

Logistikradar Basel

Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Logistikclusters Region Basel

Stand: 17. Juli 2014

Auftraggeber:

Handelskammer Beider Basel
Aeschenvorstadt 6
CH-4051 Basel

Autoren:

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle
Prof. Dr. Joerg S. Hofstetter
Marc Müller

Lehrstuhl für Logistikmanagement
Universität St. Gallen
Dufourstrasse 40
CH-9000 St. Gallen

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis.....	II
Abbildungsverzeichnis.....	III
1. Executive Summary.....	1
2. Hintergrund	3
3. Methodik.....	4
4. Wirtschaftsstrukturelle Kennzahlen.....	6
4.1. Bruttoinlandsprodukt pro Kopf	6
4.2. Bruttowertschöpfung pro Beschäftigtem	7
4.3. Bruttolohn pro Beschäftigtem	9
5. Infrastrukturelle Kennzahlen	11
5.1. Flughäfen	11
5.2. Binnenhäfen	14
5.3. Dichte des Strassen- und Schienennetzes	15
6. Kennzahlen zu allgemeinen Strukturdaten	18
6.1. Beschäftigte und Arbeitsstätten in der Logistik	18
6.2. Branchenstruktur	19
6.3. Unternehmensstruktur.....	20
6.4. Ausbildungsstand und Ausbildungsmöglichkeiten in der Logistik.....	21
6.5. Gateway-Funktion des Trinationalen Eurodistrikt Basel.....	22
7. Zusammenfassung.....	27
8. Quellenverzeichnis	28

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bruttoinlandsprodukt pro Kopf.....	6
Tabelle 2: Bruttowertschöpfung je Beschäftigtem über alle Wirtschaftsbereiche.....	7
Tabelle 3: Nettowertschöpfung pro Beschäftigtem in der Logistik im CH-Teil des TEB.....	8
Tabelle 4: Bruttolöhne pro Beschäftigtem	9
Tabelle 5: Geflogenes Luftfrachtaufkommen inklusive Luftpost der betrachteten Flughäfen .	11
Tabelle 6: Luftfrachtersatzverkehr der betrachteten Flughäfen	12
Tabelle 7: Passagierzahlen der betrachteten Flughäfen	12
Tabelle 8: Güterumschlag in ausgewählten Rheinhäfen in Tonnen	14
Tabelle 9: Güterumschlag in ausgewählten Rheinhäfen in TEU	14
Tabelle 10: Strassendichte im TEB und der Gesamtschweiz	15
Tabelle 11: Beschäftigte und Arbeitsstätten im CH-Teil des TEB in 2012	18
Tabelle 12: Branchenstruktur 2011 gemessen an den Beschäftigten	19
Tabelle 13: Ausbildungsstand in der Logistik.....	21
Tabelle 14: Importe und Exporte nach Grenzregionen in Tonnen	22
Tabelle 15: Importe und Exporte nach Grenzregionen in Mio. CHF	23
Tabelle 16: Über die Grenzen beförderten Gütergruppen im CH-Teil des TEB in 2012	24

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: TEB bestehend aus dem (1) schweizerischen, (2) deutschen und (3) französischen Teil 3

Abbildung 2: Aufbau des Logistikradar Basel. 5

Abbildung 3: Erreichbarkeit der Flughäfen.....13

Abbildung 4: Unternehmensstruktur im CH-Teil des TEB20

Abbildung 5: Unternehmensstruktur nach Mitarbeitern bei logistiknahen Dienstleistern im CH-Teil des TEB.....21

1. Executive Summary

Die Studie zum „Logistikcluster Basel“ vom August 2009 hat gezeigt, dass der Logistikstandort Basel den wichtigsten multimodalen Verkehrsknotenpunkt und die für den Aussenhandel bedeutendste Grenzregion der Schweiz darstellt. Dies war vor allem auf die überdurchschnittliche Wertschöpfung, das hohe Mass an logistischem Know-how sowie die gute verkehrstechnische Anbindung im Dreiländereck der Schweiz, Deutschland und Frankreich zurückzuführen. Gleichzeitig wurde festgestellt, dass Investitionen – insbesondere in die Infrastruktur – nötig sind, um die Standortattraktivität des Trinationalen Eurodistrikt Basel für Unternehmen und für die Bevölkerung zu erhalten. Das vorliegende „Logistikradar Basel“ knüpft an der Studie zum Logistikcluster Basel an und verfolgt das Ziel, die wirtschaftliche, soziale und gesellschaftspolitische Bedeutung des Logistikcluster Region Basel eingehend zu beleuchten. Dazu werden wirtschafts- und infrastrukturelle Kennzahlen sowie allgemeinen Strukturdaten im Trinationalen Eurodistrikt Basel und dessen Teilregionen in der Schweiz, Deutschland und Frankreich betrachtet.

Die wirtschaftsstrukturellen Kennzahlen deuten auf eine hohe Produktivität, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Kaufkraft im Trinationalen Eurodistrikt Basel hin. Alle drei nationalen Teilregionen konnten im Zeitablauf kontinuierliche Zuwächse beim Bruttoinlandsprodukt pro Kopf und bei der Bruttowertschöpfung pro Beschäftigtem in der jeweiligen Landeswährung verzeichnen. Im schweizerischen Teil des Trinationalen Eurodistrikt Basel korrelieren Bruttoinlandsprodukt pro Kopf und Bruttowertschöpfung pro Beschäftigtem, welche mit Blick auf Niveau und Wachstum über dem nationalen Durchschnitt liegen. Die Logistik trägt mit mehr als 150'000 Schweizer Franken pro Beschäftigtem und Jahr bedeutend zur Nettowertschöpfung in der schweizerischen Teilregion bei. Im Wesentlichen ist dies auf das hohe Niveau des Ausbildungssystems in der Logistik zurückzuführen. Die vergleichsweise hohen Bruttolöhne im schweizerischen Teil des Trinationalen Eurodistrikt Basel deuten auf eine hohe Kaufkraft hin. Für die angesiedelten Unternehmen ist dies in erster Linie mit hohen Lohnkosten verbunden. Mit Blick auf wirtschaftliche Aspekte ist grundsätzlich hervorzuheben, dass der Schweizer Franken gegenüber dem Euro in den vergangenen Jahren stark aufgewertet wurde. Dies könnte eine Verlagerung von Unternehmen sowie eine Verschiebung des Konsums von der Schweiz ins Euro-Ausland zur Folge haben.

Die infrastrukturellen Kennzahlen unterstreichen die herausgehobene Stellung der schweizerischen Rheinhäfen, die als Drehkreuz für auf dem Wasserweg transportierte Güter fungieren. Trotz eines temporären Rückgangs im Jahr 2011 lässt sich ein konstanter Anstieg des tonnenmässigen Güterumschlags mit der Überschreitung von 7 Mio. Tonnen im Jahr 2012 beobachten. Zudem kann die Erweiterung der schweizerischen Rheinhäfen zukünftig eine weitere Steigerung des Güterumschlags ermöglichen. Der EuroAirport Basel hat sich als attraktiver Passagierflughafen zur Abwicklung des günstigen Kontinentalverkehrs etabliert und konnte zwischen 2009 und 2012 ein Wachstum von fast 40% bei den Passagierzahlen verzeichnen. Die Ausfahrten über den EuroAirport Basel machen bei einer wertmässigen Betrachtung mehr als 14% aus während es bei einer mengenmässigen Betrachtung weniger als 1% sind. Durch den Bau eines neuen Frachtterminals werden derzeit bestehende Kapazitätsengpässe adressiert. Die Strassendichte ist im schweizerischen Teil des Trinationalen Eurodistrikt Basel deutlich höher als in der gesamten Schweiz. Trotzdem stellt die Region Basel einen Stauschwerpunkt dar. Durch den

gegenwärtigen Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie die geplanten Investitionen – insbesondere aus dem Volksentscheid FABI – werden die Voraussetzungen geschaffen, um bei insgesamt erhöhten Gütertransportvolumina den Verkehrsträger Strasse in der Region Basel zu entlasten und damit die Umweltbelastung zu reduzieren.

Die Kennzahlen zu allgemeinen Strukturdaten kennzeichnen den Trinationalen Eurodistrikt Basel als Wirtschaftsstandort, welcher von der Arbeitsteilung unter einigen starken Wirtschaftszweigen geprägt ist. Eine dieser Branchen ist die Logistik. Viele Segmente des Logistikmarktes profitieren dabei nicht nur von der grossen Nachfrage nach Logistikleistungen durch das verarbeitende Gewerbe, sondern auch von der gut ausgebauten multimodalen Infrastruktur – insbesondere an den schweizerischen Rheinhäfen. Entsprechend wird das Beschäftigungsangebot in der Logistikbranche im Trinationalen Eurodistrikt Basel von grösseren, mittleren und kleineren Logistikdienstleistern ergänzt um die Logistikeinheiten von Verladern bestimmt. Durch die geografisch günstige Lage im Dreiländereck ist das Logistikcluster Region Basel sowohl bei tonnenmässiger als auch bei wertmässiger Betrachtung der Im- und Exporte die bedeutendste Grenzregion der Schweiz. So wurden in 2012 knapp 35% der wertmässigen Einfuhren und mehr als 40% der wertmässigen Ausfuhren der gesamten Schweiz über eine Grenze im Trinationalen Eurodistrikt Basel abgewickelt. Dabei unterscheidet sich die Ein- und Ausfuhr von Gütern stark nach dem Verkehrsträger. Während schwere oder grossvolumige Waren vornehmlich über Wasser und Land in die Schweiz importiert werden, verlassen teure Güter mit geringem Gewicht oder geringen Volumen eher per Flugzeug die Schweiz. Unter Berücksichtigung der Import- und Export-Güter der Schweiz führt dies – insbesondere auf dem Rhein – zu Auslastungsproblemen bzw. Leerfahrten.

2. Hintergrund

Im Abschlussbericht „Logistikcluster Basel“ vom August 2009 wurden die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken des Logistikstandortes Basel erstmalig umfassend adressiert. Ausgehend von dieser Studie wird anhand der Analyse primär quantitativer Kennzahlen – punktuell ergänzt um qualitative Informationen – das „Logistikradar Basel“ entwickelt. Mit dem Logistikradar Basel wird das Ziel verfolgt, die wirtschaftliche, soziale und gesellschaftspolitische Bedeutung des Logistikcluster Region Basel eingehend zu beleuchten. Zudem soll die Analyse als Informationsgrundlage für die erfolgreiche Bewältigung ökonomischer, sozialer und ökologischer Herausforderungen dienen.

Als geografische Abgrenzung der Untersuchung wird der Trinationale Eurodistrikt Basel (TEB) gewählt. Der TEB setzt sich aus Teilregionen der drei Länder Schweiz, Deutschland und Frankreich zusammen (vgl. Abbildung 1). Der schweizerische Teil umfasst die Kantone Basel-Land und -Stadt, die Gemeinden des Planungsverband Fricktal Regio im Kanton Aargau und die Bezirke Thierstein und Dorneck im Kanton Solothurn, welche das Forum Regio Plus bilden. Der Landkreis Lörrach und die Gemeinden Wehr und Bad Säckingen des Landkreises Waldshut-Tiengen bilden den deutschen Teil des TEB. Auf französischer Seite werden die drei Communes de Commune du Pays de Saint Louis dazugerechnet (TEB, 2014).

