



Regionale Erreichbarkeit der Schweiz 2022

Executive Summary
zur Projektphase 2021/22

Januar 2023

Auftraggeber

Kanton Aargau
Kanton Basel-Stadt
Kanton Zürich

Herausgeber

BAK Economics AG

Projektleitung

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

Redaktion

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

Kommunikation

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

Copyright

Alle Inhalte dieser Studie, insbesondere Texte und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt bei BAK Economics AG. Die Studie darf mit Quellenangabe zitiert werden („Quelle: BAK Economics“).

Copyright © 2023 by BAK Economics AG
Alle Rechte vorbehalten

Executive Summary

In Gemeinden der Kantone Zürich und Basel-Stadt findet man die höchste regionale Erreichbarkeit der Schweiz. Das langjährige Monitoring von BAK Economics zeigt, dass sich die regionale ÖV-Erreichbarkeit in der Schweiz seit 2012 in einer Mehrzahl der Gemeinden verbessert hat. Dazu beigetragen haben sowohl der Ausbau der Infrastruktur (vor allem NEAT) als auch die Verbesserung der Dienstleistungen, wie die Erhöhung der Frequenzen oder die Optimierung der Umsteige- und Wartezeiten. Im Gegensatz dazu hat sich die Strassenerreichbarkeit langfristig geringfügig verschlechtert, vor allem da die Durchschnittsgeschwindigkeiten mit zunehmender Belastung der Strassen zurückgehen. Nur in Regionen mit grossen Infrastrukturinvestitionen hat sich die Erreichbarkeit auf der Strasse deutlich verbessert.

In der kürzeren Frist haben die Corona-Pandemie 2020/2021 und die Massnahmen zu ihrer Bekämpfung die Veränderungen in der Erreichbarkeit dominiert. Die Covid-Krise hatte grosse Auswirkungen auf die wirtschaftliche Leistung in den Gemeinden. So waren touristische Gemeinden besonders stark von dem wirtschaftlichen Einbruch betroffen. Dies Gemeinden und Gemeinden, deren Erreichbarkeit stark auf dem Zugang zu touristischen Gemeinden basiert, erlebten 2020 daher einen ausgeprägteren Rückgang der Erreichbarkeit. Umgekehrt konnten sie dies mit der Normalisierung der Lage 2022 aber wieder weitgehend aufholen.

Die Analysen zur Erreichbarkeit der Schweizer Gemeinden mit ÖV und im Individualverkehr werden im Auftrag der Kantone Aargau, Basel-Stadt und Zürich durchgeführt.

Erreichbarkeit – ein wesentlicher Standortfaktor

Eine gute Erreichbarkeit ist Voraussetzung für einen Standort, um von der immer stärkeren nationalen und internationalen Vernetzung der Wirtschaft zu profitieren. Ohne eine gute Erreichbarkeit kann ein Standort nur eingeschränkt am wirtschaftlichen Austausch und dem Wachstumsprozess teilhaben. Aber nicht nur als Wirtschaftsstandort, auch für die Qualität eines Wohnstandorts ist die Erreichbarkeit ein zentraler Standortfaktor. Der Zugang zu Arbeitsplätzen, aber auch zu Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten, prägt die Attraktivität eines Standorts entscheidend mit.

Die Corona-Pandemie 2020/2021 und die Massnahmen zu ihrer Bekämpfung haben in der Erreichbarkeit zu wesentlichen Veränderungen geführt, und zwar sowohl auf Seite der Nachfrage nach Erreichbarkeit als auch bezüglich des Angebots an Transportmöglichkeiten. Dennoch bleibt die Erreichbarkeit längerfristig ein wichtiger Standortfaktor. Es ist jedoch möglich, dass gewisse, durch die Krise ausgelöste Verhaltensänderungen (Home-Office, Telekonferenzen) zu Veränderungen in der Art der nachgefragten Erreichbarkeit führen. Dies wird in den kommenden Jahren zu beobachten sein und die Konsequenzen davon können auch anhand der Zeitreihen zur Erreichbarkeit analysiert werden.

