

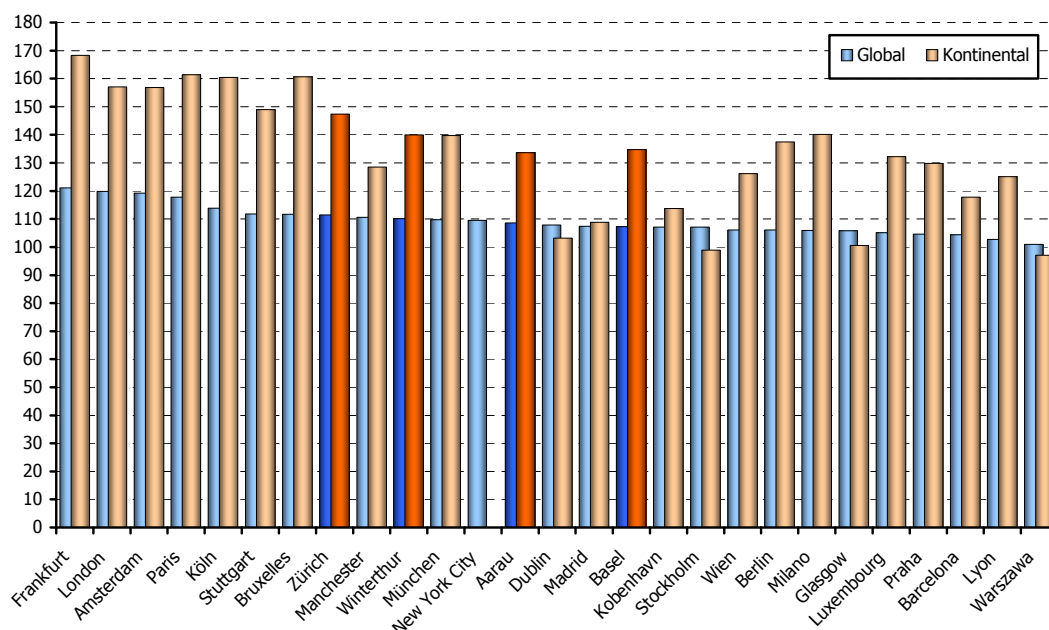
Schweizer Städte im nationalen und internationalen Vergleich überdurchschnittlich gut erreichbar

Basel, 2.12.2009 (BAKBASEL) – Gemäss der neuen Erreichbarkeits-Studie von BAKBASEL, welche im Auftrag der Kantone Aargau, Basel-Stadt und Zürich durchgeführt wurde, haben diese drei Kantone eine im europäischen Vergleich überdurchschnittlich gute Erreichbarkeit. Dies gilt sowohl in Bezug auf Reiseziele in Europa (kontinentale Erreichbarkeit) als auch weltweit (globale Erreichbarkeit). Diese Kantone profitieren dabei von der zentralen Lage in Europa und guten Anbindungen an das Land- sowie vor allem auch an das Luftverkehrsnetz.

Der Kanton Zürich besitzt zudem die höchste regionale Erreichbarkeit aller 26 Schweizer Kantone, gefolgt von Basel-Stadt und Aargau. Der Kanton Aargau profitiert dabei von der Lage zwischen den beiden Wirtschaftsschwergewichten Basel-Stadt und Zürich. Die regionale Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr ist in den meisten Schweizer Regionen während der letzten 3 Jahre allerdings gesunken. Die höhere Auslastung der vorhandenen Infrastruktur führte zur leichten Abnahme der Erreichbarkeitswerte. Dieser Effekt konnte jedoch, vor allem in der Region Basel und Zürich, mit der Fertigstellung grösserer Verkehrsprojekte teilweise kompensiert werden.

Zürich, gefolgt von den Kantonen Basel-Stadt und Aargau weisen die höchste globale Erreichbarkeit in der Schweiz auf. Im internationalen Metropolenvergleich ist Zürich innerhalb von Europa im vordersten Mittelfeld zu finden. Dies macht die Limmatstadt unter anderem auch für Headquarters international tätiger Unternehmen interessant, deren Mobilitäts-Bedürfnisse im Zentrum des Indikators zur globalen Erreichbarkeit stehen. Dank der grossen internationalen Bedeutung des Flughafens Zürich und relativ guten Verbindungen zu den wichtigsten interkontinentalen Hubs ist auch die globale Erreichbarkeit der anderen Schweizer Städte im europäischen Vergleich fast immer überdurchschnittlich. So sind auch andere analysierte Städte im Norden der Schweiz – Aarau, Basel und Winterthur – im internationalen Vergleich allesamt im Mittelfeld zu finden.