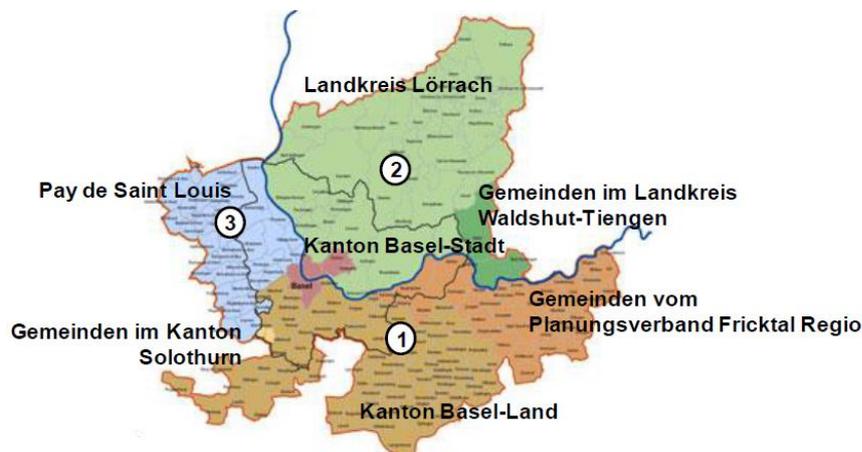


Abbildung 1: TEB bestehend aus dem (1) schweizerischen, (2) deutschen und (3) französischen Teil (Quelle: Trinationaler Eurodistrikt Basel, 2014).

Mit dem Logistikradar Basel sollen folgende Zielgruppen angesprochen werden:

- Verantwortliche aus Politik und Verwaltung sowie die interessierte Öffentlichkeit;
- Logistikdienstleister, die ihre Produkte im Logistikcluster Region Basel anbieten oder zukünftig anbieten wollen;
- Industrie- und Handelsunternehmen, die sich im Logistikcluster Region Basel mit Logistikfragen beschäftigen;
- Unternehmensberatungen, Software-Häuser, Banken und Versicherungen, die sich mit Logistikthemen im Logistikcluster Region Basel auseinandersetzen.

3. Methodik

Im Querschnittsvergleich werden die einzelnen Teilbereiche des TEB durch verschiedene Kennzahlen gegenübergestellt und punktuell mit der Gesamtschweiz verglichen. Der Fokus der Betrachtung liegt auf dem schweizerischen Teil des TEB, der mit Blick auf Fläche und Einwohnerzahl den grössten Teil der Agglomeration ausmacht.

Die Zeitreihenanalyse ermöglicht eine Bewertung der Entwicklung des Logistikclusters Basel im Zeitablauf (2009 bis 2013, sofern Daten verfügbar). Dabei wird der Logistikcluster mit wirtschafts- und infrastrukturellen Kennzahlen sowie allgemeinen Strukturdaten von verschiedenen Ebenen beleuchtet. Konkret werden folgende Messgrössen analysiert:

a) Wirtschaftsstrukturelle Faktoren:

- Bruttoinlandsprodukt pro Kopf
- Bruttowertschöpfung pro Beschäftigtem
- Bruttolöhne pro Beschäftigtem

b) Infrastrukturelle Faktoren:

- Flughäfen (Passagiere und Luftfracht, sowie Erreichbarkeit)
- Binnenhäfen
- Dichte des Strassen- und Schienennetzes

c) Kennzahlen zu allgemeinen Strukturdaten:

- Beschäftigte und Arbeitsstätten in der Logistik
- Branchenstruktur
- Unternehmensstruktur
- Ausbildungsstand sowie Ausbildungsmöglichkeiten in der Logistik
- Gateway-Funktion des TEB

Die Querschnitts- und Zeitreihenanalyse der Kennzahlen ermöglichen eine Bewertung der Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken des Logistikclusters Region Basel. Dabei sollen die Analysen insbesondere durch den punktuellen Einbezug qualitativer Informationen ergänzt werden.

Qualitative Informationen (d) wie die Ergebnisse bestehender Studien, Beiträge in Fachzeitschriften, sowie Zeitungsartikel betreffend des Logistikclusters bzw. der Region Basel sollen die quantitativen Ergebnisse ergänzen und etwaige Lücken qualitativ schliessen. Abbildung 2 zeigt den Aufbau des Logistikradar Basel.



Abbildung 2: Aufbau des Logistkradar Basel.

4. Wirtschaftsstrukturelle Kennzahlen

Die wirtschaftsstrukturellen Kennzahlen beinhalten das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf, die Brutto- bzw. Nettowertschöpfung pro Beschäftigtem, sowie die Bruttolöhne pro Beschäftigtem. Damit geben sie einen Überblick über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, die Höhe der wirtschaftlichen Tätigkeiten und die Lohnkosten der Region.

4.1. Bruttoinlandsprodukt pro Kopf

Das Bruttoinlandsprodukt gilt als wichtiges Mass für die Produktivität bzw. wirtschaftliche Leistungsfähigkeit (vgl. Tabelle 1). Ein vergleichsweise hoher Wert ist demnach Ausdruck der Wirtschaftskraft (bezogen auf die Bevölkerung). Es beinhaltet – ausgehend von der Bruttowertschöpfung – die Gütersteuern (z.B. Mehrwertsteuer) abzüglich der Gütersubventionen (z.B. Zuschüsse zum Personennahverkehr).

<i>Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf</i>							
<i>[in CHF sofern nicht explizit anders ausgewiesen]</i>							
	CH-Teil	D-Teil	D-Teil (EUR)	F-Teil	F-Teil (EUR)	TEB gesamt	Schweiz
2009	91'917	36'934	24'830	41'106	27'634	72'254	71'062
2010	93'629	32'757	26'279	34'536	27'706	71'587	72'696
2011	97'246	34'102	28'028	34'646	28'475	74'521	73'947
<i>Relative Veränderung [in %]</i>							
Δ 09/10	1.9%	-11.3%	5.8%	-16.0%	0.3%	-0.9%	2.3%
Δ 10/11	3.9%	4.1%	6.7%	0.3%	2.8%	4.1%	1.7%
Δ 09-11	5.8%	-7.7%	12.9%	-15.7%	3.0%	3.1%	4.1%

Tabelle 1: Bruttoinlandsprodukt pro Kopf (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, 2013a, 2013b; Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2012a, 2012b, 2013a, 2013b, 2013c, 2013d; INSEE, 2012a, 2012b, 2012c, 2012d; Eigene Berechnungen).

Ausgewählte Merkmale:

- Hervorzuheben ist zunächst die verhältnismässig starke Aufwertung des Schweizer Franken gegenüber dem Euro seit Publikation der Studie Logistikcluster Basel im Jahr 2009.
- Alle drei nationalen Teilregionen des TEB konnten im Zeitablauf kontinuierliche Zuwächse beim BIP pro Kopf in der jeweiligen Landeswährung verzeichnen. Die negative Tendenz bei den in Schweizer Franken umgerechneten Werten für Deutschland und Frankreich sind unmittelbar auf die Wechselkursentwicklung zurückzuführen.
- Das Niveau des BIP pro Kopf im CH-Teil des TEB liegt deutlich über dem schweizerischen Durchschnitt. Auch das Wachstum ist stärker ausgeprägt als im nationalen Vergleich.
- Speziell der deutsche Teilbereich des TEB verzeichnet ein starkes Wachstum (+12.9%) seit 2009.

Interpretation:

- Das hohe BIP pro Kopf insbesondere im CH-Teil des TEB deutet auf eine überdurchschnittlich hohe Produktivität, Kaufkraft und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit hin.
- Eine hohe Kaufkraft geht in der Regel mit einer grossen Konsumgüternachfrage einher, die sich wiederum positiv auf die Nachfrage nach Logistikleistungen auswirkt.
- Aufgrund der Wechselkursentwicklung wird es für die privaten Haushalte und Unternehmen der Schweiz zunehmend attraktiv in Deutschland und Frankreich zu konsumieren bzw. zu beschaffen, wohingegen es umgekehrt immer unattraktiver wird.

4.2. Bruttowertschöpfung pro Beschäftigtem

Die Bruttowertschöpfung erlaubt Aussagen über die Höhe der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und ergibt sich aus dem Gesamtwert der im Produktionsprozess erzeugten Waren und Dienstleistungen abzüglich der in den Produktionsprozess eingebrachten (verarbeiteten, verbrauchten oder umgewandelten) Waren und Dienstleistungen. Um hier einen Vergleich zwischen den einzelnen Gebieten, die sich hinsichtlich Grösse und Bevölkerungsdichte unterscheiden, zu ermöglichen, wird die Bruttowertschöpfung auf die Anzahl der Beschäftigten bezogen.

a) Alle Wirtschaftsbereiche

Bruttowertschöpfung pro Beschäftigtem <i>[in CHF sofern nicht explizit anders ausgewiesen]</i>							
	CH-Teil ¹	D-Teil	D-Teil (EUR)	F-Teil	F-Teil (EUR)	TEB gesamt	Schweiz
2009	144'440	111'144	74'719	96'841	65'103	131'158	131'798
2010	147'111	98'413	78'952	81'014	64'993	127'933	134'560
2011	150'192	99'804	82'028	81'387	66'892	130'504	136'191
Relative Veränderung [in %]							
Δ 09/10	1.8%	-11.5%	5.7%	-16.3%	-0.2%	-2.5%	2.1%
Δ 10/11	2.1%	1.4%	3.9%	0.5%	2.9%	2.0%	1.2%
Δ 09-11	4.0%	-10.2%	9.8%	-16.0%	2.7%	-0.5%	3.3%

Tabelle 2: Bruttowertschöpfung je Beschäftigtem über alle Wirtschaftsbereiche (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, 2013b, 2013c, 2013d; Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2012a, 2012b, 2013a, 2013b, 2013c, 2013d, 2013e, 2013f; INSEE, 2012b, 2012c, 2012d, 2012e; Eigene Berechnungen).

Ausgewählte Merkmale:

- Hervorzuheben ist zunächst die verhältnismässig starke Aufwertung des Schweizer Franken gegenüber dem Euro seit Publikation der Studie Logistikcluster Basel im Jahr 2009.
- Bei der Bruttowertschöpfung je Beschäftigtem können alle drei Teilbereiche des TEB ein kontinuierliches Wachstum verzeichnen. Nachdem jede Teilregion eine positive Entwicklung in der jeweiligen Landeswährung aufweist, ist der negativ ausgewiesene Wert in CHF für TEB gesamt das Ergebnis der Wechselkursentwicklung.

¹ Basiert auf Daten für die Nordwestschweiz (d.h. die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau).

- Sowohl Niveau als auch Wachstum der Bruttowertschöpfung pro Beschäftigtem ist im schweizerischen Teil des TEB höher als in der Gesamtschweiz.
- Wie beim BIP pro Kopf verzeichnet der deutsche Teilbereich auch bei der Bruttowertschöpfung ein starkes Wachstum (+9.8%) seit 2009.

Interpretation:

- Die hohe Wertschöpfung im TEB lässt auf eine hohe wirtschaftliche Leistungsfähigkeit schliessen.
- Für die schweizerische Teilregion des TEB trägt insbesondere die Pharma- und Chemiebranche stark zur Wertschöpfung bei. Gleichzeitig stellt die hohe wirtschaftliche Leistungsfähigkeit auch ein Signal für Unternehmen aus anderen Wirtschaftsbereichen dar, sich im TEB anzusiedeln.
- Insgesamt ist der TEB – auch aufgrund der günstigen geografischen Lage im Dreiländereck – ein starker Wirtschaftsstandort mit hoher Bedeutung für die gesamte Schweiz.

b) Logistik

In Bezug auf die Logistik sind nur Daten für die Nettowertschöpfung verfügbar. Die Nettowertschöpfung unterscheidet sich von der Bruttowertschöpfung durch den Abzug der Abschreibungen. Auch wenn keine direkte Vergleichbarkeit mit den Werten der Bruttowertschöpfung (vgl. Tabelle 2) gegeben ist, so lassen sich doch Schlüsse über die Entwicklung der Wertschöpfung und somit auch über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit in der Logistik ziehen.