BAK Erreichbarkeitsmodelle

Obwohl es sich bei der Erreichbarkeit um einen wesentlichen Standortfaktor handelt, ist wenig Information zur Ausprägung der Erreichbarkeit für einzelne Standorte verfügbar, insbesondere keine quantitativ fundierten und national wie international über einen längeren Zeitraum vergleichbaren Informationen. Zudem fokussieren Analysen

häufig auf die rein verkehrlichen Aspekte und betrachten die Erreichbarkeit nicht aus Sicht eines Standorts, der im Standortwettbewerb steht. Daher hat BAK Economics zusammen mit dem Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich bereits 2002 Modelle zur Messung der Erreichbarkeit entwickelt und seither regelmässig aktualisiert und erweitert. Alle Modelle messen die Erreichbarkeit als Kombination von Reisezeit und erreichbarer Wirtschaftskraft. Es wird die globale, kontinentale und regionale Erreichbarkeit unterschieden. Das globale Modell misst die Erreichbarkeit zu Destinationen ausserhalb des eigenen Kontinents (implementiert für Europa, die USA und Asien), das kontinentale Modell die Erreichbarkeit innerhalb eines Kontinents (verfügbar für den Flug-, Strassen- und Bahnverkehr innerhalb Europas). Beide beziehen sich auf die Teilnahme am globalisierten Geschäftsverkehr und bilden die Erreichbarkeit funktionaler Regionen (Functional Urban Regions) ab. Zusätzlich misst das regionale Modell die Erreichbarkeit innerhalb eines Landes. Dieses ist kleinräumiger organisiert (Gemeinden) und bildet die typischen Pendlerwege ab (implementiert für den Strassenverkehr und den öffentlichen Verkehr in der Schweiz).

Das Update 2022 konzentriert sich auf die regionale Erreichbarkeit, womit sich dieses Executive Summary auf die regionale Erreichbarkeit der Schweizer Kantone und Gemeinden beschränkt.¹ BAK Economics misst die Erreichbarkeit aller Schweizer Gemeinden anhand der Reisezeiten zu allen möglichen Zielen (Schweizer Gemeinden und angrenzendes Ausland) unter Berücksichtigung der erreichbaren Wirtschaftskraft. Dabei unterscheidet das Modell zwischen Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV). Im ÖV wird zudem zwischen Erreichbarkeit ohne Berücksichtigung der Frequenzen und derjenigen mit Frequenzen unterschieden. Dadurch wird auch die Häufigkeit von Verbindungen berücksichtigt. Die Ergebnisse des Modells werden in Form eines Index präsentiert, wobei der Wert 100 dem gewichteten Durchschnitt aller Schweizer Gemeinden im Jahr 2012 entspricht.

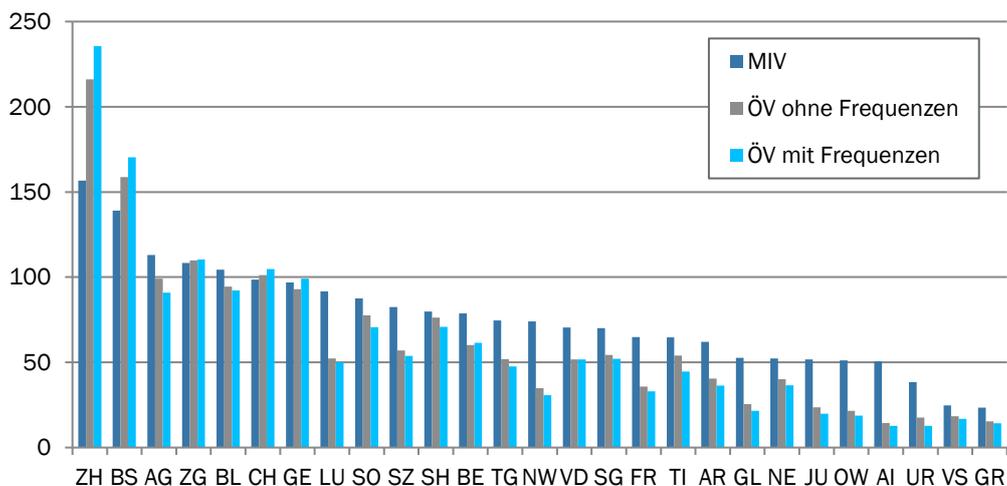
Die grossen Zentren weisen die höchste Erreichbarkeit auf

Der Kanton Zürich besitzt in allen Teilindizes der BAK Erreichbarkeit die höchsten Werte (siehe Abb. 1). Auch die am besten erreichbaren Gemeinden liegen im Kanton Zürich. Den ersten Rang der Gemeinden belegt bei allen untersuchten Verkehrsträgern die Stadt Zürich. Im Agglomerationsgürtel Zürichs ermöglicht die gut ausgebaute Infrastruktur zahlreichen Gemeinden einen effizienten Zugang zum hohen Wirtschaftspotenzial der Stadt und des gesamten Metropolitanraums. Im Individualverkehr ist insbesondere das gut ausgebaute Netzwerk an Ringautobahnen als ein wesentlicher Faktor für das gute Resultat zu nennen, im öffentlichen Verkehr die ausgezeichneten Erschliessungen mit der S-Bahn.

