

Logistikcluster Region Basel

Ergebnisse der SWOT-Analyse Bewertung von Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken des Logistikstandortes Basel

- Abschlussbericht für Phase I -

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

Telefon +41 (0)71 224 72 80
Telefax +41 (0)71 224 73 15
logistik@unisg.ch
www.unisg.logistik.ch

Bearbeitet von:

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle

Dr. Erik Hofmann

Philip Wessely

Telefon +41 (0)71 224 72 80
wolfgang.stoelzle@unisg.ch
Telefon +41 (0)71 224 72 95
erik.hofmann@unisg.ch
Telefon +41 (0)71 224 72 90
philip.wessely@unisg.ch

handelskammer  **beider basel**

VERBAND DER INDUSTRIE-, HANDELS- UND DIENST-
LEISTUNGSFIRMEN IN BASEL-STADT UND BASELSTADT

Auftraggeber:

Handelskammer beider Basel
Aeschenvorstadt 61
CH-4051 Basel

Telefon +41 (0)61 270 60 80
Telefax +41 (0)61 270 60 65
www.hkbb.ch

St. Gallen, 03. November 2009

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	II
Abbildungsverzeichnis.....	IV
Tabellenverzeichnis.....	V
Abkürzungsverzeichnis.....	VI
1 Management Summary.....	1
2 Hintergrund und Zielsetzung.....	3
3 Vorgehensweise.....	5
3.1 Logistikverständnis.....	6
3.2 Geographische Abgrenzung.....	7
3.3 Querschnittvergleich.....	8
3.4 Längsschnittvergleich.....	9
4 SWOT-Analyse.....	9
4.1 Allgemeine Strukturdaten.....	12
4.1.1 Anzahl Erwerbstätige in allen Wirtschaftsbereichen.....	12
4.1.2 Branchenstruktur und Aufteilung der Logistik bezogenen Teilmärkte.....	13
4.1.3 Unternehmensstruktur.....	16
4.1.4 Fahrzeugbestand.....	17
4.1.5 Ausbildung.....	18
4.1.6 Gateway-Funktion des TEB.....	19
4.2 Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf.....	24
4.3 Bruttowertschöpfung (BWS) je Erwerbstätigem.....	25
4.3.1 Bruttowertschöpfung über alle Wirtschaftsbereiche.....	26
4.3.2 Bruttowertschöpfung in der Logistik.....	28
4.4 Bruttoanlageinvestitionen je Erwerbstätigem.....	31
4.5 Bruttolöhne je Erwerbstätigem.....	33
4.5.1 Bruttolöhne über alle Wirtschaftsbereiche.....	33
4.5.2 Bruttolöhne in der Logistik.....	34
4.6 Flughäfen (Passage und Luftfracht).....	35
4.7 Erreichbarkeit der Flughäfen Basel/Mulhouse (EAP) und Zürich-Kloten.....	40
4.8 Binnenhäfen.....	42
4.9 Dichte des Strassen- und Schienennetzes.....	45
4.10 Mietpreisspannen für ausgewählte Logistikeinrichtungen.....	48
4.11 Bauvorhaben in der Logistik (Fokus nur auf den CH-Teil des TEB).....	50

5 Zusammenfassung der SWOT-Analyse	53
Quellenverzeichnis.....	56
Anhang.....	62

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aufbau der SWOT-Analyse	5
Abbildung 2: Aufbau der Studie zum Logistikcluster Region Basel.....	6
Abbildung 3: Trinationaler Eurodistrikt Basel (TEB).....	7
Abbildung 4: Branchenstruktur im schweizerischen Teil des TEB.....	14
Abbildung 5: Zusammensetzung des Logistikmarktes im schweizerischen Teil des TEB.....	14
Abbildung 6: Unternehmensgrösse nach Mitarbeiter im schweizerischen Teil des TEB.....	16
Abbildung 7: Verteilung der Unternehmensgrösse nach Mitarbeiter bei Logistikdienstleistern.....	17
Abbildung 8: Lehrlingsausbildung in den Regionen der Schweiz.....	18
Abbildung 9: Die Einbindung Basels und der Schweiz in die Transeuropäischen Verkehrsnetze.....	19
Abbildung 10: Basel als Gateway für die Schweiz.....	20
Abbildung 11: Erreichbarkeit des Flughafens Basel-Mulhouse-Freiburg -.....	40
Abbildung 12: Erreichbarkeit des Flughafens Zürich Kloten.....	40
Abbildung 13: Anteil des Flughafens Zürich Kloten am Totalaufkommen der Luftfracht.....	41
Abbildung 14: Verkehrsflächenbeanspruchung.....	46
Abbildung 15: Häufigkeit der Staumeldungen im Jahr 2007.....	46
Abbildung 16: Durchschnittliche Mietpreisspannen für offene Lagerflächen.....	48
Abbildung 17: Durchschnittliche Mietpreisspannen für einfache Lagerhallen.....	49
Abbildung 18: Durchschnittliche Mietpreisspannen für Umschlagshallen.....	49
Abbildung 19: Durchschnittliche Mietpreisspannen für Hochregallager.....	49
Abbildung 20: Bauvorhaben in der Logistik 1998 bis 2008.....	51
Abbildung 21: Durchschnittliche Baukosten für Logistikimmobilien.....	51
Abbildung 22: Güterverkehr der Schiene im Jahr 2003.....	64
Abbildung 23: Güterverkehr der Strasse im Jahr 2000.....	64
Abbildung 24: Entwicklung der Anzahl Staustunden.....	65

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anzahl Erwerbstätige.....	13
Tabelle 2: Branchenstruktur im TEB.....	14
Tabelle 3: Überblick über die einzelnen Segmente des Logistikmarktes.....	16
Tabelle 3: Fahrzeugbestand im schweizerischen Teil des TEB.....	17
Tabelle 4: Entwicklung des Fahrzeugbestands im schweizerischen Teil des TEB.....	18
Tabelle 5: Grenzübergänge der Schweiz im Vergleich.....	19
Tabelle 6: Im Logistikcluster Region Basel über die Grenze beförderte Gütergruppen.....	21
Tabelle 7: Bruttoinlandsprodukt pro Kopf.....	24
Tabelle 8: Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche je Erwerbstätigem in CHF.....	26
Tabelle 9: Bruttowertschöpfung in der Logistik je Erwerbstätigem.....	28
Tabelle 10: Bruttoanlageinvestitionen je Erwerbstätigem in CHF.....	31
Tabelle 11: Bruttolöhne aller Wirtschaftsbereiche je Erwerbstätigem in CHF.....	33
Tabelle 12: Bruttolöhne in der Logistik je Erwerbstätigem in CHF.....	34
Tabelle 13: Luftfrachtaufkommen exkl. Mail in den betrachteten Flughäfen.....	36
Tabelle 14: Luftfrachtersatzverkehr exkl. Mail in den betrachteten Flughäfen.....	36
Tabelle 15: Passagierzahlen in den betrachteten Flughäfen.....	37
Tabelle 16: Güterumschlag (total) in ausgewählten Binnen- und Seehäfen.....	42
Tabelle 17: Containerumschlag in ausgewählten Binnen- und Seehäfen.....	43
Tabelle 18: Produktivität des Güterumschlags.....	43
Tabelle 19: Dichte des Strassen- und Schienennetzes in den Vergleichspunkten.....	45
Tabelle 20: Anzahl privater Gleisanschlüsse und Güterbahnhöfe in ausgewählten Gebieten.....	45
Tabelle 21: Abschliessende Zusammenfassung der Ergebnisse der SWOT-Analyse.....	55
Tabelle 22: Detaillierte Aufschlüsselung der Erwerbstätigen im produzierenden Gewerbe.....	62
Tabelle 23: Güterumschlag (Abgang) in ausgewählten Binnen- und Seehäfen.....	63
Tabelle 24: Güterumschlag (Zugang) in ausgewählten Binnen- und Seehäfen.....	63
Tabelle 25: Verflogene Luftpost in den betrachteten Flughäfen.....	65
Tabelle 26: Autobahn-teilstücke mit Güteraufkommen.....	66
Tabelle 27: Spezifizierung der Bruttoanlageinvestitionen in der Schweiz.....	67
Tabelle 28: Güterbahnhöfe im schweizerischen Teil des TEB.....	67

Abkürzungsverzeichnis

BfS	Bundesamt für Statistik
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BWS	Bruttowertschöpfung
CHF	Schweizer Franken
LOG-HSG	Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St. Gallen
PEZA	Provisorisch erweiterte Zollanlage
SWOT	Strengths - Weaknesses-Opportunities and Threats
TEB	Trinationaler Eurodistrikt Basel
u.a.	unter anderem
z.B.	zum Beispiel

1 Management Summary

Ein Logistikcluster bezeichnet eine regionale Konzentration von Logistikdienstleistern, die zusammen mit verladenden Industrie- und Handelsunternehmen eine effektive sowie effiziente logistische Leistungserstellung ermöglichen. Die regionale Verbundenheit der Unternehmen verbessert den Informationsfluss und erleichtert die Bildung von Vertrauen zwischen den Unternehmen. Darüber hinaus schafft die Nutzung gemeinsamer Ressourcen, Kenntnisse, Fähigkeiten und Beziehungen nachhaltige Wettbewerbsvorteile für die Unternehmen und den Standort an sich. Wie die vorliegende Analyse zeigt, ist die Wirtschaftsregion Basel als ein solches Logistikcluster zu bezeichnen.

Die Wirtschaftsregion Basel umfasst in den Grenzen des Trinationalen Eurodistrikts Basel (TEB) eine Fläche knapp 2'000 km² und eine Bevölkerung von rund 800'000 Menschen. Zum TEB zählen auf der schweizerischen Seite die Kantone Basel-Stadt und Basel-Land sowie die Gemeinden des Planungsverbands Fricktal Region im Kanton Aargau und die Gemeinden Bättwil und Witterswil im Kanton Solothurn. Darüber hinaus bilden der Landkreis Lörrach und die Gemeinden Wehr und Bad Säckingen des Landkreises Waldshut-Tiengen den deutschen Teil des TEB. Auf der französischen Seite umfasst der TEB das Pays de Saint Louis. Das Bruttoinlandsprodukt pro Einwohner beträgt im TEB im Jahr 2008 ca. 87'000 CHF/Kopf und liegt damit knapp unter dem Niveau des Kantons Zürich, jedoch deutlich über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt. Das Bruttoinlandsprodukt kennzeichnet sowohl die hohe Kaufkraft der Bevölkerung als auch die überdurchschnittliche Produktivität des Trinationalen Eurodistrikts Basel. Auf der einen Seite profitiert die Logistik von dieser Wirtschaftslage (z.B. die Konsumgüterlogistik). Die Logistik trägt auf der anderen Seite selbst aber wesentlich zu der hohen Wirtschaftskraft bei, denn insgesamt erzielen die rund 22'000 Erwerbstätigen in der Logistik eine Wertschöpfung von rund 3 Mrd. CHF im TEB. Dies macht das Logistikcluster Region Basel zu einem attraktiven Standort für Logistikdienstleister. So haben beispielsweise Planzer, DHL oder die SBB Cargo bedeutende Unternehmensteile in den Raum Basel verlegt. Die Bruttowertschöpfung der Logistik entspricht ungefähr 5.5% der gesamten Bruttowertschöpfung im Trinationalen Eurodistrikt Basel (in verladenden Industrie- und Handelsunternehmen selbst ca. noch einmal soviel logistische Wertschöpfung). Zu den stärksten Wirtschaftsbereichen in der Region Basel zählen der Life Science-Bereich (Pharma, Chemie, Medizintechnik) sowie der Banken- und Versicherungssektor mit rund 25% und 15% der Bruttowertschöpfung.

Das Logistikcluster Region Basel führt seine besondere Stellung in der Logistik vor allem auf seine geographische Lage im Dreiländereck Schweiz-Deutschland-Frankreich und die hohe Aussenhandelsorientierung der Schweiz, die sich gerade in der Vergangenheit positiv auf die Entwicklung der regionalen Wirtschaft Basels ausgewirkt hat, zurück. Zudem profitiert der Standort Basel besonders von der konjunkturellen Entwicklung in Europa. Aus diesem Grund hat die Schweiz mit der Europäischen Union (EU) einige bilaterale Abkommen mit dem Ziel eines schrittweisen Abbaus von Marktzugangsschranken abgeschlossen. Insgesamt fließen rund

drei Fünftel aller Exporte in die EU. Die wichtigsten Exportpartner der Schweiz sind Deutschland (ca. 20%), die USA (10%), Italien (9%) und Frankreich (9%). Mehr als drei Viertel aller importierten Waren werden aus der EU bezogen, wobei Deutschland (32%), Italien (11%) und Frankreich (10%) die wichtigsten Handelspartner sind. Der Grossteil der Exporte (33.0%) und Importe (34.9%) der Schweiz werden dabei über Basel abgewickelt. Insgesamt strömen jährlich rund 23 Mio. Tonnen an Wirtschaftsgütern in Basel über die Grenze. Diese Zahlen verdeutlichen anschaulich die "Gateway"-Funktion des Logistikclusters Region Basel für die gesamte Schweiz. Begünstigt wird diese bedeutende Rolle durch die Besonderheit, dass Basel über eine gut ausgebaute Infrastruktur verfügt. So bestehen neben einem dichten Strassen- und Schienenverkehrsnetz auch wichtige Zugänge zum Rhein, einer der wichtigsten europäischen Wasserstrassen mit Anschluss an Rotterdam, einem der grössten Seehäfen der EU, und der Luft (Flughafen Basel Mulhouse). Ein erheblicher Anteil der in Basel ansässigen Wirtschaft profitiert von der verkehrsgünstigen und infrastrukturtechnisch gut ausgebauten Lage des TEB.

Die Logistik in Basel ist v.a. im Umschlagsbereich von einer hohen Effizienz gekennzeichnet. Diese spiegelt sich beispielsweise in der im internationalen Vergleich sehr hohen Produktivität beim Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen wider. Das hohe Güteraufkommen im Strassenverkehr führt regelmässig zu einer Überlastung der Infrastruktur und Bedarf einer zunehmenden Entlastung durch eine Verlagerung auf den Schienengüterverkehr. Dieser Bedarf wird auch durch die zunehmende Konkurrenzsituation zwischen dem Strassengüterverkehr und den Interessen der Bevölkerung genährt, denn so werden v.a. die negativen Begleiterscheinungen des LKW-Einsatzes, z.B. in Form von Schadstoffausstoss, Staus und Lärm, von der Bevölkerung wahrgenommen. Einige bereits bestehende Ansätze, wie z.B. die Einführung der provisorischen erweiterten Zollanlage (PEZA), die eine erfolgreiche Verlagerung des für die Verzollung vorgesehenen Strassengüterverkehrs von der Strasse auf das Areal der PEZA vorsieht, zeigen deutlich den innovativen und proaktiven Umgang mit der spezifischen Infrastrukturbelastung in Basel.

Die besondere Lage des Logistikclusters Region Basel im Dreiländereck Schweiz-Deutschland-Frankreich wirkt sich neben dem Güterverkehrsaufkommen u.a. auf das Arbeitskräfteangebot aus. So gibt es in den drei nationalen Teilen des TEB ein unterschiedliches Lohnniveau ebenso wie Unterschiede in der Ausbildung. Im deutschsprachigen Raum (Schweiz und Deutschland) werden die Fachkräfte im Rahmen des Dualen Systems zum einen Teil in Unternehmen und zum anderen Teil in Schulen ausgebildet. In Frankreich hat diese Form der Ausbildung nicht den gleichen Stellenwert, so dass zwischen dem französischen und dem schweizerischen sowie deutschen Raum des TEB zu einem Qualitätsgefälle in der Ausbildung kommt, das mit einem unterschiedlichen Lohnniveau einhergeht. Im Rahmen des Dualen Systems finden sehr viele Menschen ihren Ausbildungsplatz in Basler Unternehmen. Gegenwärtig werden beispielsweise 50% der in der Schweiz auszubildenden Speditionsfachkräfte in Basel ausgebildet. Daran erkennt man die Konzentration an logistischem Know-how in Basel, die sich in der Bruttowertschöpfung der Logistik gerade im schweizerischen Teil des TEB widerspiegelt.

Zusammenfassend lässt sich konstatieren: Der Grossraum Basel bildet ein Logistikcluster regionaler und überregionaler Bedeutung. Dies manifestiert sich u.a. in einer überdurchschnittlichen Bruttowertschöpfung und einem hohem Mass an logistischem Know-how. Begünstigt wird die besondere Stellung der Logistik in Basel durch die exponierte Lage im Dreiländereck Schweiz-Deutschland-Frankreich, dem Zusammenführen mehrerer Autobahnen und Bahnstrecken sowie dem Rhein und dem Flughafen Basel-Mulhouse. Dies macht Basel zum wichtigsten multimodalen Verkehrsknotenpunkt der Schweiz. Die gute verkehrstechnische Anbindung des Logistikclusters Region Basel geht mit einem hohen Güterverkehrsaufkommen und damit mit einer starken Infrastrukturbelastung einher, die durch die Grenzen der Schweiz zu Deutschland und Frankreich verstärkt wird. Eine nachhaltige Entspannung der Kapazitätsverknappung bei der Infrastruktur bildet eine wesentliche Herausforderung des Logistikclusters Region Basel, damit der TEB auch in Zukunft sowohl ein attraktiver Standort für Unternehmen als auch ein lebenswerter Ort für die Bevölkerung bleibt. Dieses ausgewogene Miteinander von Wirtschaft und Bevölkerung stellt ein Ziel dar, das nur unter Mitwirkung aller Interessensgruppen und Parteien erreicht wird. Damit zeichnet sich für die Zukunft des Logistikclusters Region Basel ein deutlicher Handlungsbedarf ab, der u.a. Infrastrukturmassnahmen, Vermarktungsarbeit und eine administrative Harmonisierung der drei nationalen Teile des TEB umfasst. Die konkrete Definition einzelner Massnahmenpakete bildet den nächsten Schritt in die Richtung einer wettbewerbsgerichteten Erhaltung und Stärkung des Logistikclusters Region Basel.

2 Hintergrund und Zielsetzung

Die vom Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St. Gallen (LOG-HSG) und GS1 Schweiz erstellte Logistikmarktstudie Schweiz zeigt, dass der Grossraum Basel der bedeutendste Logistik-Hotspot der Eidgenossenschaft ist.¹ Gründe hierfür sind u.a. die geographische Lage am Dreiländereck "Schweiz-Deutschland-Frankreich", die hohe Anzahl an ansässigen Logistikunternehmen, die vorhandene logistikrelevante Infrastruktur (z.B. Anzahl Gleisanschlüsse, Zugang zur Binnenschifffahrt, Flughafen Basel-Mulhouse, relevante Autobahnschlüsse) sowie die allgemeine Wirtschaftskraft der Region. Jedoch wird die Bedeutung des Grossraums Basel als nationaler und internationaler Verkehrs- und Logistikknotenpunkt nicht nur in der Wirtschaftspraxis, sondern auch in Politik und Gesellschaft nicht voll erkannt. Die wirtschaftliche, soziale und gesellschaftspolitische Bedeutung des Logistikstandortes Basel ist bei zentralen Anspruchsgruppen intransparent.

Aus diesem Grund hat die Handelskammer beider Basel mit der Unterstützung von Rhenus, den Schweizerischen Rheinhäfen, dem EuroAirport, vom Verband Basler Speditionslogistiker VBSL, ASTAG Nordwestschweiz und weiteren Partnern den Lehrstuhl für Logistikmanagement beauftragt, eine quantitative und qualitative Erfassung des Logistikstandortes Basel vorzuneh-

¹ Vgl. Stölzle/Hofmann/Wessely (2008), S. 43ff.; Stölzle/Hofmann/Gebert (2009), S. 44ff.

men, um herauszuarbeiten, inwiefern die Bedingungen für ein Logistikcluster vorliegen bzw. geschaffen werden können. Allgemein spricht man in diesem Zusammenhang beim Vorliegen einer regionalen Konzentration von Unternehmen aus einem ähnlichen Wirtschaftszweig von einem Cluster. Dazu gehören spezialisierte Lieferanten, Dienstleister, Unternehmen in verwandten Branchen und Einrichtungen, die in bestimmten Feldern miteinander verbunden sind. Die regionale Verknüpfung verbessert den Informationsfluss und erleichtert die Bildung von Vertrauen. Darüber hinaus schafft die Nutzung gemeinsamer Kenntnisse, Fähigkeiten und Beziehungen nachhaltige Wettbewerbsvorteile. In Anlehnung daran können Logistikdienstleister zusammen mit verladenden Industrie- und Handelsunternehmen sowie spezialisierten Dienstleistern (z.B. Anbieter von Telematiklösungen) ein Logistikcluster bilden.