CH-Teil des TEB	
<i>Nettowertschöpfung pro Beschäftigtem [in CHF]</i>	
2011	148'190
2012	153'635
2013	154'854
<i>Relative Veränderung [in %]</i>	
Δ 11/12	3.7%
Δ 12/13	0.8%
Δ 11-13	4.5%

Tabelle 3: Nettowertschöpfung pro Beschäftigtem in der Logistik im CH-Teil des TEB (Quelle: Füeg, 2013).

Ausgewählte Merkmale:

- Mit etwa 150'000 CHF weist die Nettowertschöpfung pro Beschäftigtem in der Logistik einen hohen Wert auf.
- Die Entwicklung über die letzten Jahre zeigt ein kontinuierliches Wachstum der Nettowertschöpfung in der Logistik.

Interpretation:

- Die Logistikbranche trägt zur hohen Wertschöpfung im CH-Teil des TEB bei.
- Eine hohe Wertschöpfung in der Logistik ist ein Indikator für das ausgeprägte logistische Know-how im CH-Teil des TEB.

4.3. Bruttolohn pro Beschäftigtem

Das Niveau der Bruttolöhne umfasst sowohl Löhne als auch Gehälter und erlaubt Rückschlüsse über die Lohnkosten, die beispielsweise in der Logistik etwa zwei Drittel der Gesamtkosten verursachen, und über die Kaufkraft in einer Region.

		CH-Teil ²	Schweiz	CH-Teil des TEB im Vergleich zur Gesamtschweiz	D-Teil ³	D-Teil (EUR)	F-Teil
2009	über alle Wirtschaftsbereiche	k.A.	k.A.	k.A.	4'591	3'086	k.A.
	über alle Wirtschaftsbereiche	6'200	5'928	+ 272	3'888	3'119	k.A.
2010	Post-, Kurier- u. Expressdienste	5'394	4'147	+ 1'247	k.A.	k.A.	k.A.
	Landverkehr; Schifffahrt, Luftfahrt; Lagerei	5'278	5'533	- 255	k.A.	k.A.	k.A.

Tabelle 4: Bruttolöhne pro Beschäftigtem (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, 2011, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2013e, 2013f, 2013g, 2013h).

Ausgewählte Merkmale:

- Über alle Wirtschaftsbereiche liegen die Bruttolöhne im CH-Teil des TEB leicht über dem nationalen Niveau und deutlich über dem D-Teil des TEB.
- Die Bruttolöhne im Post-, Kurier- und Expressdienst (KEP) liegen mit fast 5'400 Schweizer Franken deutlich über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt.
- Im Bereich Landverkehr, Schifffahrt, Luftfahrt und Lagerei hingegen befinden sich die Bruttolöhne leicht unter dem gesamtschweizerischen Durchschnitt.

Interpretation:

- Die vergleichsweise hohen Bruttolöhne im CH-Teil des TEB lassen auf eine hohe Kaufkraft schliessen, die sich wiederum positiv auf die Wirtschaftsentwicklung auswirkt.
- Durch die hohen Bruttolöhne ist der CH-Teil des TEB für Arbeitnehmer attraktiv. Aus Unternehmenssicht gilt dies nur bedingt, da man einerseits zwar gute Chancen hat, hochqualifizierte Mitarbeiter zu rekrutieren, andererseits aber vergleichsweise hohen Lohnkosten ausgesetzt ist.
- Bei den Bruttolöhnen ist nicht alleine die Höhe ausschlaggebend, da zwischen den Ländern deutliche Unterschiede mit Blick auf die Arbeitszeit, Ferienzeit und Krankheitstage bestehen. Dennoch ist eine Abwanderung von Unternehmen aus dem CH-Teil des TEB in Richtung Deutschland und Frankreich denkbar, um Arbitrageeffekte bei den Lohnkosten zu nutzen.
- Zwar gehen führende Unternehmen der Post-, Kurier- und Expressdienste wie die DHL Logistics (Schweiz) AG im CH-Teil des TEB substanziellen Aktivitäten nach, jedoch sind die Gründe für die signifikanten Unterschiede beim Lohnniveau im Vergleich zur gesamten Schweiz nicht eindeutig zu bestimmen.

² Basiert auf Daten für die Nordwestschweiz (d.h. Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft sowie Aargau). Aufgrund des geringen prozentualen Anteils der Gemeinden Solothurns am TEB, haben diese Gemeinden nur einen relativ geringen Einfluss auf das Ergebnis.

³ Bruttolöhne sind für Deutschland nur als aggregierte jährliche Grösse verfügbar. Es werden 12 Monatsgehälter angenommen um eine Vergleichsgrösse zu erhalten.

Stärken & Schwächen:

- + Das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf und die Wertschöpfung je Beschäftigtem sind Indizien für eine hohe Produktivität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Logistikclusters Region Basel.
- + Hohe Löhne im CH-Teil des TEB gehen mit einer hohen Wertschöpfung einher und lassen auf eine hohe Kaufkraft schliessen.
- Hohe Löhne bedeuten für die im CH-Teil des TEB angesiedelten Unternehmen hohe Lohnkosten. Gleichzeitig kann mit vergleichsweise hohen Löhnen aber auch hochqualifiziertes Personal gebunden werden.

Chancen & Risiken:

- ↑ Es besteht Potenzial für weiteres Wirtschaftswachstum – vorausgesetzt, dass Kapazitätserweiterungen und Infrastrukturinvestitionen (vgl. Kapitel 5) wie geplant umgesetzt werden.
- ↓ Die Wirtschaftsleistung im CH-Teil des TEB wird zu einem grossen Teil von wenigen, miteinander zusammenhängenden Branchen – darunter Forschung, Pharma- und Chemieindustrie sowie Logistik – erbracht (vgl. Kapitel 6). Die Abhängigkeit von wenigen Industrien kann bei Umwälzungen innerhalb einer dieser Branchen erhebliche Auswirkungen auf den gesamten Wirtschaftsstandort haben.
- ↓ Durch das deutlich geringere Lohnniveau im Euro-Ausland ist für Unternehmen aus dem CH-Teil des TEB eine Verlagerung mit Blick auf die Lohnkosten interessant.
- ↓ Zwar gehen hohe Werte für das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf in der Regel mit erhöhter Nachfrage für Konsumgüter einher, allerdings führt die starke Veränderung des Euro-Franken Wechselkurses dazu, dass der Konsum für Schweizer im Euro-Ausland sehr günstig und für private Haushalte und Firmen aus der EU in der Schweiz zunehmend unattraktiv wird. In der Folge könnte sich der Konsum verstärkt in das Euro-Ausland verschieben.

5. Infrastrukturelle Kennzahlen

Die infrastrukturellen Kennzahlen beschreiben Flughäfen, Binnenhäfen sowie die Dichte des Schienen- und Strassennetzes. Damit geben sie einen Überblick über die Attraktivität als Logistikstandort durch den Zugang zu Luftpost, Expresssendungen und Personenflügen (Flughäfen), Massengütern (Binnenhäfen), sowie die (Hinterlands-) Verkehrsabwicklung über die Verkehrsträger Strasse und Schiene.

5.1. Flughäfen

Flughäfen bilden nicht nur einen wichtigen Arbeitgeber in einer Region, sondern stellen einen Anreiz für Unternehmen zur Ansiedlung dar. Die Logistik ist davon insofern betroffen, dass beispielsweise Luftpost und Expresssendungen sowie hochwertige Fracht bevorzugt mit dem Flugzeug befördert werden. Darum werden Informationen über die verflogene Luftfracht (vgl. Tabelle 5), den Luftfrachtersatzverkehr (vgl. Tabelle 6) sowie die Passagierzahlen (vgl. Tabelle 7) ausgewählter Flughäfen analysiert.

a) Geflogene Luftfracht, Luftfrachtersatzverkehr und Passagiere

Jahr	EuroAirport Basel	Flughafen Zürich	Flughafen Genf
<i>Geflogenes Luftfrachtaufkommen [in t]</i>			
2009	31'221	275'421	36'006
2010	43'654	314'011	45'700
2011	41'336	318'878	52'930
2012	39'165	326'995	53'456
<i>Relative Veränderung [in %]</i>			
Δ 09/10	39.8%	14.0%	26.9%
Δ 10/11	-5.3%	1.5%	15.8%
Δ 11/12	-5.3%	2.5%	1.0%
Δ 09-12	25.4%	18.7%	48.5%

Tabelle 5: Geflogenes Luftfrachtaufkommen inklusive Luftpost der betrachteten Flughäfen (Quelle: EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg, 2011, 2013; Flughafen Zürich, 2013; Aéroport International de Genève, 2011, 2013).

Jahr	EuroAirport Basel	Flughafen Zürich	Flughafen Genf
Luftfrachtersatzverkehr [in t]			
2009	53'801	97'656	16'798
2010	63'952	125'095	21'538
2011	61'941	129'093	19'467
2012	55'077	127'362	21'283
Relative Veränderung [in %]			
Δ 09/10	18.9%	28.1%	28.2%
Δ 10/11	-3.1%	3.2%	-9.6%
Δ 11/12	-11.1%	-1.3%	9.3%
Δ 09-12	2.4%	30.4%	26.7%

Tabelle 6: Luftfrachtersatzverkehr der betrachteten Flughäfen (Quelle: EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg, 2011, 2013; Flughafen Zürich, 2013; Aéroport International de Genève, 2011, 2013).

Jahr	EuroAirport Basel	Flughafen Zürich	Flughafen Genf
Passagiere			
2009	3'854'770	21'926'872	11'324'141
2010	4'129'186	22'878'251	11'880'397
2011	5'053'643	24'337'954	13'130'222
2012	5'354'674	24'802'400	13'899'422
Relative Veränderung [in %]			
Δ 09/10	7.1%	4.3%	4.9%
Δ 10/11	22.4%	6.4%	10.5%
Δ 11/12	6.0%	1.9%	5.9%
Δ 09-12	38.9%	13.1%	22.7%

Tabelle 7: Passagierzahlen der betrachteten Flughäfen (Quelle: EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg, 2011, 2013; Flughafen Zürich, 2013; Aéroport International de Genève, 2011, 2013).

Ausgewählte Merkmale:

- Beim Luftfrachtaufkommen konnte der EuroAirport Basel in 2010 ein deutliches Wachstum verzeichnen, das seitdem jedoch leicht abnimmt. Das Niveau des Luftfrachtaufkommens ist deutlich geringer als bei den anderen beiden internationalen Flughäfen der Schweiz. Im Zeitablauf weist der EuroAirport Basel ein höheres Wachstum als der Flughafen Zürich auf, welches jedoch hinter dem Flughafen Genf zurückliegt.
- Der Luftfrachtersatzverkehr übersteigt den Luftfrachtverkehr am EuroAirport Basel deutlich (ca. 50%).
- Der EuroAirport Basel ist mit einem starken Angebot an günstigen Kontinentalflügen im Passagierbereich mit fast 40% stark gewachsen, wesentlich stärker als die beiden Vergleichsflughäfen.

Interpretation:

- Die am EuroAirport Basel abgewickelte Luftfracht wird überwiegend auf der Strasse transportiert. Diese Transporte gehen in der Regel an internationale Flughäfen im In- und Ausland (z.B. Flughafen Zürich) zum interkontinentalen Weitertransport.
- Die Attraktivität des EuroAirport Basel für Luftfracht hat in den letzten Jahren insbesondere unter Infrastrukturengpässen gelitten, die jedoch durch aktuelle Bauprojekte (d.h. neues Frachtterminal) adressiert werden (EuroAirport, 2014).
- Der EuroAirport Basel hat durch den Fokus auf günstige Kontinentalflüge ein Alleinstellungsmerkmal für den Passagierverkehr etabliert. Durch diese Positionierung des Flughafens und die verstärkte Kooperation mit No-frills Airline konnten die Attraktivität als Passagierflughafen deutlich gesteigert und neue Kundensegmente erschlossen werden.

b) Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit von Flughäfen stellt für Unternehmen oftmals ein entscheidendes Kriterium für eine Ansiedlung dar. Dabei beinhaltet der betrachtete Faktor sowohl die Länge des zurückzulegenden Weges als auch dessen Qualität (z.B. Ausbau einer Autobahn).

