



Erreichbarkeitsanalysen

Information

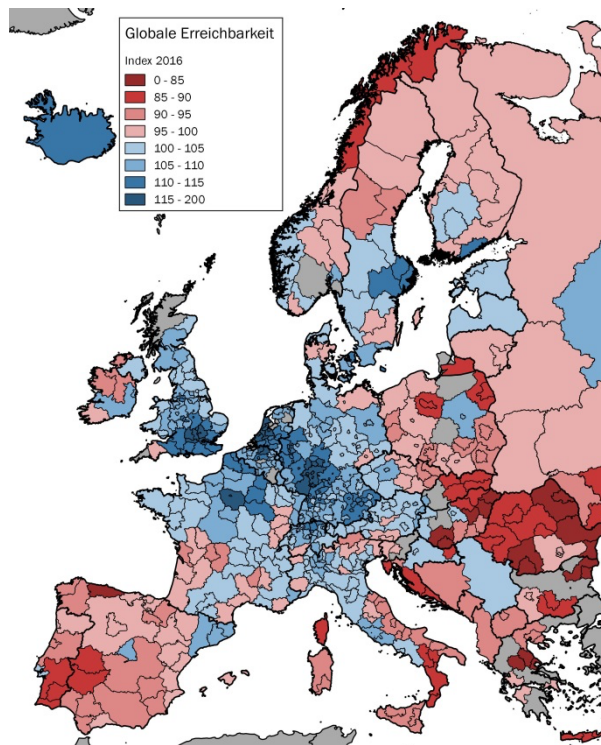


Bedeutung von Erreichbarkeit

In einer zunehmend globalisierten Welt bestimmt die Erreichbarkeit eines Standortes wesentlich, in welchem Umfang die entsprechende Region am wirtschaftlichen Wachstumsprozess teilhaben kann. In der Diskussion um Standortfaktoren ist Erreichbarkeit deshalb ein relevantes Thema. Aussagen zur Güte der Erreichbarkeit verschiedener Regionen beruhen heute allerdings oft auf subjektiven Einschätzungen.

Für international tätige Unternehmungen und Institutionen spielt der Zugang zu Beschaffungs- und Absatzmärkten eine zentrale Rolle. Die schnelle Überwindung von Distanzen hilft, Marktgelegenheiten wahrzunehmen. Potentielle Märkte sowohl im Bezug auf mögliche Nachfrager als auch hinsichtlich der dort angebotenen Vorleistungen sind umso interessanter, je wirtschaftlich bedeutender und je besser zugänglich sie sind.

BAK Economics untersucht laufend die Qualität von verschiedensten Standortfaktoren für die Schweiz, Schweizer Kantone und europäische Regionen (Innovationsfähigkeit, Besteuerung, Regulierung, usw.). Sehr intensiv wurde dabei in den vergangenen Jahren auch der Themenbereich Erreichbarkeit als Standortfaktor analysiert. Dabei wurden Modelle zur Messung der globalen, der kontinentalen und der regionalen Erreichbarkeit entwickelt. Zusätzlich wurde die Bedeutung der Erreichbarkeit für die Entwicklung von Wirtschafts- und Wohnregionen in einer Pilotstudie untersucht.



Methodologie

Erreichbarkeit ist kein klares, lineares Konzept. Vielmehr beruht es auf einer Vielzahl von Faktoren, die unter dem Themenbereich Erreichbarkeit subsumiert werden können. Die Erreichbarkeitsmodelle von BAK Economics basieren auf dem Ansatz aktivitätsbasierter Gravitationsindikatoren. Sie folgen zudem dem Konzept der Erreichbarkeit „aus der Region“ (outbound accessibility), d.h. es wird die Reisezeit und Frequenz herangezogen, die man benötigt, um aus der Region andere Regionen zu erreichen. Der resultierende Indikator reflektiert das gesamte Potenzial aller Regionen ohne jegliche Limitierung der Reisezeit. Jedoch werden die Reisedestinationen über die Reisezeit und das Bruttoinlandsprodukt der Region gewichtet.

Folgende Indikatoren werden mittels der Erreichbarkeitsmodelle von BAK Economics berechnet:

- Der **globale Erreichbarkeitsindex** misst die Erreichbarkeit von Regionen weltweit ausserhalb Europas.
- Der **kontinentale Erreichbarkeitsindex** reflektiert die Erreichbarkeit aller Regionen in Europa.
- Der **regionale Erreichbarkeitsindex** umfasst die Erreichbarkeit innerhalb von Schweizer Regionen und umfasst regelmässige Wege, wie z.B. Pendlerrouten.

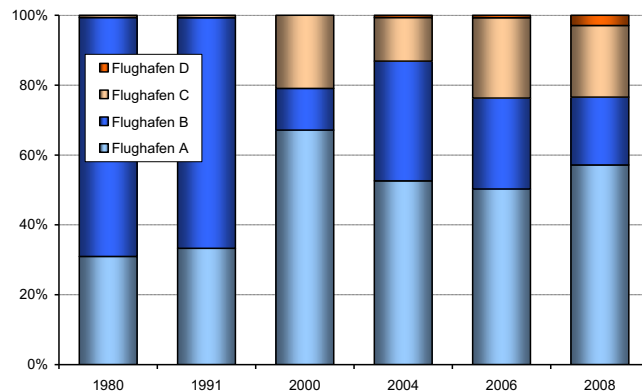
Erreichbarkeitsanalysen

Nebst den Erreichbarkeitsindikatoren, welche die primären Outputgrößen der Erreichbarkeitsmodelle darstellen, lassen sich mittels den Erreichbarkeitsanalysen von BAK Economics noch weitere detailliertere Fragestellungen beantworten. Im Folgenden sind einige Beispiele aufgelistet:

- **Isochronen:** Mit Hilfe von Isochronen lässt sich grafisch abbilden, welcher Anteil des globalen resp. des europäischen BIPs in einer bestimmten Zeit erreichbar ist. Diese Erkenntnisse lassen sich über verschiedene Regionen, über die Zeit und/oder über verschiedene Verkehrsträger vergleichen. Hiermit lässt sich analysieren, in welchen Reisedistanzen Vorteile oder Defizite bezüglich Region oder Verkehrsträger liegen.

