellen.

Hinweis: Pendlerzahlen nur aus dem Jahr 2000 bekannt, siehe Kap. 2.3

4.3 Modifiziertes Konzept Aesch / Schongau

Die Problematik der "zu langen" Linie wurde in Kap. 3.3 angesprochen: Die Summe der Fahrzeiten für Hin- und Rückfahrt bis/ab Oberschongau beträgt $14+18 = 32$ Min.

D.h. dass mit 1 Fahrzeug **kein** 30-Min.-Takt möglich ist.

Denkbar wäre nun folgender Ansatz:

- Die bestehende Linie nach Oberschongau wird mindestens zeitweise "verkürzt" bis Schongau Kreuz, so dass die Fahrzeiten max. 26 (bzw. 24 Min.) betragen.
- In der anderen halben Stunde könnte das Fahrzeug nicht bis Schongau, sondern bis Aesch Schiffsanlegestelle fahren.
- Eine Fahrt bis/ab Meisterschwanden ist allerdings **nicht** möglich.

Seitens der Gemeinde Aesch wurde auf diesen Vorschlag negativ reagiert.

4.4 Neue Konzeptidee Wochenende

Am Wochenende verkehrt die Linie Hitzkirch - Oberschongau weniger häufig:

- am Samstag mit 7 Kurspaaren
- am Sonntag mit 5 Kurspaaren

Zusammen mit den Standzeiten besteht heute am Wochenende ein sehr unwirtschaftlicher Betrieb.

Grundsätzlich denkbar wäre die Verwendung des Fahrzeugs **zusätzlich** für ein neues Angebot "zwischen" den bestehenden Kursen, und zwar auf folgender Basis:

- Ein ausschliesslich touristisches Angebot nur am Wochenende, ev. nur am Sonntag bzw. nur in der Sommersaison.
- Eine Linie, die nicht nur in Hitzkirch, sondern auch an einem weiteren Ort die an die Bahn angebunden ist.

Im Hinblick auf den **Ausflugs**verkehr im Sommer wäre eine Kantonsgrenze überschreitende und den See (teilweise) "umrundende" Linie denkbar, zwischen Mosen (evtl. Hitzkirch) und Boniswil.



Abbildung 2:
Route einer neuen Linie am Wochenende

Konzeptidee

- Linie Hitzkirch - Seengen - Boniswil (ca. 16 km); Fahrzeit ca. 25 Min.
- Anschluss in Mosen bzw. Hitzkirch in beide Richtungen
- Anschluss in Boniswil primär von/nach Luzern
- Maximal 2-Stunden-Takt (in den "Zwischenzeiten" wird die bestehende Linie bedient)

4.5 Beurteilung

Die Konzeptidee hat auf den ersten Blick einen gewissen "Charme" als ergänzendes Angebot, das das Fahrzeug der Linie nach Oberschongau verwendet. Bei genauerer Betrachtung schälen sich doch einige klare Nachteile heraus:

- Die neue Linie kann maximal im 2-Stunden-Takt verkehren, also mit einer sehr geringen Verfügbarkeit.
- Weder in Aesch noch in Meisterschwanden kann die Linie das Seeufer bzw. die Schiffsanlegestation bedienen. Es bleibt somit eine grosse Höhendifferenz zwischen Bushaltestelle und See.
- Ein gewisses Potenzial ist nur am Wochenende zu erwarten, und zwar nur an schönen Tagen.
- Für WanderInnen besteht mit der Seetalbahn, die mittlerweile auch am Sonntag im 30-Min.-Takt verkehrt ein sehr attraktives Angebot. Darauf lassen sich Ausflüge ohne Auto ausrichten.
- Gegenüber dem Individualverkehr ist die Ausgangslage für eine Buslinie in der möglichen Form sehr schlecht.

4.6 Stellungnahme

Die an der Arbeitsgruppensitzung vom 22.10.12 anwesenden Gemeindevertreter von Aesch, Meisterschwanden sahen kaum Möglichkeiten, sich von Seiten ihrer Gemeinde an einer Finanzierung zu beteiligen.

Auch von Seetaltourismus wurde eine ablehnende Haltung betr. Mitfinanzierung formuliert.

4.7 Schlussbemerkung

Die vorstehenden Abklärungen haben gezeigt, dass für eine grenzüberschreitende Buslinie im ursprünglich beabsichtigten Sinn (Hitzkirch - Fahrwangen) keine ausreichenden Nachfragepotenziale ausgemacht werden können.

Ob eine separate Erhebung der Arbeits-, Ausbildungs- und allenfalls auch Orte für Einkauf und Besorgungen Aufschluss für mögliche Aktivitäten der Gemeinden geben könnte, muss hier offen bleiben.