Das Projekt soll ...

- ... das Profil von Basel als Logistikcluster schärfen,
- ... die überregionale Bedeutung des Grossraums Basel aus Logistiksicht sowie die Steigerung der Attraktivität für verladenden Industrie-/Handelsunternehmen und Logistikdienstleister herausstellen,
- ... eine Grundlage für die erfolgreiche Bewältigung zukünftiger ökonomischer, sozialer und ökologischer Herausforderungen schaffen und
- ... eine Basis für eine gezielte Wirtschaftsförderung durch eine gezielte Schärfung des Profil Basels als Logistik-Hot Spot erarbeiten.

Die vorliegende Studie richtet sich damit an:

- Logistikdienstleister, die ihre Produkte im Logistikcluster Region Basel anbieten oder dies zukünftig vorhaben.
- 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.
- Verantwortliche aus Politik und Verwaltung des Verkehrs- und Wirtschaftsdepartments
- Interessierte Öffentlichkeit

3 Vorgehensweise

Das Projekt gliedert sich in drei Phasen: In Phase I werden relevante Sekundärdaten identifiziert, aufbereitet und ausgewertet sowie parallel dazu vertiefende Expertengespräche geführt (Primärerhebung). Die in dieser Phase gewonnenen Erkenntnisse werden in einer SWOT-Analyse verdichtet. Die SWOT-Analyse dient als Basis für Phase II, in der ab Herbst 2009 eine Gesamtstrategie für den Logistikstandort Basel entwickelt sowie geeignete Leitprojekte zur Zielerreichung definiert werden. Anschliessend erfolgt dann in Phase III die Implementierung der identifizierten und priorisierten Leitprojekte.

Zum gegenwärtigen Projektstand gilt Phase I als abgeschlossen. Den zentralen Bestandteil von Phase I bildet eine SWOT-Analyse des Logistikstandortes Basel (vgl. Abbildung 1). Der interne Fokus der SWOT-Analyse adressiert die spezifischen Stärken und Schwächen des Logistikstandortes Basel. Zur Identifikation der Stärken und Schwächen werden ausgewählte wirtschafts- und infrastrukturelle Faktoren herangezogen. Es erfolgen eine Gegenüberstellung mit Vergleichsregionen (Querschnittvergleich) wie eine Analyse über die Zeit (Längsschnittvergleich). Die Auswahl der analysierten Daten orientiert sich an bestehenden Clusteranalysen. Ferner wird sichergestellt, dass die SWOT-Analyse wissenschaftlichen Ansprüchen genügt.²

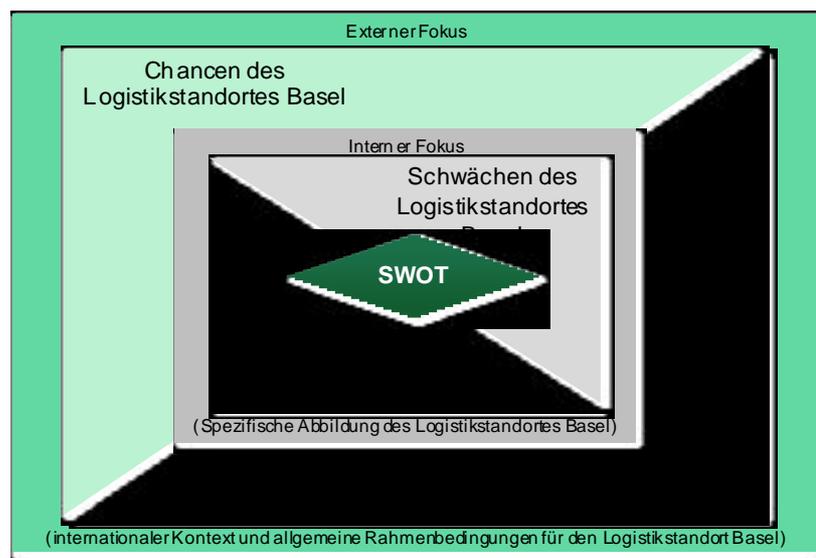


Abbildung 1: Aufbau der SWOT-Analyse

Die Betrachtung der Chancen und Risiken des Logistikclusters Region Basel bildet den externen Rahmen der SWOT-Analyse. Dazu wird eine allgemeine Bewertung von wirtschaftlichen,

² In der Wissenschaft lässt sich ein Logistikcluster auf Basis des Diamantmodells von Porter anhand von vier Determinanten darstellen: 1) Faktorbedingungen (= Verfügbarkeit von Produktionsfaktoren und Reifegrad der Verkehrsinfrastruktur), 2) Nachfragebedingungen (= Regionalen Nachfrage nach Logistikdienstleistungen), 3) Unternehmensstrategie, Struktur und Wettbewerb (= Allgemeine Beschaffenheit des Logistikclusters, z.B. Charakteristika der angesiedelten Logistikdienstleister) und 4) Verwandte und unterstützende Branchen (= Vorhandensein international wettbewerbsfähiger verwandter Branchen, z.B. Anbieter von Telematiksystemen). Vgl. Pfohl/Elbert/Schöneberger (2008), S. 54f.

verkehrsträgerspezifischen und sonstigen Rahmenbedingungen durchgeführt. Die Rahmenbedingungen können sich dabei sowohl auf das Logistikcluster Region Basel im Speziellen als auch auf die Schweiz oder andere Vergleichsregionen im Allgemeinen beziehen. Die Bewertung der betrachteten Rahmenbedingungen erfolgt vorzugsweise qualitativ unter Verweis auf bestehende Quellen. Ferner wurden zur Untermäuerung der Interpretationen und Einschätzung Gespräche mit ausgewählten Experten durchgeführt. Die Kontakte wurden von der Handelskammer beider Basel hergestellt.

Bevor die Ergebnisse SWOT-Analyse in Kapitel 4 ausführlich vorgestellt werden, bedarf es zunächst einer Definition des vorliegenden Verständnisses von Logistik (Kapitel 3.1), einer Festlegung der Grenzen des Logistikstandortes Basel (Kapitel 3.2) sowie einer näheren Erklärung der Vorgehensweise im Rahmen der SWOT-Analyse, die einen Vergleich des Logistikstandortes Basel mit ausgewählten Regionen (Kapitel 3.3) über die Zeit (Kapitel 3.4) beinhaltet (vgl. Abbildung 2). Der Bericht schliesst mit Kapitel 5, in dem die Phase I des Projekts zusammengefasst wird.

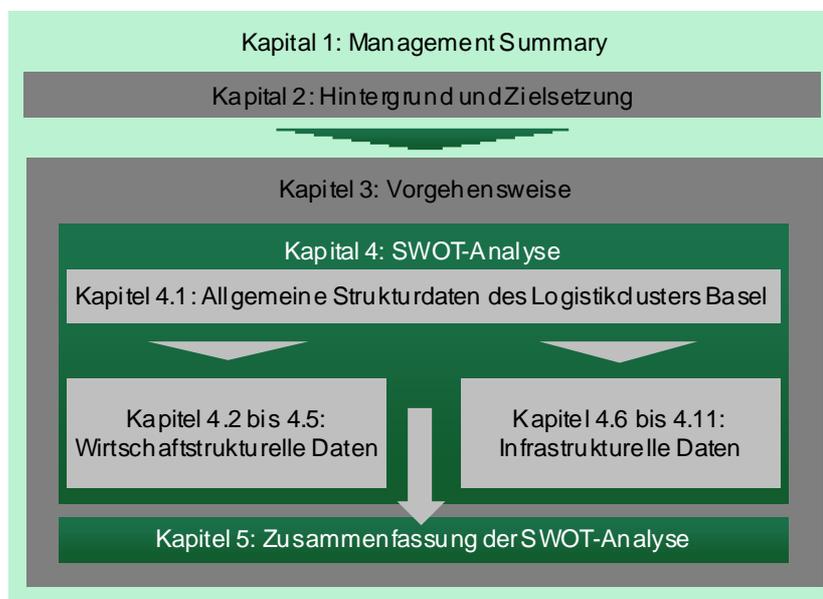


Abbildung 2: Aufbau der Studie zum Logistikcluster Region Basel

3.1 Logistikverständnis

Das der Untersuchung zugrunde zu liegende Logistikverständnis richtet sich nach der Anschlussfähigkeit der Studie an bestehende Untersuchungen, wie beispielsweise der Logistikmarktstudie Schweiz oder Logistikclusteranalysen von der Universität Bremen. Damit umfasst der hier zugrunde liegende Logistikbegriff folgende Leistungsbestandteile:

- Alle operativen Aktivitäten des Transportierens (räumliche Gütertransformation), des Umschlagens (Transformation der Gütermenge und -sorte), des Lagerns (zeitliche Gü-

tertransformation) und damit zusammenhängende Ressourcen (z.B. Personal, Immobilien), was unter "TUL-Logistik" subsumiert wird.

- Weitere mit der TUL-Logistik verbundene, operative (wie z.B. Auftragsabwicklungs- und Dispositionsaktivitäten) und administrative (wie z.B. Bestandsfinanzierung und Rechnungsabwicklung) Value-Added Services, die unter dem Begriff "Sonstige" gefasst werden.
- Aktivitäten der Produktionslogistik (wie z.B. die Bereitstellung der zu verarbeitenden Waren beim Verladener am Produktionsband durch den Logistikdienstleister), welche von Verladern im Rahmen von Outsourcingvorhaben an einen Logistikdienstleister ausgelagert werden.

3.2 Geographische Abgrenzung

Das Logistikcluster Region Basel umfasst in seiner geografischen Ausdehnung den Trinationalen Eurodistrikt Basel (TEB). Dieser setzt sich aus Teilregionen der drei Länder Schweiz, Deutschland und Frankreich zusammen (vgl. Abbildung 3). Der Schweizer Teil umfasst die Kantone Basel-Land und -Stadt, die Gemeinden des Planungsverband Fricktal Regio (Kanton Aargau) und die Gemeinden Bättwil und Witterswil im Kanton Solothurn. Der Landkreis Lörrach und die Gemeinden Wehr und Bad Säckingen des Landkreises Waldshut-Tiengen befinden sich im deutschen Teil des Trinationalen Eurodistrikts. Als letzte Zugehörige Teilregion Frankreichs wird Pays de Saint Louis dazugerechnet.³

Fläche: 1'989 km²

Bevölkerung: 0,83 Mio.



Abbildung 3: Trinationaler Eurodistrikt Basel (TEB) mit dem schweizerischen (1), dem deutschen (2) und dem französischen (3) Teil (Quelle: www.eurodistrictbasel.eu)

³ Vgl. http://www.eurodistrictbasel.eu/images_messages/image5/528.jpg.

3.3 Querschnittvergleich

Hinsichtlich der Stärken- und Schwächen-Analyse des Logistikclusters Region Basel bedarf es geeigneter Referenzwerte, um einen adäquaten Vergleich ziehen zu können. Dazu werden geographische Vergleichspunkte gesucht.

Als Vergleichspunkte für das Logistikcluster Region Basel werden Gebiete nationaler und internationaler Natur gesucht. In Anlehnung an die Ergebnisse der Logistikmarktstudie Schweiz, nach Recherche internationaler Clusterinitiativen und nach Abstimmung mit den Vertretern der Handelskammer beider Basel sind folgende Vergleichspunkte zwecks eines Querschnittvergleichs zu identifizieren:

- Zürich: Dieser Vergleichspunkt beinhaltet das Gebiet des Kantons Zürich, der neben dem Basel zum stärksten Logistik-Ballungsgebiet der Schweiz zählt.
Fläche: 1'729 km²
Bevölkerung: 1,31 Mio.
- Schweiz: Beinhaltet das Gebiet der gesamten Schweiz und ermöglicht Aussagen über nationale Entwicklungen und Trends, sowie einen direkten Vergleich mit dem Logistikcluster Region Basel.
Fläche: 41285 km²
Bevölkerung: 7,62 Mio.
- Stuttgart: Dieses Gebiet beinhaltet die Region Stuttgart und wird für den direkten Vergleich mit dem Logistikcluster Region Basel herangezogen. Ein Vergleich erscheint an dieser Stelle sinnvoll, da der Grossraum Stuttgart über eine ähnliche infrastrukturelle Ausstattung (Flughafen, Binnenhafen) und branchenbedingte Schwerpunkte (Maschinenbau, Automobilbranche) wie das Logistikcluster Region Basel verfügt.
Fläche: 3'654 km²
Bevölkerung: 2,69 Mio.
- Bremen: Dieser Vergleichspunkt umfasst das Bundesland Bremen (inkl. Bremerhaven). Neben einer vergleichbaren Grösse des Gebiets fiel die Wahl vor allem aufgrund der Bedeutung Bremens als Zugangspunkt im Güterverkehr für Deutschland (Gateway-Funktion), die sich mit der von Basel für die Schweiz vergleichen lässt.
Fläche: 404 km²
Bevölkerung: 0,662 Mio.

Im Querschnittvergleich werden die Entwicklungen der ökonomischen Indikatoren des Logistikclusters Region Basel, beziehungsweise deren absolute Werte, mit den entsprechenden Daten aus Zürich, der Schweiz, Stuttgart und Bremen verglichen.⁴ Mit Hilfe der Gegenüberstellung des

⁴ Zur Währungsumrechnung wurden jeweils die Kurse am jeweiligen Jahresende angewendet. Dies sind im einzelnen: 1.6 CHF (1998), 1.555 CHF (2003) und 1.4888 CHF (2008) für einen Euro.

Logistikclusters Region Basel mit den Vergleichsregionen lassen sich konkrete Stärken und Schwächen ableiten.⁵

3.4 Längsschnittvergleich

Im Längsschnittvergleich wird die Entwicklung beziehungsweise die Veränderung eines ökonomischen Indikators (z.B. Bruttowertschöpfung oder Bruttoinlandsprodukt) der identifizierten Vergleichsregionen in einem Analysezeitabschnitt betrachtet. Der untersuchte Analysezeitabschnitt von 1998 bis 2008 umfasst einen Zeitraum von zehn Jahren und wird zwecks einer differenzierteren Betrachtung in zwei Teilzeitabschnitte von jeweils fünf Jahren unterteilt. Der erste Teilzeitabschnitt umfasst demzufolge den Untersuchungszeitraum 1998 bis 2003, der zweite denjenigen von 2003 bis 2008. Eine Stärke (Schwäche) lässt sich für das Logistikcluster Region Basel dann ableiten, wenn ein positives (negatives) Wachstum in Relation zu den Vergleichspunkten vorliegt.

4 SWOT-Analyse

Im Rahmen der SWOT-Analyse des Logistikclusters Region Basel werden wirtschafts- und infrastrukturelle Daten analysiert.

Die wirtschaftsstrukturellen Werte bilden die ökonomische Lage und Struktur der Region ab. Sie lassen erkennen, wie sich die Arbeits- und Lebenssituation der ansässigen Bevölkerung entwickelt und geben Aufschluss über das wirtschaftliche Umfeld, in welchem Unternehmen tätig sind. Zur Abbildung dieses Informationsbedarfs werden gängige volkswirtschaftliche Grössen, wie beispielsweise das Bruttoinlandsprodukt, hinzugezogen. Die wirtschaftsstrukturellen Daten beziehen sich dadurch zum einen auf die Nachfrageseite von Logistikleistungen und zum anderen konkret auf die Logistik. Damit eine relevante Aussage über wirtschaftsstrukturelle Daten eines Logistikclusters getroffen werden kann, sind sie mit den gleichen Kategorien mindestens einer anderen Vergleichsregion in Relation zu setzen. Nur so lassen sich allfällige Besonderheiten, Potenziale und Unwägbarkeiten für den Standort Basel erkennen. Die wirtschaftsstrukturellen Daten des Logistikclusters Region Basel werden mit denjenigen aus Zürich, Stuttgart-Heilbronn und Bremen in Bezug gesetzt. Um die bedeutende Stellung des Grossraums Basel als Logistikstandort im nationalen Kontext zu betonen, wird die gesamte Schweiz ebenfalls in den Vergleich miteinbezogen.

Die infrastrukturellen Daten ermöglichen eine genaue Analyse der regionalen Ausstattung mit für den Transport von Gütern wichtigen Einrichtungen und Anlagen. Betrachtet man alle infrastrukturellen Indikatoren einer Region gemeinsam und fügt sie zu einem Netzwerk zusammen, kann man Rückschlüsse über die Eignung des Standortes als Logistikregion tätigen. Weist bei-

⁵ Vgl. Elsner/Hübscher/Zachcial (2005), S. 115 f.

spielsweise eine Region eine hohe infrastrukturelle Ausstattung auf, welche einer guten Vernetzung unterliegt, bezeichnet man die ansässige Transportierende Branche und zugehörige Teilbranchen als Logistikcluster.⁶ Als infrastrukturelle Daten eignen sich damit Informationen über die einzelnen Verkehrsträger sowie die Flächennutzung von Logistikimmobilien.

Der Abbildung und Analyse der wirtschafts- und infrastrukturellen Beschaffenheit werden zunächst allgemeine Informationen über das Logistikcluster Region Basel vorangestellt, wie z.B. die Branchenstruktur (vgl. Kapitel 4.1). Dies soll ein besseres Verständnis bei der Interpretation von Daten fördern.

Die Auswahl der wirtschafts- und infrastrukturellen Daten orientiert sich zunächst am Diamantmodell von Porter.⁷ Dieses beschreibt u.a. mit der Verfügbarkeit von Produktionsfaktoren (z.B. vorhandene Infrastruktur) und der Nachfragestruktur die relevanten Determinanten eines Clusters. Neben der Anlehnung am Diamantmodell von Porter erfolgt bei der Auswahl der Parameter eine Orientierung an bestehenden Analysen zu Logistikclustern, um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse sicher zu stellen. Im Detail werden folgende Faktoren für die SWOT-Analyse des Logistikclusters Region Basel analysiert:

Wirtschaftsstrukturelle Faktoren:

4.2 Bruttoinlandsprodukt pro Kopf

Das Bruttoinlandsprodukt gilt als wichtiges Mass für die Produktivität bzw. wirtschaftliche Leistungsfähigkeit in einem Land oder einer Region. Ein vergleichsweise hoher Wert ist demnach Ausdruck der Wirtschaftskraft (bezogen auf die Bevölkerung, d.h. pro Kopf). Es beinhaltet - ausgehend von der Bruttowertschöpfung - die Gütersteuern (wie z.B. Mehrwertsteuer) abzüglich der Gütersubventionen.

4.3 Bruttowertschöpfung pro Erwerbstätigem

Als Implikation über die tatsächlich erbrachte Wertschöpfung, ermöglicht die Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem Aussagen bezüglich der Höhe der wirtschaftlichen Tätigkeiten. Sie 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, aussagekräftiger zu gestalten, wird die Bruttowertschöpfung auf die Anzahl der Erwerbstätigen bezogen.

⁶ Vgl. Pfohl/Elbert/Schöneberger (2008), S. 54f.

⁷ Vgl. Porter (2000), S. 15ff.

4.4 Bruttoanlageinvestitionen pro Erwerbstätigem

Dieser Indikator trifft Aussagen über den Wert der langfristigen und dauerhaften Anlageninvestitionen von Unternehmen, privaten Organisationen ohne Erwerbscharakter und öffentlichen Haushalten. Dies umfasst sowohl Investitionen in Ausrüstungen, Immobilien als auch in landwirtschaftliche Nutztiere. Die Bruttoanlageinvestition erlaubt Aussagen über ein ökonomisch nachhaltiges Wirtschaftswachstum. Auch hier werden die Bruttoanlageinvestitionen auf die Anzahl der Erwerbstätigen bezogen, um eine bessere Vergleichbarkeit sicherzustellen.

