

Institut für Systemisches Management  
und Public Governance



Forschungszentrum für Tourismus und Verkehr

Universität St.Gallen

## **Erreichbarkeit – Segen für die Wirtschaft, Fluch für die Bevölkerung?**

**Prof. Dr. Christian Laesser  
Universität St. Gallen**

**Veranstaltung *mehramsee*, Bregenz, 21.11.2013**

# Ein bisschen Geschichte zuvor: Was ist bzw. war bestimmend für den Erfolg von Ländern?



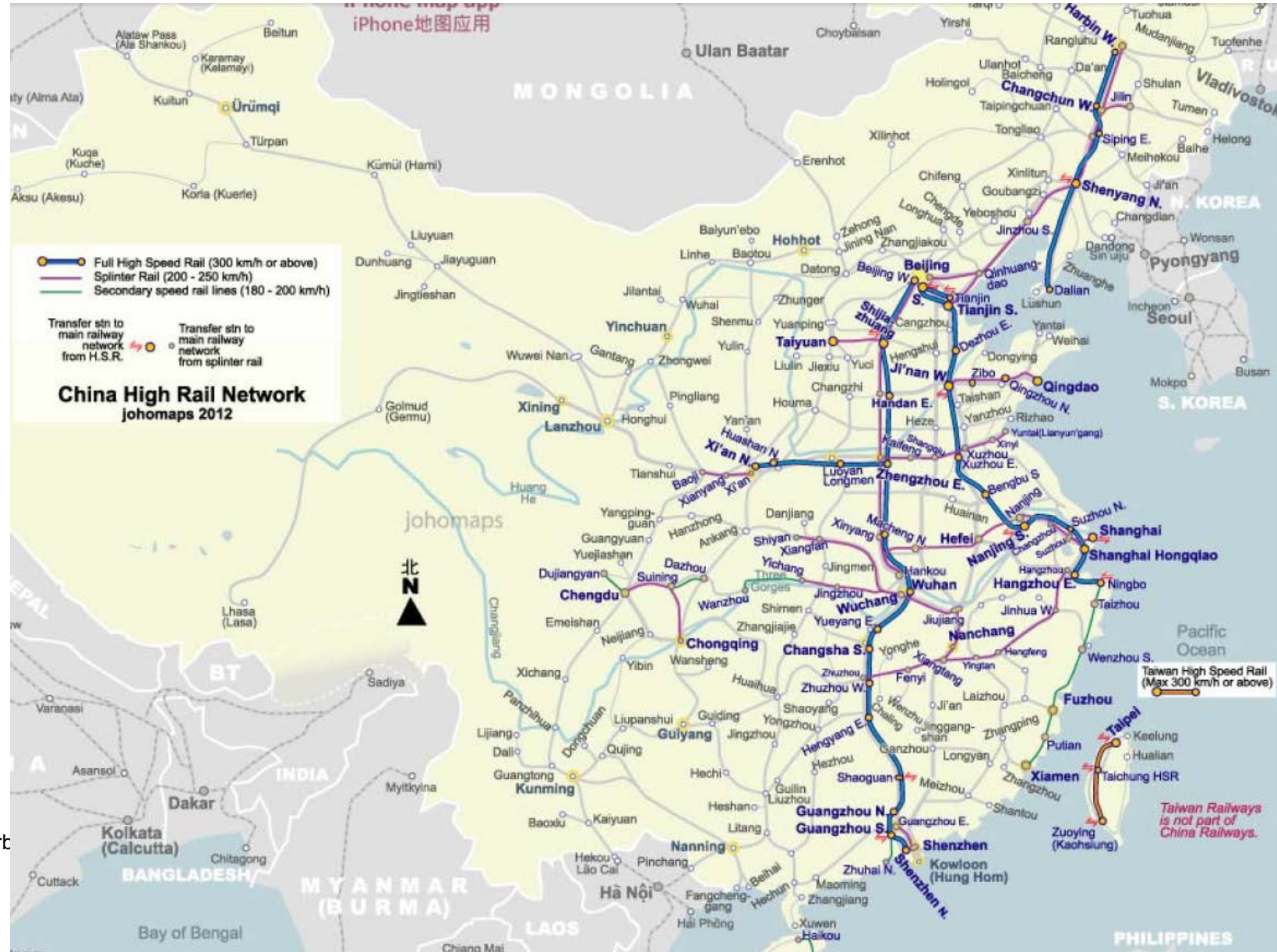
© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

Institut für Systemisches Management  
und Public Governance



Universität St.Gallen

# Was früher die Seefahrt, ist heute Flug- und Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr. Selbst Randregionen werden damit erschlossen.