Basel-Stadt liegt sowohl im Individual- als auch im öffentlichen Verkehr an zweiter Stelle des Rankings der Kantone. Auch er profitiert dabei von der hohen Wirtschaftskraft der gesamten Region. Basel-Stadt kommt zudem entgegen, dass fast der ganze Kanton aus gut erschlossener Stadtfläche besteht und dadurch keine ländlich geprägten, weniger gut angebundenen Gemeinden den kantonalen Durchschnittswert drücken.

¹ Die Resultate der globalen und kontinentalen Erreichbarkeit sind im Bericht «Globale und kontinentale Erreichbarkeit 2020 – Öffentlicher Bericht zur Projektphase 2021/22» zusammengefasst, abrufbar unter https://www.bak-economics.com/fileadmin/documents/reports/BAK_Erreichbarkeit_Schlussbericht_PhaseX_2021_oeffentlich.pdf

Abb. 1 Regionale Erreichbarkeit in der Schweiz im Jahr 2022

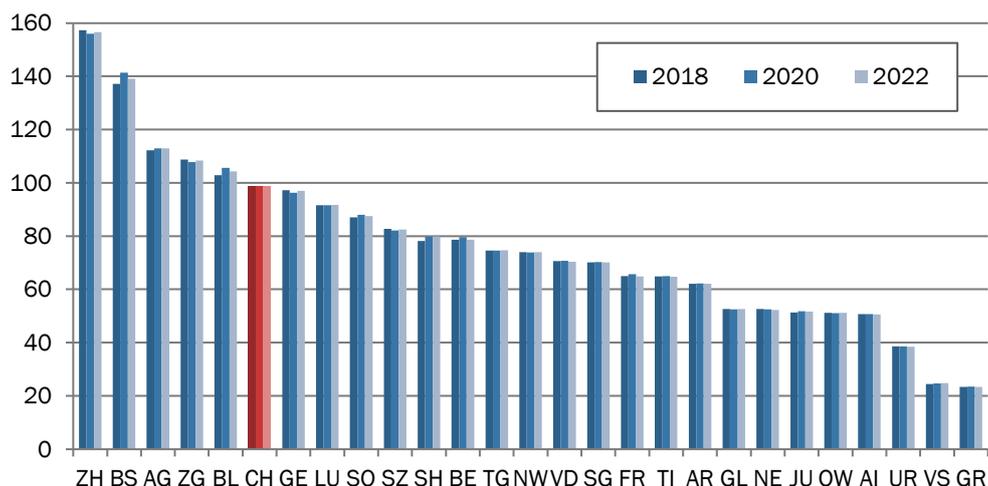


Indiziert, 100 = gewichteter Durchschnitt der Schweiz 2012
 Quelle: BAK Economics, TransSol

Schweiz im motorisierten Individualverkehr gut erschlossen

Hinter Zürich und Basel-Stadt gehört der dritte Platz im Kantons-Ranking der MIV-Erreichbarkeit dem Kanton Aargau. Dank der guten Strasseninfrastruktur und der schnellen Verbindungen zu den Topstandorten besitzt auch der Aargau eine überdurchschnittlich gute Strassen-Erreichbarkeit. Daneben haben nur noch die Kantone Zug und Basel-Land eine über dem Schweizer Schnitt liegende Erreichbarkeit. Alle übrigen Kantone erreichen einen MIV-Index von unter 100 Punkten. Je näher man an die Alpen kommt, desto geringer wird die Erreichbarkeit.

Abb. 2 Kantonale Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr



Indiziert, 100 = gewichteter Durchschnitt der Schweiz 2012
 Quelle: BAK Economics, TransSol

Durch die stetig steigende Netzauslastung reduziert sich die MIV-Erreichbarkeit typischerweise im Laufe der Zeit. Stark ausgelastete Strassen verringern die Durch-

schnittsgeschwindigkeiten, die Reisezeiten steigen. Während der Covid-Pandemie war dieser Effekt nicht zu beobachten beziehungsweise hat sich sogar ins Gegenteil verkehrt, da die Menschen durch die getroffenen Massnahmen deutlich weniger Fahrten unternahmen. Ab den Sommermonaten 2021 wurde eine gewisse «Normalisierung» des Verkehrsaufkommens beobachtet, wodurch die Erreichbarkeitsindizes 2022 wieder zurückgingen. Allerdings ist diese Reisezeit-Verschlechterung zwischen 2020 und 2022 mit maximal 0.3 Prozent klein und die Kantone befinden sich 2022 in etwa wieder auf den Niveaus von 2018. Nicht durch Corona bedingte Verbesserungen der Reisezeiten gab es nur in den Kantonen Wallis und Glarus. Die Verbesserung im Wallis ist auf die Eröffnung der Nordröhre des Autobahn-Tunnels bei Visp zurückzuführen.