4.5 Bruttolöhne pro Erwerbstätigem

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

Infrastrukturelle Faktoren:

4.6 Flughäfen (Passage und Luftfracht)

Flughäfen bilden einen wichtigen Arbeitgeber in einer Region und 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, den Luftfrachtersatzverkehr sowie die Passagierzahlen ausgewählter Flughäfen analysiert.

4.7 Erreichbarkeit der Flughäfen (Zürich-Kloten und des EAP)

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).

4.8 Binnenhäfen

Ein Binnenhafen ermöglicht für eine Region eine effiziente Versorgung v.a. mit Massengütern und stellt eine Alternative zur Strasse und Schiene dar. Damit trägt ein Binnenhafen zur Verkehrsentlastung in einer Region bei.

4.9 Dichte des Strassen- und Schienennetzes

Die Strassen- und Schienenverkehrsinfrastruktur bildet für die Abwicklung des Güteraufkommens eine notwendige Voraussetzung. Die Dichte des Strassen- und Schienennetzes setzt die Länge eines (Schiene- und Strassen-) Netzes ins Verhältnis zur betrachteten Fläche.

4.10 Mietpreisspannen für ausgewählte Logistikeinrichtungen

Die durchschnittlichen Mietpreise gelten als wichtige Determinanten für eine erfolgreiche Logistikimmobilie und ist sowohl für Logistiker als auch Immobilieninvestoren von Relevanz. In der Regel besteht ein enger Zusammenhang zwischen der Mietpreishöhe, der Nutzung der Immobilie und dem gewählten Standort.

4.11 Bauvorhaben in der Logistik

Die Bauvorhaben in der Logistik dienen als Indikator für die Logistik orientierte Dynamik einer Region und erlauben Rückschlüsse über das Alter und die Erneuerung von Logistik und Güterverkehrsrelevanten Einrichtungen/Objekten.

4.1 Allgemeine Strukturdaten

Da es grundsätzlich bei den folgenden Analysen und Bewertungen von Vorteil ist, einen strukturellen Überblick über den Trinationalen Eurodistrikt zu haben, werden den wirtschafts- und infrastrukturellen Faktoren Basisinformationen vorangestellt. Diese beinhalten Angaben über die Erwerbstätigen, die Anzahl der Arbeitsstätten sowie deren Struktur. Darüber hinaus wird ein Überblick über die Branchenstruktur und die Rolle im nationalen Güterverkehr des Logistikclusters Region Basel gegeben. Diese allgemeinen Angaben dienen nur einem besseren Verständnis und werden keiner näheren Wertung unterzogen.

4.1.1 Anzahl Erwerbstätige in allen Wirtschaftsbereichen

Die Anzahl der Erwerbstätigen⁸ im Logistikcluster Region Basel soll einen Überblick über die Bedeutung des Logistikclusters Region Basel bezüglich des Faktors Arbeit geben (vgl. Tabelle 1). Dies ist sowohl aus Arbeitnehmer- als auch aus Arbeitgeberseite relevant.

Jahr	Logistikcluster Region Basel				Zürich	Schweiz	Stuttgart	Bremen
	CH-Teil	F-Teil	D-Teil	TEB gesamt				
<i>Erwerbstätige</i>								
1998	315'000	14'000	84'100	437'677	660'000	3'830'000	1'400'000	375'000
2003	321'000	14'500	87'000	451'114	705'000	3'960'000	1'440'000	380'000
2008	344'000	14'500	88'300	476'417	760'000	4'230'000	1'460'000	382'000
<i>Relative Veränderung [%]</i>								
Δ 98-03	1.9%	4.3%	6.2%	3.1%	6.8%	3.4%	3.9%	1.0%
Δ 03-08	7.1%	-0.1%	2.1%	5.6%	8.1%	6.7%	1.2%	0.9%
Δ 98-08	9.2%	4.1%	8.5%	8.9%	15.5%	10.3%	5.1%	1.9%

⁸ Unter die Erwerbstätigen fallen alle Personen, die als Arbeitnehmer (Arbeiter, Angestellte, Beamte, geringfügig Beschäftigte) oder Selbständige eine auf wirtschaftlichen Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben. Ferner werden auch mithelfende Familienangehörige (v.a. im Gastgewerbe) unter die Erwerbstätigen subsumiert. Im Gegensatz dazu findet man in Statistiken auch den Begriff des Beschäftigten, der lediglich Personen umfasst, die einer nichtselbständigen Tätigkeit nachgehen. Dabei werden mehrere Teilzeitkräfte oftmals zu Vollbeschäftigten zusammengesfasst.

Tabelle 1: Anzahl Erwerbstätige (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, Amt für Statistik Aargau, Amt für Statistik Zürich, Amt für Statistik Solothurn, Amt für Statistik Basel-Land, Amt für Statistik Basel-Stadt, Statistische Landesämter Baden-Württemberg und Bremen, Insee (2009), ASSEDIC (2007), Eigene Berechnungen)

Ausgewählte Merkmale:

- Drei Viertel der Erwerbstätigen im TEB sind im schweizerischen Teil tätig. Im französischen Teil arbeiten lediglich knapp 4% der Erwerbstätigen im TEB.
- Das Wachstum der Erwerbstätigen liegt im gesamten TEB bei rund 9%. Diese Werte liegen unterhalb des gesamtschweizerischen Anstiegs und dem in Zürich.

4.1.2 Branchenstruktur und Aufteilung der Logistik bezogenen Teilmärkte

Die Branchenstruktur gibt Aufschluss über die Bedeutung einzelner Industriezweige in den betrachteten Regionen. Die Branchenstruktur lässt sich einerseits anhand den Erwerbstätigen (vgl. Tabelle 2) und andererseits an der Wirtschaftsleistung (vgl. Abbildung 1) messen. Die einzelnen Branchen stellen wiederum spezifische Anforderungen an die Logistik und beeinflussen die individuelle Beschaffenheit eines Logistikmarktes (vgl. Abbildung 5).

Wirtschaftssektoren ⁹	Logistikcluster Region Basel				Zürich	Schweiz	Stuttgart	Bremen
	CH-Teil	F-Teil	D-Teil	TEB ¹⁰				
Sektor 1	2.00%	3.00%	2.70%	2.2%	2.9%	4.3%	1.1%	2.30%
Sektor 2	24.30%	42.70%	34.00%	26.8%	18.1%	22.3%	32.7%	21.00%
C Bergbau, Gewinnung von Steinen u. Erden	0.10%	k. A.	0.30%	0.1%	k. A.	0.1%	k. A.	
D Herstellung von Waren	18.20%	k. A.	26.90%	19.3%	k. A.	18.0%	k. A.	17.00%
E Energie- und Wasserversorgung	0.50%	k. A.	0.90%	0.6%	k. A.	0.7%	k. A.	
F Bau	5.50%	k. A.	5.90%	5.4%	k. A.	7.6%	k. A.	4.00%
Sektor 3	73.70%	54.30%	63.30%	71.0%	79.0%	73.4%	66.2%	76.70%
G Handel, Reparaturen	12.10%	k. A.	10.90%	11.5%	k. A.	15.4%	k. A.	14.80%
H Beherbergungs- und Gaststätten	4.30%	k. A.	5.50%	4.4%	k. A.	5.8%	k. A.	
I Verkehr und Nachrichtenübermittlung	8.60%	k. A.	7.10%	8.0%	k. A.	6.5%	k. A.	11.20%
J Kreditinstitute und Versicherungen	4.40%	k. A.	2.80%	3.9%	k. A.	5.4%	k. A.	19.60%
K Immobilien, Vermietung, Dienstleistungen	16.10%	k. A.	6.80%	13.7%	k. A.	13.0%	k. A.	
L Öffentliche Verwaltung, Sozialversicherung	3.80%	k. A.	5.70%	4.1%	k. A.	4.3%	k. A.	31.10%
M Erziehung und Unterricht	6.70%	k. A.	4.50%	6.0%	k. A.	6.5%	k. A.	
N Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	13.80%	k. A.	15.40%	13.7%	k. A.	12.3%	k. A.	

⁹ Allgemein werden in einer Volkswirtschaft drei wirtschaftliche Sektoren unterschieden. Sektor 1 umfasst mit der Land- und Forstwirtschaft, der Fischerei und dem Bergbau die sogenannte Urproduktion. Sektor 2 beinhaltet das produzierende Gewerbe und Sektor 3 den Dienstleistungsberreich.

¹⁰ In die Berechnung der Verteilung im gesamten TEB sind lediglich die Angaben aus dem schweizerischen und deutschen Teil eingeflossen. Die Angaben aus dem französischen Teil lagen nicht als Sekundärmaterial vor. Jedoch ist der französische Teil des TEB mit lediglich 14'500 Erwerbstätigen vernachlässigbar gering.

O Sonstige Dienstleistungen (privat u. öffentlich)	3.90%	k. A.	4.60%	3.9%	k. A.	4.3%	k. A.
Total	100%	100%	100%	100.0%	100%	100%	100%

Tabelle 2: Branchenstruktur im TEB und den Vergleichsregionen gemessen an den Erwerbstätigen (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, Amt für Statistik Aargau, Amt für Statistik Zürich, Amt für Statistik Solothurn, Amt für Statistik Basel-Land, Amt für Statistik Basel-Stadt, Statistische Landesämter Baden-Württemberg und Bremen, Insee (2009), Adauhr (2004), Eigene Berechnungen)

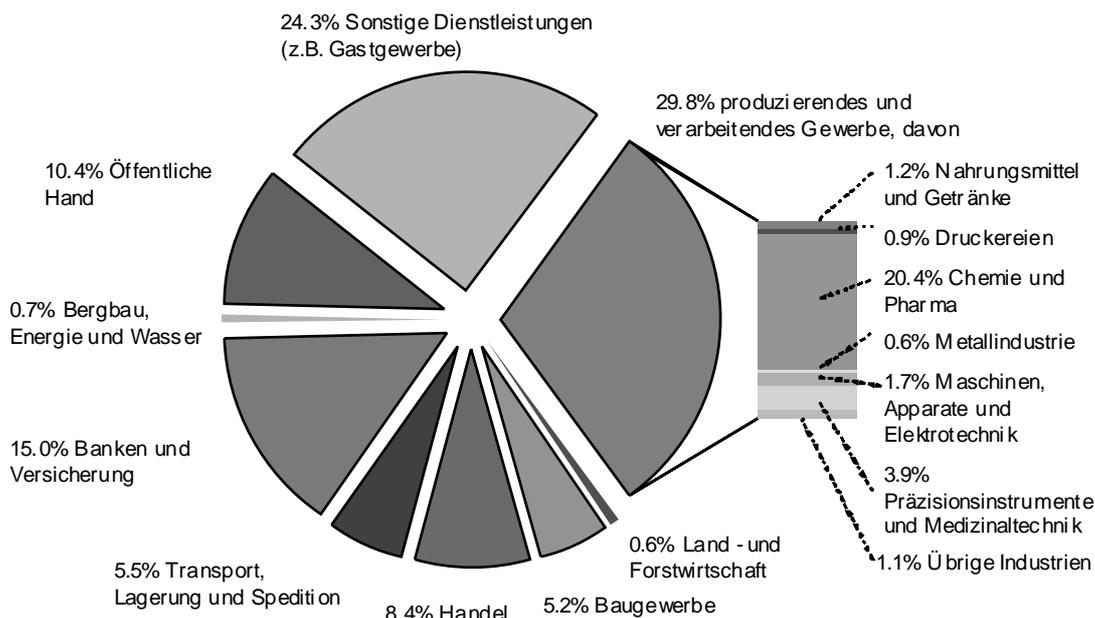


Abbildung 4: Branchenstruktur im schweizerischen Teil des TEB gemessen an der Bruttowertschöpfung (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, Amt für Statistik Aargau, Amt für Statistik Zürich, Amt für Statistik Solothurn, Amt für Statistik Basel-Land, Amt für Statistik Basel-Stadt, Wirtschaftsstudie (2008), Eigene Berechnungen)

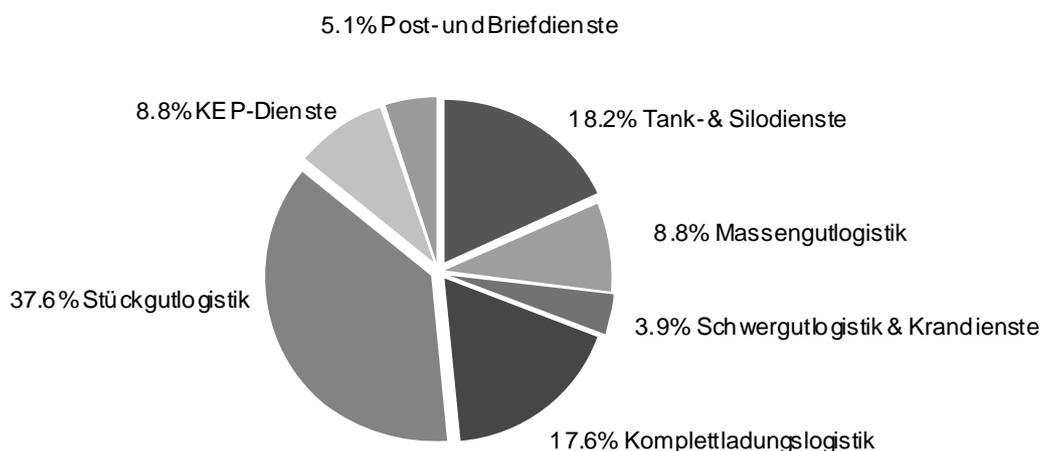


Abbildung 5: Zusammensetzung des Logistikmarktes im schweizerischen Teil des TEB gemessen an der Bruttowertschöpfung (Quelle: Wirtschaftsstudie (2008), Eigene Berechnungen)

	Erwerb stätige (=EW)		Unternehmen		Bruttowertschöpfung (=BWS) [10 ⁶ CHF]	BWS pro EW [CHF]	
Post- & Briefdi ente	2'700	16.6%	k. A.	k. A.	109.6	5.1%	40'611
Tank- & Silodienste	2'300	14.1%	130	13.1%	391.3	18.2%	170'130
Massengutlogisti k	1'200	7.4%	80	8.1%	189.2	8.8%	157'670
Schergutlogistik & Krandienste	500	3.1%	20	2.0%	83.9	3.9%	167'700
Komplettladungslogistik	3'100	19.0%	190	19.2%	378.4	17.6%	122'000
Stückgutlogisti k	5'000	30.7%	570	57.6%	808.4	37.6%	161'700
KEP-Dienste	1'500	9.2%	k. A.	k. A.	189.2	8.8%	126'100
Total	16'300	100%	990	100%	2'150	100%	132'000

Tabelle 3: Überblick über die einzelnen Segmente des Logistikmarktes (Logistikdienstleister) im schweizerischen Teil des TEB 2008 (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz (2009), Amt für Statistik Aargau (2009), Amt für Statistik Solothurn (2009), Amt für Statistik Basel-Land (2009), Amt für Statistik Basel-Stadt (2009), Eigene Berechnungen und Abschätzungen)

Ausgewählte Merkmale:

- Der Dienstleistungsbereich ist im schweizerischen Teil des TEBs stark ausgeprägt, wobei das Immobiliengewerbe besonders hervorzuheben ist.
- Von den im produzierenden Gewerbe verorteten Erwerb stätigen arbeiten die Hälfte in der chemischen und pharmazeutischen Industrie. Weitere bedeutende Branchen sind die Nahrungsmittel- und Getränkeindustrie, der Maschinenbau, das Verlags- und Druckwesen sowie die Medizintechnik und Herstellung von optischen Geräten (vgl. Tabelle 23 im Anhang).
- Der Life Sciences-Bereich (Pharma und Chemiebranche sowie Präzisionsinstrumente und Medizinaltechnik) sowie der Banken und Versicherungssektor tragen am meisten zur Bruttowertschöpfung im schweizerischen Teil des TEB bei (vgl. Abbildung 4).
- Die Stückgut- und Komplettladungslogistik sowie die Tank- und Silodienste bilden die grössten Segmente des Logistikmarktes im schweizerischen Teil des TEB.

4.1.3 Unternehmensstruktur

Die Unternehmensstruktur liefert Hinweise über die grössenspezifische Zusammensetzung der Unternehmen, die im Logistikcluster Region Basel über alle Wirtschaftsbereiche tätig sind (vgl. Abbildung 6).

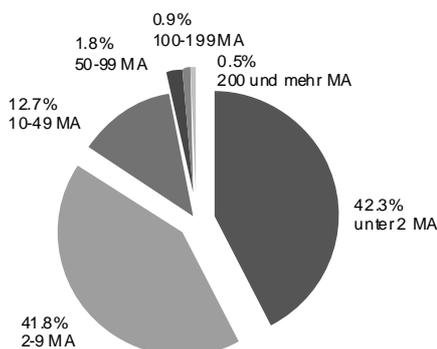


Abbildung 6: Unternehmensgrösse nach Mitarbeiter im schweizerischen Teil des TEB, N=24637 Unternehmen (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz (2009), Amt für Statistik Aargau (2009), Amt für Statistik Solothurn (2009), Amt für Statistik Basel-Land (2009), Amt für Statistik Basel-Stadt (2009), Eigene Berechnungen)

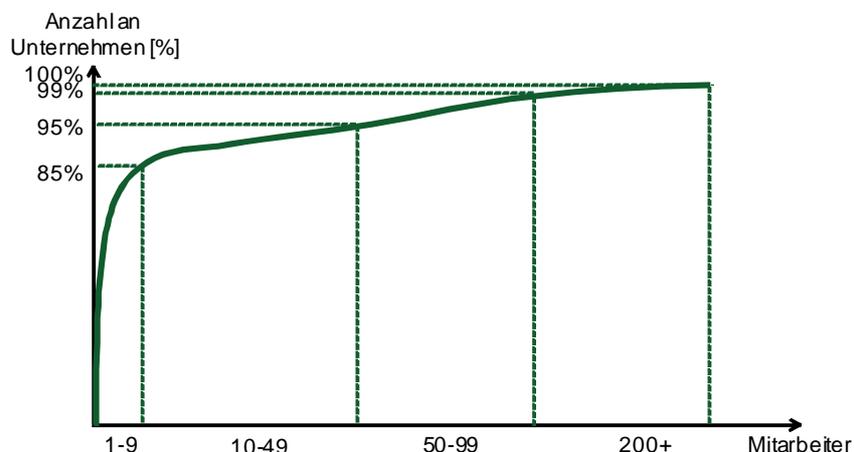


Abbildung 7: Verteilung der Unternehmensgrösse nach Mitarbeiter bei Logistikdienstleistern im schweizerischen Teil des TEB, N=990 Unternehmen (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz (2009), Amt für Statistik Aargau (2009), Amt für Statistik Solothurn (2009), Amt für Statistik Basel-Land (2009), Amt für Statistik Basel-Stadt (2009), Eigene Berechnungen und Abschätzungen)

Ausgewählte Merkmale:

- Über 80% der Unternehmen im TEB beschäftigen weniger als 10 Mitarbeiter.
- Lediglich in 0.5% der Unternehmen sind mehr als 200 Erwerbstätige angestellt. Dies entspricht einer Anzahl von 123 Unternehmen.

4.1.4 Fahrzeugbestand

Der Fahrzeugbestand im Logistikcluster Region Basel gibt einen Hinweis auf die Ausstattung der Unternehmen für den Strassengüterverkehr. Relevant sind dabei vor allem Sachtransport- und Industriefahrzeuge sowie Anhänger (vgl. Tabelle 4 und Tabelle 5).