Abb. 1 - Globale und kontinentale Erreichbarkeit 2008, internationaler Vergleich



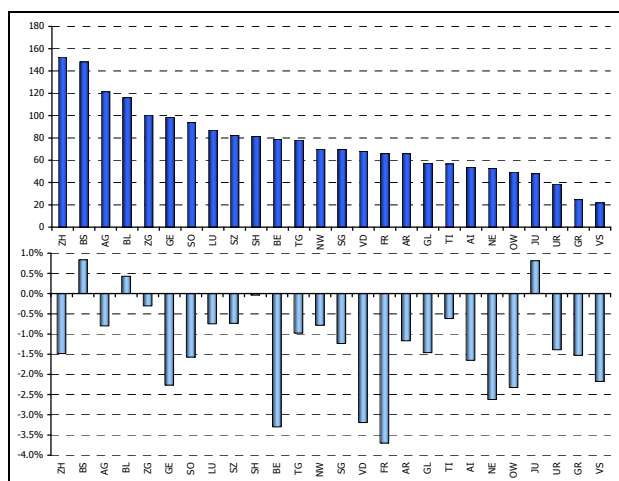
Quelle: BAKBASEL, IVT

Wie bei der globalen Erreichbarkeit weist Zürich auch bei der kontinentalen Erreichbarkeit den höchsten Wert innerhalb der Schweiz auf. Die kontinentale Erreichbarkeit reflektiert vorrangig die auf die Reisezeit bezogene Verbindungsqualität auf

Geschäftsreisen sowie bei touristischen Kurz- und Städtereisen. Auch die übrigen Schweizer Städte weisen infolge der in wirtschaftlicher Hinsicht relativ zentralen Lage in Europa fast ausnahmslos überdurchschnittliche kontinentale Erreichbarkeitswerte auf. Aarau, Winterthur (mit guten Anbindungen an den Flughafen Zürich) und Basel profitieren von guten Verbindungen im Landverkehr und stehen im internationalen Städtevergleich im Mittelfeld. Basel profitiert ganz klar von der neuen TGV Verbindung (Strassburg und Paris).

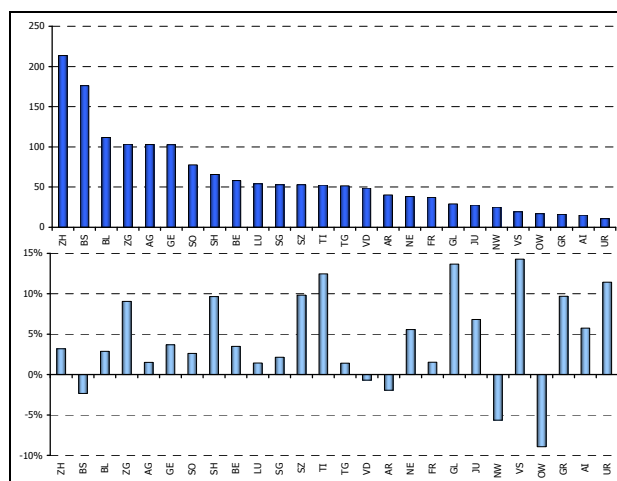
In der regionalen Betrachtung, in der die Erreichbarkeit in typischen Pendlerdistanzen im Zentrum des Interesses steht, haben die Kantone Zürich, Basel-Stadt und Aargau die höchste Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr (MIV) innerhalb der Schweiz. Neben dem hohen Eigenpotential des Kantons und der Stadt Zürich profitiert diese Region vor allem auch von einer sehr guten Infrastruktur. Beim Individualverkehr trägt insbesondere das gut ausgebaute Netzwerk an (Ring-) Autobahnen zur guten Erreichbarkeit bei. Mit der inzwischen fertig gestellten Westumfahrung sowie der Eröffnung des Islisbergtunnels wird die Erreichbarkeit des Kantons Zürich im Jahr 2009 nochmals eine Steigerung erfahren. Basel und das aargauische Fricktal hingegen profitieren vor allem von der Inbetriebnahme der Nordtangente in Basel und der neuen Verbindung nach Deutschland bei Rheinfelden. Die MIV-Erreichbarkeit ist allerdings in Zürich, wie in den meisten Kantonen der Schweiz, seit 2005 gesunken. Die wachsende Belastung des Verkehrsnetzes, die dadurch sinkenden Fließgeschwindigkeiten und auftretenden Stockungen haben die Erreichbarkeit in der Schweiz merklich gesenkt. Demgegenüber wurden in dieser Zeit nur punktuell in den Ausbau des (National-) Strassennetzes investiert

Abb. 2 - Regionale Erreichbarkeit MIV 2008 (oben) und Veränderung 2005-2008 (unten)



Indexiert, 100 = gewichteter Durchschnitt der Schweiz 2005
Quelle: BAKBASEL, IVT

Abb. 3 - Regionale Erreichbarkeit ÖV 2007/08 (oben) und Veränderung 2005/06-2007/08 (unten)



Indexiert, 100 = gewichteter Durchschnitt der Schweiz 2005/06
Quelle: BAKBASEL, IVT

Weniger gleichmässig als beim MIV ist die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr verteilt. Neben grossen Agglomerationen wie Basel und Zürich können sich auch andere wichtige Knoten im Schienenverkehr – wie Luzern, Olten, Biel, Neuenburg oder Sitten – viel klarer von ihrem Umland abheben als im Fall des MIV. Die beste Erreichbarkeit besitzt erneut Zürich, wiederum gefolgt vom Kanton Basel-Stadt. Der Aargau profitiert auch beim ÖV von den guten Verbindungen zu den beiden metropolitanen Zentren und besitzt eine überdurchschnittliche Erreichbarkeit. Während die ÖV-Erreichbarkeit in den Kantonen Zürich und Aargau dank verkürzten Reisezeiten weiter zugenommen hat, ist die von Basel-Stadt leicht gesunken. Im Fall von Basel-Stadt haben sich die meisten Verbindungen innerhalb der Schweiz eher verbessert, leicht zugenommen haben jedoch die Reisezeiten ins benachbarte Elsass.