© IMP-HSG. Alle Rechte vorr

Institut für Systemisches Management und Public Governance



Universität St.Gallen



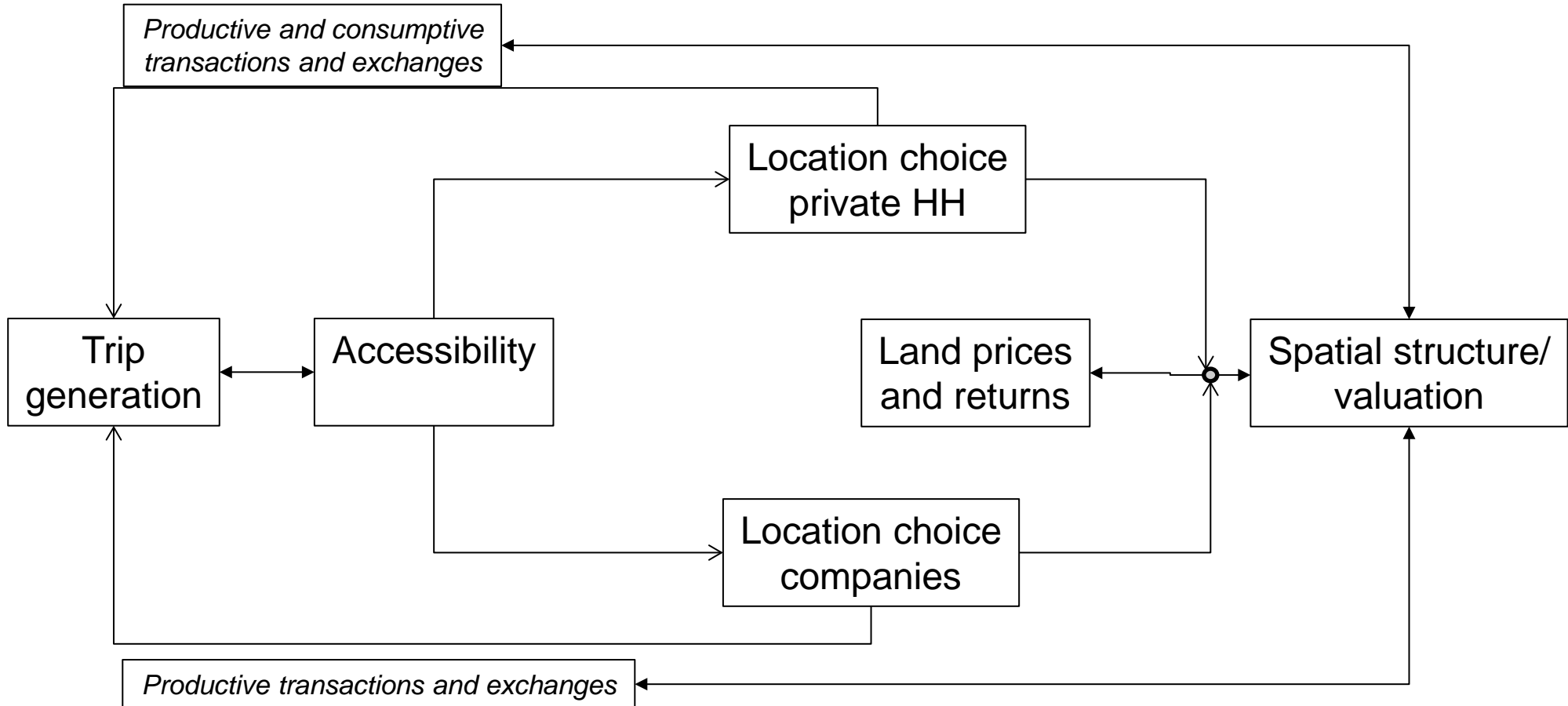
## Thesen oder: Wie ist dieses Referat konditioniert

- Die Erreichbarkeit des und im Bodensee-Raum hat Verbesserungspotential. Erreichbarkeit ist zentrale Grundlage zur Prosperität einer Region.
- Eine Entlastung Strasse durch die Schiene ist wünschbar – vgl. etwa schweizerische Verkehrspolitik. Schienenerreichbarkeit hat – anders als Strassenerreichbarkeit – einen raumdifferenzierenden Effekt.
- Ein Bahnausbau ist deshalb notwendig; dieser muss jedoch aus Gründen potentieller negativer Effekte auf einem qualitativ hohen und negative Effekte minimierenden Niveau erfolgen.

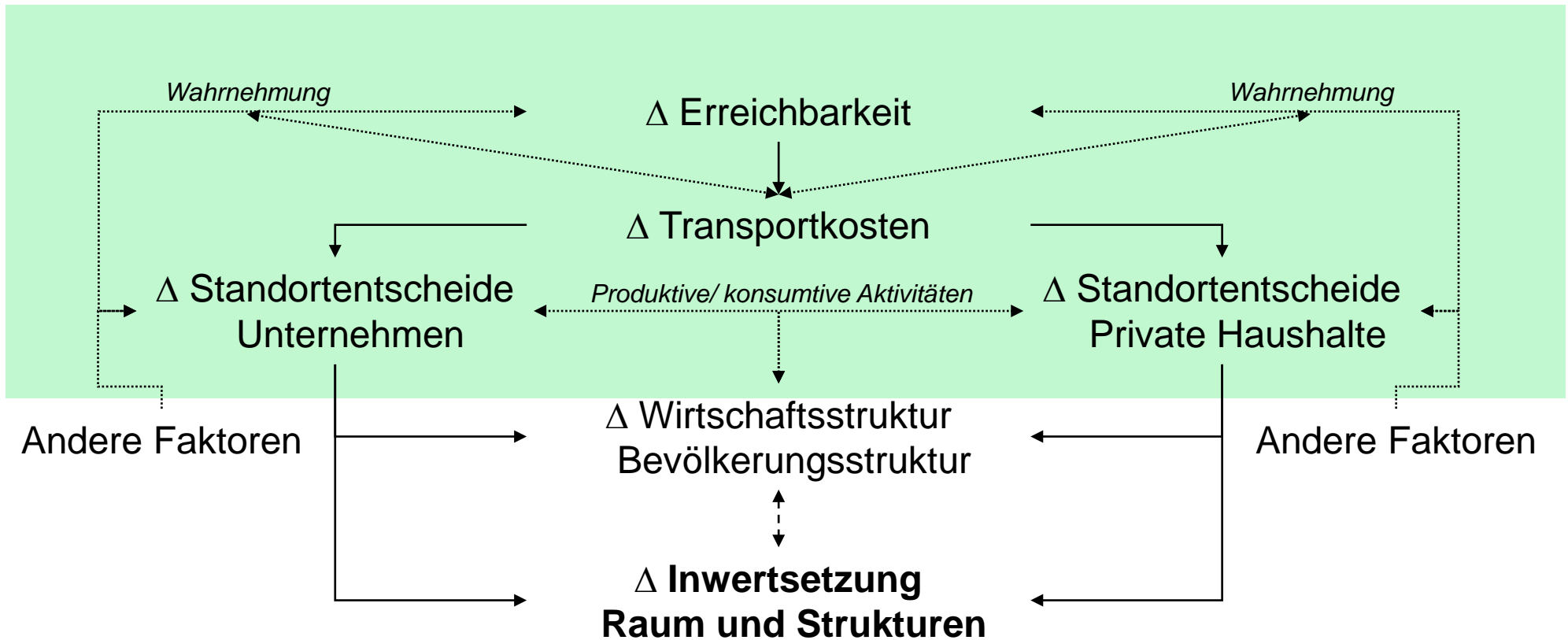
- Zwei konzeptionelle Modelle zum Einstieg
- Gute Verkehrsinfrastruktur und –erschliessung als Standortfaktor für die Wirtschaft
- Erreichbarkeit als Grundlage, an der Globalisierung teilzunehmen
- Die Kehrseite der Verkehrserschliessung: Negative Emissionen und Immissionen
- Maximierung Nutzen und Minimierung der negativen Effekte: Wie denn?