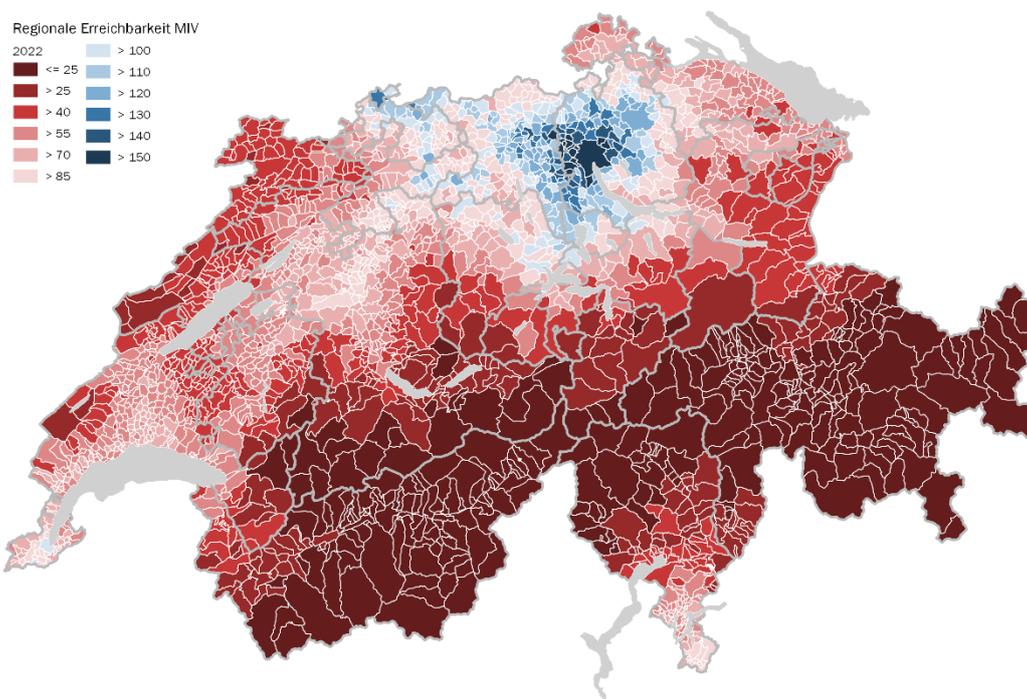
Die Covid-Krise hatte jedoch noch auf eine andere Art grosse Auswirkungen auf die Erreichbarkeit, und zwar über die Veränderungen der wirtschaftlichen Leistung. Einige Branchen wie der Tourismus waren sehr stark betroffen, einige wenige Branchen haben im Gegenteil von der Pandemie sogar profitiert (bspw. die pharmazeutische Industrie). Dadurch haben sich auch die Standorte unterschiedlich entwickelt. Da wir in den Erreichbarkeitsmodellen relative Veränderungen des BIP gegenüber dem Schweizer Durchschnitt betrachten², erzielten die weniger stark betroffenen Standorte einen positiven BIP-Effekt in ihrer Erreichbarkeit für das Jahr 2020, welcher in den meisten Kantonen deutlich grösser war als die Veränderungen durch die Reisezeiten.³ Umgekehrt hatten die Orte mit weniger grossen Verlusten durch die Covid-Krise auch ein kleineres Aufholpotenzial im Erholungsjahr 2021 (und zum Teil 2022). Dadurch erhielten diese Standorte einen negativen (relativen) BIP-Effekt zwischen 2020 und 2022.

Die Kombination der beiden Effekte (Reisezeit- und BIP-Effekt) ergibt die Gesamtveränderung der Erreichbarkeit. Beim motorisierten Individualverkehr dominierte zwischen 2020 und 2022 der BIP-Effekt. Am grössten sind die Verbesserungen in den Kantonen Genf und Zug, welche 2021 von grossen (nominalen) Wertschöpfungszuwächsen im Grosshandel beziehungsweise Transithandel profitierten. Umgekehrt verhält es sich in den Kantonen Basel-Stadt, Freiburg, Bern und Basel-Land. Diese hatten 2020 im Vergleich zu 2018 einen positiven BIP-Effekt (relativ zum Schweizer Durchschnitt) und dadurch einen weniger starken Aufholeffekt zwischen 2020 und 2022.