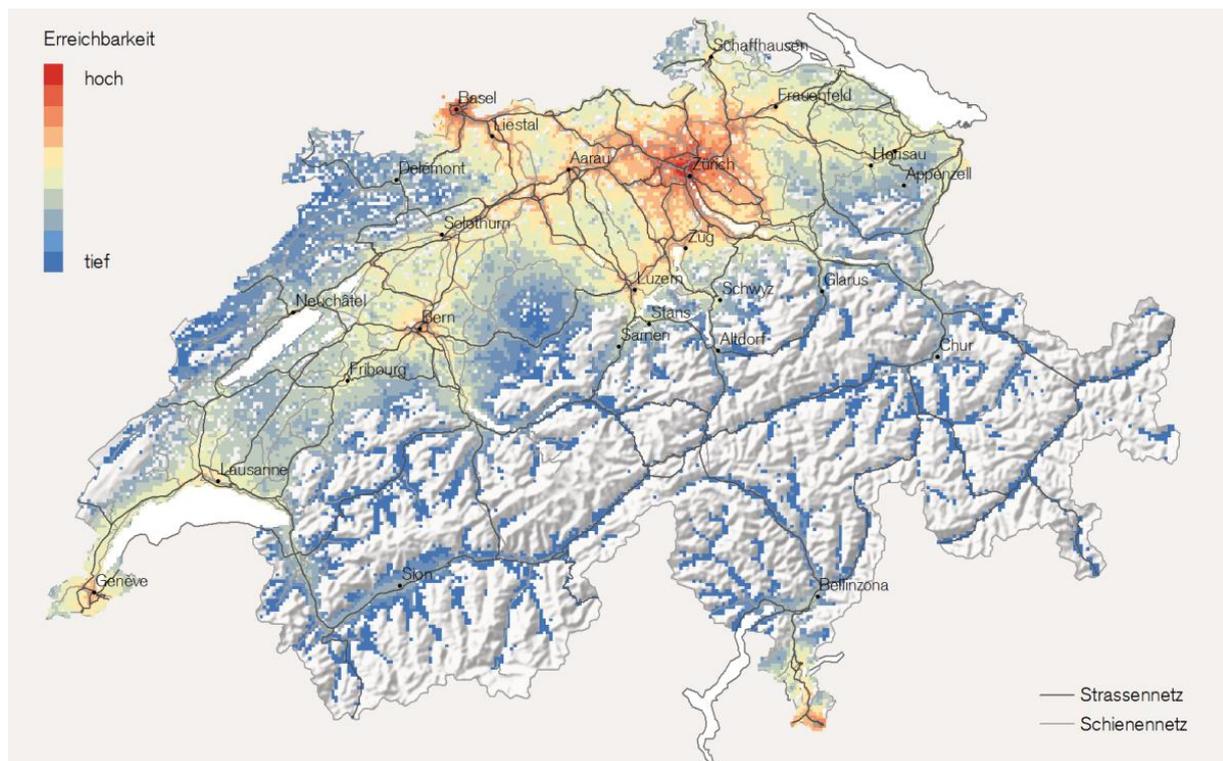


Abbildung 3: Erreichbarkeit der Flughäfen (Quelle: Credit Suisse Global Research, 2013).

Ausgewählte Merkmale:

- Basel-Stadt liegt auf dem 3. Platz bei der Standortqualität für Unternehmen im Jahr 2013, wofür unter anderem die Erreichbarkeit eine wichtige Rolle spielt (Credit Suisse Global Research, 2013).
- Auch Basel-Land und Aargau erreichen vordere Plätze (Credit Suisse Global Research, 2013).

Interpretation:

- Trotz guter Standortqualität könnte die Erreichbarkeit des Flughafens Basel verbessert und somit dessen Konkurrenzfähigkeit gesteigert werden.
- Auf der Strasse wäre eine bessere Anbindung vorteilhaft, um den EuroAirport insbesondere bei der Region zwischen Basel und Zürich (Fricktal) attraktiver zu machen. Von grosser Wichtigkeit ist diese geografische Region insbesondere durch die Ansiedelung bedeutender Unternehmen der Pharma- und Chemieindustrie. Gegenwärtig ist die Anfahrt per LKW aus dem Fricktal zum EuroAirport Basel nur geringfügig kürzer als zum Flughafen Zürich.
- Auch die Bahnanbindung des Flughafens an das Fernverkehrsnetz könnte dessen Erreichbarkeit deutlich verbessern. Eine dahingehende Ausweitung des Schienennetzes ist für absehbare Zeit jedoch nicht geplant (SBB, 2014).

5.2. Binnenhäfen

Ein Binnenhafen ermöglicht einer Region eine effiziente Versorgung v.a. mit Massengütern und ergänzt die Kapazität der Verkehrsträger Strasse und Schiene. Damit trägt ein Binnenhafen zur Verkehrsentlastung in einer Region bei.

Jahr	Schweizerische Rheinhäfen	Weil am Rhein	Mulhouse
Güterumschlag total [t]			
2009	6'443'666	460'729	4'938'640
2010	6'518'276	536'941	5'289'262
2011	5'677'988	408'592	4'510'909
2012	7'210'548	425'574	k.A.
Relative Veränderung [in %]			
Δ 09/10	1.2%	16.5%	7.1%
Δ 10/11	-12.9%	-23.9%	-14.7%
Δ 11/12	27.0%	4.2%	-
Δ 09-12	11.9%	-7.6%	-

Tabelle 8: Güterumschlag in ausgewählten Rheinhäfen in Tonnen (Quelle: Schweizerische Rheinhäfen, 2011, 2013a; Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH, 2011, 2012; Ports de Mulhouse-Rhin, 2010, 2011).

Jahr	Schweizerische Rheinhäfen	Weil am Rhein	Mulhouse
Güterumschlag total [TEU]			
2009	78'285	19'889	46'900
2010	99'048	24'911	62'457
2011	93'371	31'695	49'789
2012	102'240	31'513	k.A.
Relative Veränderung [in %]			
Δ 09/10	26.5%	25.3%	33.2%
Δ 10/11	-5.7%	27.2%	-20.3%
Δ 11/12	9.5%	-0.6%	-
Δ 09-12	30.6%	58.4%	-

Tabelle 9: Güterumschlag in ausgewählten Rheinhäfen in TEU (Quelle: Schweizerische Rheinhäfen, 2011, 2013b; Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH, 2011, 2012; Ports de Mulhouse-Rhin, 2010, 2011).

Ausgewählte Merkmale:

- Die schweizerischen Rheinhäfen verzeichnen den höchsten Güterumschlag der betrachteten Binnenhäfen, sowohl bei tonnenmässiger Betrachtung, als auch auf Containerbasis.
- Trotz Fluktuationen, die speziell das Jahr 2011 betreffen, lässt sich ein konstanter Anstieg des Umschlags beobachten. Speziell die Werte auf Containerbasis verzeichnen starke Wachstumsraten im Zeitablauf, die sich mitunter deutlich von den tonnenmässigen Umschlägen unterscheiden.
- Die detaillierten Einfuhrwaren und -mengen der schweizerischen Rheinhäfen sind in Tabelle 15 (Abschnitt 6.5 Gateway-Funktion des Trinationalen Eurodistrikt Basel) aufgeführt.

Interpretation:

- Die schweizerischen Rheinhäfen sind die einzige Anbindung der Schweiz an den Güterschiffsverkehr und stellen somit die Versorgung der Schweiz mit Massengütern – insbesondere Rohstoffe – sicher.
- Als Grund für den Rückgang beim Güterumschlag im Jahr 2011 kann einerseits die Havarie der „TMS Waldhof“ nahe der Loreley genannt werden, die den Verkehr auf dem Rhein quasi zum Stillstand brachte. Darüber hinaus führte der Rhein in diesem Jahr sehr wenig Wasser, was die maximalen Ladelasten verringerte und damit die preisliche Konkurrenzfähigkeit des Binnenschiffs gegenüber der Bahn verminderte (AWP Finanznachrichten, 2011).
- Der starke Anstieg beim Güterumschlag im Jahr 2012 kann mit zunehmenden Mineralölimporten aufgrund von temporären Ausfällen der Raffinerie in Cressier bzw. technischen Problemen der Raffinerie in Collombey begründet werden (bz Basellandschaftliche Zeitung, 2013).
- Ein stärkeres Wachstum des Warenumschlags an den Basler Rheinhäfen war bisher durch Kapazitätsgrenzen beschränkt. In diesem Zusammenhang verspricht die Erweiterung um ein drittes Hafenbecken im Hafen Basel-Kleinhüningen und die Schaffung des trimodalen Containerterminals Basel Nord zusätzliche Produktivität, erweiterte Umschlagskapazität sowie eine Vereinfachung des Umschlags zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Strasse und Schiff.

5.3. Dichte des Strassen- und Schienennetzes

Die Strassen- und Schienenverkehrsinfrastruktur bildet für die Abwicklung des Güteraufkommens eine notwendige Voraussetzung. Die Dichte des Strassennetzes setzt die Länge eines Strassennetzes ins Verhältnis zur betrachteten Fläche (vgl. Tabelle 10).

	Basel-Stadt	Basel-Landschaft	Aargau	Solothurn	Schweiz
Strasse [km/km ²]	10.2	4.0	4.0	3.2	1.7

Tabelle 10: Strassendichte im TEB und der Gesamtschweiz (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, 2013e).

Ausgewählte Merkmale:

- Die Strassendichte ist in den Kantonen des TEB deutlich höher als in der gesamten Schweiz.

- Basel verfügt über direkte Autobahnverbindungen nach Frankreich und Deutschland sowie die strategisch wichtigen Anschlüsse an die von Nord nach Süd verlaufende transeuropäische Verkehrsader (A2) und die in Ost-Richtung verlaufende A3.
- Die Dichte des Schienennetzes veränderte sich nach Angaben der SBB in den vergangenen Jahren kaum, weshalb die Werte hier nicht weiter angeführt sind.

Interpretation:

- Die vergleichsweise hohe Strassendichte ermöglicht die Abfertigung des Hinterlandverkehrs von Wasserstrassen und dem Flughafen und bildet eine wichtige Voraussetzung für ein funktionierendes multimodales Logistiksystem.
- Trotz hoher Strassendichte ist das Stauaufkommen in der Region Basel hoch. Der Abschnitt der A2 im Bereich Basel zählt zu den am stärksten belasteten Nationalstrassen und die Agglomeration Basel zu einem Stauzentrum der Schweiz. Aufgrund von Überlastung stiegen die Anzahl der Staustunden 2012 um 13.5% auf der A2, wobei Basel einen Stauschwerpunkt darstellt (ASTRA, 2013). Die Stauproblematik verlagert sich dadurch auch auf Stadtquartiere und Gemeinden der Agglomeration, die als Autobahnumfahrung substituiert werden (Basler Zeitung, 2013).
- Der Umbau der LKW-Zollanlage Basel-Weil und die Ausstattung mit dem elektronischen Abfertigungssystem „Transito“ äussern sich in schnelleren Abfertigungszeiten für LKWs, welche eine deutliche Steigerung der Abfertigungszahlen ermöglicht (Badische Zeitung, 2013).
- Ein Infrastrukturprojekt der SBB zielt darauf ab, die Streckenkapazität im Abschnitt zwischen Basel Rangierbahnhof Ost und Pratteln zu erweitern und somit die Zugfolgezeiten zu verkürzen, um dem erhöhten Güterzugaufkommen gerecht zu werden.
- Im Rahmen des Schienenverkehrs wird die Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit der Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels voraussichtlich im Jahr 2016 abgeschlossen. Dadurch soll sich der Gütertransport in Richtung Italien stärker auf die Schiene verlagern, um die Strasse zu entlasten (Bundesamt für Verkehr, 2007). Für die Region Basel – als wichtigste Grenzregion der Schweiz mit Blick auf Im- und Exporte (vgl. Abschnitt 6.5.) – kann dies einen spürbar positiven Einfluss auf die Reduzierung des Stauaufkommens und der Umweltbelastung haben.
- Im Zuge des Volksentscheids FABI (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) wurde im Februar 2014 der Ausbau der Infrastruktur priorisiert. Dies bedeutet, dass in den nächsten zehn Jahren etwa 900 Mio. Schweizer Franken in die Nordwestschweiz fliessen werden. Damit könnten die Entflechtung des Raumes Pratteln, das Wendegleis in Liestal oder die Leistungssteigerung bei der Ostzufahrt Muttenz-Basel vorangetrieben werden (Handelskammer beider Basel, 2014a).