- Zwei konzeptionelle Modelle zum Einstieg
- Gute Verkehrsinfrastruktur und –erschliessung als Standortfaktor für die Wirtschaft
- Erreichbarkeit als Grundlage, an der Globalisierung teilzunehmen
- Die Kehrseite der Verkehrserschliessung: Negative Emissionen und Immissionen
- Maximierung Nutzen und Minimierung der negativen Effekte: Wie denn?

# Bevor wird einsteigen: Ein konzeptionelles Modell. Ohne erreichbar zu sein wäre unser Leben kaum mehr denkbar.



# Ein Basismodell zu Beginn: Erreichbarkeit und Standortqualität sind Ursache und Wirkung zugleich.

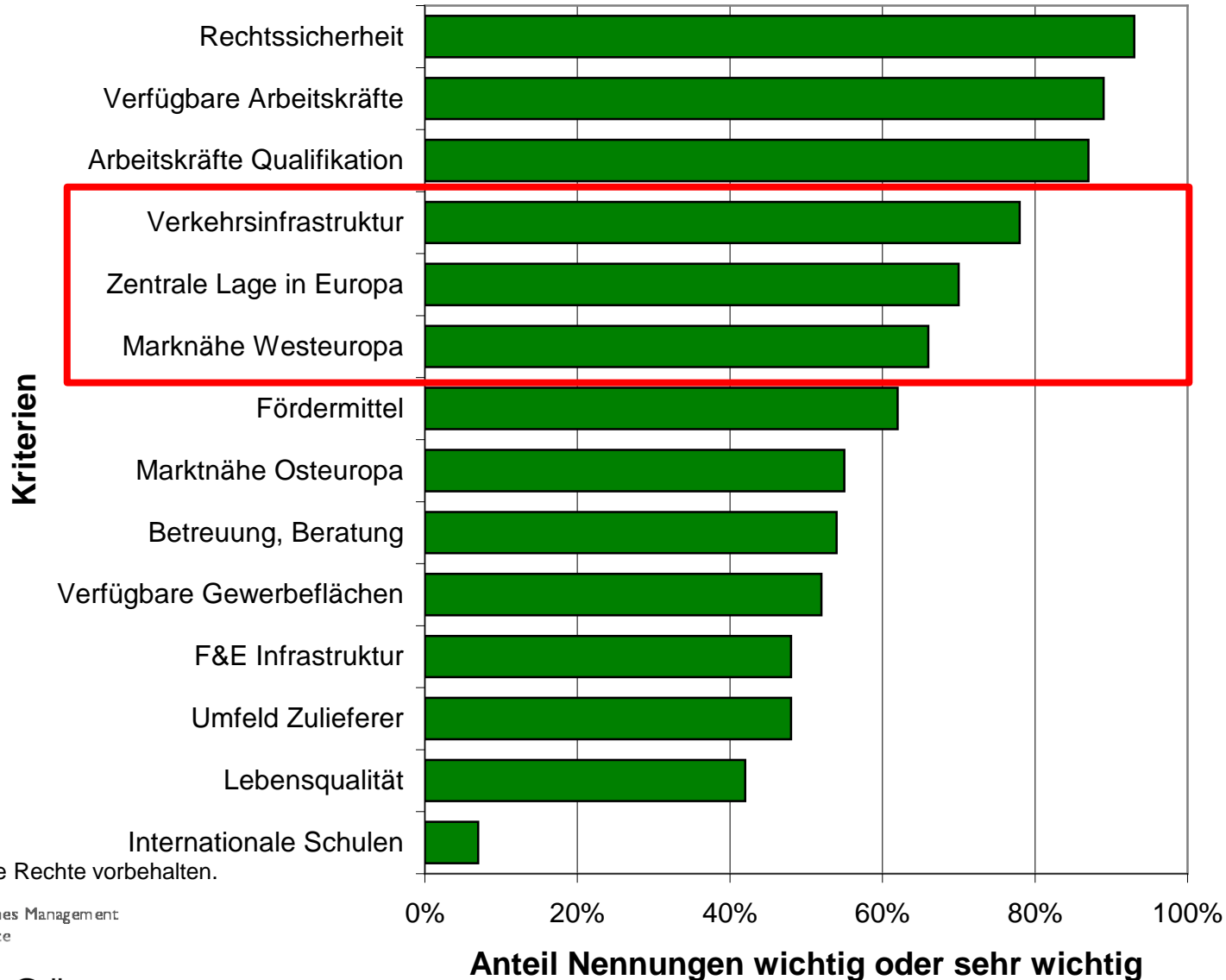


- Zwei konzeptionelle Modelle zum Einstieg
- **Gute Verkehrsinfrastruktur und –erschliessung als Standortfaktor für die Wirtschaft**
- Erreichbarkeit als Grundlage, an der Globalisierung teilzunehmen
- Die Kehrseite der Verkehrserschliessung: Negative Emissionen und Immissionen
- Maximierung Nutzen und Minimierung der negativen Effekte: Wie denn?