² Die allgemeinen konjunkturellen Veränderungen in der Gesamtschweiz und der grundlegende Wachstumstrend der Wirtschaft sollen die Erreichbarkeitsindizes nicht verzerren, weil das Modell die Qualität der Verkehrsinfrastruktur und des -angebots beurteilen soll. Ansonsten würde beispielsweise ein zweiprozentiges Wachstum der Gesamtschweiz die durchschnittliche Erreichbarkeit erhöhen, auch wenn keine Verbesserungen der Infrastruktur und des Angebots vorgenommen wurden. Während die Attraktivität des Ziels der Erreichbarkeit auf Ebene Gesamtschweiz somit konstant gehalten wird, verändert die unterschiedliche Wirtschaftsentwicklung in den einzelnen Gemeinden jedoch deren Attraktivität relativ zum Gesamtschweizer Wert.

³ Typischerweise ist dies nicht der Fall, sondern die Veränderungen der Reisezeiten dominieren die Veränderung der Erreichbarkeit.

Abb. 3 Regionale Erreichbarkeit der Schweizer Gemeinden im motorisierten Individualverkehr im Jahr 2022



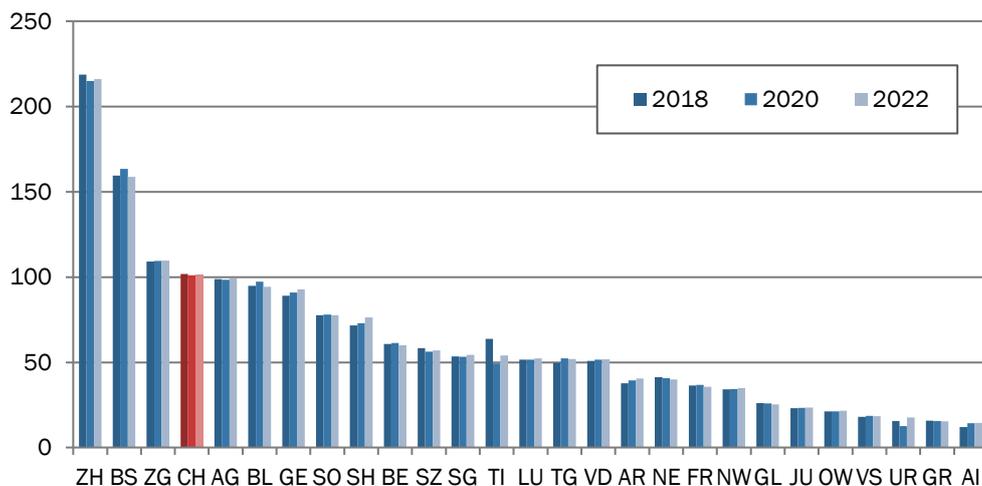
Indiziert, 100 = gewichteter Durchschnitt der Schweiz 2012
Quelle: BAK Economics, TransSol

Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr regional unterschiedlicher, insgesamt jedoch auch in der Fläche gut ausgebaut

Im öffentlichen Verkehr ist die Varianz zwischen den einzelnen Gemeinden deutlich grösser als im Individualverkehr. Grund hierfür ist, dass kleine und weniger zentral gelegene Orte mit dem öffentlichen Verkehr meist nur mit Zwischenstopps und Umsteigevorgängen erreichbar sind. Dadurch entstehen längere Wartezeiten als bei Reiseverbindungen aus Städten mit direkten Fernverkehrsverbindungen.

Die einzigen Kantone mit einer überdurchschnittlichen ÖV-Erreichbarkeit sind Zürich, Basel-Stadt und Zug. Daneben können sich aber auch wichtige Knoten im Schienenverkehr – wie Olten oder Chiasso – mit einer überdurchschnittlichen Erreichbarkeit klar von ihrem Umland abheben. Die beste Erreichbarkeit besitzt nach wie vor die Stadt Zürich.

Abb. 4 Kantonale Erreichbarkeit im ÖV (ohne Frequenzen)