	Basel Stadt	Basel Land	Fricktal	TEB (CH-Teil)	Zürich	Schweiz
Personenwagen	65'319	136'417	38'256	239'992	665'751	3'989'811
Personentransportfahrzeuge	681	1'265	414	2'360	7'772	48'536
Sachtransportfahrzeuge	7'682	11'127	3'186	21'995	51'925	326'232
Landwirtschaftliche Fahrzeuge	173	3'710	1'561	5'444	15'627	188'218
Industriefahrzeuge	662	1'362	418	2'442	8'089	55'808
Motorräder	8'961	21'029	5'761	35'751	93'970	636'540
Total Motorfahrzeuge	83'478	174'910	49'596	307'984	843'134	5'245'145
Anhänger	4'312	10'124	3'718	18'154	42'161	356'582

Tabelle 4: Fahrzeugbestand im schweizerischen Teil des TEB im Vergleich zum Kanton Zürich und der gesamten Schweiz im Jahr 2008 (Quelle: Bundesamt für Statistik (2009), Statistisches Amt Aargau (2009), Eigene Berechnungen)

	Basel Stadt	Basel Land	Fricktal	TEB (CH-Teil)	Zürich	Schweiz
Personenwagen	3.0%	15.2%	23.0%	12.7%	17.9%	17.9%
Personentransportfahrzeuge	-2.9%	14.1%	42.3%	12.3%	22.4%	24.4%
Sachtransportfahrzeuge	27.3%	23.1%	23.9%	24.6%	24.0%	22.0%
Landwirtschaftliche Fahrzeuge	-4.9%	3.6%	2.1%	2.9%	5.1%	6.5%
Industriefahrzeuge	12.0%	10.2%	1.4%	9.1%	28.2%	16.9%
Motorräder	21.7%	43.7%	40.1%	36.9%	41.4%	46.3%
Total Motorfahrzeuge	6.6%	18.2%	24.0%	15.7%	20.4%	20.6%
Anhänger	-4.8%	15.8%	30.8%	12.7%	15.3%	30.3%

Tabelle 5: Entwicklung des Fahrzeugbestands im schweizerischen Teil des TEB im Vergleich zum Kanton Zürich und der gesamten Schweiz in den Jahren 1998 bis 2008 (Quelle: Bundesamt für Statistik (2009), Statistisches Amt Aargau (2009), Eigene Berechnungen)

Ausgewählte Merkmale:

- Vor allem im Fricktal und Basel Land wurden in den letzten 10 Jahren neue Fahrzeuge angemeldet.
- Die Entwicklung bei Sachtransportfahrzeugen ist sowohl im schweizerischen Teil des TEB als auch in Zürich und in der gesamten Schweiz auf einem Niveau (ca. 24%).

4.1.5 Ausbildung

Die mittel- und langfristige Sicherung des logistischen Know-hows erfolgt über eine zur Verfügungstellung von ausreichend Ausbildungsplätzen (vgl. Abbildung 8). Im schweizerischen Teil des TEB profitiert die Ausbildung vom so genannten Dualen System, in dem die Ausbildung sowohl in Unternehmen als auch in Lehreinrichtungen erfolgt.

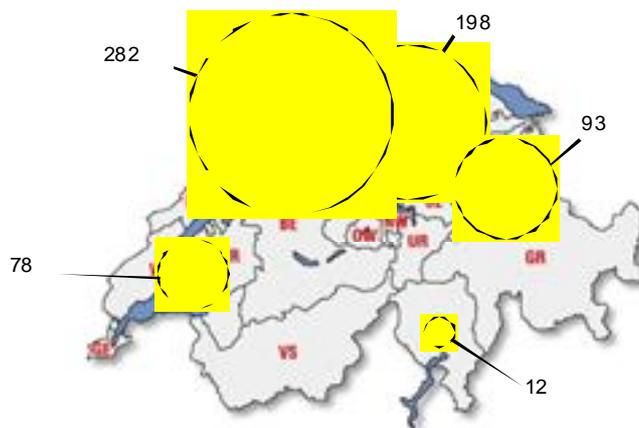


Abbildung 8: Lehrlingsausbildung in den Regionen der Schweiz im Jahr 2006 (Quelle: SpedlogSwiss (2006))

Ausgewählte Merkmale:

- In der Nordwestschweiz werden knapp die Hälfte aller Lehrlinge zum Internationalen Speditionskaufmann ausgebildet.

4.1.6 Gateway-Funktion des TEB

Im Rahmen dieses Kapitels wird auf die Bedeutung des Logistikclusters Region Basel als Gateway für die Schweiz eingegangen. Dazu zählen Nachweise über die Güterbewegungen über die Grenzen (vgl. Tabelle 6 und Tabelle 7), die Einbindung des Logistikclusters Region Basel in die Europäischen Verkehrsnetze und die Bündelung der vier Verkehrsträger Strasse, Schiene, Luft und Binnengewässer in Basel (Abbildung 10).

	Ausfuhr (2008)		Einfuhr (2008)	
	[in 1'000 Tonnen]	[in %]	[in 1'000 Tonnen]	[in %]
Logistikcluster Region Basel	5'878	39.6%	16'806	40.2%
Basel links	1'591	10.7%	6'987	16.7%
Basel rechts	3'313	22.3%	2'583	6.2%
Rheinhäfen	929	6.3%	7'213	17.3%
Flughafen EAP	45	0.3%	23	0.1%
Grossraum Genf	801	5.4%	1'985	4.7%
Genf	606	4.1%	1'974	4.7%
Flughafen Genf	196	1.3%	11	0.0%
Schaffhausen	1'351	9.1%	4'519	10.8%
Kreuzlingen	593	4.0%	1'695	4.1%
St. Margarethen	1'598	10.8%	2'705	6.5%
Liechtenstein	909	6.1%	1'603	3.8%
Sotto Ceneri	1'803	12.1%	4'201	10.0%
Simplon	421	2.8%	634	1.5%
Gd. St-Bernhard	320	2.2%	2'974	7.1%
Sonstige	1'168	7.9%	4'710	11.3%
total	14'843	100.0%	41'836	100%

Tabelle 6: Grenzübergänge der Schweiz im Vergleich (Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung (2009))

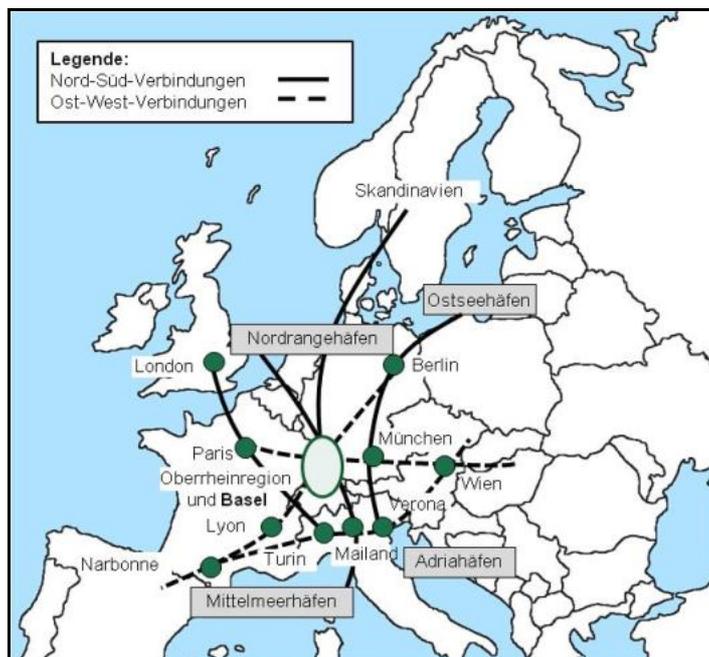


Abbildung 9: Die Einbindung Basels und der Schweiz in die Transeuropäischen Verkehrsnetze (Quelle: In Anlehnung an Güller (1998), S. 64)

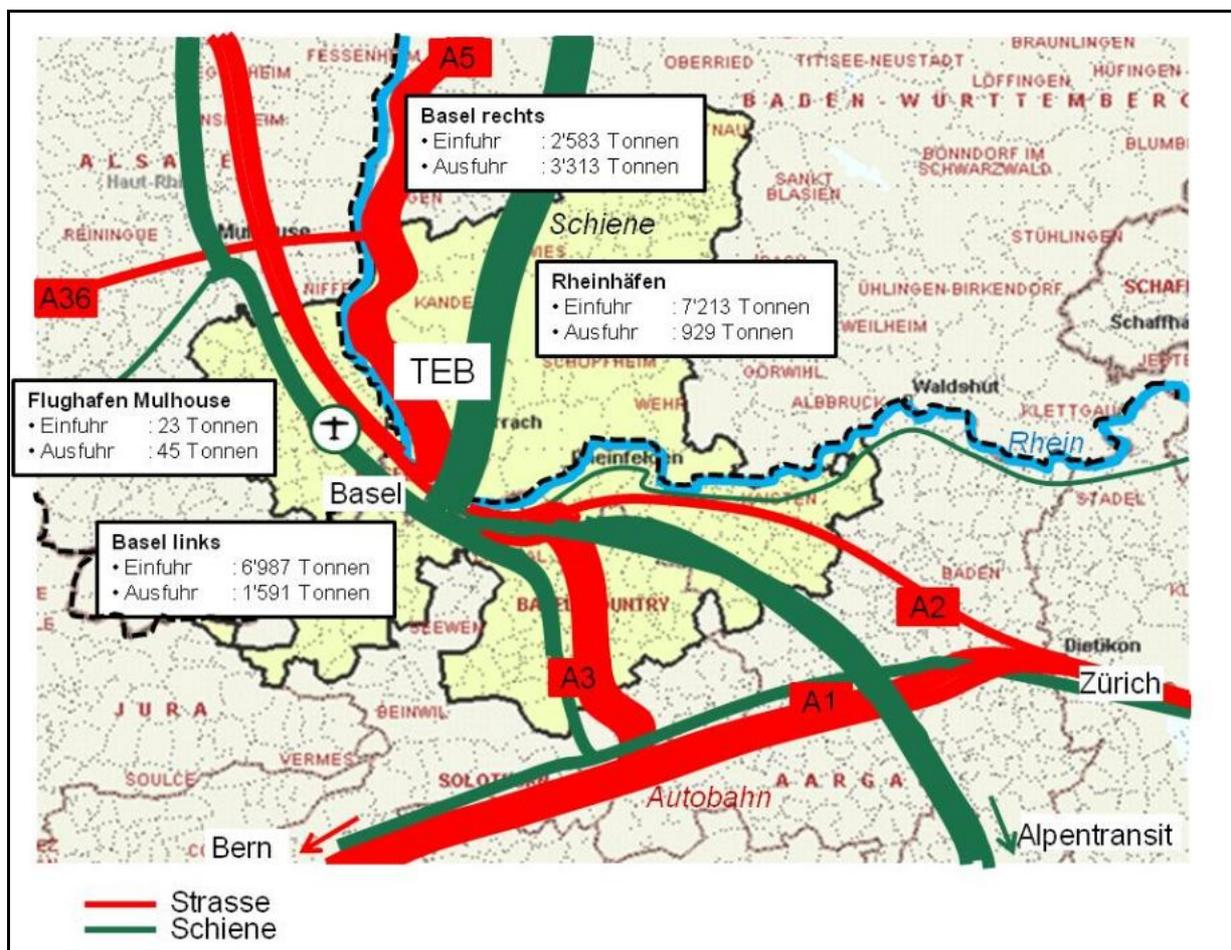


Abbildung 10: Basel als Gateway für die Schweiz (Quelle: Are (2000), Are (2003), Oberrheinkonferenz (1998), Eidgenössische Zollverwaltung (2009))

	Grenzübergang							
	Basel rechts		Basel links		Rheinhäfen		Flughafen Basel	
Gütergruppen	1'000 t	%	1'000 t	%	1'000 t	%	1'000 t	%
Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	61	1.0%	571	6.7%	483	5.9%	0.14	0.2%
Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	1.3	0.0%	80	0.9%	418	5.1%	0	0.0%
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze	649	11.0%	518	6.0%	1'210	14.8%	0.1	0.1%
Nahrungs- und Genussmittel	430	7.3%	691	8.1%	591	7.3%	1	1.6%
Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren	57	1.0%	65	0.8%	22	0.3%	2	3.5%
Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel)	1'298	22.0%	740	8.6%	609	7.5%	3	4.2%
Kokerei und Mineralölzeugnisse	56	0.9%	2'563	29.9%	3'005	36.9%	9	13.1%

Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	1'187	20.1%	1'548	18.1%	792	9.7%	26	38.1%
Sonstige Mineralerzeugnisse	349	5.9%	206	2.4%	93	1.1%	0.4	0.6%
Metalle und Halbzeug daraus; Metall-erzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	903	15.3%	777	9.1%	593	7.3%	2	3.2%
Maschinen und Ausrüstung; Büromaschinen und Computer; elektr. Maschinen und Apparate	365	6.2%	230	2.7%	127	1.6%	21	30.3%
Fahrzeuge	83	1.4%	45	0.5%	31	0.4%	3	3.7%
Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse	108	1.8%	196	2.3%	28	0.3%	0.9	1.2%
Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle	350	5.9%	347	4.0%	147	1.8%	0	0.0%
Sonstige Güter ¹¹	0.3	0.0%	0.5	0.0%	0.1	0.0%	0.1	0.1%
Total	5'896	100%	8'578	100%	8142	100%	68	100%

Tabelle 7: Im Logistikcluster Region Basel über die Grenze beförderte Gütergruppen im Jahre 2008 (Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung (2009))

Ausgewählte Merkmale:

- Das Logistikcluster Region Basel stellt den bedeutendsten Grenzübergang in der Schweiz Richtung Deutschland und Frankreich dar.
- Das Güteraufkommen im Import und Export beträgt im Jahr 2008 insgesamt knapp 23 Mio. Tonnen. Dies sind rund 40% des gesamtschweizerischen Aussenhandelsvolumens (vgl. Tabelle 6).
- In Basel bildet einen multimodalen Verkehrsknotenpunkt (Strasse, Schiene, Binnenschifffahrt und Luftfracht).

Interpretationen:

- Deutschland und Frankreich sind die bedeutendsten Aussenhandelspartner der Schweiz.¹² Die günstige geographische Lage im Dreiländereck Schweiz-Deutschland-Frankreich macht Basel damit zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt im grenzüberschreitenden Güterverkehr der Eidgenossenschaft.
- Das Zusammenlaufen wichtiger Strassen- und Schienenverkehrsrouten sowie der Zugang zum Rhein als einer der grössten Wasserstrassen Europas machen Basel v.a. im Nord-Süd-Richtung zu einem bedeutenden multimodalen Verkehrsknotenpunkt Mitteleuropas.

¹¹ Sonstige Güter umfassen beispielsweise Post- und Briefsendungen, Umzugsgüter, Sammelgut sowie nicht eindeutig identifizierbare und klassifizierbare Güter.

¹² Die beiden Länder haben zusammen einen Anteil von knapp 30% am gesamten Export und über 40% am gesamten Import. Vgl. Eidgenössische Zollverwaltung (2009).

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Die günstige geographische Lage des Logistikclusters Region Basel im Dreiländereck Schweiz-Deutschland-Frankreich bietet einen direkten Zugang zu den wichtigsten Aussenhandelspartnern der Schweiz. Basel nimmt eine Gateway-Funktion für die Schweiz ein.
- + Die Verfügbarkeit einer sehr guten multimodalen Infrastruktur (Zugang zum Rhein durch die RheinPorts, wichtige Strassen- und Schienennetze in Nord-Süd-Richtung, Flughafen EAP) wirkt sich positiv auf den Güterverkehr aus und lockt sowohl verladende Industrie- und Handelsunternehmen als auch Logistikdienstleister an.
- + Basel bildet den bedeutendsten Umschlagspunkt in der Schweiz.
- Die Konzentration der verschiedenen Verkehrsträger in Basel sowie die Grenzen, die u.a. durch die Wartezeiten bei der Verzollung neben der Überlastung der Infrastruktur zusätzliche Wartezeiten und Staus verursachen, führen vor dem Hintergrund eines steigenden Güterverkehrsaufkommens zu zunehmenden Kapazitätsengpässen bei der Verkehrsinfrastruktur.
- Der Güterverkehr tritt durch negative Begleiterscheinungen, wie z. B. Staus, Schadstoffbelastung, Lärm, vermehrt in eine Konkurrenzsituation zu den Interessen der Bevölkerung.

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Allgemein besteht eine hohe Aussenhandelsorientierung der Schweiz, die sich gerade in der Vergangenheit positiv auf die Entwicklung der regionalen Wirtschaft Basels ausgewirkt hat. Damit profitiert der Standort Basel als Gateway für den Aushandel der Schweiz besonders von der konjunkturellen Entwicklung in Europa, die zwar nicht mit dem weltwirtschaftlichen Wachstum mithalten kann, jedoch einen robusten Wachstumspfad hat.
- ↑ Die weltwirtschaftlichen Trends spiegeln sich in den Entwicklungen der Seehäfen wider. Das Umschlagswachstum der europäischen Nordrangehäfen und Südhäfen bietet Chancen für Binnenhäfen, in den Seehafen-Hinterlandverkehr eingebunden zu werden. Von dieser Entwicklung können auch die Basler Rheinhäfen profitieren, jedoch müssen dazu die notwendigen Kapazitäten insbesondere für den Containerumschlag (z.B. Umschlagseinrichtungen, KV-Terminals, Ausbau der Strassen- und Schieneninfrastruktur) geschaffen werden. Darüber hinaus führt das steigende Güteraufkommen an den Seehäfen zu einer zunehmenden Verknappung deren Kapazitäten, die eine Verlagerung von Logistik-Aktivitäten in das Hinterland forcieren. Damit bietet sich auch für Basel die Chance, sich als nachgelagerter Logistikstandort zu profilieren und so zusätzliche Wertschöpfungspotentiale zu generieren.
- ↑ Grosse Infrastrukturprojekte wie der Ausbau der Betuwe-Route und die NEAT schaffen weitere Kapazitäten für den Schienengüterverkehr in Nord-Süd-Richtung. Daraus ergeben sich für den Logistikstandort Basel Chancen in einer Stärkung als Bindeglied im Alpenquerenden Gü-

terverkehr.

- ↓ Zunehmende Engpässe auf den europäischen Haupttransitstrecken betreffen auch das Rheintal und Basel als Grenzübergang im speziellen.¹³ Die Kapazitätsengpässe führen zu einer Häufung von Staus und einer negativen Beeinflussung der Planbarkeit und Schnelligkeit der Strassengüterverkehre. Insgesamt werden die Staukosten (Zeitverluste, höhere Betriebskosten, Umwelt- und Unfallkosten) in der Schweiz auf rund 750 Mio. bis 1,2 Mrd. CHF pro Jahr geschätzt. Dies entspricht rund 0,2 bis 0,4% des Bruttoinlandsproduktes. 90% dieser Kosten entfallen dabei alleine auf die Agglomerationen Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich.¹⁴ Die erhöhte Staugefahr schränkt in der Folge die Attraktivität des Logistikstandortes Basel für neu anzusiedelnde verladende Industrie- und Handelsunternehmen sowie Dienstleister ein.
- ↓ Umwelt- und verkehrspolitische Restriktionen sowie eine Verschärfung rechtlicher Rahmenbedingungen (z.B. Lenk- und Ruhezeiten) bedürfen darüber hinaus einer Kapazitätserweiterung, z.B. bei grenznahen Parkplätzen oder bei Umschlagseinrichtungen für den Kombinierten Verkehr.
- ↓ Ein steigendes Umweltbewusstsein führt zu einer zunehmenden Sensibilisierung der Bevölkerung gegenüber dem Strassenverkehr (Luftverschmutzung und Lärmbelästigung). Verstärkt wird dieses Empfinden durch ein zunehmendes Verkehrsaufkommen, in dem der Personenverkehr zunehmend in Konkurrenz zum Strassengüterverkehr tritt. Vor diesem Hintergrund können Bürgerinitiativen entscheidenden Einfluss auf den Strassengüterverkehr nehmen (z.B. Einführung verkehrsberuhigter Bereiche, Feinstaub-bedingte Geschwindigkeitsreduktionen oder Sperrung ganzer Strassenzüge für den Strassengüterverkehr).