# Eine (gute) Verkehrsanbindung ist einer unter vielen Standortfaktoren für Unternehmen...

<b>Harte Standortfaktorenbezogene Faktoren</b>	<b>Weiche unternehmensbezogene Faktoren</b>	<b>Weiche personenbezogene Faktoren</b>
<p>Lage zu den Bezugs- und Absatzmärkten</p> <p>Verkehrsanbindung</p> <p>Arbeitsmarkt (quantitativ, qualitativ)</p> <p>Flächenangebot, Flächen-/Mietkosten (gewerblich)</p> <p>Energie- und Umweltkosten</p> <p>Lokale Abgaben</p> <p>Förderangebote</p>	<p>Wirtschaftsklima lokal/ regional: Qualität und Disposition der öffentlichen Verwaltung</p> <p>Stadt-/Regionsimage</p> <p>Branchenkontakte, Kommunikations- und Kooperationsmöglichkeiten</p> <p>Hochschulen/Forschung</p> <p>Innovatives Milieu der Region</p> <p>Leistungsfähigkeit von Wirtschaftsverbänden</p>	<p>Wohnen/Wohnumfeld</p> <p>Umweltqualität</p> <p>Schulen/Ausbildung</p> <p>Soziale Infrastruktur</p> <p>Freizeit (Sport, kulturelles Angebot)</p> <p>Reiz der Stadt und der Region</p>

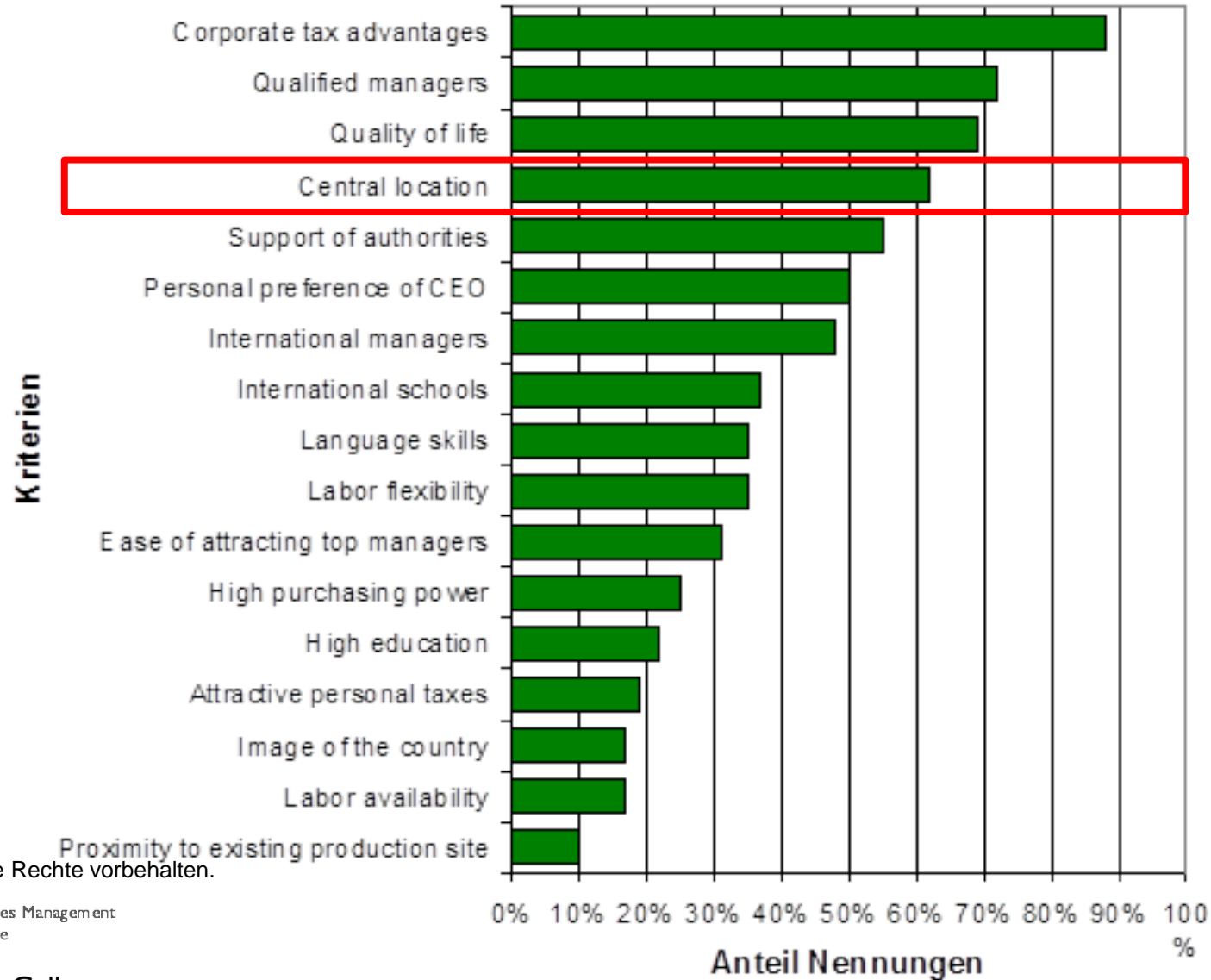
# Beispiel 1: Standortfaktoren für Investitionsentscheidungen in emergenten Gebieten (Sachsen).



© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

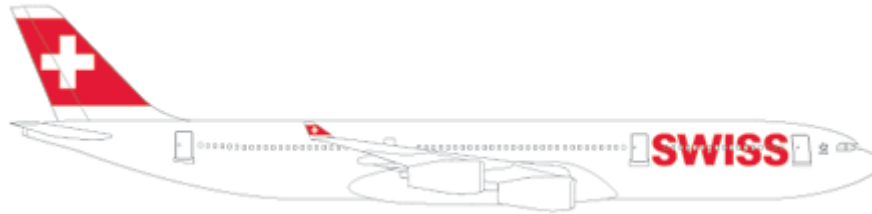
Institut für Systemisches Management  
und Public Governance

## Beispiel 2: Standortfaktoren für HQ Einrichtung in maturierten Gebieten (Schweiz).



© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

## Beispiel 3: Wie Standortwahl und Erreichbarkeit dennoch zusammenhängen können...



Corp. HQ  
Mountain View, CA



Google engineering HQ Europe  
Zurich, CH

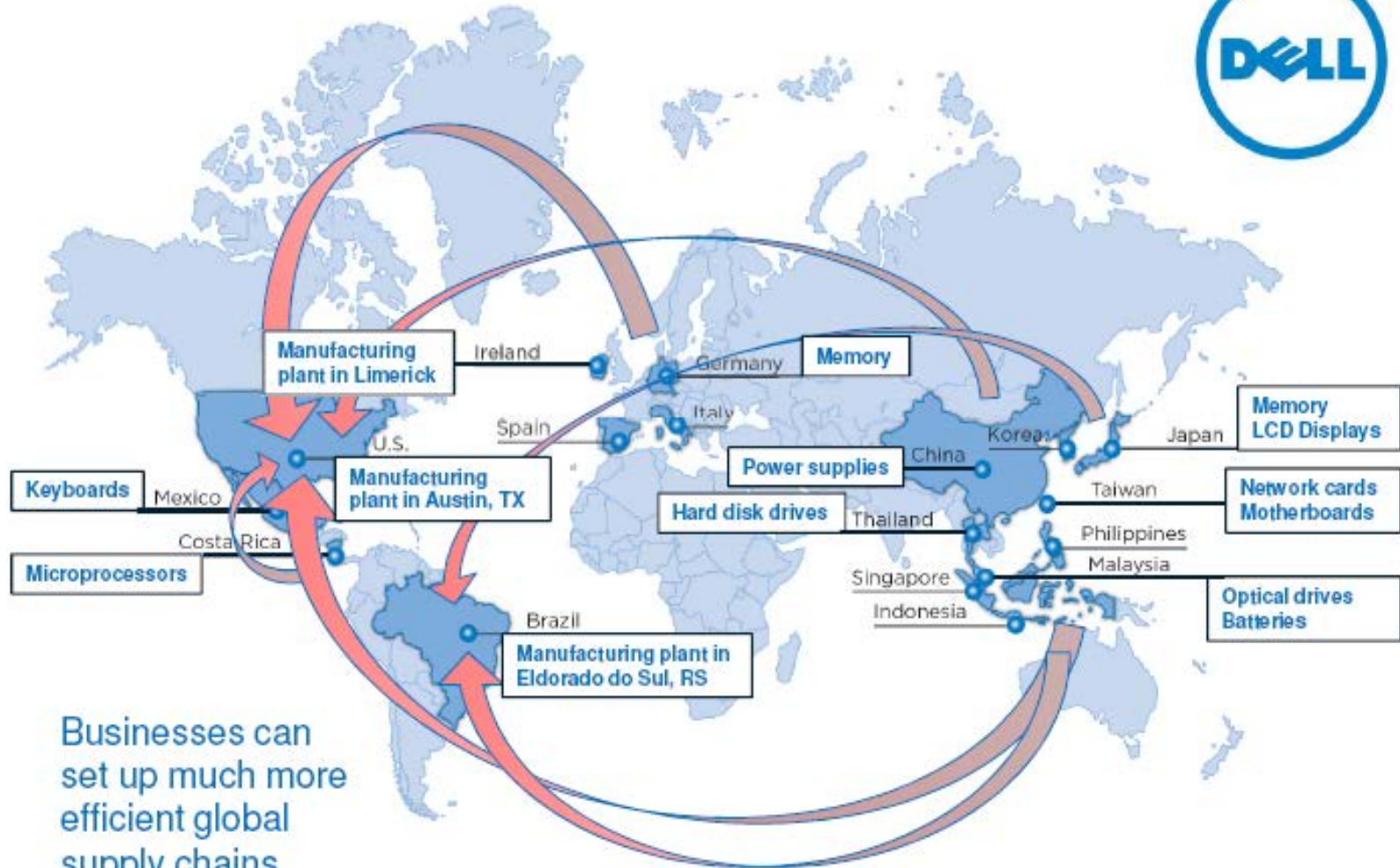
- Zwei konzeptionelle Modelle zum Einstieg
- Gute Verkehrsinfrastruktur und –erschliessung als Standortfaktor für die Wirtschaft
- **Erreichbarkeit als Grundlage, an der Globalisierung teilzunehmen**
- Die Kehrseite der Verkehrserschliessung: Negative Emissionen und Immissionen
- Maximierung Nutzen und Minimierung der negativen Effekte: Wie denn?