Stärken & Schwächen:

- + Die schweizerischen Rheinhäfen stellen die einzige Anbindung der Schweiz an den Güterschiffsverkehr dar. Sie spielen daher für die Rohstoffversorgung der Schweiz eine elementare Rolle.
- + Der EuroAirport Basel hat sich zur Abwicklung des günstigen Kontinentalverkehrs als attraktiver Passagierflughafen etabliert.

- + Das Logistikcluster Region Basel verfügt über eine insgesamt gut ausgeprägte multimodale Infrastruktur, in die kontinuierliche investiert wird. Dies stellt einen Wettbewerbsvorteil im nationalen und internationalen Vergleich dar.
- Trotz grosser Dichte des Strassennetzes ist die Region Basel ein Stauzentrum der Schweiz. Dadurch büsst der Standort sowohl aus wirtschaftlicher (d.h. zur Ansiedlung verladender Industrie- und Handelsunternehmen) als auch aus sozialer bzw. gesellschaftspolitischer Sicht (d.h. Umweltfreundlichkeit) an Attraktivität ein.

Chancen & Risiken:

- ↑ Die Erweiterung der schweizerischen Rheinhäfen um ein drittes Hafenbecken und das trimodale Containerterminal Basel Nord lassen auf eine weitere Steigerung des Güterumschlags hoffen.
- ↑ Der Ausbau der Schieneninfrastruktur bestehend aus der Fertigstellung der NEAT sowie den geplanten Investitionen rund um den Volksentscheid FABI schaffen die Voraussetzungen, um – bei gleichbleibend hohen bzw. erhöhten Gütervolumina – den Verkehrsträger Strasse in der Region Basel zu entlasten und damit die Umweltbelastung zu reduzieren.
- ↓ Durch die Ausrichtung als Passagierflughafen mit günstigen Kontinentalflügen ist der Fokus auf Luftfracht am EuroAirport Basel in der Vergangenheit etwas in den Hintergrund gerückt. Dies liegt vor allem daran, dass im Kontinentalverkehr die Verkehrsträger Flugzeug und Strasse miteinander konkurrieren. Entsprechend ist am EuroAirport Basel der Luftfrachtersatzverkehr (z.B. zum Flughafen Zürich) deutlich ausgeprägter als der Luftfrachtverkehr. Die Kapazitätsengpässe bei der Frachtabwicklung am EuroAirport Basel werden aktuell durch den Bau eines neuen Frachtterminals adressiert. Daneben erscheint jedoch auch die Anbindung des EuroAirport Basel über Schiene und Strasse lohnenswert.

6. Kennzahlen zu allgemeinen Strukturdaten

Die Kennzahlen zu allgemeinen Strukturdaten umfassen die Anzahl der Beschäftigten und Arbeitsstätten in der Logistik, die Branchenstruktur, die Unternehmensstruktur, den Ausbildungsstand, sowie die Gateway-Funktion des TEB. Somit geben sie einen Überblick über die Bedeutung einzelner Industriezweige sowie die grössenspezifische Zusammensetzung der Unternehmen in den Regionen, die mittel- und langfristige Sicherung des logistischen Know-hows und die Bedeutung des Logistikclusters Region Basel als Aussenwirtschaftsportal.

6.1. Beschäftigte und Arbeitsstätten in der Logistik

	CH-Teil des TEB	
	Beschäftigte	Arbeitsstätten
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	971	12
Güterbeförderung im Strassenverkehr, Umzugstransporte	3'689	480
Transport in Rohrfernleitungen	87	1
Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt	416	27
Güterbeförderung in der Luftfahrt und Raumtransport	154	4
Lagerei	726	39
Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	7'657	300
Postdienste von Universaldienstleistungsanbietern	2'140	213
Sonstige Post-, Kurier- und Expressdienste	2'063	69
Summe	17'903	1'145
über alle Wirtschaftsbereiche	371'549	42'257
relativer Anteil der Logistik	4.82%⁴	2.71%

Tabelle 11: Beschäftigte und Arbeitsstätten im CH-Teil des TEB in 2012 (Quelle: Statistisches Amt Basel-Stadt, 2014a).

Ausgewählte Merkmale:

- In der Logistik beschäftigen weniger als 3% der Arbeitsstätten knapp 5% der gesamten Beschäftigten im CH-Teil des TEB.
- Besonders die sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr, aber auch die Güterbeförderungen im Strassenverkehr, gefolgt von Post und KEP-Diensten stellen als personalintensive Gewerbe zahlreiche Beschäftigte an.

Interpretation:

- Das Verhältnis von Beschäftigten zu Arbeitsstätten lässt vermuten, dass sowohl grössere als auch kleinere Unternehmen das Beschäftigungsangebot in der Logistikbranche im TEB bestimmen.
- Bei den Grossunternehmen sind es beispielsweise SBB Cargo AG im Bereich der Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr oder DHL Logistics (Schweiz) AG im Bereich der KEP-Dienste, die substanziellen Aktivitäten im CH-Teil des TEB nachgehen.

⁴ In Tabelle 11 werden die Beschäftigten in der Personenbeförderung bewusst aus der Betrachtung ausgeschlossen. Die moderaten Unterschiede zwischen Tabelle 11 und Tabelle 12 ergeben sich durch eine differenzierte Datenbasis aus Gründen der Vergleichbarkeit.

- Kleinere Unternehmen, insbesondere Speditionen, sind vorwiegend im Bereich der Güterbeförderung im Strassenverkehr zu finden.
- Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die Logistikeinheiten von Verladern weitere 12'000-15'000 Beschäftigte ausmachen, sodass der relative Anteil der Logistik an allen Beschäftigten im CH-Teil des TEB etwa 8-9% beträgt.

6.2. Branchenstruktur

Die Branchenstruktur gibt Aufschluss über die Bedeutung einzelner Industriezweige in den betrachteten Regionen und lässt sich anhand der Beschäftigten (vgl. Tabelle 12) messen.

Wirtschaftsabschnitt	CH-Teil	D-Teil	F-Teil ⁵	TEB ⁶
Sektor 1	1.9%	0.6%	1.9%	1.5%
A Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	1.9%	0.6%	1.9%	1.5%
Sektor 2	25.5%	42.5%	26.5%	30.0%
B Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	0.1%	1.5% ⁷	k.A.	0.5%
C Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren	18.0%	34.9%	k.A.	23.1%
D Energieversorgung	0.6%	k.A.	k.A.	k.A.
E Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen	0.4%	k.A.	k.A.	k.A.
F Baugewerbe/Bau	6.5%	6.1%	k.A.	6.3%
Sektor 3	72.6%	56.9%	71.6%	67.8%
G Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen	13.0%	15.9%	k.A.	13.9%
H Verkehr und Lagerei	6.2%	3.1%	k.A.	5.3%
I Gastgewerbe/Beherbergung und Gastronomie	3.8%	3.8%	k.A.	3.8%
J Information und Kommunikation	2.4%	1.1%	k.A.	2.0%
K Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	4.0%	2.4%	k.A.	3.5%
L Grundstücks- und Wohnungswesen	1.0%	0.5%	k.A.	0.8%
M Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen	8.5%	3.6%	k.A.	7.0%
N Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen	6.4%	4.6%	k.A.	5.9%
O Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung	3.1%	5.5% ⁸	k.A.	3.8%
P Erziehung und Unterricht	6.1%	2.2%	k.A.	4.9%
Q Gesundheits- und Sozialwesen	13.3%	11.5%	k.A.	12.7%
R Kunst, Unterhaltung und Erholung	1.9%	0.6%	k.A.	1.5%
S Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	3.0%	1.9%	k.A.	2.6%
T Private Haushalte mit Hauspersonal; Herstellung von Waren und Erbringung von Dienstleistungen durch private Haushalte für den Eigenbedarf ohne ausgeprägten Schwerpunkt	k.A.	0.2%	k.A.	k.A.
Total	100%	100%	100%	~100%⁹

Tabelle 12: Branchenstruktur 2011 gemessen an den Beschäftigten (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, 2012; Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2012c; INSEE, 2012f).

⁵ Basiert auf Daten für das Elsass.

⁶ TEB-Werte sind auf Basis des CH- und D-Teils berechnet. Allerdings ist der französische Anteil der Beschäftigten relativ gering und deswegen vernachlässigbar.

⁷ Inkludiert Abschnitt D (Energieversorgung) und E (Wasserversorgung, Beseitigung von Abwasser, Abfällen und Umweltverschmutzung).

⁸ Inkludiert Abschnitt U (Exterritoriale Organisationen und Körperschaften).

⁹ Annähernd 100% aufgrund der Gewichtung einzelner Branchen in den unterschiedlichen Ländern.

Ausgewählte Merkmale:

- Der Logistiksektor ist im CH-Teil des TEB stark ausgeprägt und gehört zu einer der beschäftigungsintensivsten Branchen.
- Im deutschen Teil des TEB ist das verarbeitende Gewerbe mit knapp 35% der Beschäftigten vergleichsweise dominant.

Interpretation:

- Der stark ausgeprägte Logistiksektor im CH-Teil des TEB bestätigt dessen Wichtigkeit für die Gesamtwirtschaft. Dies spiegelt das Ergebnis der ausgeprägten Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen Branchen (z.B. Forschung, Pharma- und Chemieindustrie sowie Logistik) im Logistikcluster Region Basel wider.
- Der hohe Anteil im sekundären Sektor in der deutschen Teilregion des TEB lässt auf eine starke Nachfrage nach Logistikdienstleistungen schliessen, wobei die Wechselkursentwicklung des Schweizer Franken gegenüber dem Euro für schweizerische Logistikdienstleister einen Nachteil bedeuten kann.

6.3. Unternehmensstruktur

Die Unternehmensstruktur liefert Hinweise über die grössenspezifische Zusammensetzung der Unternehmen, die im Logistikcluster Region Basel in allen Wirtschaftsbereichen (vgl. Abbildung 4) und speziell in der Logistik (vgl. Abbildung 5) tätig sind.