Welches sind die wichtigsten Check-In-Airports der Region

- **Welche Bedeutung haben die einzelnen Verkehrsträger für die Erreichbarkeit einer Region:** Bei kontinentalen Reisen muss nicht in jedem Fall eine Flugverbindung am schnellsten zum Ziel führen. Insbesondere in Regionen mit einer gut ausgebauten Landverkehrsinfrastruktur und mit einer Knotenfunktion im Schienenverkehr sind auch längere Wege per Landverkehr denkbar.



- **Welches sind die wichtigsten Check-In-Airports einer Region?** Gute (und direkte) Flugverbindungen sind für die globale und kontinentale Erreichbarkeit von enormer Wichtigkeit. Die schnellsten Verbindungen führen jedoch nicht immer über den eigenen regionalen Flughafen, sondern oft auch per Landweg zu einem anderen Check-In-Flughafen.
- **Welche Bedeutung hat ein Flughafen als Check-in-Airport für umliegende Regionen?**
- **Erreichbarkeits-Unterschiede zwischen einzelnen Wochentagen (global) und Tageszeiten (kontinental)**

Nutzen für die Projektpartner

Die Update-Phasen für die Erreichbarkeitsmodelle folgen in der Regel einem zweijährigen Rhythmus. Als Projektpartner kommen neben öffentlichen Körperschaften und Organisationen auch Unternehmen mit Bezug zum Verkehrssektor in Frage. Die Resultate sind sowohl für Standort- und Wirtschaftsförderungsorganisationen wie auch für Verkehrsämter und Anbieter von Verkehrsdienstleistungen von Interesse.

Die Projektpartner profitieren von folgenden Leistungen:

- Exklusiven Zugriff auf Indizes der globalen, kontinentalen und regionalen Erreichbarkeit
- Gewinnen von strategischen Grundlagen zur Ausgestaltung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen und damit eines Beitrags zur Standortförderung
- Visuelles Material für interne und externe Präsentationen (Grafiken und Tabellen)
- Mitgliedschaft in der Steuerungsgruppe und Mitentscheidung über die Richtung der Weiterentwicklung der Modelle
- Nennung als Projektpartner in sämtlichen Publikationen und Präsentationen
- Möglichkeit für individuelle Auswertungen (z.B. vertiefte Analysen, Szenariorechnungen oder Simulationen)

Publikationen

- BAKBASEL (2003): Die Erreichbarkeit von Regionen, IBC Modul Erreichbarkeit, Schlussbericht Phase I.
- BAKBASEL (2004): Regional growth factors. Main results of project phase 1.
- BAKBASEL (2005): Globale und kontinentale Erreichbarkeit: Resultate der Modellerweiterung, IBC Modul Erreichbarkeit, Schlussbericht Phase IIa.
- BAKBASEL (2006): Regionale Erreichbarkeit: Methodenevaluation und Ergebnisse, Schlussbericht Phase IIb,
- BAKBASEL (2007a): Die Erreichbarkeit als Standortfaktor – Fakten und Analysen zur Erreichbarkeit der Nordschweiz.
- BAKBASEL (2007b): Die Bedeutung der Erreichbarkeit für Wirtschafts- und Wohnstandorte.
- BAKBASEL (2011): Globale und kontinentale Erreichbarkeit im Jahr 2010
- BAKBASEL (2012): Die regionale Erreichbarkeit in der Schweiz im Jahr 2012
- BAKBASEL (2013): Globale und kontinentale Erreichbarkeit im Jahr 2012
- BAKBASEL (2014): Die regionale Erreichbarkeit in der Schweiz im Jahr 2014
- BAKBASEL (2014): Regional- und volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Frankfurt
- BAKBASEL (2015): Globale und kontinentale Erreichbarkeit in der Schweiz im Jahr 2014
- BAKBASEL (2016): Die regionale Erreichbarkeit in der Schweiz im Jahr 2016
- BAK Economics (2017): Globale und kontinentale Erreichbarkeit in der Schweiz im Jahr 2016
- BAK Economics (2017): Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich, Ergebnisse für das Jahr 2016.
- BAK Economics (2019): Regionale Erreichbarkeit der Schweiz 2018
- BAK Economics (2020): Globale und kontinentale Erreichbarkeit 2018

Verantwortliche Erreichbarkeitsanalysen

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

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

Verantwortlicher Marketing und Akquisition

Marc Bros de Puechredon
Geschäftsleitung
T +41 61 279 97 25
marc.puechredon@bak-economics.com

Verantwortliche Regionalanalysen

Marlène Rump
Economist
T +41 61 279 97 16
marlene.rump@bak-economics.com

Postadresse

BAK Economics AG
Güterstrasse 82
CH-4053 Basel
T +41 61 279 97 00
F +41 61 279 97 28
info@bak-economics.com
<http://www.bak-economics.com>

© Copyright 2021 BAK Economics AG