## Erreichbarkeit ist letztlich Grundlage zur Globalisierung: Was bedeutet eigentlich Globalisierung in diesem Kontext?

- Zunahme der Ausdehnung sozialer und zu pflegender Netzwerke
- Unbundling (Aufknüpfen) von stabilen Wertschöpfungsketten
- Spezialisierung wirtschaftlicher Tätigkeiten
- Gegenseitige Abhängigkeiten und Verletzlichkeit vor Disruptionen
  
- Wachstum Güterverkehr und Wachstum Personenverkehr

➤ **Die Welt als Netzgesellschaft, mit allen Vor- und Nachteilen**

# Private und geschäftliche Netzwerke dehnen sich immer mehr aus hochspezialisierte Produktionsketten brauchen Personen (Air) und Güter- (Air, Rail and Sea) Connectivity.



Businesses can  
set up much more  
efficient global  
supply chains

## Die Effekte von Erreichbarkeit sind vielfältig (1/2).

- Zeitvorteile und damit Kostenreduktion (Güter und Menschen)
- Sozialer Einbezug
- Grösse konsumtiver Marktgebiete -> dezentriert
- Zahl erreichbarer Arbeitsplätze (Arbeitnehmerperspektive)
- Grösse Arbeitsmarkt (Arbeitgeberperspektive)
- Grad der Kongruenz Arbeitsnachfrage und -angebot
- Grad der Spezialisierung
- Arbeitslosigkeit
- Produktivität

## Die Effekte von Erreichbarkeit sind vielfältig (2/2).

- Konsumentensparnisse
- Einsparpotential/ Einkommens-Reallokation für nicht-Mobilitätsbedürfnisse
- Kosteneinsparungen Unternehmen
- Agglomerationseffekte im kleinen Raum
- Agglomerationseffekt im grossen Raum
- Tourismus (Nachfrage)

# Bahn-Erreichbarkeit als Schlüsselgrösse regionalwirtschaftlicher Impulse

- Bahn-Erreichbarkeit beeinflusst Wertschöpfung positiver als Strassenerreichbarkeit
- Strassen = ubiquitäres Gut
- Schienen- und Flugnetzwerke haben einen raumdifferenzierender Charakter
- **Food for thought:  
Internet als virtuelle Raumüberbrückung?**

Indikation: Dekonzentration der Verteilung von Menschen und Unternehmen im Raum (bspw. Island)



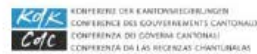
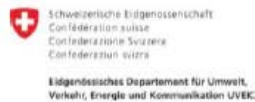
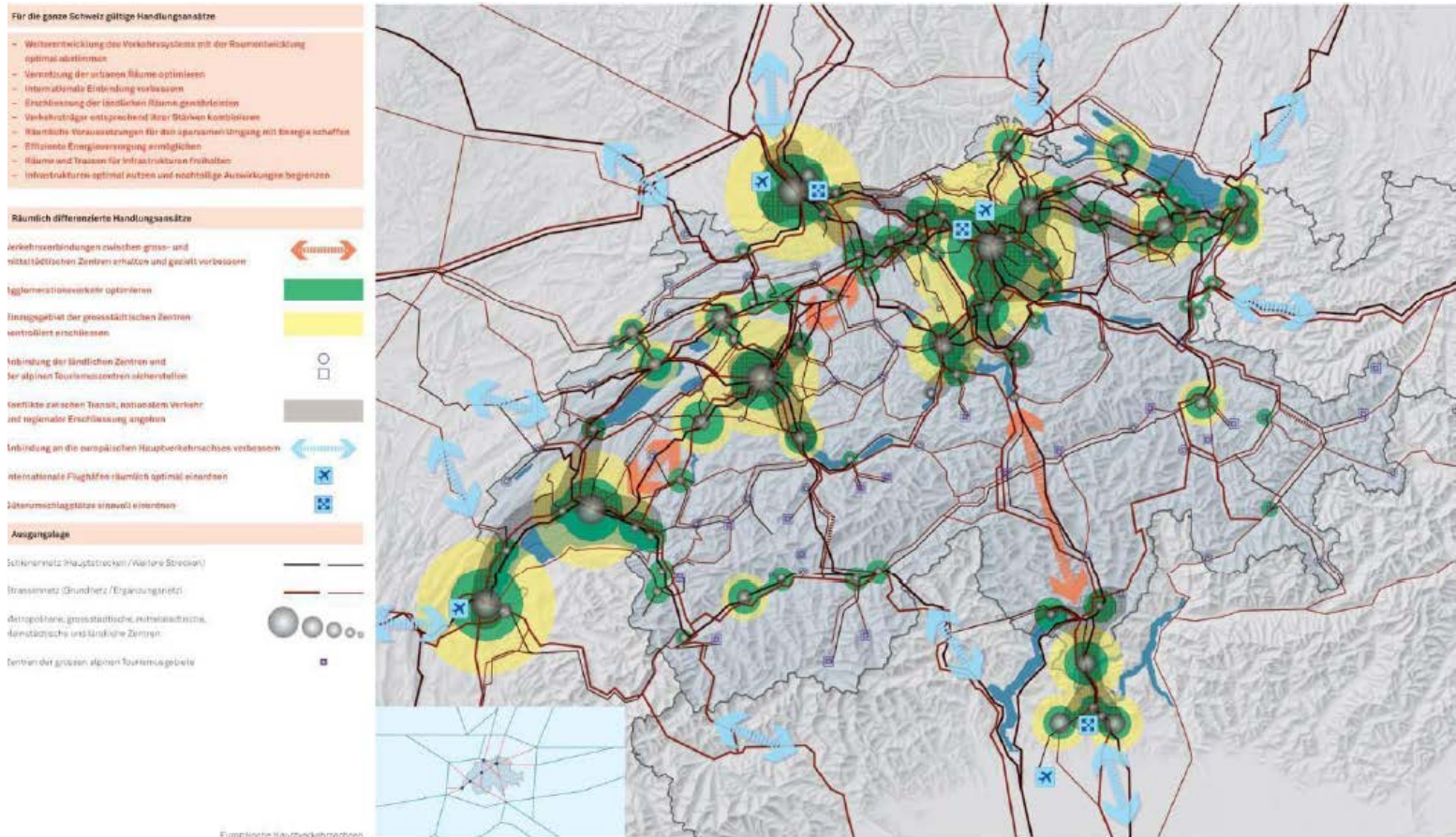
© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