*Anhang**1. Strukturdaten*

Bezirk	Gemeinde	EinwohnerInnen				Arbeitsplätze			
		2000	2011	Diff. 11 - 00		2000	2008	Diff. 08 - 00	
	Aesch	984	970	-14	-1%	329	414	+85	+26%
	Altwis	354	383	+29	+8%	141	133	-8	-6%
	Fahrwangen	1'654	1'914	+260	+16%	662	696	+34	+5%
	Hitzkirch	2'173	4'712	+2'539	+117%	1'571	1'581	+10	+1%
	Meisterschwanden	2'039	2'693	+654	+32%	637	830	+193	+30%
	Schongau	736	866	+130	+18%	227	325	+98	+43%
Total		7'940	11'538	+3'598	+45%	3'567	3'979	+412	+12%

Arbeitsplätze 2000: Volkszählung

Arbeitsplätze 2008: Betriebszählung

2. Erwerbstätige/Schüler und PendlerInnen 2000

Gemeinde	Erwerbst. /Schüler	Pendler					Saldo ZP-WP
		Wegpendler abs.	in %	Binnen- pendler	Zupendler abs.	in %	
Aesch	671	383	57%	288	151	46%	-232
Altwis	267	162	61%	105	81	57%	-81
Fahrwangen	1'148	691	60%	457	526	79%	-165
Hitzkirch	1'610	575	36%	1'035	1'232	78%	657
Meisterschwanden	1'407	947	67%	460	419	66%	-528
Schongau	497	253	51%	244	83	37%	-170
Total	5'600	3'011	54%	2'589	2'492	70%	-519

Pendler: Erwerbstätige **und** Schüler

3. Wichtigste Arbeits- und Ausbildungsorte der Wegpendler 2000

Gemeinde	Wegpendler		Wegpendler nach															Subtotal 1 1-5
	Total	1. Arbeits-/Ausbildungsort			2. Arbeits-/Ausbildungsort			3. Arbeits-/Ausbildungsort			4. Arbeits-/Ausbildungsort			5. Arbeits-/Ausbildungsort				
		abs.	in %		abs.	in %		abs.	in %		abs.	in %		abs.	in %			
Aesch	383	Hitzkirch	91	24%	Hochdorf	41	11%	Luzern	19	5%	Zürich	16	4%	Reinach	14	4%	47%	
Altwis	162	Hitzkirch	53	33%	Hochdorf	22	14%	Luzern	14	9%	Aesch	7	4%	Beinwil	5	3%	62%	
Fahrwangen	691	Wohlen	76	11%	Meisterschwanden	71	10%	Sarmenstorf	66	10%	Zürich	55	8%	Villmergen	34	5%	44%	
Hitzkirch	575	Hochdorf	118	21%	Luzern	79	14%	Emmen	26	5%	Aesch	21	4%	Littau	18	3%	46%	
Meisterschwanden	947	Fahrwangen	139	15%	Wohlen	75	8%	Zürich	67	7%	Lenzburg	52	5%	Sarmenstorf	50	5%	40%	
Schongau	253	Hitzkirch	47	19%	Hochdorf	26	10%	Fahrwangen	20	8%	Muri	17	7%	Zürich	13	5%	49%	
Total	3'011		524	17%		314	10%		212	7%		168	6%		134	4%	45%	

■ Kantonsgrenzen überschreitend

Wegpendler: Erwerbstätige **und** Schüler

4. Wichtigste Wohnorte der Zupendler 2000

Gemeinde	Zupendler		Zupendler von															Subtotal 1 1-5
	Total	1. Ort			2. Ort			3. Ort			4. Ort			5. Ort				
		abs.	in %		abs.	in %		abs.	in %		abs.	in %		abs.	in %			
Aesch	151	Hitzkirch	21	14%	Mosen	12	8%	Reinach	10	7%	Hochdorf	10	7%	Beinwil a.S.	9	6%	41%	
Altwis	81	Schötz	14	17%	Hitzkirch	12	15%	Schongau	6	7%	Egolzwil	5	6%	Beinwil a.S.	5	6%	52%	
Fahrwangen	526	Meisterschwanden	139	26%	Sarmenstorf	99	19%	Bettwil	36	7%	Wohlen	31	6%	Villmergen	27	5%	63%	
Hitzkirch	1'232	Hochdorf	159	13%	Ermensee	134	11%	Gelfingen	114	9%	Aesch	91	7%	Altwis	53	4%	45%	
Meisterschwanden	419	Fahrwangen	71	17%	Sarmenstorf	66	16%	Wohlen	33	8%	Seengen	17	4%	Villmergen	16	4%	48%	
Schongau	83	Aesch	14	17%	Muri	8	10%	Buttwil	5	6%	Hitzkirch	4	5%	Müswangen	4	5%	42%	
Total	2'492		418	17%		331	13%		204	8%		158	6%		114	5%	49%	

■ Kantonsgrenzen überschreitende Nachfrage

Zupendler: Erwerbstätige **und** Schüler