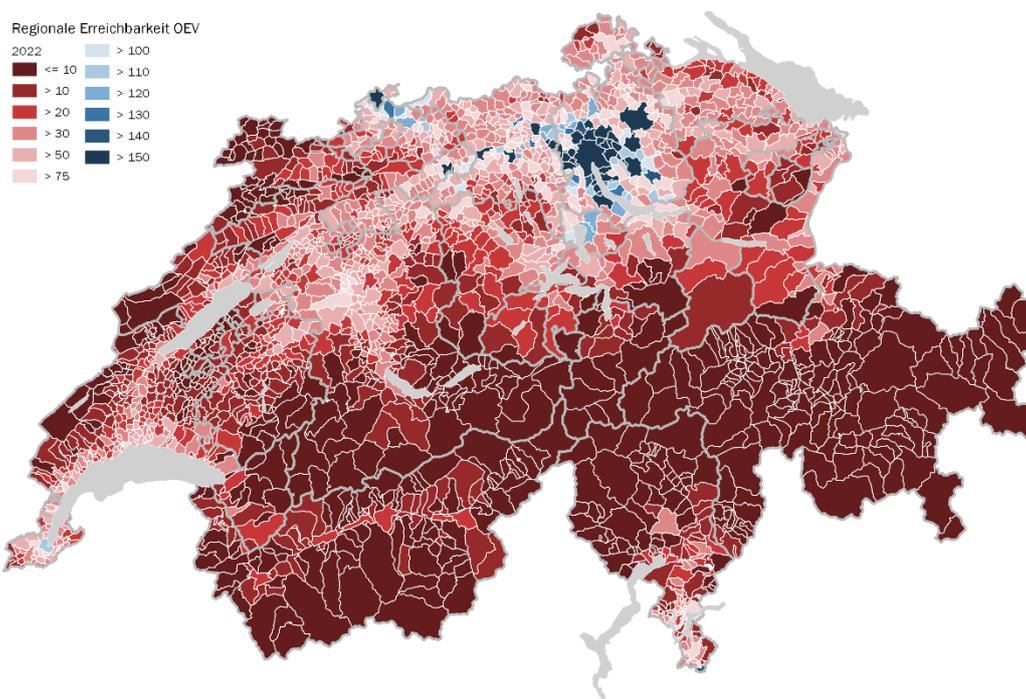


Indiziert, 100 = gewichteter Durchschnitt der Schweiz 2012
 Quelle: BAK Economics, TransSol

Die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels war das dominierende Ereignis der letzten zwei Jahre für die ÖV-Erreichbarkeit der Kantone. Der neue Tunnel reduziert die Reisezeit zwischen Locarno und Lugano auf rund 30 Minuten, was dem Regionalverkehr im Tessin zu einer sehr grossen Verbesserung der Erreichbarkeit verhalf. Gleichzeitig wurde auch die Fahrzeit nach Mailand wieder kürzer, nachdem eine Verschlechterung der Verbindungen 2020 der Hauptgrund für den Rückgang im Kanton Tessin war. Nördlich des Gotthards sorgte der Abschluss der Sanierungs- und Ausbauarbeiten am Ostufer des Zugersees zu weiteren Verbesserungen der Erreichbarkeit auf der Nord-Süd-Achse. Diese Baustelle war mit eineinhalb Jahren die längste Sperre einer Eisenbahnstrecke in der Geschichte der SBB. Von der Wiedereröffnung profitierte vor allem der Kanton Uri, der Richtung Norden wieder besser angebunden ist. Zusammen mit den besseren Verbindungen Richtung Süden ist Uri der prozentual grösste Gewinner des ÖV-Updates 2022.

Prozentuale Verluste der ÖV-Erreichbarkeit gab es in den beiden Basel. Da die Region dank der starken Pharmaindustrie weniger unter der Corona-Krise litt, hatte sie in den vergangenen zwei Jahren entsprechend weniger Aufholpotenzial, was zusätzlich zu negativen BIP-Effekten führte. Deshalb gehören beide Basel im Vergleich von 2022 mit 2020 zu den Verlierern im ÖV-Erreichbarkeitsindex. Beide Basel stehen im nationalen Vergleich aber nach wie vor sehr gut da. Ähnliche Effekte – aber in geringerem Ausmass – betrafen die Kantone Freiburg und Bern.

Abb. 5 Regionale Erreichbarkeit der Schweizer Gemeinden im öffentlichen Verkehr (ohne Frequenzen) im Jahr 2022



Indiziert, 100 = gewichteter Durchschnitt der Schweiz 2012
Quelle: BAK Economics, TransSol

Langfristig unterschiedliche Tendenzen

Über einen Zeitraum von 10 und mehr Jahren zeigen sich zwei unterschiedliche Tendenzen in der Erreichbarkeit der Schweizer Gemeinden. Die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr verbesserte sich mehrheitlich, hingegen nahm die Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr geringfügig ab. Die Strassenerreichbarkeit verbesserte sich langfristig nur dort, wo grosse Infrastrukturprojekte realisiert wurden. Dazu gehörten in den letzten zehn Jahren der Bau der Transjurane und verschiedene Ausbauprojekte im Oberwallis und im Kanton Schaffhausen.

Im öffentlichen Verkehr konnten fast 60 Prozent der Schweizer Gemeinden ihre ÖV-Erreichbarkeit in den letzten zehn Jahren verbessern. Bei über der Hälfte aller Standorte betrug die Verbesserung mehr als zwei Prozent. Verschlechterungen gab es in abgelegenen Tälern des Tessins und im Zürcher Oberland. Ausserdem ist eine leichte Konvergenz erkennbar. Abgelegene Regionen mit einer eher geringeren Erreichbarkeit haben sich seit 2012 prozentual am stärksten verbessert. Das Angleichen der Regionen verläuft jedoch sehr langsam.

