

Investitionen in Verkehrsinfrastruktur verbessern die Schweizer Erreichbarkeit

BAK Economics, 30.01.2019 (Basel/Zürich) – Zürich und Basel-Stadt bleiben gemäss den BAK Erreichbarkeitsindizes 2018 sowohl im ÖV als auch im motorisierten Individualverkehr (MIV) die am besten erreichbaren Kantone der Schweiz. Der ebenfalls hervorragend erreichbare Kanton Aargau konnte im MIV wieder auf den dritten Platz vorstossen. Betrachtet man die Veränderung im Zeitverlauf, nimmt die Erreichbarkeit des MIV im Allgemeinen langsam, aber stetig ab. Ursache dafür sind die sinkenden Durchschnittsgeschwindigkeiten durch das immer stärkere Verkehrsaufkommen. Verbesserungen ergeben sich vor allem punktuell durch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Zwischen 2016 und 2018 konnten sich so die Kantone Jura und Wallis deutlich verbessern. Im ÖV ermöglichte der Gotthard-Basistunnel seit 2016 die grössten Erreichbarkeitsgewinne.

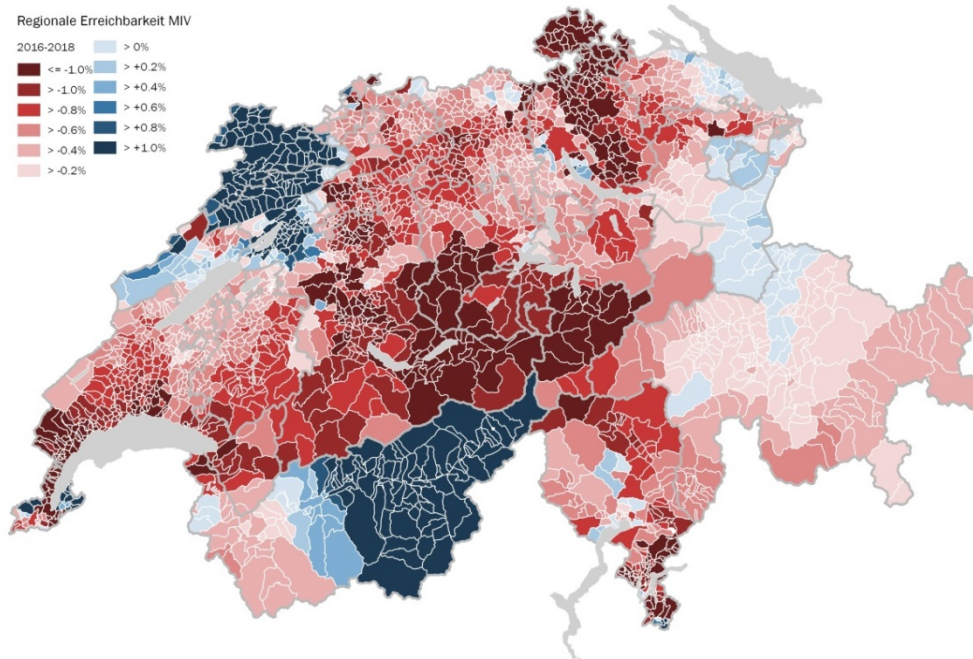
In den Jahren 2016 bis 2018 haben die Kantone Jura und Wallis die Erreichbarkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) merklich verbessern können. Mit einem Wachstum von 1.8 beziehungsweise 1.1 Prozent überflügeln sie die restlichen Kantone der Schweiz deutlich. Ursache dieses Fortschritts ist in beiden Fällen die Eröffnung von Teilabschnitten im Nationalstrassennetz. Im Jura wurde nach einer Bauzeit von insgesamt drei Jahrzehnten die letzten Teilstücke der 84 km langen Transjurane (A16) zwischen der französischen Grenze und Biel vollendet. Dadurch sind der Kanton Jura und Gemeinden des Berner Juras im Strassenverkehr näher an die übrige Schweiz gerückt. Im Wallis sorgte der Ausbau der A9 für eine Verbesserung. Zwischen 2016 und 2018 wurden die Strecken zwischen Leuk/Susten Ost und Gampel/Steg West und die Südumfahrung Visp mit dem Eyholztunnel eröffnet. Die restlichen Kantone verbesserten sich nur wenig oder haben Indexpunkte verloren, da die Reisezeiten durch ein immer stärkeres Verkehrsaufkommen verlangsamt wurden.