Handlungsbedarf:

- Bestehende Infrastrukturkapazitäten lassen sich durch organisatorisch-administrative Massnahmen besser nutzen. Ein Beispiel hierfür stellt provisorisch erweiterte Zollanlage (PEZA) für eine Verlagerung der Wartezeiten auf die Verzollung von der Strasse auf das PEZA-Areal dar. Weitere Optionen wäre beispielsweise eine organisatorische Trennung von Exporten und Importen von Transit-Verkehren.
- Von grosser Bedeutung für die Beschleunigung der Verzollung von Gütersendungen wäre die Einführung elektronischer Verzollungsverfahren.
- Es empfiehlt sich ein Aufbau von Kapazitäten v.a. für den Kombinierten Verkehr, so dass eine mögliche Verlagerung von Gütervolumina von der Strasse auf die Schiene stattfinden kann.
- Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur (z.B. der A1 auf 6 Spuren) würde zu einer Entlastung der Verkehrssituation beitragen.

¹³ Vgl. Bundesamt für Strassen (ASTRA).

¹⁴ Vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2007); Credit Suisse Economic Research (2006).

4.2 Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf

Das Bruttoinlandsprodukt gilt als wichtiges Mass für die Produktivität bzw. wirtschaftliche Leistungsfähigkeit in einem Land oder einer Region (vgl. Tabelle 8). Ein vergleichsweise hoher Wert ist demnach Ausdruck der Wirtschaftskraft (bezogen auf die Bevölkerung). Es beinhaltet - ausgehend von der Bruttowertschöpfung - die Gütersteuern (wie z.B. Mehrwertsteuer) abzüglich der Gütersubventionen.

Jahr	Logistikcluster Region Basel				Zürich	Schweiz	Stuttgart	Bremen
	CH-Teil	F-Teil	D-Teil	TEB gesamt				
Bruttoinlandsprodukt pro Kopf [in CHF]								
1998	83'000	31'500	35'500	65'000	80'000	57'000	49'500	51'000
2003	93'000	32'000	38'000	72'000	81'000	60'500	53'500	56'000
2008	115'000	35'500	41'500	87'000	88'000	69'000	53'000	62'500
Relative Veränderung [%]								
Δ 98-03	12.5%	2.9%	6.1%	10.9%	1.1%	5.7%	8.3%	9.8%
Δ 03-08	24.0%	9.4%	8.9%	21.4%	8.9%	14.5%	-1.1%	11.8%
Δ 98-08	39.5%	12.6%	15.6%	34.6%	10.1%	21.1%	7.1%	22.8%

Tabelle 8: Bruttoinlandsprodukt pro Kopf (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, Amt für Statistik Aargau, Amt für Statistik Zürich, Amt für Statistik Solothurn, Amt für Statistik Basel-Land, Amt für Statistik Basel-Stadt, Statistische Landesämter Baden-Württemberg und Bremen, Insee (2009), Eigene Berechnungen)

Ausgewählte Merkmale:

- Das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf liegt im schweizerischen Teil des TEB deutlich über dem Landesdurchschnitt und Niveau von Zürich.
- Das Wachstum des BIP pro Kopf liegt im TEB deutlich über dem Durchschnitt in der gesamten Schweiz sowie Zürich, Bremen und Stuttgart.

Interpretationen:

- Das BIP pro Kopf in Basel Stadt liegt bei rund 160'000 CHF.
- Gerade die Unternehmen aus dem Life Sciences Bereich erwirtschaften einen Grossteil des BIP.
- Die hohen Investitionen im TEB spiegeln sich auch in den hohen Wachstumswerten des Bruttoinlandsprodukts wider (vgl. Bruttoanlageinvestitionen).

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Das hohe BIP pro Kopf ist v.a. ein Indikator für eine hohe Kaufkraft in der Region des TEB. Denn ein hohes BIP pro Kopf geht mit einer grösseren Nachfrage nach Konsumgütern einher, was sich wiederum positiv auf die mit dem Konsum zusammenhängende Nachfrage

nach Logistikleistungen (insbesondere Konsumgüterlogistik) auswirkt.

- + Aus dem hohen BIP pro Kopf lässt sich eine hohe Produktivität der im TEB ansässigen Unternehmen ableiten, v.a. des Life Science Bereichs.

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Die Pharma- und Chemiebranche (Life Science Cluster der Region Basel) sowie die Maschinenbauindustrie geniessen im Grossraum Basel eine vergleichsweise grosse Bedeutung. Die guten Entwicklungsaussichten für die ansässigen Branchen eröffnen Chancen für den Logistikstandort Basel. Darüber hinaus weist der Logistikstandort Basel eine konzentrierte Ansiedlung von bedeutenden Akteuren aus der Logistikdienstleistungsbranche auf (z.B. Rhenus, Planzer in Pratteln, Zentralen von DHL, Fiege, SBB Cargo und Panalpina).
- ↑ Eine stärkere Konzentration der chemisch-pharmazeutischen Industrie zu Forschungs- und Entwicklungsstandorten im Bereich der Life Sciences führt in Basel zu einem Anstieg des Güteraufkommens an chemischen und pharmazeutischen Produkten, die v.a. hinsichtlich Sicherheit (Gefahrgut) ins Gewicht fallen. Zudem gewährleisten sie ein solides Aufkommen grossvolumiger Güter (z.B. Zellulose) für die Basler Rheinhäfen. Aus der Konzentration an Unternehmen aus den Life Sciences ergeben sich wiederum Synergieeffekte für die Logistikbranche.
- ↓ Risiken eines zu rasanten (und ggf. ungebremsten) Wirtschaftswachstums könnten ein zu starker (Güter-) Verkehrsanstieg mit den damit zusammenhängenden Umweltbelastungen (z.B. Schadstoffausstoss, Staus, Verkehrsunfälle etc.) sein.
- ↓ Ein zu starker Fokus auf nur eine oder wenige Branchen (z.B. Life Sciences, Finanzdienstleistungen, Chemische Industrie) kann zu einer Abhängigkeit einer Region führen.

Handlungsbedarf:

- Nachhaltige Fördermassnahmen, wobei auf eine Ausgewogenheit zwischen Wirtschaftswachstum einerseits und soziale sowie ökologische Anforderungen andererseits geachtet wird.
- Eine harmonisierte Planung und eine erhöhte Transparenz versprechen nach vorherrschender Expertenmeinung bei den jeweiligen nationalen Investitionstätigkeiten im TEB eine harmonisierte und effizientere Verwendung der zur Verfügung stehenden Mittel (vgl. Kapitel 4.4).

4.3 Bruttowertschöpfung (BWS) je Erwerbstätigem

Als Implikation über die tatsächlich erbrachte Wertschöpfung, ermöglicht die Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem Aussagen bezüglich der Höhe der wirtschaftlichen Tätigkeiten. Sie ergibt sich aus dem Gesamtwert der im Produktionsprozess erzeugten Waren und Dienstleistun-

gen 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, aussagekräftiger zu gestalten, wird die Bruttowertschöpfung auf die Anzahl der Erwerbstätigen bezogen.

4.3.1 Bruttowertschöpfung über alle Wirtschaftsbereiche

Die Bruttowertschöpfung über alle Wirtschaftsbereiche soll einen Anhaltspunkt über die allgemeine wirtschaftliche Tätigkeit im TEB geben (vgl. Tabelle 9).

Jahr	Logistikcluster Region Basel				Zürich	Schweiz gesamt	Stuttgart	Bremen
	CH-Teil	F-Teil	D-Teil	TEB gesamt				
<i>Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem [in CHF]</i>								
1998	114'000	70'000	75'500	103'000	144'000	98'000	83'000	82'000
2003	122'500	70'500	77'000	109'000	148'000	104'000	89'000	86'800
2008	153'000	76'500	82'000	133'000	151'500	114'000	88'000	94'200
<i>Relative Veränderung [%]</i>								
Δ 98-03	7.1%	1.2%	2.1%	5.7%	2.8%	6.0%	6.6%	6.9%
Δ 03-08	25.3%	8.6%	6.2%	22.1%	2.3%	9.4%	-1.0%	8.6%
Δ 98-08	34.2%	9.9%	8.5%	29.1%	5.2%	15.9%	5.6%	16.1%

Tabelle 9: Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche je Erwerbstätigem in CHF (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, Amt für Statistik Aargau, Amt für Statistik Zürich, Amt für Statistik Solothurn, Amt für Statistik Basel-Land, Amt für Statistik Basel-Stadt, Statistische Landesämter Baden-Württemberg und Bremen, Insee (2009), Eigene Berechnungen)

Ausgewählte Merkmale:

- Die Bruttowertschöpfung im Raum Zürich ist neben dem CH-Teil des TEB im Vergleich zu den anderen betrachteten Regionen am höchsten. In den EU-Teilen des TEB sowie in Stuttgart und Bremen ist die Wertschöpfung deutlich geringer.
- Das Wachstum der Bruttowertschöpfung im CH-Teil des TEB übertrifft sowohl das schweizerische Wachstum als auch das Wachstum der Wertschöpfung in Bremen und Stuttgart. Der Anstieg in Zürich liegt hinter den Werten des schweizerischen Teils des TEB und der Gesamtschweiz.

Interpretationen:

- Die hohe Wertschöpfung im CH-Teil des TEB basiert vor allem auf dem Life Sciences-Bereich.
- Die hohe Wertschöpfung in Zürich ist vor allem auf dessen Finanz- und Versicherungsbranche, aber auch auf die bedeutende Industrie (v.a. Maschinenbau) zurückzuführen.

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Die hohe Bruttowertschöpfung pro Erwerbstätigem im TEB weist auf die hohe Wirtschaftskraft der Region hin.
- Eine Erhöhung der Arbeitsproduktivität könnte auch Folge eines Arbeitsplatzabbaus sein.

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Eine hohe Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem ist ein positives Signal für Unternehmen, sich im TEB anzusiedeln. Falls darunter auch Produzierendes Gewerbe und Handel vertreten sind, ist ein positiver Impuls für die Logistikdienstleistungsunternehmen zu erwarten.
- ↓ Eine dauerhaft sehr hohe Bruttowertschöpfung pro Erwerbstätigem könnte mit inflationären Tendenzen im TEB einhergehen.
- ↓ Die Gruppe der Erwerbstätigen wird im TEB bis 2020 deutlich altern.

Handlungsbedarf:

- Massnahmen sind vor allem im administrativen Bereich anzustreben (z.B. Zoll, Steuern, Auflagen der Behörden im Umweltbereich), um die Arbeitsproduktivität (bei gleichzeitig steigender Anzahl an Erwerbstätigen) nachhaltig zu verbessern.
- Mit der steigenden Bruttowertschöpfung gehen ein zunehmendes Güteraufkommen und eine steigende Verkehrsdichte einher. Durch Lobby-Arbeit (z.B. Wirtschafts- und Verkehrsverbände) könnte auf die besondere Stellung des TEB für die Schweiz herausgearbeitet (Anteil an BIP, BWS und Gatewayfunktion) und die notwendigen finanziellen Mittel für Investitionen in Infrastruktur akquiriert werden.
- Verstärkter Einsatz von berufsbegleitenden Fort- und Weiterbildungsangeboten, um auch bei alternder Belegschaft in Zukunft eine hohe Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem sicherzustellen.

4.3.2 Bruttowertschöpfung in der Logistik

Die Bruttowertschöpfung in der Logistik soll einen Anhaltspunkt über wirtschaftliche Tätigkeit konkret bezogen auf die Logistik im TEB geben (vgl. Tabelle 10).

Jahr	Logistikcluster Region Basel				Zürich	Schweiz	Stuttgart	Bremen
	CH-Teil	F-Teil	D-Teil	TEB gesamt				
<i>Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem [in CHF]</i>								
1998	108'000	63'500	67'500	98'000	114'500	86'000	k.A.	71'600
2003	129'500	65'000	78'500	116'000	121'500	89'500	k.A.	90'300
2008	132'000	68'000	85'500	120'000	123'000	99'500	k.A.	100'300
<i>Relative Veränderung [%]</i>								
Δ 98-03	20.0%	2.6%	16.4%	18.3%	6.1%	3.8%	k.A.	26.1%
Δ 03-08	1.7%	4.8%	9.2%	3.4%	1.3%	11.6%	k.A.	11.1%
Δ 98-08	22.1%	7.5%	27.1%	22.4%	7.4%	15.8%	k.A.	40.1%

Tabelle 10: Bruttowertschöpfung in der Logistik je Erwerbstätigem (Quelle: Bundesamt für Statistik Schweiz, Amt für Statistik Aargau, Amt für Statistik Zürich, Amt für Statistik Solothurn, Amt für Statistik Basel-Land, Amt für Statistik Basel-Stadt, Statistische Landesämter Baden-Württemberg und Bremen, Insee (2009), Eigene Berechnungen)

Ausgewählte Merkmale:

- Das Niveau der Bruttowertschöpfung in der Logistik in Basel befindet sich über dem gesamtschweizerischen und Zürcher Niveau.
- Auffällig ist das vergleichsweise geringe Wachstum der Bruttowertschöpfung in der Logistik in Zürich. Bremen sowie der CH- und D-Teil des TEB konnten einen deutlichen Zuwachs verzeichnen.

Interpretationen:

- Die hohe Wertschöpfung im Vergleich zu der EU liegt u.a. im unterschiedlichen Lohnniveau in der Logistik begründet.
- Der Unterschied der Werte von Basel und Zürich lässt sich 1998 vor allem auf den Flughafen Zürich-Kloten und hohen administrativen Anteil (Headquarter) zurückführen. Die Produktivität in der Luftfracht ist höher als bei anderen Verkehrsträgern.
- Geringes Logistik-Wachstum in ZH: In der Vergangenheit vergleichsweise restriktive Politik in Zürich hinsichtlich Standortförderung, Investitionen u.a.

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Vorhandensein von logistischem Know-how im TEB, das sich in einer hohen Wertschöpfung äussert. Beispielsweise werden rund 350 der insgesamt 700 sich der Ausbildung zum Speditionsfachmännern und -frauen befindlichen Personen im Logistikcluster Region Basel ausgebildet.
- + Profitieren von Lohnarbitrage zwischen den einzelnen nationalen Teilen des TEB. Dies führt zu einer effizienteren Leistungserstellung durch eine flexiblere Besetzung von Stellen innerhalb des Unternehmens.
- + Die geographische Lage im Dreiländereck D-F-CH: Die Verzollungsleistungen führen zu einer höheren Bruttowertschöpfung.
- + Vorliegen einer gut ausgeprägten trimodalen Infrastruktur (Binnenschiff, Schiene, Strasse), die einen hohen Güterumschlag im Logistikcluster Region Basel ermöglichen.
- + Die vorliegenden Kapazitäten und Potenziale der Luftfracht sind noch nicht voll ausgeschöpft.
- Die Strassenanbindung an den Flughafen Basel/Mulhouse ist zu den Stosszeiten (v.a. zwischen 16.30 und 18.00 Uhr, hauptsächlich dienstags und freitags) überlastet.
- Generell ist die Verkehrsanbindung von Nord nach Süd überlastet (v.a. zu den Stosszeiten) und beeinträchtigt eine effiziente Nutzung der Vorteile (z.B. Lohngefälle, unterschiedliche Mietpreise, Flächenkapazitäten) in den einzelnen nationalen Teilen des TEB.
- Die Grenzen hindern den Verkehrsfluss.
- Allgemein profitiert die Qualität der Ausbildung im deutschsprachigen Raum vom Dualen Ausbildungssystem (= Vermittlung des Wissens durch Aufenthalte im Unternehmen und in speziellen Schulen). Dies führt im französischen Teil des TEB zu Qualitätsdefiziten in der Ausbildung.

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Eine hohe Bruttowertschöpfung in der Logistik stellt für Logistikdienstleister einen Anreiz dar, sich in der Region des TEB anzusiedeln.
- ↑ Die hohe Bruttowertschöpfung in der Logistik ist ein Indikator für das hohe logistische Know-how in der Region des TEB. Dies stellt für verladende Industrie- und Handelsunternehmen

einen Anreiz dar, sich anzusiedeln und zu investieren.

- ↓ Das hohe Niveau an logistischem Know-how bedarf einer kontinuierlichen Förderung (z.B. im Rahmen von Weiterbildungsmassnahmen).
- ↓ Eine zunehmende Ansiedlung von Unternehmen und ein Anstieg der logistischen Tätigkeiten (v.a. Güterverkehr) tritt in Konkurrenz zu den Interessen der Bevölkerung (z.B. hinsichtlich des Emissionsausstosses oder der Stauanfälligkeit).

Handlungsbedarf:

- Nachhaltige Förderung des logistischen Know-hows durch berufliche Grund- und Weiterbildungsmassnahmen.
- Gezielte Vermarktung des Trinationalen Eurodistrikts als Logistik-Hot Spot Basels mit einer vergleichsweise hohen Bruttowertschöpfung in der Logistik, um das Image der Logistik in der Bevölkerung zu steigern, die Attraktivität der Logistik als Arbeitgeber herauszustellen und neue Unternehmen (Verlader und Logistikdienstleister) anzuziehen.

4.4 Bruttoanlageinvestitionen je Erwerbstätigem

Dieser Indikator trifft Aussagen über den Wert der langfristigen und dauerhaften Anlageninvestitionen von Unternehmen, privaten Organisationen ohne Erwerbscharakter und öffentlichen Haushalten. Dies umfasst sowohl Investitionen in Ausrüstungen, Immobilien als auch in landwirtschaftliche Nutztiere. Die Bruttoanlageinvestition erlaubt Aussagen über ein ökonomisch nachhaltiges Wirtschaftswachstum. Die Bruttoanlageinvestitionen werden auf die Anzahl der Erwerbstätigen bezogen, um eine bessere Vergleichbarkeit sicherzustellen (vgl. Tabelle 11).

Jahr	Logistikcluster Region Basel				Zürich	Schweiz	Stuttgart	Bremen
	CH-Teil	F-Teil ¹⁵	D-Teil	TEB gesamt ¹⁶				
Bruttoanlageinvestitionen je Erwerbstätigem [in CHF]								
1998	24'000	k. A.	16'600	22'500	k. A.	21'900	14'700	15'600
2003	27'300	k. A.	16'400	24'800	k. A.	21'600	16'800	11'600
2008	31'900	k. A.	15'300	27'700	k. A.	26'000	15'900	12'700
Relative Veränderung [%]								
Δ 98-03	13.7%	k. A.	-1.3%	10.2%	k. A.	-1.1%	14.2%	-25.3%
Δ 03-08	16.9%	k. A.	-6.8%	11.6%	k. A.	20.1%	-5.5%	9.2%
Δ 98-08	33.0%	k. A.	-8.0%	22.9%	k. A.	18.7%	8.0%	-18.4%

Tabelle 11: Bruttoanlageinvestitionen je Erwerbstätigem in CHF (Quellen: Bundesamt für Statistik Schweiz, Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz (2008), Statistische Landesämter Baden-Württemberg und Bremen, Amt für Statistik Bremen, BakBasel (2009), Insee (2009), CC3F (2009), Eigene Berechnungen)

Ausgewählte Merkmale:

- Die Bruttoanlageinvestitionen im TEB liegen leicht über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt.
- Das Niveau der Bruttoanlageinvestitionen im CH-Teil des TEB ist sowohl im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt als auch zu Bremen und Stuttgart sehr hoch.

¹⁵ Für den F-Teil des TEB liegen lediglich die Investitionen der öffentlichen Hand vor. Diese lagen im Jahr 2008 bei rund 1'500 CHF pro Erwerbstätigen.

¹⁶ Die Daten des französischen Teils wurden bei der Berechnung der Zahlen für den gesamten TEB vernachlässigt.

- Im Gegensatz zum positiven Trend im CH-Teil des TEB, in der Schweiz und Stuttgart weisen der D-Teil des TEB und Bremen einen negativen Wachstumswert auf.