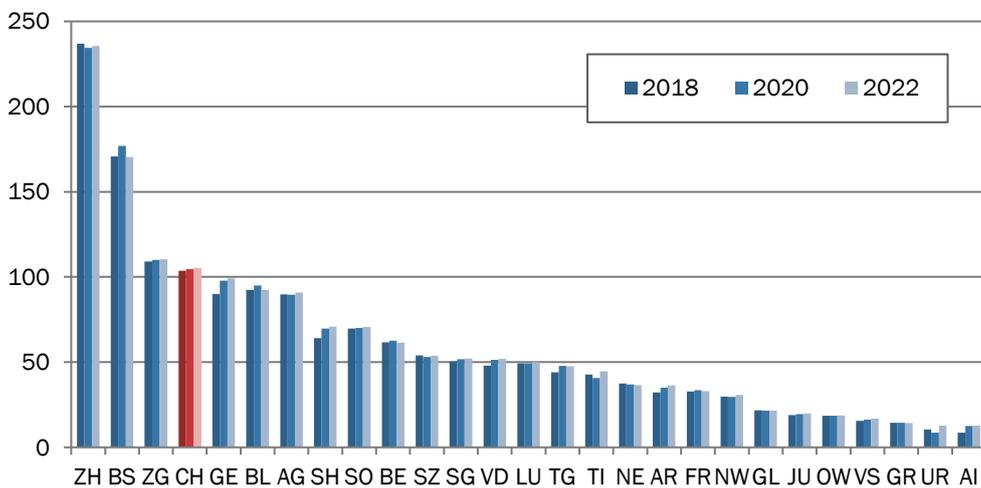
Berücksichtigung von Frequenzen im öffentlichen Verkehr vervollständigt das Bild

Für die Qualität der Erreichbarkeit eines Standorts im ÖV ist neben der Reisezeit auch die Häufigkeit der Verbindungen wichtig. Gerade für Standorte, die bereits einen hohen Erreichbarkeitswert aufweisen, bietet sich hier die Chance für weitere Fortschritte. Dies bedeutet, die Dienstleistungen auf der bestehenden Infrastruktur zu verbessern, beispielsweise die Anzahl der Verbindungen zu erhöhen oder die Anbindungen und

Umsteigevorgänge zu optimieren. Die Verbesserungen der ÖV-Erreichbarkeit unter Berücksichtigung der Frequenzen waren in den letzten zehn Jahren in fast allen Kantonen grösser als ohne Frequenzen.

An den grundsätzlichen Rangierungen ändert sich durch die Berücksichtigung der Frequenzen jedoch wenig. So bleibt beispielsweise das Ranking der Kantone mit wenigen Ausnahmen gleich wie ohne Berücksichtigung der Frequenzen. Vorrangig profitieren diejenigen Standorte, die bereits gut erreichbar sind, bei Berücksichtigung der Frequenzen noch etwas stärker. Bemerkenswert ist ausserdem, dass langfristig keiner der Kantone ein höheres Wachstum ohne Frequenzen hatte. Das heisst, dass die Erreichbarkeitsgewinne seit 2012 in der ganzen Schweiz stärker dadurch erzielt wurden, dass die Anzahl der Fahrten auf bestehenden Verbindungen erhöht wurde, als dass neue Verbindungen entstanden beziehungsweise bestehende Verbindungen beschleunigt wurden.

Abb. 6 Kantonale Erreichbarkeit im ÖV (mit Frequenzen)



Indiziert, 100 = gewichteter Durchschnitt der Schweiz 2012
 Quelle: BAK Economics, TransSol

Fazit

Die Erreichbarkeit ist einer der zentralen Standortfaktoren, die für die Attraktivität einer Gemeinde oder Region als Unternehmensstandort, als Arbeitsort und als Wohnort wesentlich ist. Dabei wird die Erreichbarkeit von verschiedensten Faktoren bestimmt. Während die geographische und topografische Lage eines Standorts gegeben ist und nicht beeinflusst werden kann, bieten die übrigen Faktoren Gestaltungspotenzial. Zu nennen sind insbesondere die Verkehrsinfrastruktur und deren Beanspruchung sowie die Häufigkeit von Verbindungen im öffentlichen Verkehr. Ein regelmässiges Monitoring und die Beobachtung der Erreichbarkeitsentwicklung sind essenziell, um diesen zentralen Standortfaktor optimal angepasst an die regionalen Bedürfnisse zu entwickeln.