Obwohl die Veränderungen im Jura und im Wallis deutlich grösser waren als in den übrigen Kantonen, sind sie dennoch zu klein, um im Ranking der Kantone viele Ränge gut zu machen. Führend in der MIV-Erreichbarkeit bleiben Zürich und Basel-Stadt. Zürich profitiert dabei von einer sehr kräftigen Wirtschaft und einer sehr guten Verkehrsinfrastruktur. Basel-Stadt besteht fast ausschliesslich aus gut erschlossener Stadtfläche und hat kaum ländliche Gebiete, die den Kantonsdurchschnitt drücken. Hinter Zürich und Basel konnte sich seit 2016 der Kanton Aargau den dritten Rang von Genf zurückholen. Der Kanton Aargau verfügt somit – auch dank seiner geografisch günstigen Lage zwischen Zürich, Basel und dem Mittelland – ebenfalls über eine über dem Schweizer Schnitt liegende Erreichbarkeit.

Neben der Strassenerreichbarkeit wurde auch der BAK Erreichbarkeitsindex für den öffentlichen Verkehr aktualisiert. Die am besten erreichbaren Regionen sind auch hier die Agglomerationen Zürich und Basel. Daneben können sich aber auch andere wichtige Knoten im Schienenverkehr – wie Luzern, Olten, Biel, Bern, Neuenburg, Chiasso oder Sitten – klar von ihrem Umland abheben. Das wichtigste Infrastruktur-

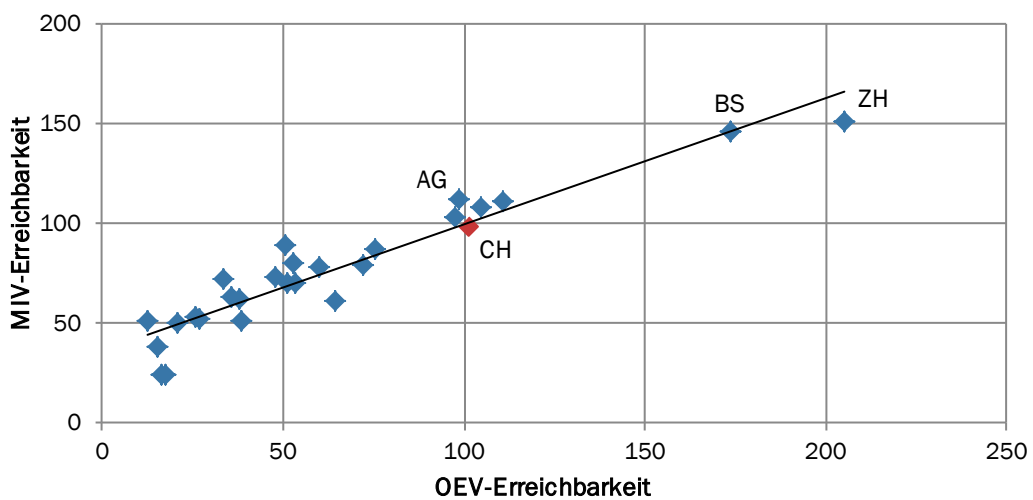
projekt des öffentlichen Verkehrs war in dieser Aktualisierungsperiode die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016. Durch die Zeitersparnis von 30 Minuten sind vor allem in den Kantonen Uri und Tessin Erreichbarkeitsfortschritte erzielt worden.

Strassenerreichbarkeit der Gemeinden, Veränderung 2016-2018



Veränderung in Prozent
Quelle: BAK Economics

Erreichbarkeit der Kantone 2018



Indiziert, 100 = gewichteter Durchschnitt der Schweiz 2012; horizontale Achse = Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr, vertikale Achse = Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr; schwarze Gerade = lineare Regression der OEV-Erreichbarkeit auf die MIV-Erreichbarkeit
Quelle: BAK Economics

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 Zielortes berücksichtigt. Es wird jeweils die schnellste Reiseoption an fünf verschiedenen Werktagen gemittelt.

Der **kontinentale Erreichbarkeitsindex** bewertet die Reisezeiten zwischen 414 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 sowie der Flughafen Zürich AG erhoben. Weitere Informationen und die regelmässigen Publikationen sind unter www.bak-economics.com erhältlich.