

Medienmitteilung zum BAK-Erreichbarkeitsindex

Europäische Erreichbarkeit verschlechtert sich durch Corona um 44 Minuten.

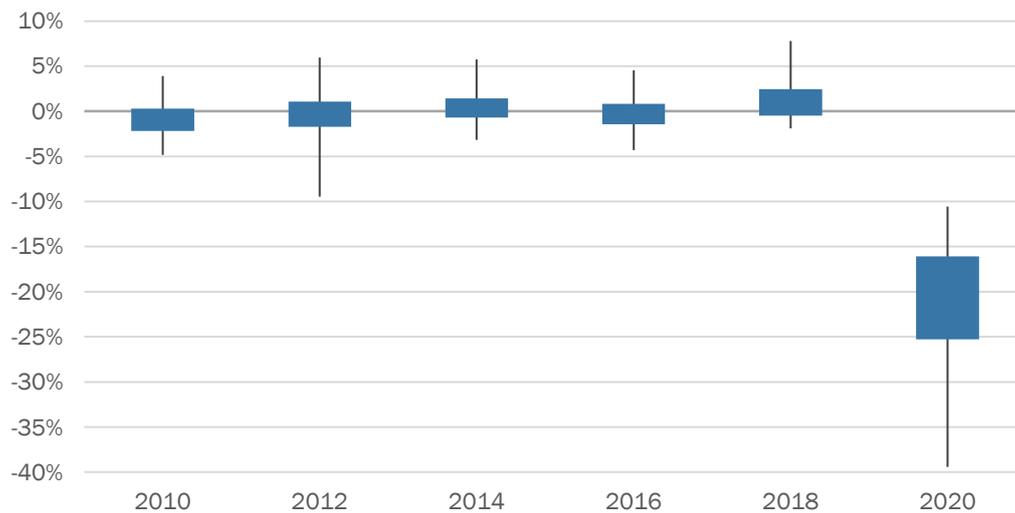
BAK Economics, 17.12.2021 (Basel/Bern/Lugano/Zürich) – Die Reisebeschränkungen, die 2020 als Massnahmen gegen die Verbreitung des Coronavirus ergriffen wurden, haben das Reisen erheblich komplizierter gemacht. Als Folge davon wurde das Verkehrsangebot, insbesondere von Flugverbindungen, stark reduziert. Selbst wenn eine Reise möglich war, hat sich die reine Reisezeit - also ohne Reiseverbote oder Belastungen durch Test- und Quarantänepflichten zu berücksichtigen - im vergangenen Jahr für Reisen zwischen den grossen Städten Europas im Durchschnitt um 44 Minuten gegenüber 2018 verlängert. Hierdurch hat sich die Erreichbarkeit aller europäischen Regionen massiv verschlechtert. Historisch betrachtet hat die Corona-Pandemie die Erreichbarkeit um mindestens 20 Jahre zurückgeworfen. Dies geht aus den aktuellen Zahlen des BAK-Erreichbarkeitsindex hervor, der regelmässig von BAK Economics im Auftrag der Kantone Aargau, Basel-Stadt und Zürich berechnet wird.

Der BAK-Erreichbarkeitsindex für Reisen innerhalb Europas hat sich 2020 gegenüber 2018 im Durchschnitt um 20 Prozent verschlechtert. Dies entspricht einer im Mittel 44 Minuten längeren Reisezeit auf allen Verbindungen zwischen den 412 untersuchten Städten. Der Einbruch der kontinentalen Erreichbarkeit ist enorm und betrifft alle Regionen Europas. Eine Mehrzahl der Standorte verfügte 2020 über eine schlechtere Erreichbarkeit als im Jahr 2000, als die systematische Messung der Erreichbarkeit begann. Die grössten Verluste sind in peripheren Regionen zu beobachten, wozu vor allem Skandinavien und grosse Teile Osteuropas gehören. Weniger extreme Verluste wurden in der Nähe der vier grossen Hub-Flughäfen Amsterdam, Frankfurt, London und Paris gemessen, welche als Netzknotenpunkte auch unter Pandemiebedingungen noch vergleichsweise gut angebunden waren. Insgesamt sind die Unterschiede zwischen den Regionen aber klein und lassen sich vor allem auf die geographische Lage zurückführen. Von der unterschiedlichen Härte der getroffenen Corona-Massnahmen sind keine direkten Rückwirkungen auf das Ausmass der Erreichbarkeitsverluste feststellbar.

In den 26 Schweizer Kantonshauptorten lag die verlorene Erreichbarkeit im Durchschnitt aller Standorte Europas. Basel ist die Medianstadt bei den Verlusten der kontinentalen Erreichbarkeit. Das heisst, dass die Hälfte aller europäischen Städte mehr als Basel verloren hat und die andere Hälfte weniger. Den kleinsten Rückgang innerhalb der Schweiz erzielte Lugano. Die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels konnte hier die coronabedingten Verluste etwas abfedern. Innerhalb der Schweiz war die Nähe zu einem Landesflughafen beziehungsweise die Abhängigkeit davon ein Nachteil. Hauptorte mit einem hohen Fluganteil innerhalb des Erreichbarkeitsindex verloren mehr als Standorte mit einer geringen Abhängigkeit vom Flugverkehr. Deshalb gehören Zürich und Genf zu den grössten Verlierern in der Schweiz. Trotzdem ist die Erreichbarkeit

Zürichs weiterhin die beste aller Kantone. Dahinter folgen Basel und Aarau, welche auf Kosten Genfs Plätze gutmachen konnten. Insgesamt sind die Unterschiede in den Verlusten an Erreichbarkeit nicht sehr ausgeprägt und die Rangverschiebungen der Kantonshauptorte gegenüber 2018 waren klein. Einzig Lugano konnte sich dank des Ceneri-Basistunnels um vier Plätze verbessern.