Die Erreichbarkeit der Schweiz ist hoch. Dies gilt sowohl im internationalen Vergleich der globalen und kontinentalen Erreichbarkeit (vgl. entsprechende Publikationen dazu, letztmalig 2021 aktualisiert) als auch in der regionalen Erreichbarkeit innerhalb der Schweiz. Dabei sind die wichtigsten Wirtschaftszentren am besten vernetzt, wie der erste bzw. zweite Platz von Zürich und Basel-Stadt im Ranking der Kantone zur regionalen Erreichbarkeit zeigen. Der Kanton Aargau ist ebenfalls sehr gut positioniert und belegt in der Erreichbarkeit den dritten (MIV) beziehungsweise vierten Platz (ÖV). Dabei profitiert er neben der geographischen Lage zwischen den grossen Wirtschaftsmetropolen auch von der vielfältigen Verkehrsinfrastruktur im Kanton.

Die ÖV-Erreichbarkeit der Schweizer Gemeinden verbessert sich laufend. In einer Mehrzahl der Gemeinden hat sich die Erreichbarkeit mit Bahn und Bussen langfristig verbessert. Dazu beigetragen haben sowohl der Ausbau der Infrastruktur – wie beispielsweise die NEAT, die mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels vollendet ist – als auch die Verbesserung der Dienstleistungen, wie die Erhöhung der Frequenzen oder die Optimierung der Umsteige- und Wartezeiten. In der Strassenerreichbarkeit führten grosse Infrastrukturprojekte zu einer Verbesserung (Transjurane und Ausbau der A9 im Oberwallis). Ohne solche Grossprojekte reduziert sich jedoch die MIV-Erreichbarkeit im Laufe der Zeit tendenziell wegen der zunehmenden Verkehrsbelastung.

Die Corona-Pandemie 2020 wirkte in den regionalen Erreichbarkeitsmodellen vor allem über die unterschiedliche BIP-Entwicklung in den Regionen und Kantonen. Entsprechend war auch die Erholung von der Corona-Pandemie in den Jahren 2021 und 2022 zu grossen Teilen durch die BIP-Erholung von der Krise geprägt. Regionen mit einer Wirtschaftsstruktur, die stark von der Corona-Krise betroffen waren, hatten danach ein grösseres Aufholpotenzial – und konnten somit auch ihrer Erreichbarkeit wieder deutlich verbessern.

Anhang: Erreichbarkeit als Standortfaktor

Regionen mit gutem Zugang zu den verschiedenen Märkten sind gemäss wirtschaftswissenschaftlicher Theorie produktiver, wettbewerbsfähiger und somit grundsätzlich erfolgreicher als Regionen, welche schlecht erreichbar sind. Ökonomisch ist dies auf die tieferen Transport- und Zeitkosten zurückzuführen, die für Unternehmen in gut erreichbaren Regionen anfallen.

BAK Economics führt in Zusammenarbeit mit und im Auftrag der Kantone Aargau, Basel-Stadt und Zürich ein regelmässiges Monitoring der Erreichbarkeit durch, dessen aktuellste Ergebnisse für das Jahr 2020 (internationaler Vergleich) und 2022 (nationaler Vergleich innerhalb der Schweiz) jetzt vorliegen. Die Basis dafür bildet ein Modell zur umfassenden quantitativen und international vergleichbaren Bestimmung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten.

Erreichbarkeit ist kein klares, lineares Konzept, sondern beruht auf einer Vielzahl von Faktoren, die unter dem Themenbereich Erreichbarkeit subsumiert werden können. BAK Economics folgt 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 Indikator reflektiert das gesamte Potenzial aller Regionen ohne jegliche Limitierung der Reisezeit. Dabei werden die Reisezeiten über das Bruttoinlandsprodukt der Zielregionen gewichtet.

Folgende Indikatoren werden in diesem Projekt berechnet:

Globale Erreichbarkeit (Index, durchschnittliche europäische und US-amerikanische Erreichbarkeit 2002 = 100): reflektiert die Erreichbarkeit von Regionen weltweit ausserhalb des eigenen Kontinents.

Kontinentale Erreichbarkeit (Index, durchschnittliche europäische Erreichbarkeit 2002 = 100): reflektiert die Erreichbarkeit aller Regionen innerhalb Europas. Es werden Flugverkehr sowie Strassen- und Bahnerreichbarkeit berücksichtigt, die auch separat analysiert werden können.

Regionale Erreichbarkeit MIV und ÖV (mit und ohne Berücksichtigung der Frequenz) (Index, durchschnittliche schweizerische Erreichbarkeit 2012 = 100): reflektiert die regionale Erreichbarkeit innerhalb der Schweiz im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr, wie sie zum Beispiel beim Pendeln wahrgenommen wird.