Interpretationen:

- Die Förderung im Rahmen der EU bewirkt eine zunehmende Verlagerung der Investitionsgelder nach Osteuropa.
- Die allgemeine Verlagerung vom produzierenden Gewerbe hinzu dienstleistungs-, forschungs- und entwicklungsorientierten Sektoren impliziert eine höhere Investitionstätigkeit.¹⁷

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Im TEB wird v.a. im schweizerischen Teil vergleichsweise viel investiert. Dies deutet auf ein nachhaltiges Wachstum hin.
- Das Gefälle an Investitionstätigkeit im TEB ist sehr hoch (vergleiche v.a. den CH- mit dem F-Teil mit lediglich 1'500 CHF pro Erwerbstätigem).

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur hängt neben dem Ausbau des Streckennetzes auch von der Förderung des Kombinierten Verkehrs ab. Dies umfasst einerseits eine Bereitstellung von Umschlagterminals für den Kombinierten Verkehr und andererseits organisatorische Erleichterungen im grenzüberschreitenden Verkehr. Gerade der zweite Aspekt ist für den Logistikstandort Basel von hoher Bedeutung, um seiner Schnittstellenfunktion bei Exporten und Importen (v.a. mit Frankreich und Deutschland) gerecht zu werden und ein wachsendes Güteraufkommen abwickeln zu können. Die Mittel für die notwendigen Investitionen stehen bereit, müssen jedoch gezielt eingesetzt werden.
- ↓ Eine dauerhafte unterschiedliche Intensität der Bruttoanlageinvestitionen in den drei Länderteilen des TEB führt zu unterschiedlichen Leistungs-/Fähigkeitsniveaus und könnte zukünftig zu Spannungsfeldern (z.B. bei der Ansiedlung von Unternehmen) führen.

Handlungsbedarf:

- Eine harmonisierte Planung und eine erhöhte Transparenz versprechen nach vorherrschender Expertenmeinung bei den jeweiligen nationalen Investitionstätigkeiten im TEB eine harmonisierte und effizientere Verwendung der zur Verfügung stehenden Mittel.
- Initiierung eines umfassenden Programms (mittel- bis langfristiger Planungshorizont) für einen (nachhaltigen) Aufbau der Verkehrsinfrastruktur zur Beseitigung von Engpässen.

¹⁷ vgl. Pöyry Infr a et al. (2008), S. 55f.

4.5 Bruttolöhne je Erwerbstätigem

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

4.5.1 Bruttolöhne über alle Wirtschaftsbereiche

Jahr	Logistikcluster Region Basel				Zürich	Schweiz	Stuttgart	Bremen
	CH-Teil	F-Teil	D-Teil	TEB gesamt				
Bruttolöhne je Erwerbstätigem [in CHF]								
1998	5'250	2'600	3'500	4'750	5'650	5'000	4'200	3'400
2003	5'650	2'650	3'650	5'000	5'950	5'400	4'550	3'500
2008	6'050	2'850	3'750	5'400	6'300	5'750	4'650	3'600
Relative Veränderung [%]								
Δ 98-03	7.3%	2.9%	4.3%	6.3%	5.6%	7.9%	8.6%	2.5%
Δ 03-08	7.0%	6.6%	2.7%	6.7%	5.6%	5.7%	1.4%	1.7%
Δ 98-08	14.8%	9.7%	7.1%	13.5%	11.6%	14.1%	10.1%	4.2%

Tabelle 12: Bruttolöhne aller Wirtschaftsbereiche je Erwerbstätigem in CHF (Quellen: Bundesamt für Statistik Schweiz, Amt für Statistik Aargau, Amt für Statistik Zürich, Amt für Statistik Solothurn, Amt für Statistik Basel-Land, Amt für Statistik Basel-Stadt, Statistische Landesämter Baden-Württemberg und Bremen, Insee (2009), Region Alsace (2009), Eigene Berechnungen)

Ausgewählte Merkmale:

- Das Züricher Lohnniveau liegt über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt, ebenso übertreffen die Bruttolöhne im schweizerischen Teil des TEB den Schweizer Durchschnitt. Die Bruttolöhne in Stuttgart und Bremen sind niedriger als im TEB.
- Die Entwicklung des Lohnniveaus im TEB und des schweizerischen Durchschnitts liegen über der in Zürich.
- Bremen zeigt eine vergleichsweise gesättigte Entwicklung auf. Der Zuwachs des Lohnniveaus in Stuttgart liegt unterhalb dem des TEB.

Interpretationen:

- Die hohen Bruttolöhne in Zürich sind vor allem auf dessen Finanz- und Versicherungsbranche, aber auch auf die bedeutende Industrie (v.a. Maschinenbau) zurückzuführen.
- Grundsätzlich ist in der Schweiz eine Angleichung der Lohnniveaus zu erkennen (v.a. an Zürich).
- Bei den Bruttolöhnen ist jedoch zu beachten, dass nicht allein die Höhe ausschlaggebend ist, sondern verschiedene Faktoren zur Relativierung beitragen:
 - Arbeitnehmeranteile (z.B. CH: 21%, D: 60%)
 - Ferien (z.B. CH: 4 Wochen, D: 6 Wochen)
 - Arbeitszeit (z.B. CH: 42h, D: 37h)
 - Krankheitstage (z.B. CH: ~2 Tage, D: ~5 Tage)

- Streikgefahr in v.a. in Frankreich

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Im nationalen Vergleich besteht hinsichtlich des Lohnniveaus für Basel ein Standortvorteil.
- + Gerade im TEB bietet sich für Arbeitgeber durch das Lohngefälle die Möglichkeit, Stellen dem Ausbildungsniveau gemäss zu besetzen.
- Der CH-Teil des TEB ist für Mitarbeiter vergleichsweise attraktiv; aus Unternehmenssicht gelten dort jedoch hohe Lohnkosten (zu relativieren s. Interpretationen).

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Der CH-Teil des TEB ist ein attraktiver Wohn- und Arbeitsort und zieht hochqualifizierte sowie motivierte Arbeitskräfte an.
- ↓ Theoretisch besteht eine Abwanderungsgefahr von Unternehmen aus dem CH-Teil des TEB in Richtung Deutschland und Frankreich.

Handlungsbedarf:

- Grundsätzlich ist eine weitere arbeitsrechtliche Harmonisierung anzustreben, um den Unternehmen im TEB die Anstellung von Mitarbeitern unterschiedlicher Herkunft zu erleichtern.
- Vermarktung des CH-Teils des TEB als attraktiven Wohn- und Arbeitsort (aus MA-Sicht) (vgl. z.B. das Rheintal → Vermarktung als Chancental am Bodensee).

4.5.2 Bruttolöhne in der Logistik

Jahr	Logistikcluster Region Basel				Zürich	Schweiz	Stuttgart	Bremen
	CH-Teil	F-Teil	D-Teil	TEB gesamt				
Bruttolöhne je Erwerbstätigem [in CHF]								
1998	5'450	2'750	3'700	5'000	5'900	5'600	4'400	4'000
2003	5'700	2'950	4'000	5'250	5'950	5'850	4'600	4'000
2008	6'000	3'150	4'100	5'500	6'100	5'900	4'700	4'500
Relative Veränderung [%]								
Δ 98-03	4.9%	6.7%	8.1%	4.9%	0.9%	4.8%	4.5%	-0.1%
Δ 03-08	4.7%	6.4%	2.5%	4.8%	2.2%	1.0%	2.2%	10.7%
Δ 98-08	9.9%	13.5%	10.8%	9.9%	3.1%	5.8%	6.8%	10.6%

Tabelle 13: Bruttolöhne in der Logistik je Erwerbstätigem in CHF (Quellen: Bundesamt für Statistik Schweiz, Amt für Statistik Aargau, Amt für Statistik Zürich, Amt für Statistik Solothurn, Amt für Statistik

Basel-Land, Amt für Statistik Basel-Stadt, Statistische Landesämter Baden-Württemberg und Bremen, Insee (2009), Region Alsace (2009), Eigene Berechnungen)

Ausgewählte Merkmale:

- Die Bruttolöhne je Erwerbstätigem in der Logistik liegen im Raum Basel - absolut gesehen - unterhalb des Zürcher Niveaus und knapp oberhalb des schweizerischen Durchschnitts, aber oberhalb des Stuttgarter und des Bremer Niveaus.
- Die Wachstumswerte für den Bruttolohn in der Logistik sind für die Region Basel vergleichsweise hoch. Das Wachstum der Bruttolöhne von Zürich liegt ungefähr auf schweizerischem Niveau.

Interpretationen:

- Dem Anstieg des Lohnniveaus in Basel steht ein Anstieg der Bruttowertschöpfung gegenüber.
- Bedeutung der Bruttolöhne für die Logistik: Lohnkosten machen rund 60-75% der Gesamtkosten eines Logistikdienstleisters aus.

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Das Lohnniveau im TEB ist stabil und korreliert mit der Bruttowertschöpfung.
- + Lohngefälle zwischen den einzelnen nationalen Teilen des TEB. Dies steigert die Flexibilität der Unternehmen bei Lohnverhandlungen, der Einstellung von Mitarbeitern und der Besetzung einzelner Stellen.

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Im deutschen und französischen Teil des TEB ist das Lohnniveau im Vergleich zum schweizerischen relativ niedrig. Das Lohngefälle ermöglicht eine Ansiedlung von Logistikdienstleistern, die am Logistik-Hot Spot Basel tätig sind (Beschäftigungseffekt).
- ↓ Ein zu starkes Lohngefälle könnte mit Spannungen zwischen dem CH- und dem D-/F-Teil des TEB einhergehen.

Handlungsbedarf:

- Grundsätzlich ist eine weitere arbeitsrechtliche Harmonisierung zur Vereinfachung administrativer Verfahren und zur Erreichung einer stärkeren Rechtssicherheit anzustreben, um den Unternehmen im TEB die Anstellung von Mitarbeitern unterschiedlicher Herkunft zu erleichtern.

4.6 Flughäfen (Passage und Luftfracht)

Flughäfen bilden einen wichtigen Arbeitgeber in einer Region und 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 beför-

dert werden. Darum werden Informationen über die verflogene Luftfracht (vgl. Tabelle 14), den Luftfrachtersatzverkehr (vgl. Tabelle 15) sowie die Passagierzahlen (vgl. Tabelle 16) ausgewählter Flughäfen analysiert.

Luftfrachtaufkommen

Jahr	Euroairport Basel	Zürich Kloten	Flughafen Genf	Flughafen Stuttgart	Flughafen Bremen
<i>Luftfrachtaufkommen [in t]</i>					
1998	69'874	329'842	52'199	16'773	k. A.
2003	30'057	283'831	32'363	18'012	1'164
2008	38'810	276'338	25'719	21'641	692
<i>Relative Veränderung [in %]</i>					
Δ 98-03	-57.0%	-13.9%	-38.0%	7.4%	k. A.
Δ 03-08	29.1%	-2.6%	-20.5%	20.1%	-40.5%
Δ 98-08	-44.5%	-16.2%	-50.7%	29.0%	k. A.

Tabelle 14: Luftfrachtaufkommen exkl. Mail in den betrachteten Flughäfen (Quelle: Unique (2005); Unique (2007); Unique (2008); Aéroport International de Genève (2007); EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (2007); BFS (2008); Destatis (2008); LVB (2008, 2007, 2004); FraPort (2008), Flughafen Stuttgart GmbH (2003, 2006, 2008); Airport Bremen (2006, 2007, 2008))

Luftfrachtersatzverkehr

Jahr	Euroairport Basel	Zürich Kloten	Flughafen Genf	Flughafen Stuttgart	Flughafen Bremen
<i>Luftfrachtersatzverkehr [in t]</i>					
1998	k. A.	143'862	k. A.	55'364	k. A.
2003	51'352	106'012	16'867	47'213	23'345
2008	66'780	111'333	20'255	k. A.	26'972
<i>Relative Veränderung [in %]</i>					
Δ 98-03	k. A.	-26.3%	k. A.	-14.7%	k. A.
Δ 03-08	30.0%	5.0%	20.1%	k. A.	15.5%
Δ 98-08	k. A.	-22.6%	k. A.	k. A.	k. A.

Tabelle 15: Luftfrachtersatzverkehr exkl. Mail in den betrachteten Flughäfen (Quelle: Unique (2005); Unique (2007); Unique (2008); Aéroport International de Genève (2007); EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (2007); BFS (2008); Destatis (2008); LVB (2008, 2007, 2004); FraPort (2008), Flughafen Stuttgart GmbH (2003, 2006, 2008); Airport Bremen (2006, 2007, 2008))

Passagierzahlen

Jahr	Euroairport Basel	Zürich Kloten	Flughafen Genf	Flughafen Stuttgart	Flughafen Bremen
<i>Passagiere</i>					
1998	3'020'311	19'326'589	6'500'000	7'237'239	1'714'000
2003	2'486'768	17'024'937	8'088'490	7'584'502	1'639'834
2008	4'251'192	22'099'233	11'492'252	9'924'702	2'486'337
<i>Relative Veränderung [in %]</i>					
Δ 98-03	-17.7%	-11.9%	24.4%	4.8%	-4.3%
Δ 03-08	71.0%	29.8%	42.1%	30.9%	51.6%
Δ 98-08	40.8%	14.3%	76.8%	37.1%	45.1%

Tabelle 16: Passagierzahlen in den betrachteten Flughäfen (Quelle: Unique (2005); Unique (2007); Unique (2008); Aéroport International de Genève (2007); EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (2007); BFS (2008); Destatis (2008); LVB (2008, 2007, 2004); FraPort (2008), Flughafen Stuttgart GmbH (2003, 2006, 2008); Airport Bremen (2006, 2007, 2008)))

Ausgewählte Merkmale:

- Im Zeitraum von 1998-2003 gingen die Passagierzahlen der Schweizer Flughäfen zurück.
- Im Gegensatz dazu konnte der Euroairport Basel von 2003-2008 das höchste Wachstum im Vergleich zu den betrachteten Flughäfen verzeichnen.
- Zürich hat eine Vormachtstellung im Bereich der Luftfracht.
- Über den gesamten Zeitraum gesehen, kann nur der Stuttgarter Flughafen ein positives Wachstum im Bereich Luftfracht verbuchen.
- Im Vergleich zur Luftfracht weist der Euroairport Basel einen sehr hohen Anteil an Luftfrachtersatzverkehr auf.
- Der Flughafen Zürich Kloten festigt seine Vormachtstellung bei der Luftpost, wohingegen die Zahlen bei Basel und Genf rückläufig sind (vgl. Tabelle 26 im Anhang).

Interpretationen:

- Das "Grounding" der Swissair im Jahr 2001 wirkte sich negativ auf die Passagierzahlen der Schweizer Flughäfen aus. Dies macht sich ebenfalls in der Luftfracht bemerkbar.
- Der Aufschwung des Euroairports ist unter anderem durch den Ausbau von Billigfluggesellschaften zurückzuführen (v.a. ab 2003 → +71%).
- Die hohen Passagierzahlen des Flughafens Zürich Kloten spiegeln dessen Hubfunktion wider.
- Das geflogene Luftfrachtaufkommen am EAP ist v.a. auf Expressfracht zurückzuführen. Die vier grossen Expressanbieter (DHL, UPS, Fedex, TNT Swisspost) wickeln die Expressfracht über den EAP ab.

- Die Schweizerische Post hat ihr internationales Verteilzentrum in Zürich. Dies erklärt das vergleichsweise hohe Aufkommen an Luftpost in Zürich-Kloten.

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Die günstigen Rahmenbedingungen (z.B. hinsichtlich des Nachtflugverbots) des EAP stellen im Vergleich zu Zürich sich v.a. für die Express-Fracht als Vorteil dar.
- + Der EAP verfügt über genügend Flächenkapazitäten (sowohl für Gebäude als auch Pisten), um Luftfrachtwachstum in Zukunft voranzutreiben.
- Die Anbindung des EAP v.a. für den französischen Teil des TEB ist suboptimal. Dies bezieht sich vorwiegend auf die öffentlichen Verkehrsmittel, welche die Relationen nicht in der gleichen Regelmässigkeit wie auf der deutschen und schweizerischen Seite befahren.
- Für Belly-Fracht sind die Relationen nicht ausgeglichen genug. Vor allem der Import stellt sich hierbei als Herausforderung dar (Abwicklung über Amsterdam und Frankfurt).
- Ab Basel sind hauptsächlich Kurz- und Mittelstrecken Destinationen mit Direktflügen erreichbar. Es fehlen direkte Langstrecken-Verbindungen (Übersee), die es erlauben würden Luftfracht mit Passagiermaschinen direkt ab Basel zu fliegen.

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Im Vergleich zum Flughafen Zürich-Kloten besitzt der EAP in der Luftfracht grössere Wachstumspotenziale.
- ↑ Grundsätzlich besteht für den EAP die Chance im Bereich der Expressfracht (günstige Rahmenbedingungen, wie z.B. Start- und Landezeiten) und der Luftfracht (z.B. aus der Pharmaindustrie) zu wachsen.
- ↓ Die technische Entwicklung im Bereich des Schienenverkehrs erzeugt eine zunehmende Konkurrenzsituation zum Luftverkehr. Beispielsweise würde sich nach Expertenmeinung eine High-Speed-Strecke zwischen Basel und Frankfurt negativ auf die Passagierzahlen auswirken, da dann v.a. die Urlauber über den Flughafen Frankfurt fliegen würden (ein ähnliches Phänomen lässt sich heute bereits zwischen Brüssel und Paris feststellen).

Handlungsbedarf:

- Der Zubringerverkehr zum Flughafen sollte harmonisiert bzw. ausgebaut werden. Für Züge aus der Schweiz sollten nicht in Basel Hbf, sondern am Basel Flughafen ihre Endstation haben.
- Erschliessung neuer Destinationen vom EAP v.a. in Übersee, da diese hinsichtlich Belly-Fracht attraktiv erscheinen.
- Kontinuierliche Erweiterungen der Infrastruktur wie Lager- und Umschlagshallen (z.B. für die Pharmaindustrie), um die Voraussetzungen für einen Zuwachs bei der Luftfracht zu schaffen.

4.7 Erreichbarkeit der Flughäfen Base/Mulhouse (EAP) und Zürich-Kloten

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).