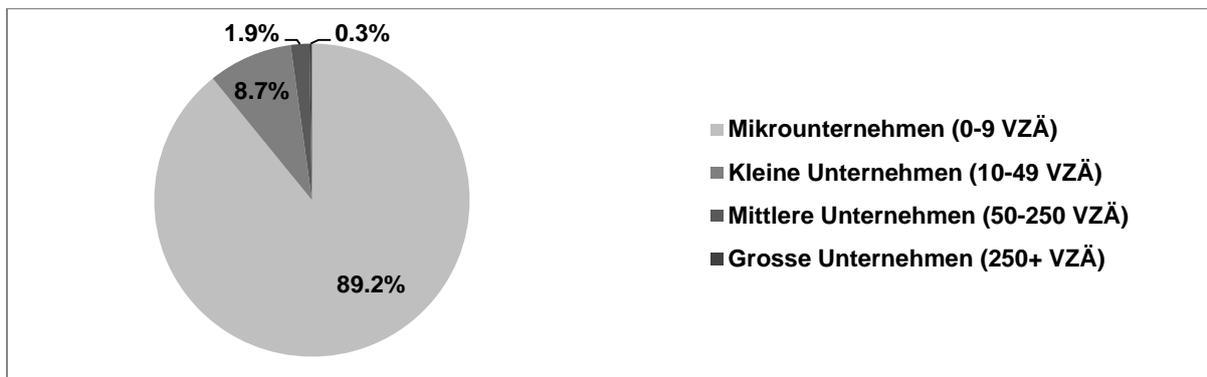


Abbildung 4: Unternehmensstruktur im CH-Teil des TEB, N=21'078¹⁰ Unternehmen, gemessen an Vollzeitäquivalenten (VZÄ) (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, 2012; Eigene Berechnungen).

¹⁰ Der Schätzwert ist auf Kantonsbasis gewichtet und weicht wahrscheinlich vom wahren Wert ab. Der Vollständigkeit halber wird der Schätzwert dennoch angegeben.

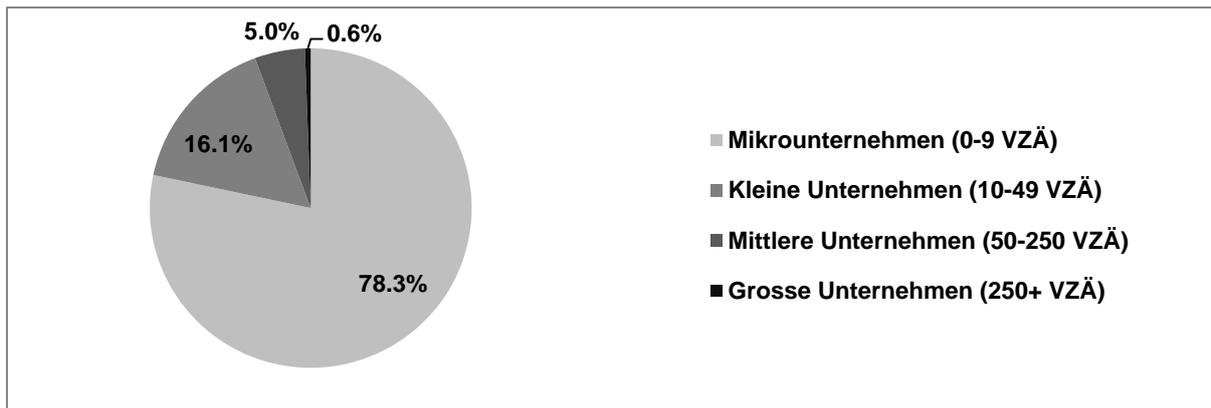


Abbildung 5: Unternehmensstruktur nach Mitarbeitern bei logistiknahen Dienstleistern im CH-Teil des TEB, N=755¹¹ Unternehmen, gemessen an Vollzeitäquivalenten (VZÄ) (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, 2012; Eigene Berechnungen).

Ausgewählte Merkmale:

- Bezogen auf alle Wirtschaftsbereiche ist der Anteil der Mikrounternehmen mit fast 90% sehr hoch.
- Mit mehr als 78% machen Mikrounternehmen auch einen beachtlichen Anteil in der Unternehmensstruktur der Logistikbranche aus.

Interpretation:

- Mit der SBB Cargo AG, der Panalpina AG und der Swiss International Air Lines AG haben einige der umsatzstärksten Logistikdienstleister bzw. logistiknahen Dienstleister der Schweiz in der Region Basel ihren Hauptsitz.
- In Bezug auf die Teilmärkte der Logistik im TEB gilt es, nochmal auf die Wichtigkeit der Binnenhäfen hinzuweisen, die im Raum Basel als Drehkreuz für auf dem Wasserweg transportierte Güter fungieren. Von dieser strategisch wichtigen Anbindung profitieren andere Teilbereiche des Logistikmarktes (z.B. die Vielzahl kleinerer Speditionen im Bereich der Güterbeförderung im Strassenverkehr).

6.4. Ausbildungsstand und Ausbildungsmöglichkeiten in der Logistik

Die mittel- und langfristige Sicherung des logistischen Know-hows erfolgt über eine zur Verfügungsstellung von ausreichend Ausbildungsplätzen (vgl. Tabelle 13). Im schweizerischen Teil des TEB profitiert die Ausbildung vom sogenannten Dualen System, in dem die Ausbildung sowohl in Unternehmen als auch in Lehreinrichtungen erfolgt.

Ausbildungszahlen für Basel-Stadt und Basel-Land

Transportfachleute (Chauffeure)	39
Logistiker	133
Matrosen	13
Kaufleute Internationale Speditionslogistik	297
Total (ohne Zoll)	482

Tabelle 13: Ausbildungsstand in der Logistik (Quelle: SPEDLOGSWISS, 2014; Handelskammer beider Basel, 2014b).

¹¹ Der Schätzwert ist auf Kantonsbasis gewichtet und weicht vom wahren Wert (vgl. Tabelle 11) ab. Der Vollständigkeit halber wird der Schätzwert dennoch angegeben.

Ausgewählte Merkmale:

- Der CH-Teil des TEB zeichnet sich durch ein hohes Angebot an Ausbildungsplätzen für Logistikberufe aus.
- Im Zeitablauf zeigen die Ausbildungszahlen einen leicht ansteigenden Trend und spiegeln damit die Attraktivität der Logistikbranche im Logistikcluster Region Basel bei Arbeitnehmern wider.

Interpretation:

- In der Region Basel wird die starke Stellung des Logistikcluster durch ein funktionierendes und praxisnahes Ausbildungssystem sichergestellt, das verglichen mit der gesamten Schweiz eine sehr hohe Dichte an Ausbildungsplätzen aufweist.
- Die Effektivität des Ausbildungssystems wird zusätzlich durch die hohe Wertschöpfung in der Logistik im CH-Teil des TEB (vgl. Abschnitt 4.2.) untermauert.
- Aufgrund zunehmender Reglementierungen und hoher Ausbildungskosten könnte es mittelfristig zu einem Mangel an Chauffeuren kommen (Handelszeitung, 2012).

6.5. Gateway-Funktion des Trinationalen Eurodistrikt Basel

Güterbewegungen an den Grenzregionen (vgl. Tabelle 14 und Tabelle 15) sowie eine detaillierte Aufschlüsselung der betreffenden Güter im CH-Teil des TEB (vgl. Tabelle 16) geben Aufschlüsse über dessen Wichtigkeit für den grenzübergreifenden Warenaustausch.

	Einfuhr (2012)		Ausfuhr (2012)	
	[in 1'000 Tonnen]	[in %]	[in 1'000 Tonnen]	[in %]
Logistikcluster Basel	15'964	31.4%	4'404	27.5%
Basel Ost	7'327	14.4%	3'163	19.7%
Basel West	2'347	4.6%	531	3.3%
Rheinhäfen	6'269	12.3%	670	4.2%
Flughafen Basel	20	0.0%	40	0.3%
Grossraum Genf	2'391	4.7%	1'506	9.4%
Genf	2'379	4.7%	1'495	9.3%
Flughafen Genf	12	0.0%	11	0.1%
Schaffhausen	5'631	11.1%	2'065	12.9%
Kreuzlingen	1'821	3.6%	594	3.7%
St. Margarethen	2'993	5.9%	1'689	10.5%
Liechtenstein	1'585	3.1%	700	4.4%
Sotto Ceneri	4'375	8.6%	1'146	7.1%
Aarg. Grenze	4'423	8.7%	1'602	10.0%
Gd.-St-Bernard	2'443	4.8%	193	1.2%
Simplon	704	1.4%	335	2.1%
Vallée de Joux	1'228	2.4%	218	1.4%
Sonstige	7'298	14.3%	1'587	9.9%
Total	50'858	100%	16'039	100%

Tabelle 14: Importe und Exporte nach Grenzregionen in Tonnen (Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung, 2013).

	Einfuhr (2012)		Ausfuhr (2012)	
	[in Mio. CHF]	[in %]	[in Mio. CHF]	[in %]
Logistikcluster Basel	63'865	34.5%	88'036	41.7%
Basel Ost	29'256	15.8%	50'361	23.8%
Basel West	5'906	3.2%	3'518	1.7%
Rheinhäfen	22'417	12.1%	4'425	2.1%
Flughafen Basel	6'287	3.4%	29'732	14.1%
Grossraum Genf	15'588	8.4%	23'892	11.3%
Genf	5'616	3.0%	5'032	2.4%
Flughafen Genf	9'972	5.4%	18'860	8.9%
Flughafen Zürich	9'970	5.4%	23'344	11.1%
Schaffhausen	12'190	6.6%	10'818	5.1%
Kreuzlingen	4'045	2.2%	4'223	2.0%
St. Margarethen	7'096	3.8%	6'404	3.0%
Liechtenstein	3'225	1.7%	3'805	1.8%
Sotto Ceneri	11'528	6.2%	7'167	3.4%
Aarg. Grenze	11'661	6.3%	9'747	4.6%
Gd.-St-Bernard	3'190	1.7%	709	0.3%
Simplon	998	0.5%	609	0.3%
Vallée de Joux	929	0.5%	631	0.3%
Côtes du Doubs	1'874	1.0%	1'890	0.9%
Sonstige	38'982	21.1%	29'925	14.2%
Total	185'139	100%	211'200	100%

Tabelle 15: Importe und Exporte nach Grenzregionen in Mio. CHF (Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung, 2013).

Gütergruppen	Basel Ost		Basel West		Rheinhäfen		Flughafen Basel	
	1'000 t	%	1'000 t	%	1'000 t	%	1'000 t	%
Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	274	2.6%	207	7.2%	180	2.6%	0	0.1%
Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	334	3.2%	0	0.0%	102	1.5%	0	0.0%
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze	889	8.5%	515	17.9%	1'001	14.4%	0	0.2%
Nahrungs- und Genussmittel	642	6.1%	446	15.5%	567	8.2%	1	2.1%
Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren	107	1.0%	15	0.5%	10	0.1%	2	3.6%
Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Rohholz und Möbel); Papierwaren; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger	1'141	10.9%	317	11.0%	176	2.5%	3	4.2%
Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	2'472	23.6%	65	2.3%	3'630	52.3%	3	4.3%
Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	1'878	17.9%	502	17.5%	576	8.3%	26	43.5%
Sonstige Mineralölerzeugnisse	404	3.8%	217	7.6%	52	0.8%	1	1.1%
Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	1'078	10.3%	274	9.5%	374	5.4%	3	4.7%
Maschinen und Ausrüstungen, Geräte, Messgeräte, optische Erzeugnisse, Uhren	429	4.1%	72	2.5%	68	1.0%	19	32.2%
Fahrzeuge	166	1.6%	16	0.6%	12	0.2%	1	2.4%
Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse	191	1.8%	25	0.9%	18	0.3%	1	1.3%
Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle	486	4.6%	204	7.1%	176	2.5%	0	0.1%
Sonstige Güter ¹²	0.4	0.0%	0.2	0.0%	0.1	0.0%	0	0.1%
Total	10'490	100%	2'878	100%	6'939	100%	60	100%

Tabelle 16: Über die Grenzen beförderten Gütergruppen im CH-Teil des TEB in 2012 (Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung, 2013).