Weitere Auskünfte:

Urban Roth
Senior Economist
Tel. 061 279 97 18
urban.roth@bakbasel.com

Marc Bros de Puechredon
Geschäftsleitung, Kommunikation
Tel. 061 279 97 25
marc.puechredon@bakbasel.com

Anhang

Erreichbarkeit als Standortfaktor

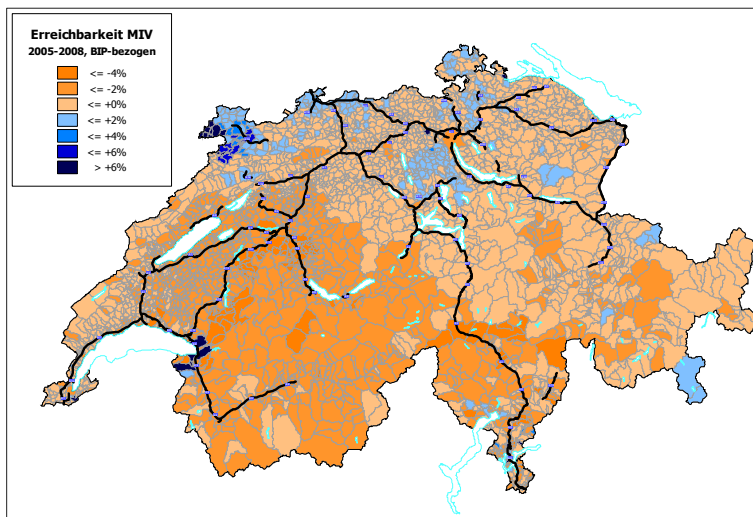
Regionen mit gutem Zugang zu den verschiedenen Märkten sind entsprechend wirtschaftswissenschaftlicher Theorie produktiver, wettbewerbsfähiger und somit grundsätzlich erfolgreicher als Regionen, welche schlecht erreichbar sind. Ökonomisch ist dies auf die tieferen Transport- und Zeitkosten zurückzuführen,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

Erreichbarkeit ist kein klares, lineares Konzept sondern beruht auf einer Vielzahl von Faktoren, die unter dem Themenbereich Erreichbarkeit subsumiert werden können. BAKBASEL 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:

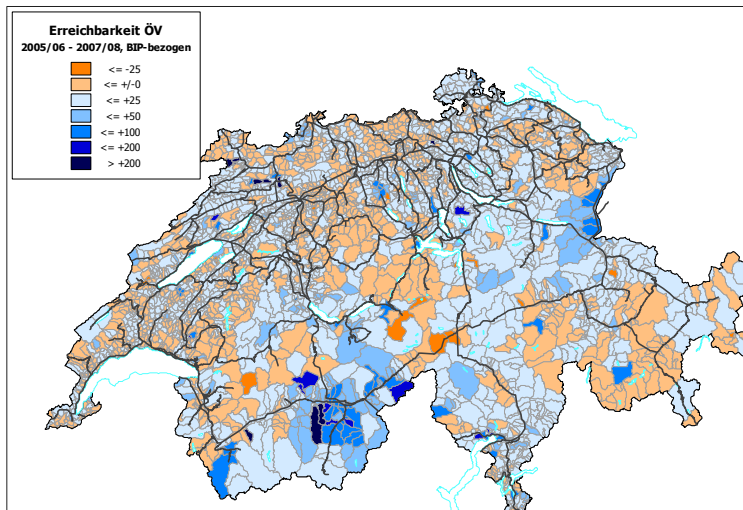
- **Globale Erreichbarkeit** (Index, durchschnittliche europäische und US-amerikanische Erreichbarkeit 2002 = 100): reflektiert die Erreichbarkeit von Regionen weltweit ausserhalb Europas.
- **Kontinentale Erreichbarkeit** (Index, durchschnittliche europäische Erreichbarkeit 2002 = 100): reflektiert die Erreichbarkeit aller Regionen Europas ausserhalb der Benchmarkregion.
- **Regionale Erreichbarkeit MIV und ÖV** (Index, durchschnittliche schweizerische Erreichbarkeit 2005 = 100): reflektiert die regionale Erreichbarkeit innerhalb der Schweiz im Individual- und im öffentlichen Verkehr, wie sie zum Beispiel beim Pendeln wahrgenommen wird.

Abb. 4 - Veränderung der Regionalen Erreichbarkeit im MIV 2005-2008, BIP-bezogen



Quelle: BAKBASEL, IVT

Abb. 5 - Veränderung der Regionalen Erreichbarkeit im ÖV 2005/06-2007/08, BIP-bezogen



Quelle: BAKBASEL, IVT