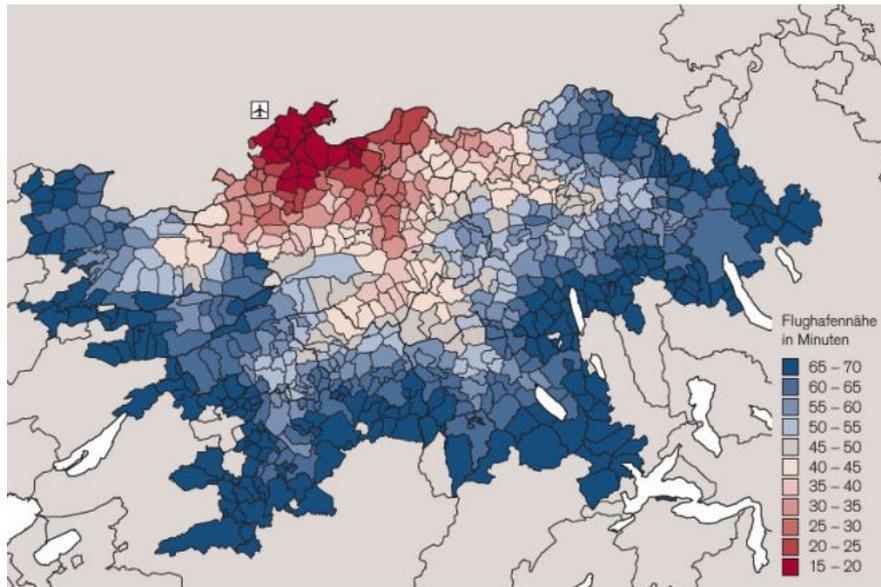


Abbildung 11: Erreichbarkeit des Flughafens Basel-Mulhouse-Freiburg - Fahrtzeit zum Flughafen in Minuten mit dem motorisierten Individualverkehr (Quelle: Credit Suisse Economic Research (2006))

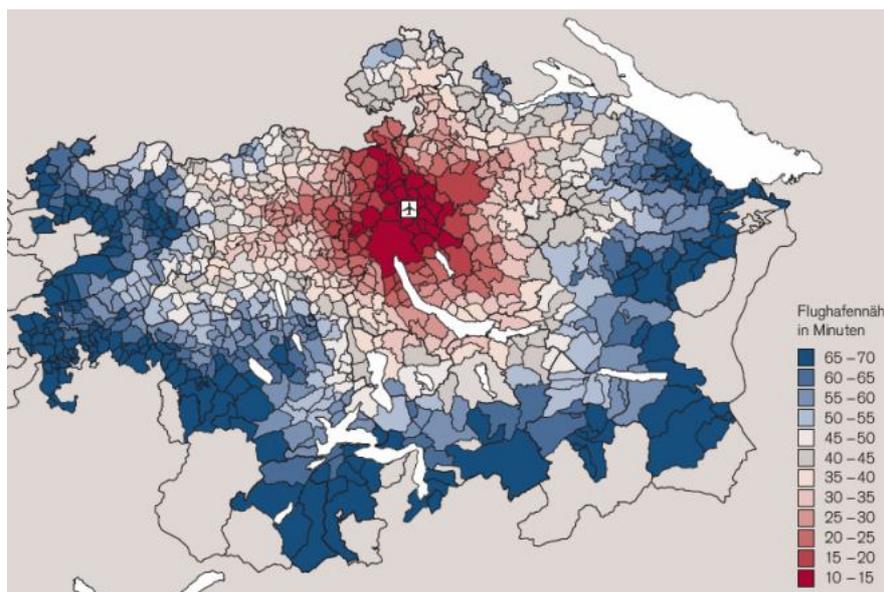


Abbildung 12: Erreichbarkeit des Flughafens Zürich Kloten - Fahrtzeit zum Flughafen in Minuten mit dem motorisierten Individualverkehr (Quelle: Credit Suisse Economic Research (2006))

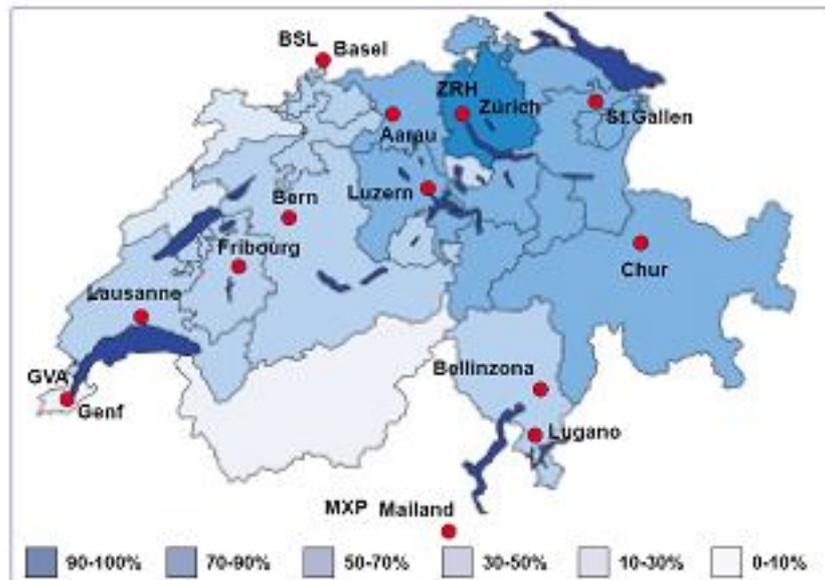


Abbildung 13: Anteil des Flughafens Zürich Kloten am Totalaufkommen der Schweizer Luftfracht (Quelle: Komitee "Weltoffenes Zürich" (2000))

Ausgewählte Merkmale:

- Im Umkreis von 60 Autominuten des EAP leben 4 Millionen Einwohner, wobei ca. 20% der Passagiere aus Südwestdeutschland, 40% aus Frankreich und 40% aus der Schweiz kommen.
- Die Einzugsgebiete von der Flughäfen Zürich und Basel überschneiden sich besonders im Kanton Aargau.
- Für das Fricktal und die Nordwestschweiz ist der EAP besser zu erreichen als Zürich-Kloten.

Interpretationen:

- Der Euroairport Basel ist nur auf der französischen Seite an die Autobahn angebunden, wohingegen die Schweizer Seite des Flughafens durch eine zollfreie Strasse erschlossen ist.
- Nach Fertigstellung der Autobahn durch Basel ist die Erreichbarkeit des EuroAirport aus der Schweiz verbessert. Die letzte Ausfahrt vor der Grenze führt unmittelbar zum EAP.
- Aus dem Kanton Aargau existiert ein direkter Autobahnanschluss an den Flughafen Zürich, was dessen Erreichbarkeit verbessert. Für ca. 43% der Einwohner des Aargau ist der Flughafen Zürich Kloten innerhalb von 30 Minuten erreichbar.

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Der EAP ist der grösste Flughafen in der TEB-Region, Strassbourg stellt aufgrund der Entfernung beispielsweise keine Konkurrenz dar.
- + Unter Berücksichtigung des Staupotentials und der Stauhäufigkeit ist der EuroAirport nach Expertenmeinung einfacher zu erreichen als Zürich-Kloten.

- Die Anbindung des EAP v.a. für den französischen Teil des TEB ist suboptimal und wirkt sich nachteilig aus. Dies bezieht sich vor allem auf die öffentlichen Verkehrsmittel, die im französischen Teil nicht über eine vergleichsweise häufigen Relationenverkehr verfügen.

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Die TEB-Region lässt sich als Logistikstandort inkl. eigenem Luftfracht-Hub überregional vermarkten (Dreieck Aarau-Muttenz-Solothurn).
- ↓ Die Einstellung der Bevölkerung bezüglich des Flugverkehrs könnte sich in Basel zum Negativen ändern, so dass sich Initiativen bilden, welche eine strengere Reglementierung der Öffnungszeiten oder der Landegenehmigungen für spezifische Flugzeugtypen erwirken.

Handlungsbedarf:

- PR seitens der Bevölkerung, um über die Bedeutung des EAP für die Region hinzuweisen (z.B. als Arbeitgeber).

4.8 Binnenhäfen

Ein Binnenhafen ermöglicht für eine Region eine effiziente Versorgung v.a. mit Massengütern und stellt eine Alternative zur Strasse und Schiene dar. Damit trägt ein Binnenhafen zur Verkehrsbelastung in einer Region bei.

Jahr	Schweizerische Rheinhäfen	Weil a. R.	Mulhouse	Bremen-Stadt, Bremerhaven	Stuttgart
Güterumschlag total [t]					
1998	8'108'747	386'439	4'976'087	16'296'047	1'575'248
2003	7'170'788	405'184	5'473'441	16'971'761	1'057'527
2008	7'212'262	553'005	5'561'299	19'592'187	1'087'167
Relative Veränderung [in %]					
Δ 98-03	-11.6%	4.9%	10.0%	4.1%	-32.9%
Δ 03-08	0.6%	36.5%	1.6%	15.4%	2.8%
Δ 98-08	-11.1%	43.1%	11.8%	20.2%	-31.0%

Tabelle 17: Güterumschlag (total) in ausgewählten Binnen- und Seehäfen in t (Quelle: Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel (2008, 2006), Die Bremischen Häfen - Hafenspiegel (2008, 2007, 2003), Hafen Stuttgart GmbH (2008, 2006, 2003, 1998), Rheinhafengesellschaft Weil a. R. (2008, 2006, 1998); Ports de Mulhouse-Rhin (2008, 2003, 1998))

Güterumschlag - Container

Jahr	Schweizerische Rheinhäfen	Weil a. R.	Mulhouse	Bremen-Stadt, Bremerhaven	Stuttgart
Containerumschlag total [TEU]					
1998	68'660	k. A.	33'132	1'811'014	k. A.
2003	77'987	23'388	82'276	3'189'853	k. A.
2008	92'464	180'950	52'981	5'448'189	k. A.
Relative Veränderung [in %]					
Δ 98-03	13.6%	k. A.	148.3%	76.1%	k. A.
Δ 03-08	18.6%	-19.0%	-35.6%	70.8%	k. A.
Δ 98-08	34.7%	k. A.	59.9%	200.8%	k. A.

Tabelle 18: Containerumschlag in ausgewählten Binnen- und Seehäfen in t (Quelle: Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel (2008, 2006), Die Bremischen Häfen - Hafenspiegel (2008, 2007, 2003), Hafen Stuttgart GmbH (2008, 2006, 2003, 1998), Rheinhafengesellschaft Weil a. R. (2008, 2006, 1998); Ports de Mulhouse-Rhin (2008, 2003, 1998))

	Schweizerische Rheinhäfen	Weil a. R.	Mulhouse	Bremen-Stadt, Bremerhaven	Stuttgart
Umschlag bezogen auf die Fläche [t/ha]	55'000	17'000	65'000	4'000	10'800
Umschlag bezogen auf die Kailänge [t/km]	1'500'000	425'000	500'000	400'000	190'000

Tabelle 19: Produktivität des Güterumschlags (Quelle: Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel (2008, 2006), Die Bremischen Häfen - Hafenspiegel (2008, 2007, 2003), Hafen Stuttgart GmbH (2008, 2006, 2003, 1998), Rheinhafengesellschaft Weil a. R. (2008, 2006, 1998); Ports de Mulhouse-Rhin (2008, 2003, 1998), eigene Berechnung)

Ausgewählte Merkmale:

- In den Schweizerischen Rheinhäfen gab es v.a. in den letzten 5 Jahren einen Rückgang des Güterumschlags (v.a. des Güterzugangs).
- Im Rheinhafen Weil a. R. gab es in den letzten Jahren ein deutliches Wachstum.
- In den Schweizerischen Rheinhäfen und in Mulhouse liegt eine besonders hohe Produktivität des Güterumschlags vor.

Interpretationen:

- Der Rückgang des Güterumschlags in den Schweizerischen Rheinhäfen ist auf einen strukturellen Wandel zurückzuführen. Mineralöl wird zunehmend durch andere Energieträger substituiert (v.a. im Wohnungsbau). Im Gegenzug gab es einen Zuwachs bei Stahl, Eisen und Containern.
- Insbesondere Investitionen von Rhenus Alpina in den Rheinähfen Weil a.R. sind u.a. für das hohe Wachstum verantwortlich (+43.1%).

- Gerade die hohe Produktivität der Schweizerischen Rheinhäfen ist auf beschränkten Flächenkapazitäten im Raum Basel zurückzuführen.

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Die Trimodale Infrastruktur in den Schweizerischen Rheinhäfen ist sehr leistungsfähig (vgl. Tabelle 19).
- Das Flächenproblem in Rhein-Nähe stellt einen Nachteil dar, der bisher durch die leistungsfähigen Umschlagseinrichtungen weitestgehend kompensiert wurde (vgl. Tabelle 19).

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Bestehende Engpässe im Strassengüter- und Schienengüterverkehr in der Anbindung der Nordrangehäfen nach Süden ermöglichen Chancen für die Binnenschifffahrt. Für die Basler Rheinhäfen bedeutet dies eine Anziehung zusätzlicher Gütervolumina. Grenzen bestehen hierbei in dem Transportmittel spezifischen Geschwindigkeitsnachteil gegenüber der Schiene und der Strasse.
- ↑ Die weltwirtschaftlichen Trends spiegeln sich in den Entwicklungen der Seehäfen wider. Das anhaltende Umschlagswachstum der europäischen Nordrangehäfen und Südhäfen bietet Chancen für Binnenhäfen, in den Seehafen-Hinterlandverkehr eingebunden zu werden. Von dieser Entwicklung können auch die Basler Rheinhäfen profitieren (z.B. engere Anbindung an Rotterdam), jedoch müssen dazu die notwendigen Kapazitäten insbesondere für den Containerumschlag (z.B. Umschlagseinrichtungen, KV-Terminals, Ausbau der Strassen- und Schieneninfrastruktur) geschaffen werden.
- ↓ Neben der reinen Umschlagfunktion der Häfen rücken Aspekte wie ein günstige Flächenausnutzung und ausreichend Flächenreserven, gut ausgebaute KV-Netze, eine möglichst moderne infrastrukturelle Ausstattung oder eine Kooperation mit anderen Häfen zur Ausnutzung von Skaleneffekten (Vorbild wäre die güterbezogene Spezialisierung der Häfen Bremerhaven und Bremen-Stadt) eine zunehmend bedeutende Rolle. Vor diesem Hintergrund gilt es insbesondere bei den Flächenreserven leichte Schwächen bei den Basler Rheinhäfen zu konstatieren.

Handlungsbedarf:

- Schaffung neuer Flächen- und Umschlagskapazitäten (z. B. Basel-Nord).
- Verstärktes Aufzeigen der Vorteile des Binnenschiffs.
- Anstreben trinationaler Kooperationen.

4.9 Dichte des Strassen- und Schienennetzes

Die Strassen- und Schienenverkehrsinfrastruktur bildet für die Abwicklung des Güteraufkommens eine notwendige Voraussetzung. Die Dichte des Strassen- und Schienennetzes setzt die Länge eines (Schienen- und Strassen-) Netzes ins Verhältnis zur betrachteten Fläche (vgl. Tabelle 20). Darüber hinaus geben die Anzahl privater Gleisanschlüsse und Güterbahnhöfe Aufschluss über den Ausbau der Schieneninfrastruktur (vgl. Tabelle 21).

	TEB	Zürich	Schweiz	Stuttgart	Bremen	Deutschland
Strasse [km/km ²]	2.1	4.3	1.7	6.8	3.6	0.6
Schiene [km/km ²]	0.2	k. A.	0.1	k. A.	0.4	0.1

Tabelle 20: Dichte des Strassen- und Schienennetzes in den Vergleichspunkten (Quelle: Bundesamt für Statistik (2008); Bundesamt für Strassen (2008); Statistisches Amt Basel-Stadt (2008); Statistisches Amt Basel-Land (2008); Statistisches Bundesamt Deutschland (2008); Statistisches Amt Baden-Württemberg (2008); Amt für Strassen und Verkehr Bremen (2007))

	Basel-Stadt	Basel-Land	Gemeinden des Fricktal	Gemeinden des Solothurn	Gesamt CH-Teil des TEB	Zürich	Schweiz
Anzahl privater Gleisanschlüsse	46	70	31	0	147	341	2478
Anzahl Güterbahnhöfe	8	13	6	0	27	86	756

Tabelle 21: Anzahl privater Gleisanschlüsse und Güterbahnhöfe in ausgewählten Gebieten (Quelle: Internationaler Eisenbahnverband UIC (2009), Verlader Anschlussgleise Privatgüterwagen VAP (2009))

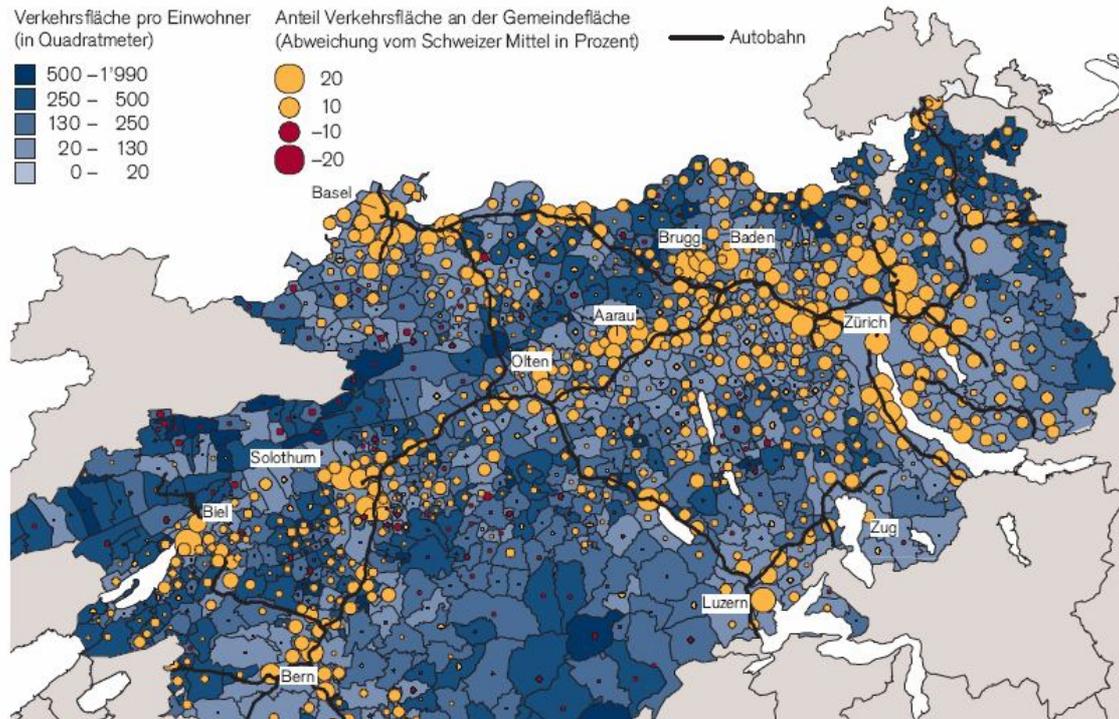


Abbildung 14: Verkehrsflächenbeanspruchung (Quellen: Credit Suisse Economic Research (2006); Bundesamt für Statistik (2006))

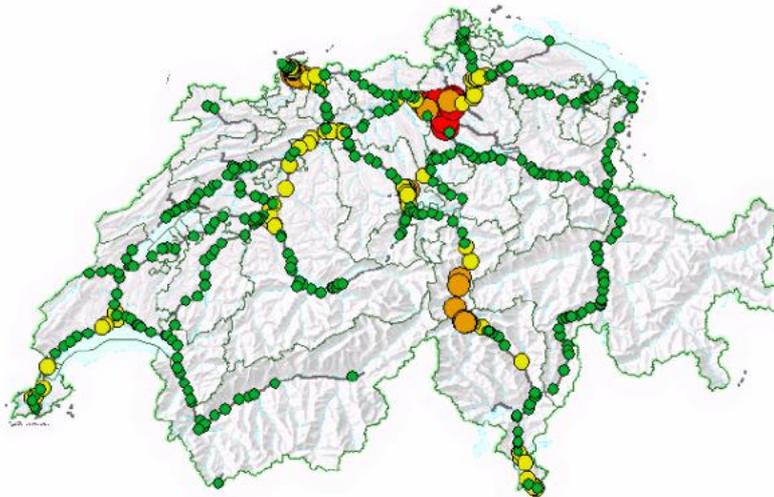


Abbildung 15: Häufigkeit der Staumeldungen im Jahr 2007 (Quelle: Viasuisse (2007))

Ausgewählte Merkmale:

- Die Strassen- und Schienennetzdichte des TEB liegt etwas über dem Landesmittel jedoch deutlich unterhalb der Werte von Zürich, Stuttgart-Heilbronn und Bremen.
- In den dicht besiedelten Gebieten entlang der Hauptverkehrsstrassen ist der Anteil der Verkehrsinfrastruktur an der Gesamtfläche überdurchschnittlich hoch.
- In Basel-Stadt liegt die Strassennetzdicke bei $10.1 \text{ km}^2/\text{km}^2$ und damit deutlich über den anderen Vergleichspunkten.
- Neben Zürich ist im Grossraum Basel die Stauanfälligkeit in der Schweiz am höchsten.

Interpretationen:

- Die im Vergleich zu Zürich, Stuttgart-Heilbronn und Bremen niedrige Strassennetzdichte des TEB ist auf die ländlich geprägten Gebiete des TEB, wie dem französischen Sundgau, zurückzuführen (z. B.: Strassennetzdichte in Basel Stadt liegt z. B. bei 10,1 km/km²).
- In Basel kommt es zu einem zu einer Verkehrsüberlastung aufgrund des Pendlerverkehrs und zum anderen wegen des hohen Güteraufkommens (vgl. Tabelle 27 im Anhang).