Ausgewählte Merkmale:

- Die tonnenmässigen Importe sind deutlich höher als die Exporte der Schweiz. Im Logistikcluster Region Basel liegen die Exporte bei nur etwa einem Viertel der Importe. Bei den Rheinhäfen beträgt dieses Verhältnis nur 10%. Daraus lässt sich ein hoher interner Konsum der Schweiz ableiten, wo mehr als 50 Mio. Tonnen an Importen 16 Mio. Tonnen an Exporten gegenüberstehen.
- Auf wertbezogener Ebene ist ein differenziertes Bild erkennbar. Mit knapp CHF 211 Mrd. Exporten gegenüber CHF 185 Mrd. Importen wird ein klarer Exportüberschuss erzielt.
- Der Logistikcluster Region Basel ist bei tonnenmässiger und wertmässiger Betrachtung der Im- und Exporte die wichtigste Grenzregion der Schweiz.

¹² Sonstige Güter umfassen beispielsweise Post- und Briefsendungen, Umzugsgüter, Sammelgut, sowie nicht eindeutig klassifizierbare Güter.

- Die Rheinhäfen stellen – als Tor zur Schweiz – die Versorgung mit Rohstoffen sicher. Besonders hervorzuheben sind Mineralölerzeugnisse, Kokereierzeugnisse, Erze, Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse, die zusammen zwei Drittel des mengenmässigen Transportaufkommens über die Rheinhäfen ausmachen.
- Ein bedeutender Anteil der wertmässigen Warenübergänge ins und aus dem Ausland wird via Luftfracht abgewickelt. Der EuroAirport Basel trägt mit rund 14% der Exporte wesentlich dazu bei. Dabei handelt es sich vornehmlich um chemische Erzeugnisse und Chemiefasern, Gummi- und Kunststoffwaren sowie Spalt- und Brutstoffe.

Interpretation:

- Die schweizerischen Rheinhäfen übernehmen nicht nur regional, sondern für die gesamte Schweiz eine wichtige Versorgungsfunktion von Massengütern.
- Der starke Unterschied zwischen Ein- und Ausfuhrmengen resultiert in Auslastungsproblemen bzw. Leerfahrten.
- Während schwere oder grossvolumige Waren tendenziell über Land und Wasser transportiert werden, übernehmen Flughäfen typischerweise den Transport von hochwertigen oder zeitkritischen Waren mit geringem Volumen und/oder Gewicht.

Stärken & Schwächen:

- + Die Logistik gehört zu den stärksten Branchen und stellt einen wichtigen Arbeitgeber im Logistikcluster Region Basel dar.
- + Von der gut ausgebauten multimodalen Infrastruktur – insbesondere an den schweizerischen Rheinhäfen – profitieren andere Segmente des Logistikmarktes – insbesondere Strassen- und Schienentransporteure.
- + Der Logistikcluster Region Basel ist sowohl bei tonnenmässiger als auch bei wertmässiger Betrachtung der Im- und Exporte die bedeutendste Grenzregion der Schweiz.
- Die Ein- und Ausfuhr von Waren unterscheidet sich stark nach Gut und Verkehrsträger. Während günstige und grossvolumige Waren vornehmlich über Wasser und Land in die Schweiz importiert werden, so werden teure Güter mit geringen Volumen häufig per Flugzeug exportiert. Dies führt – insbesondere auf dem Rhein – zu Auslastungsproblemen bzw. Leerfahrten (Unpaarigkeit der Verkehre).

Chancen & Risiken:

- ↑ Die Grösse des sekundären Sektors – insbesondere verarbeitendes Gewerbe und Handel – impliziert eine hohe Nachfrage nach Logistikdienstleistungen. Die Wechselkursentwicklung des Schweizer Franken gegenüber dem Euro kann jedoch Wettbewerbsnachteile für schweizerische Logistikdienstleister in den deutschen und französischen Teilbereichen des TEB mit sich bringen.
- ↑ Das Beschäftigungsangebot in der Logistikbranche im TEB wird von grösseren, mittleren und kleineren Logistikdienstleistern ergänzt um die Logistikeinheiten von Verladern bestimmt. Von dieser Wettbewerbssituation wird erwartet, dass sie einen positiven Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit der Branche hat – solange Konsolidierungen ausbleiben.
- ↑ Das hohe Niveau des Ausbildungssystems wird durch die hohe Wertschöpfung in der Logistik im CH-Teil des TEB belegt. Zudem nehmen auch die Ausbildungszahlen leicht zu, wodurch die Attraktivität der Branche und des Standortes bei

Arbeitnehmern untermauert wird. Dies ist jedoch insbesondere auf die kaufmännischen Lehrberufe zurückzuführen. Bei Chauffeuren könnte auf absehbare Zeit ein Fachkräftemangel drohen.

- ↓ Die Unternehmensstruktur im TEB zeichnet sich durch eine ausgeprägte Arbeitsteilung zwischen den Branchen aus. Durch die Abhängigkeit von wenigen Industrien können jedoch Veränderungen innerhalb einer dieser Branchen negative Auswirkungen für den gesamten Wirtschaftsstandort haben.

7. Zusammenfassung

Die Zusammenfassung gibt einen Überblick über die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken, wie sie in den Kapiteln 4-6 erarbeitet wurden.

Faktor	Stärken/Schwächen	Chancen/Risiken
Wirtschaftsstrukturelle Kennzahlen	<ul style="list-style-type: none"> + Hohe Produktivität + Hohe wirtschaftliche Leistungsfähigkeit + Hohe Kaufkraft - Hohe Lohnkosten, wobei attraktiver Standort für Arbeitnehmer 	<ul style="list-style-type: none"> ↑ Potenzial für weiteres Wirtschaftswachstum bei Umsetzung der geplanten Kapazitätserweiterungen und Infrastrukturinvestitionen ↓ Abhängigkeit der Wirtschaftsleistung von wenigen miteinander zusammenhängenden Branchen ↓ Gefahr der Abwanderung von Unternehmen durch geringeres Lohnniveau im Euro-Ausland ↓ Gefahr der Konsumverlagerung ins Euro-Ausland
Infrastrukturelle Kennzahlen	<ul style="list-style-type: none"> + Wichtigkeit der schweizerischen Rheinhäfen für die Versorgung der Schweiz mit Massengütern + Entwicklung des EuroAirport zum attraktiven Passagierflughafen + Wettbewerbsvorteil des TEB durch gut ausgebaute multimodale Infrastruktur - Minderung der wirtschaftlichen und sozialen Attraktivität des TEB durch erhöhte Staugefahr auf den Strassen im Grossraum Basel 	<ul style="list-style-type: none"> ↑ Erweiterung der schweizerischen Rheinhäfen (z.B. durch trimodales Containerterminal Basel Nord) zur weiteren Steigerung des Güterumschlags ↑ Infrastrukturausbau auf der Schiene zur Entlastung der Strasse ↓ Eingeschränkter Fokus auf Frachtabwicklung am EuroAirport in der Vergangenheit
Kennzahlen zu allgemeinen Strukturdaten	<ul style="list-style-type: none"> + Logistik als eine der stärksten Branchen mit vielen Arbeitsplätzen im TEB + Wichtigkeit der gut ausgebauten multimodalen Infrastruktur – insbesondere an den schweizerischen Rheinhäfen – für andere Akteure des Logistikmarktes + TEB als wichtigste Grenzregion der Schweiz für den Aussenhandel - Schwache Auslastung bzw. viele Leerfahrten im grenzüberschreitenden Warenverkehr, insbesondere auf dem Rhein (Unpaarigkeit der Verkehre) 	<ul style="list-style-type: none"> ↑ Ausgeprägte Nachfragebranchen für Logistikleistungen ↑ Förderung der Wettbewerbsfähigkeit durch ausgewogene Ansiedlung von kleineren, mittleren und grösseren Logistikdienstleistern sowie Logistikeinheiten von Verladern ↑ Gutes Ausbildungssystem und hohes Ausbildungsniveau in der Logistik, wobei spezifischer Fachkräftemangel droht ↓ Dominanz von wenigen miteinander zusammenhängenden Branchen

8. Quellenverzeichnis

Aéroport International de Genève (2011) *Annual report 2010*,

http://www.gva.ch/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications_institutionnel/2010_RA_GeneveAeroport_EN.pdf [Abgerufen am 04.02.2014].

Aéroport International de Genève (2013) *Annual report 2012*,

http://www.gva.ch/en/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications_institutionnel/2012_rapportGA_en.pdf [Abgerufen am 04.02.2014].

AWP Finanznachrichten (2011) *Schweizerische Rheinhäfen Q1 2011: Umschlag sinkt um 2% auf 1,37 Mio. Tonnen* (Ausgabe vom 9.5.2011, Nr 644), http://www.wiso-net.de/webcgi?START=A60&DOKV_DB=AWP&DOKV_NO=urnnewsmlawpch201105096641&DOKV_HS=0&PP=1 [Abgerufen am 14.02.2014].

Badische Zeitung (2013) *Umbau der Gemeinschaftszollanlage abgeschlossen - Stau löst sich dank Transito auf*, <http://www.badische-zeitung.de/weil-am-rhein/stau-loest-sich-dank-transito-auf--74261956.html> [Abgerufen am 11.02.2014].

Basler Zeitung (2013) *Es reicht nicht nur einen Engpass zu beseitigen*, Basler Zeitung Ausgabe vom 06.11.2013.

Bundesamt für Statistik Schweiz (2011) *Monatlicher Bruttolohn nach*

Wirtschaftsabteilungen – Privater und öffentlicher Sektor – Nordwestschweiz (BS, BL, AG),

http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/03/04/blank/data/01/06_02.html#0 [Abgerufen am 13.02.2014].

Bundesamt für Statistik Schweiz (2012) *Arbeitsstätten und Beschäftigte nach Jahr,*

Kanton, Wirtschaftsabteilung (NOGA 2008), Grössenklasse und Variable,

http://www.pxweb.bfs.admin.ch/Database/German_06%20-%20Industrie%20und%20Dienstleistungen/06.2%20-%20Unternehmen/06.2%20-%20Unternehmen.asp?lang=1&prod=06&secprod=2&openChild=true [Abgerufen am 22.01.2014].

Bundesamt für Statistik Schweiz (2013a) *Bruttoninlandprodukt pro Einwohner,*

http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/04/02/01/key/bip_einw.html [Abgerufen am 20.01.2014].

Bundesamt für Statistik Schweiz (2013b) *Ständige und nichtständige Wohnbevölkerung nach institutionellen Gliederungen, Geschlecht, Zivilstand und Geburtsort,*

http://www.pxweb.bfs.admin.ch/Database/German_01%20-%20Bev%C3%B6lkerung/01.2%20-%20Bev%C3%B6lkerungsstand%20und%20-bewegung/01.2%20-%20Bev%C3%B6lkerungsstand%20und%20-bewegung.asp?lang=1&prod=01&secprod=2&openChild=true [Abgerufen am 27.01.2014].

Bundesamt für Statistik Schweiz (2013c) *Beschäftigte nach Grossregionen und Kanton seit 2008,*

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/03/02/blank/data/02.html> [Abgerufen am 23.01.2014].

Bundesamt für Statistik Schweiz (2013d) *Produktionskonto nach Branchen,*

http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/04/02/02/key/nach_branchen.html [Abgerufen am 29.01.2014].

Bundesamt für Statistik Schweiz (2013e) *Streckennetz nach Verkehrsträgern*, <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/22/lexi.html> [Abgerufen am 06.02.2014].

Bundesamt für Strassen ASTRA (2013) *Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen – Jahresbericht 2012*, http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00119/00216/index.html?lang=de%22%20target=%22_blank [Abgerufen am 03.02.2014].