Historische Verluste in der kontinentalen Erreichbarkeit



Boxplot der Gewinne und Verluste in der kontinentalen Erreichbarkeit, 2010–2020, in %; blaue Boxen = Bereich zwischen 1. und 3. Quartil; Linien = Bereich zwischen 5%- und 95%-Quantil.
Quelle: BAK Economics

Neben der kontinentalen Erreichbarkeit innerhalb Europas misst BAK Economics auch die globale Erreichbarkeit zu Zielen ausserhalb Europas. Hier zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der innereuropäischen Erreichbarkeit. Europaweit kam es zu einer drastischen Verschlechterung der globalen Erreichbarkeit. Reisen nach Übersee dauerten im Schnitt fast zwei Stunden länger als vor der Corona-Pandemie. Auch die Schweizer Standorte haben grosse Verluste erfahren. Die Verluste der meisten Kantonshauptorte lagen knapp unter dem Schnitt aller europäischen Standorte.

Es wird von erheblicher Bedeutung für die zukünftige Entwicklung und die Standortattraktivität der Regionen sein, ob, wie schnell und in welcher Form diese Erreichbarkeitsverluste nach dem Ende der pandemiebedingten Restriktionen wieder aufgeholt werden. Erreichbarkeit ist eine Schlüsseleigenschaft für eine moderne, vernetzte Welt und hat erheblichen Einfluss auf die Attraktivität eines Standorts. Es darf wohl in jedem Fall mit einem erheblichen Aufholeffekt gerechnet werden, aber ob mehr als 20 Jahre Verbesserungen in der Erreichbarkeit sofort wieder vollständig nachgeholt werden können, ist nicht sicher. Aus Sicht der Standortattraktivität ist zudem wichtig, ob eine bessere Erreichbarkeit in der Breite erhalten bleibt oder die Konzentration auf wenige Zentren zunimmt. Gerade für eine dezentral organisierte Schweiz sind attraktive Standortbedingungen in allen Landesteilen essenziell.

Standortfaktor Erreichbarkeit: Die BAK Erreichbarkeitsindizes

Um die Erreichbarkeit von Standorten auch quantitativ beurteilen und vergleichen zu können, wird ein Indexwert errechnet, der abbildet, mit welchem (zeitlichen) Aufwand sämtliche wirtschaftliche Aktivitäten im Zielgebiet von einem Herkunftsort her erreicht werden können. Dabei wird das Bruttoinlandsprodukt der Zielregionen (als Mass für die Attraktivität der entsprechenden wirtschaftlichen Aktivitäten in der Zielregion) mit Hilfe der notwendigen Reisezeit bewertet. D.h. je schneller eine Zielregion erreicht werden kann, desto grösser ist das Gewicht, mit dem das erreichbare BIP in den Erreichbarkeitsindex des Standortes einfliesst. BAK Economics führt diese Berechnungen seit 2002 regelmässig durch. Dabei wird unterschieden zwischen globaler, kontinentaler und regionaler Erreichbarkeit, die jeweils ein eigenes Zielgebiet erfassen.

Der **globale Erreichbarkeitsindex** misst die Vernetzung mit Regionen ausserhalb Europas. Er enthält 138 Zielregionen in Nord- und Südamerika, Asien, Afrika und Ozeanien, die die gesamte Weltwirtschaft ausserhalb Europas beinhalten. Bei den Reisezeiten werden die Zufahrtszeiten vom Stadtzentrum zum Flughafen, die Flugzeit (inkl. Umsteigezeiten) und die Wegfahrt vom Zielflughafen ins Stadtzentrum des Ziellortes berücksichtigt. Es wird jeweils die schnellste Reiseoption an fünf verschiedenen Werktagen gemittelt.

Der **kontinentale Erreichbarkeitsindex** bewertet die Reisezeiten zwischen 412 Standorten innerhalb Europas (die die gesamte Wirtschaft Europas abbilden). Dabei werden Flug-, Strassen- und Bahnreisezeiten und deren Kombinationen berücksichtigt, um die schnellsten Reiseoptionen von Stadtzentrum zu Stadtzentrum in sechs verschiedenen Zeitfenstern eines Werktags zu ermitteln. Im innereuropäischen Bereich dominiert das Tagesmeeting mit Anreise am frühen Morgen und Rückreise am Abend. Deshalb werden verfügbare Verkehrsverbindungen am Morgen höher gewichtet als diejenigen am Abend.

Der **regionale Erreichbarkeitsindex** umfasst die Verbindungen zwischen allen Schweizer Gemeinden und dem benachbarten Ausland. Die regionale Erreichbarkeit zielt auf die Beurteilung der Opportunitäten, die über das regionale Verkehrssystem zu erreichen sind und umfasst deshalb vor allem regelmässige Wege wie beispielsweise das Pendeln. Es gibt einen Index für den motorisierten Individualverkehr und einen für den öffentlichen Verkehr.

Der BAK Erreichbarkeitsindex wird im Auftrag der Kantone Aargau, Basel-Stadt und Zürich erhoben. Weitere Informationen und die regelmässigen Publikationen sind unter www.bak-economics.com erhältlich.

Ihre Ansprechpartner

Markus Karl
Projektleiter
T + 41 61 279 97 07
markus.karl@bak-economics.com

Martin Eichler
Geschäftsleitung, Chefökonom
T + 41 61 279 97 14
martin.eichler@bak-economics.com