Institut für Systemisches Management  
und Public Governance



Universität St.Gallen

# Der dezentral entwickelte Stadtsaat Schweiz ist das Resultat der Erreichbarkeitsentwicklung. Bregenz ist am Rand und Teil dieser Entwicklung.

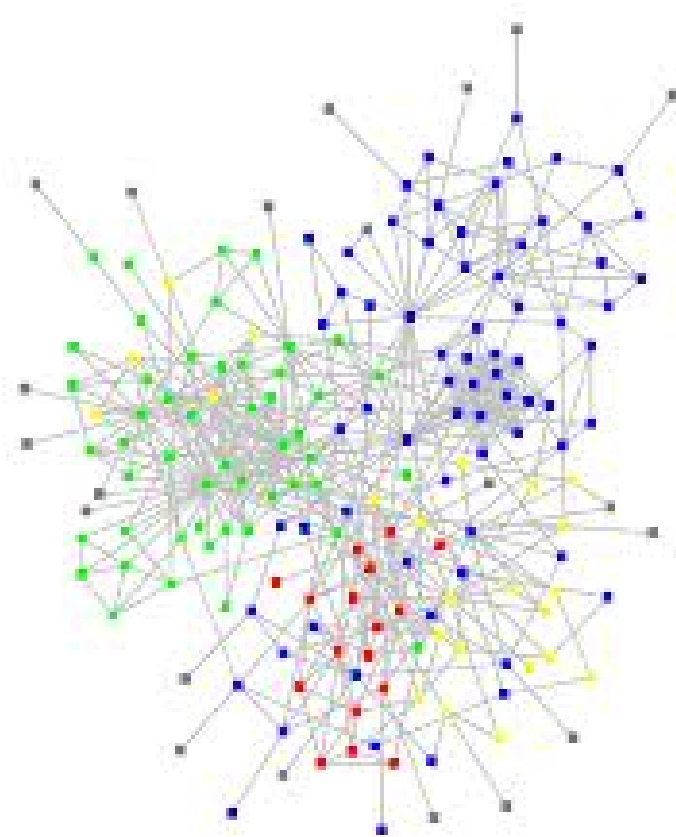


© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

Institut für Systemisches Management und Public Governance



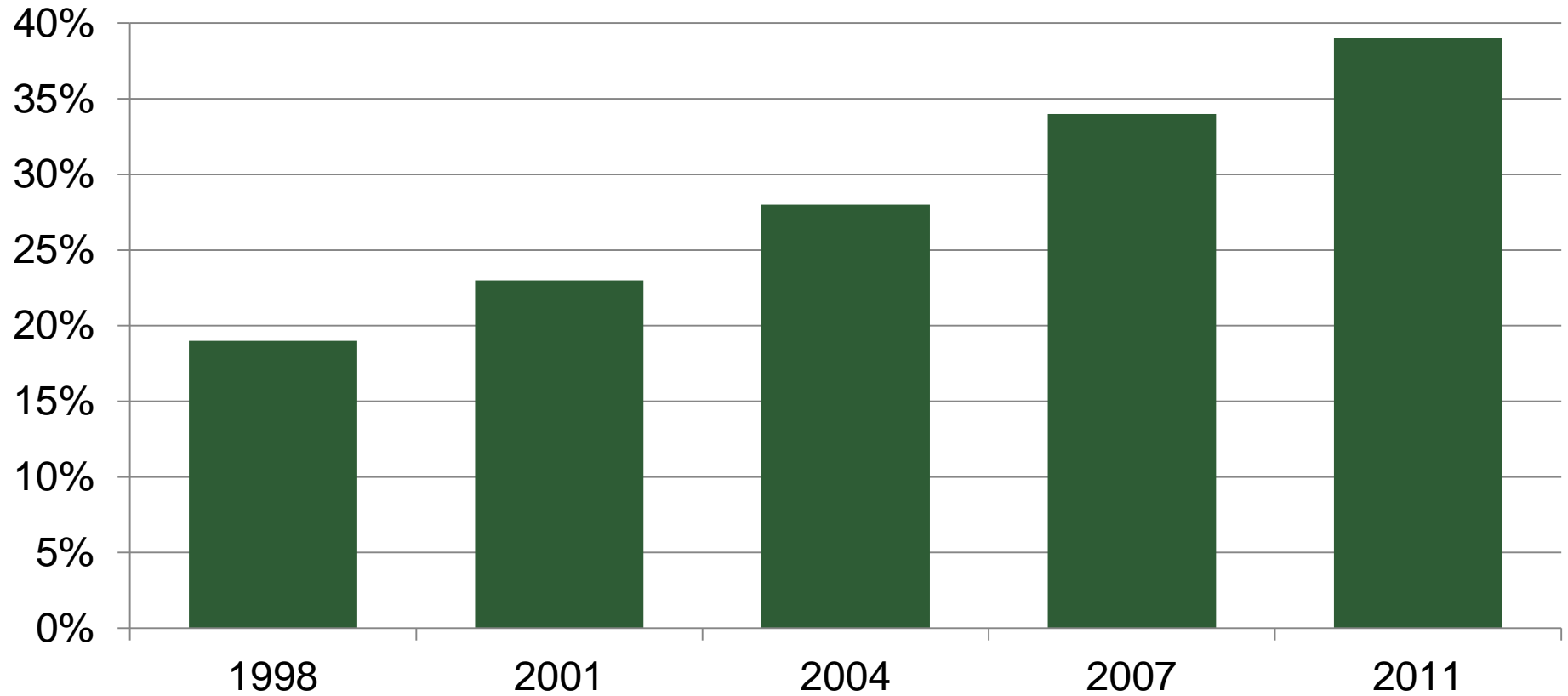
**Soziale Netzwerke dehnen sich nicht zuletzt durch die globale Arbeitsteilung aus. Virtualität kann nur überleben, wenn sie durch Realität gestützt wird. Dies erzeugt Mobilität, auch in Zukunft.**



© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

Institut für Systemisches Management  
und Public Governance

# Soziale Netzwerke wollen gepflegt werden. Das Wachstum von VFR Reisen ist deshalb ungebrochen. *(Anteil der Reisen, bei denen VFR zentrales oder wichtiges Reisemotiv war)*



© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

Institut für Systemisches Management  
und Public Governance

- Zwei konzeptionelle Modelle zum Einstieg
- Gute Verkehrsinfrastruktur und –erschliessung als Standortfaktor für die Wirtschaft
- Erreichbarkeit als Grundlage, an der Globalisierung teilzunehmen
- **Die Kehrseite der Verkehrserschliessung: Negative Emissionen und Immissionen**
- Maximierung Nutzen und Minimierung der negativen Effekte: Wie denn?

# Gewisse Güter werden in der Zukunft immer knapper. Eine bessere Erschliessung hat oft eine Verschlechterung eben dieser Güter zur Folge.

- Zeit
- Aufmerksamkeit
- (nicht zerschnittener) Raum
- Ruhe
- Intakte Umwelt
- Sicherheit



# Die Situation in und um Bregenz ist beispielhaft hierfür.



18. Mai 2012 12:50; Akt.: 18.05.2012 13:50

Empfehlen 3

## Bahnausbau: Anrainer befürchten Zunahme der Lärmbelastigung



Der Weg der Bahn von Lochau über Bregenz, Hard, Lauterach, Wolfurt bis Lustenau.

von Simon Vonbank ([VOL.AT](#)) - [Schwarzach](#) – Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Bahnstrecke München bis Lindau soll deutlich mehr Personenverkehr durch Vorarlberg in die Schweiz rollen. Gleichzeitig soll damit die Strecke für den Güterverkehr fit gemacht werden. Bahnanrainer in Lochau, Bregenz, Hard, Lauterach, Wolfurt und Lustenau befürchten eine Zunahme der Lärmbelastigung.

© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

Institut für Systemisches Management  
und Public Governance

- Zwei konzeptionelle Modelle zum Einstieg
- Gute Verkehrsinfrastruktur und –erschliessung als Standortfaktor für die Wirtschaft
- Erreichbarkeit als Grundlage, an der Globalisierung teilzunehmen
- Die Kehrseite der Verkehrserschliessung: Negative Emissionen und Immissionen
- Maximierung Nutzen und Minimierung der negativen Effekte: Wie denn?

## Wie jetzt damit umgehen? Hier gibt es verschiedene Möglichkeiten.

- Schadensreduktion (bspw. Lärmschutz oder Massnahmen beim Rollmaterial)
- Infrastrukturelle Massnahmen (bei der Planung, bspw. Tunnel. Einhausung, usw.)
- Subventionen zur Schadensreduktion
- Preissteuerung (Trassenpreis abhängig von Tageszeit, Tag, usw.)
- ...



© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

Institut für Systemisches Management  
und Public Governance

# Vielleicht findet Güterversorgung in Zukunft unterirdisch statt? Das Projekt Cargo sous terrain weist den Weg.

## Unterirdischer Güterverkehr: Geldsorgen

Studie Die überlastete Ost-West-Achse des Güterverkehrs im Mittelland soll vom Personenverkehr getrennt und unter die Erde verlagert werden. Doch die Machbarkeitsstudie ist bis jetzt nicht finanziert.

VON DAVID VON PLON 22.05.2013



Entlastung der Strasse

## Der Güterverkehr soll in den Untergrund

NZZ am Sonntag Sonntag, 3. März, 09:13



Dieses Projekt heisst «Cargo sous terrain» und basiert auf einer einfachen Grundidee: Der Güterverkehr soll vom Personenverkehr getrennt und in den Boden verlegt werden. «Damit eröffnen wir eine dritte Dimension für den Gütertransport und schaffen auf der Oberfläche mehr Raum für die Menschen», sagt Rainer Deutschmann, Cheflogistiker bei Manor und Präsident des Lenkungsausschusses

NZZ Online 3. März 2013

**Danke für Ihre Aufmerksamkeit.**

© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

Institut für Systemisches Management  
und Public Governance



**Universität St.Gallen**