Bundesamt für Verkehr (2007) *Neue Eisenbahn-Alpentransversale – Ein Jahrhundertprojekt für die Schweiz*, <http://www.bav.admin.ch/schule/01810/index.html?lang=de> [Abgerufen am 27.02.2014].

bz Basellandschaftliche Zeitung (2013) *Die Basler Rheinhäfen boomen: Über 7 Millionen Tonnen Umschlag im 2012*, <http://www.basellandschaftlichezeitung.ch/basel/basel-stadt/die-basler-rheinhaefen-boomen-ueber-7-millionen-tonnen-umschlag-im-2012-125994325> [Abgerufen am 05.05.2014].

Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Alsace (2012) *Chiffre-clés Alsace 2012*, http://www.strasbourg.cci.fr/Chiffrescles/ChiffresCles_Alsace.pdf [Abgerufen am 23.01.2014].

Credit Suisse Global Research (2013) *Standortqualität – Ein Wegweiser für Unternehmen und Politik*, http://www.credit-suisse.com/news/doc/sqi2013/sqi_presentation_2013_de.pdf [Abgerufen am 17.01.2014].

Eidgenössische Zollverwaltung (2013) *Aussenhandel der Schweiz: Nach Waren, Ländern und Verkehrszweigen 2012*.

EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (2011) *Verkehrsstatistik/Statistique de trafic 12/2010*, <http://www.euroairport.com/de/wir-ueber-uns/statistiken.html> [Abgerufen am 29.01.2014].

EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (2013) *Verkehrsstatistik/Statistique de trafic 12/2012*, <http://www.euroairport.com/de/wir-ueber-uns/statistiken.html> [Abgerufen am 29.01.2014].

EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (2014) *Unternehmensportrait*, <http://www.euroairport.com/de/wir-ueber-uns/unternehmensportrait.html> [Abgerufen am 18.02.2014].

Flughafen Zürich (2013) *Statistikbericht 2012*, http://www.flughafen-zuerich.ch/~media/FlughafenZH/Dokumente/Das_Unternehmen/Flughafen_Zuerich_AG/Statistikbericht_2012.pdf [Abgerufen am 30.01.2014].

Füeg, R. (2013) *Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz 2012/2013*, Helbing Lichtenhahn Verlag, Pratteln.

Handelskammer beider Basel (2014a) *FABI stärkt Strasse wie Schiene*, http://www.hkbb.ch/Standortpolitik/Aktuell/FABI_staerkt_Strasse_wie_Schiene [Abgerufen am 27.02.2014].

Handelskammer beider Basel (2014b): *Ausbildungszahlen in der Logistik*.

Handelszeitung (2012) *Der Schweiz werden 25'000 Chauffeure fehlen*, <http://www.handelszeitung.ch/konjunktur/der-schweiz-werden-25000-chauffeure-fehlen> [Abgerufen am 18.02.2014].

Insee – Institut national de la statistique et des études économiques (2011)
Établissements régionaux au 31 décembre 2010,
http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=15&ref_id=enttc09201 [Abgerufen am 23.01.2014].

Insee – Institut national de la statistique et des études économiques (2012a) *Produit intérieur brut régional (PIB) en 2011, 2010 et 2009,*
http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?ref_id=t_2601R [Abgerufen am 24.01.2014].

Insee – Institut national de la statistique et des études économiques (2012b) *CC de la Porte du Sundgau – Résumé statistique,*
http://www.statistiques-locales.insee.fr/FICHES/RS/EPCI/RS_EPCI246800650.pdf,
[Abgerufen am 27.01.2014].

Insee – Institut national de la statistique et des études économiques (2012c) *CC des Trois Frontières – Résumé statistique,*
http://www.statistiques-locales.insee.fr/FICHES/RS/EPCI/RS_EPCI246800247.pdf,
[Abgerufen am 27.01.2014].

Insee – Institut national de la statistique et des études économiques (2012d) *CC du Pays de Sierentz – Résumé statistique,*
http://www.statistiques-locales.insee.fr/FICHES/RS/EPCI/RS_EPCI246800684.pdf
[Abgerufen am 27.01.2014].

Insee – Institut national de la statistique et des études économiques (2012e) *Valeur ajoutée brute par branche d'activité en 2011,*
http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=15&ref_id=ecotc08102 [Abgerufen am 29.01.2014].

Insee – Institut national de la statistique et des études économiques (2012f) *Emploi selon le statut et le secteur d'activité au 31 décembre 2011,*
http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=15&ref_id=tratic03103 [Abgerufen am 04.02.2014].

Insee – Institut national de la statistique et des études économiques (2012g) *Chiffres pour l'Alsace, dossier n° 19 - L'année économique et sociale 2011,*
http://www.insee.fr/fr/insee_regions/alsace/themes/ch_bilan/bilan2011/cpad19_entier.pdf,
[Abgerufen am 20.01.2014].

Kanton Aargau – Departement Finanzen und Ressourcen (2013) *Bevölkerungsbestand per 30. Juni 2013 nach Geschlecht, Nationalität;*
http://www.ag.ch/de/dfr/statistik/statistische_daten/oeffentliche_statistik/bevoelkerung/bevoelkerung_1.jsp [Abgerufen am 21.01.2014].

Kanton Solothurn – Amt für Finanzen, Abteilung Controllerdienst und Statistik (2013) *Bevölkerungsstand per Stichtag 31.12.2012 in den Gemeinden des Kantons Solothurn;*
<http://www.so.ch/departemente/finanzen/amt-fuer-finanzen/statistik/themen/bevoelkerung/bevoelkerungsstatistik.html> [Abgerufen am 21.01.2014].

Ports de Mulhouse-Rhin (2010) *Statistiques marchandises cumul 12 mois 2010,*
<http://www.ports-mulhouse-rhin.fr/uploads/pdf/statistiques/PMR%20Stats%20entr%C3%A9es%20sorties%20cumul%2012%20mois%202010.pdf>, [Abgerufen am 29.01.2014].

Ports de Mulhouse-Rhin (2011) *Statistiques marchandises cumul 12 mois 2011*, <http://www.ports-mulhouse-rhin.fr/uploads/pdf/statistiques/PMR%20Stats.%20entr%C3%A9es%20sorties%20cumul%2012%20mois%202011.pdf> [Abgerufen am 29.01.2014].

Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH (2011) *Schiffsumschlag, Containerumschlag*.

Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH (2012) *Schiffsumschlag, Containerumschlag*.

SBB (2013) *Ausbauten ZEB und FABI Ausbauschnitt 2025*, www.sbb.ch/zeb [Abgerufen am 13.02.2014].

SBB (2014) *Fachgespräch vom 12. Februar 2014 mit Verantwortlichen aus dem Infrastrukturbereich*.

Schweizerische Rheinhäfen (2011) *Umschlag Schweizerische Rheinhäfen 2010*, http://www.portofbasel.ch/wAssets/docs/Statistik/2010/Jahresbulletin_SRH_2010_def.pdf [Abgerufen am 29.01.2014].

Schweizerische Rheinhäfen (2013a) *Schweizerische Rheinhäfen: Güterumschlag 2012*, http://port-of-switzerland.ch/wAssets/docs/Statistik/2012/Umschlag2012_Versand.pdf [Abgerufen am 29.01.2014].

Schweizerische Rheinhäfen (2013b) *Jahresstatistik der Schweizerischen Rheinhäfen: Containerumschlag 2012*, <http://www.portofbasel.ch/wAssets/docs/Statistik/2012/Containerumschlag-2012.pdf> [Abgerufen am 29.01.2014].

SPEDLOGSWISS (2014) *Ausbildungszahlen im Speditionsgewerbe in der Nordwestschweiz*.

Statistisches Amt Basel-Stadt (2013) *Beschäftigte und Arbeitsstätten 2012*, <http://www.statistik-bs.ch/tabellen/t03/2> [Abgerufen am 27.01.2014].

Statistisches Amt Basel-Stadt (2014a) *Beschäftigte und Arbeitsstätten in der Logistik*. Daten auf Anfrage.

Statistisches Amt Basel-Stadt (2014b) *Basel Stadt in Zahlen 2013*, <http://www.statistik-bs.ch/publikationen/taschenstatistik/basel-stadt/BS-Zahlen-2013.pdf> [Abgerufen am 20.01.2014].

Statistisches Amt Basel-Stadt (2014c) *Bevölkerungsstand nach Geschlecht, Heimat und Gemeinde*, <http://www.statistik-bs.ch/tabellen/t01/1> [Abgerufen am 27.01.2014].

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2012a) *Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen in jeweiligen Preisen – Landkries Lörrach*, <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/Tabelle.asp?H=VolkswPreise&U=04&T=20013003&E=KR&R=KR336> [Abgerufen am 20.01.2014].

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2012b) *Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen in jeweiligen Preisen – Landkries Waldshut*, <http://www.statistik-bw.de/SRDB/Tabelle.asp?H=VolkswPreise&U=04&T=20013003&E=KR&R=KR337> [Abgerufen am 20.01.2014].

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2012c) *Unternehmen und Betriebe sowie deren Beschäftigte und Umsätze, 2008-2011*, http://www.statistik-bw.de/VolkswPreise/Landesdaten/UR_WAbschnitt_0000.asp?y=2011 [Abgerufen am 23.01.2014].

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2013a) *Bevölkerung insgesamt und Ausländer – Landkreis Lörrach*, <http://www.statistik-bw.de/SRDB/Tabelle.asp?H=BevoelkGebiet&U=02&T=01035010&E=KR&R=KR336> [Abgerufen am 24.01.2014].

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2013b) *Bevölkerung insgesamt und Ausländer – Landkreis Waldshut*, <http://www.statistik-bw.de/SRDB/Tabelle.asp?H=1&U=02&T=01035010&E=KR&R=KR337> [Abgerufen am 20.01.2014].

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2013c) *Bevölkerung insgesamt und Ausländer – Bad Säckingen, Stadt*, <http://www.statistik-bw.de/SRDB/Tabelle.asp?H=BevoelkGebiet&U=02&T=01035010&E=GE&K=337&R=GE337096> [Abgerufen am 24.01.2014].

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2013d) *Bevölkerung insgesamt und Ausländer – Wehr, Stadt*, <http://www.statistik-bw.de/SRDB/Tabelle.asp?H=BevoelkGebiet&U=02&T=01035010&E=GE&K=337&R=GE337116> [Abgerufen am 24.01.2014].

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2013e) *Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen 2009-2012 – Landkreis Lörrach*, <http://www.statistik-bw.de/SRDB/Tabelle.asp?H=6&U=02&T=03023057&E=KR&R=KR336> [Abgerufen am 03.02.2014].

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2013f) *Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen 2009-2012 – Landkreis Waldshut*, <http://www.statistik-bw.de/SRDB/Tabelle.asp?R=KS337&H=6&U=02&T=03023055> [Abgerufen am 03.02.2014].

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2013g) *Bruttolöhne und -gehälter nach Wirtschaftsbereichen – Landkreis Lörrach*, <http://www.statistik-bw.de/SRDB/Tabelle.asp?H=VolkswPreise&U=04&T=20023034&E=KR&R=KR336> [Abgerufen am 20.01.2014].

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2013h) *Bruttolöhne und -gehälter nach Wirtschaftsbereichen – Landkreis Waldshut*, <http://www.statistik-bw.de/SRDB/Tabelle.asp?H=VolkswPreise&U=04&T=20023034&E=KR&R=KR337> [Abgerufen am 20.01.2014].

Stölzle, W.; Hofmann, E.; Lampe, K. (2014) *Logistikmarktstudie Schweiz 2014*, GS1 Schweiz, Bern.

Trinationaler Eurodistrikt Basel (2014) *Perimeter und Mitglieder des TEB*, <http://www.eurodistrictbasel.eu/de/ueber-den-teb/perimeter-und-mitglieder.html> [Abgerufen am 10.01.2014].