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Günstige Lage und gute transeuropäische Strassenverkehrslage des TEB im Dreiländereck D-F-CH.
- + Der Grossteil der Importe, Exporte und des Transit fließen über Basel in die Schweiz (vgl. die Netzbelastungskarten im Anhang). Damit übernimmt Basel eine Gateway-Funktion für die gesamte Schweiz.
- Eine hohe Strassennetzdichte geht in Stosszeiten mit einer hohen Verkehrsbelastung einher.

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Der Lastkraftwagen (Strasse) wird auch in Zukunft der zentrale Verkehrsträger sein. Das gut ausgebaute Strassennetz im TEB (auch bezogen auf die schweizweite und europäische Anbindung) wirkt sich positiv auf die Standortattraktivität für verladende Industrie-/ Handelsunternehmen sowie Logistikdienstleister aus.
- ↑ Das Beispiel der provisorischen erweiterten Zollanlage (PEZA) zur Verlagerung des Strassengüterverkehrs zur Verzollung von der Strasse auf das Areal des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs zeigt den proaktiven Umgang mit den Engpässen in der Strasseninfrastruktur. Die Einführung einer elektronischen Verzollung bietet darüber hinaus ebenfalls Potentiale für eine Entlastung der Infrastrukturbelastung.
- ↓ Umwelt- und verkehrspolitische Restriktionen sowie eine Verschärfung rechtlicher Rahmenbedingungen (z.B. Lenk- und Ruhezeiten) bedürfen einer Kapazitätserweiterung, z.B. bei grenznahen Parkplätzen (Strasse) oder bei Umschlagseinrichtungen für den Kombinierten Verkehr.
- ↓ Ein steigendes Umweltbewusstsein führt zu einer zunehmenden Sensibilisierung der Bevölkerung gegenüber dem Strassenverkehr hinsichtlich Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Verstärkt wird dieses Empfinden durch ein zunehmendes Verkehrsaufkommen, in dem der Personenverkehr zunehmend in Konkurrenz zum Strassengüterverkehr tritt. Vor diesem Hintergrund können Bürgerinitiativen entscheidenden Einfluss auf den Strassengüterverkehr nehmen (z.B. Einführung verkehrsberuhigter Bereiche, Feinstaub bedingte Geschwindigkeitsreduktionen oder Sperrung ganzer Strassenzüge für den Güterverkehr).

↓ Zunehmende Engpässe auf den europäischen Haupttransitstrecken betreffen das Rheintal und Basel als Grenzübergang.¹⁸ Die Kapazitätsengpässe führen zu einer Häufung von Staus und einer negativen Beeinflussung der Planbarkeit und Schnelligkeit der Strassengüterverkehre. Insgesamt werden die Staukosten (Zeitverlust, höhere Betriebskosten, Umwelt- und Unfallkosten) in der Schweiz auf rund 750 Mio. bis 1.2 Mrd. CHF pro Jahr geschätzt. Dies entspricht rund 0.2 bis 0.4% des Bruttoinlandsproduktes. 90% dieser Kosten entfallen dabei alleine auf die Agglomerationen Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich.¹⁹ Die erhöhte Staugefahr schränkt in der Folge die Attraktivität des Logistikstandortes Basel für neu anzusiedelnde verladende Industrie- und Handelsunternehmen sowie Dienstleister ein.

Handlungsbedarf:

- Erweiterung der Kapazitäten für den Transitverkehr auf der Strasse (z.B. Ausbau der A1 auf sechs Spuren).
- Organisatorische Trennung von Transit und Export/Import-Verkehren, z.B. allgemeine Verlagerung des Transits auf die Schiene
- Weiterführung des Gedankens der PEZA und evtl. auch Übertragung auf den Nord-Süd-Verkehr.
- PR: Gatewayfunktion des TEB stärker herausarbeiten

4.10 Mietpreisspannen für ausgewählte Logistikeinrichtungen

Die durchschnittlichen Mietpreise gelten als wichtige Determinanten für eine erfolgreiche Logistikimmobilie und ist sowohl für Logistiker als auch Immobilieninvestoren von Relevanz. In der Regel besteht ein enger Zusammenhang zwischen der Mietpreishöhe, der Nutzung der Immobilie und dem gewählten Standort.

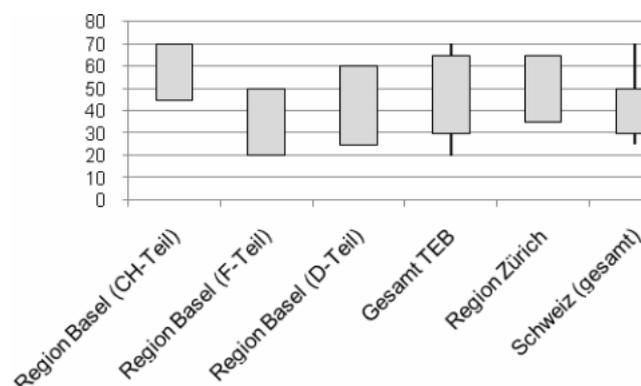


Abbildung 16: Durchschnittliche Mietpreisspannen für offene Lagerflächen in CHF/m² im Jahr 2008 (Quellen: Immobilien Scout GmbH; <http://www.usinenouvelle.com>; Eigene Berechnungen)

¹⁸ Vgl. Bundesamt für Strassen (ASTRA).

¹⁹ Vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2007); Credit Suisse Economic Research (2006).

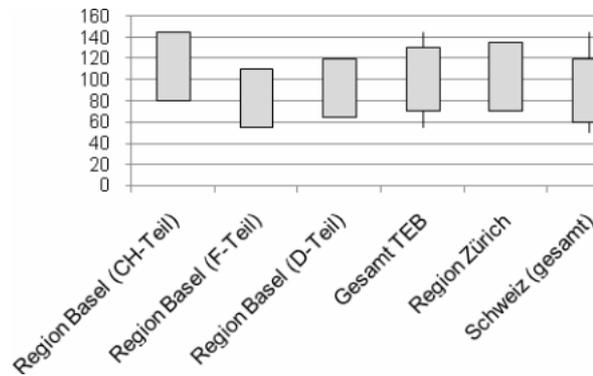


Abbildung 17: Durchschnittliche Mietpreisspannen für einfache Lagerhallen in CHF/m² im Jahr 2008 (Quellen: Immobilien Scout GmbH; <http://www.usinenouvelle.com>; Eigene Berechnungen)

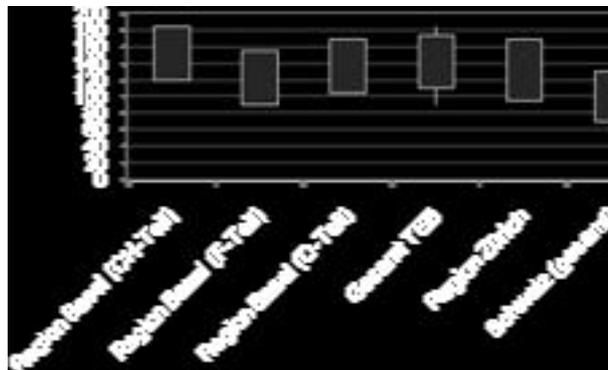


Abbildung 18: Durchschnittliche Mietpreisspannen für Umschlagshallen in CHF/m² im Jahr 2008 (Quellen: Immobilien Scout GmbH; <http://www.usinenouvelle.com>; Eigene Berechnungen)

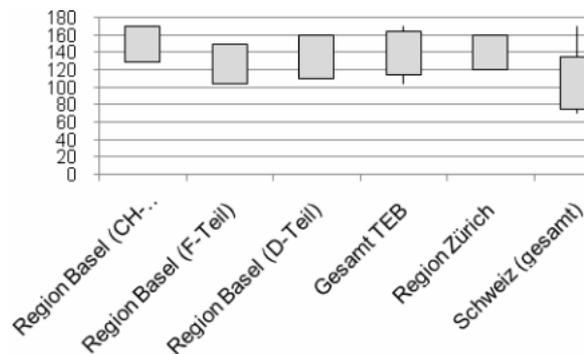


Abbildung 19: Durchschnittliche Mietpreisspannen für Hochregallager in CHF/Palettenstellplatz im Jahr 2008 (Quellen: Immobilien Scout GmbH; <http://www.usinenouvelle.com>; Eigene Berechnungen)

Ausgewählte Merkmale:

- Allgemein liegt die durchschnittliche Mietpreisspanne im TEB auf dem Niveau von Zürich, weist dabei jedoch eine grössere Spanne auf.
- Im schweizerischen Teil des TEB liegt die durchschnittliche Mietpreisspanne jedoch auffällig über dem Niveau von Zürich.

- In der Schweiz liegt der Durchschnitt deutlich unter dem Niveau von Zürich oder dem schweizerischen Teil des TEB, weist jedoch eine hohe Volatilität auf (angedeutet durch die schwarzen Striche).

Interpretationen:

- Mangelnde Flächenreserven v.a. an den Grenzübergängen, im Umkreis von Basel und angrenzend an die wichtigen Verkehrsadern (Autobahnen) sind Ursachen für relativ hohe Mietpreise.
- In Basel verursachen die speziellen Anforderungen der Pharma- und Chemiebranche an die Logistikflächen tendenziell höhere Mietpreise.
- V.a. im Fricktal ist das Alter der Gebäude vergleichsweise niedrig. Die relativ junge Bausubstanz und moderne Logistikeinrichtungen gehen im Durchschnitt mit erhöhten Mietpreisen pro m² bzw. Stellplatz einher.
- Der französische Teil des TEB (Pay de Saint Louis) ist vorzugsweise ländlich geprägt, der deutsche Teil stellenweise ebenfalls (Schwarzwald).

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Basel ist der grösste Umschlagsplatz der Schweiz. Die Ermangelung von Alternativen stellt einen Standortvorteil für Basel dar.
- Grundsätzlich bedeutet ein höherer Mietpreis einen Standortnachteil für den TEB.

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Aus TEB-Gesamtsicht bietet sich eine Ansiedlung von Logistikdienstleistern im französischen Teil (mit Nähe/Anschluss zum Flughafen EAP) an.
- ↓ Ein "Umzug" aus dem schweizerischen in den deutschen oder französischen Teil des TEB stellt für die meisten Unternehmen keine Alternative dar (→ z.B. hohe Wartezeiten an Grenze aufgrund von Verzollung und Stau). Werden jedoch keine neuen Flächen im CH-Teil geschaffen, so werden die Preise für Mieten und Bauland dort weiterhin steigen. Damit wird ein Ausweichen zum Beispiel nach Schaffhausen oder weiter in den Süden (z.B. entlang der A2 von Pratteln nach Egerkingen) attraktiver.

Handlungsbedarf:

- Eine Vergrößerung des Flächenangebots würde für sinkende Preise sorgen.

4.11 Bauvorhaben in der Logistik (Fokus nur auf den CH-Teil des TEB)

Die Bauvorhaben in der Logistik dienen als Indikator für die Logistik orientierte Dynamik einer Region und erlauben Rückschlüsse über das Alter und die Erneuerung von Logistik und Güterverkehrsrelevanten Einrichtungen/Objekten.

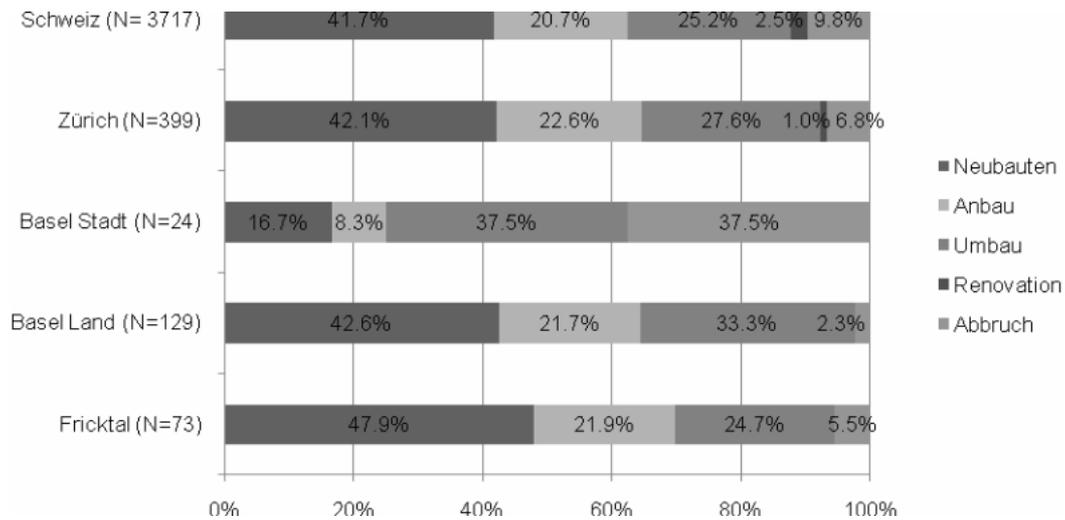


Abbildung 20: Bauvorhaben in der Logistik 1998 bis 2008 (Quelle: Schweizerisches Baublatt)

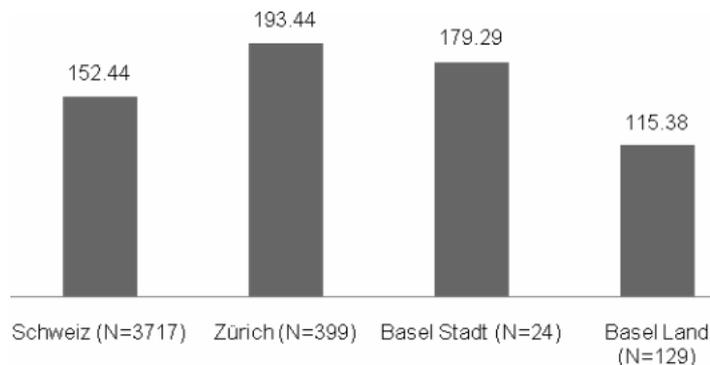


Abbildung 21: Durchschnittliche Baukosten für Logistikimmobilien (Neuerstellungen, Anbauten, Umbauten, Renovierungen, Abbrüche von Lagerhallen, Lagerbauten, Verteilzentren und anderen Logistikbauten) in '000 CHF (1998-2008) (Quelle: Schweizerisches Baublatt)

Ausgewählte Merkmale:²⁰

- Auffällig ist der hohe Anteil an Neubauten im Fricktal sowie die hohe Zahl an Abrissen in Basel Stadt.
- In Zürich und Basel Stadt liegen die durchschnittlichen Kosten für Logistikbauten weit über dem Schweizer Durchschnitt, wohingegen in Basel Land die Kosten deutlich niedriger sind.

Interpretationen:

²⁰ Die Datenbasis wurde um landwirtschaftliche Gebäude (z.B. Lagerschuppen) bereinigt und bezieht sich nur auf industriell genutzte Logistikbauten.

- Die sehr dichte Bebauung in der Stadt Basel erklärt die hohe Zahl der Abrisse.
- Im Fricktal hingegen ist ausreichend Platz für Neubauten vorhanden.
- Der Platzmangel sowie die Attraktivität des Standorts treiben die Preise für Logistikimmobilien in Zürich und Basel Stadt nach oben.

Standortvorteil (+)/Standortnachteil (-):

- + Im Schweizerischen Teil des TEB existieren punktuell Flächenreserven (v.a. Fricktal, Basel Land), die eine Expansion von Logistik getriebenen Bauten ermöglichen. (vgl. Baukosten in Basel Land, Bautendenz im Fricktal).
- + Die Baukosten (v.a. in Basel Land) sind vergleichsweise niedrig.
- Eine weitere Expansion ist in den französischen und deutschen Teil des TEB zwar theoretisch möglich, allerdings nur, wenn die Infrastrukturanbindung des französischen Teils verbessert wird und eine Vereinfachung der Verzollung stattfindet.

Chancen (↑)/Risiken (↓):

- ↑ Der relativ hohe Anteil an modernen und hochwertigen Logistikobjekten strahlt positiv auf die Standortattraktivität aus und könnte zu einer verstärkten Ansiedlung weiterer Unternehmen führen.
- ↓ Falls es nicht gelingt, den deutschen und französischen Teil des TEB durch eine gemeinsame Flächenplanung für eine Ansiedlung von Unternehmen attraktiver zu machen, erfolgt eine einseitige Bebauung des schweizerischen Teils des TEB. Die Folge wären steigende Preise.

Handlungsbedarf:

- Harmonisierung der Flächenererschliessung und Bebauungsplanung der einzelnen nationalen Teile des TEB.

5 Zusammenfassung der SWOT-Analyse

Die im Kapitel 3 dargestellten Ergebnisse sind abschliessend in Tabelle 22 zusammengefasst.

Faktor	Stärken/Schwächen	Chancen/Risiken	Handlungsbedarf
Bruttoinlandsprodukt pro Kopf	<ul style="list-style-type: none"> + Hohe Kaufkraft + Hohe Produktivität 	<ul style="list-style-type: none"> ↑ Gute Entwicklungsaussichten für die Logistik durch ansässige Industrie ↑ Steigendes Güteraufkommen durch Wachstum ↓ Ungebremstes, nicht nachhaltiges Wachstum (Gebot zum qualitativen Wachstum) 	<ul style="list-style-type: none"> - Nachhaltige Fördermassnahmen - Investitionen harmonisieren
Bruttowertschöpfung pro Erwerbstätigem	<ul style="list-style-type: none"> + Hohe Wirtschaftskraft + Logistisches Know-how + Geographische Lage + Gute trimodale Infrastruktur (Produktivität) 	<ul style="list-style-type: none"> ↑ Ansiedlung von Unternehmen (Verlader und Logistikdienstleister) ↓ Inflationäre Tendenzen ↓ Alterung der Belegschaft (logistisches Know-how) ↓ Interessenskonflikt zwischen Güterverkehr und Bevölkerung 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen im administrativen Bereich - Lobby-Arbeit und PR - Fort- und Weiterbildung
Bruttoanlageinvestitionen pro Erwerbstätigem	<ul style="list-style-type: none"> + Hohes Investitionsvolumen - Gefälle zwischen den einzelnen Teilen des TEB 	<ul style="list-style-type: none"> ↑ Mittel für Infrastrukturausbau sind vorhanden ↓ Unterschiedliche Leistungsniveaus 	<ul style="list-style-type: none"> - Harmonisierte Investitionsplanung - Höhere Transparenz bei der Mittelzuteilung - Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Faktor	Stärken/Schwächen	Chancen/Risiken	Handlungsbedarf
Bruttolöhne pro Erwerbstätigem	<ul style="list-style-type: none"> + Stabiles Lohnniveau + Gefälle des Lohnniveaus zwischen den einzelnen Teilen des TEB (Arbitrageeffekte) - Hohe Lohnkosten (Unternehmens-Perspektive) 	<ul style="list-style-type: none"> ↑ Ansiedlung von (Logistik-) Unternehmen (Lohngefälle ist interessant) ↓ Abwanderungsgefahr von Unternehmen 	<ul style="list-style-type: none"> - Arbeitsrechtliche Harmonisierung - Lobby-Arbeit und PR
Vergleich der Flughäfen	<ul style="list-style-type: none"> + Günstige Rahmenbedingungen für den EAP + Flächenreserven - Anbindung v.a. mit öffentlichen Verkehrsmitteln - Unausgeglichene Relationen (→ Belly-Fracht) 	<ul style="list-style-type: none"> ↑ Wachstum durch günstige Rahmenbedingungen ↑ Wachstum v.a. für Expressfracht und hochwertige Güter ↓ Im Personenbereich Konkurrenz durch die Schiene (technische Entwicklung) ↓ Starker Fokus des EAP auf Urlauber 	<ul style="list-style-type: none"> - Harmonisierung und Ausbau des Zubringerdienstes - Erschliessung neuer Destinationen - Aufbau neuer Infrastruktur (z.B. spezielle Anforderungen der Pharmaindustrie)
Erreichbarkeit der Flughäfen EAP und ZRH	<ul style="list-style-type: none"> + EAP grösster Flughafen der Region - Anbindung aus dem F-Teil des TEB suboptimal 	<ul style="list-style-type: none"> ↑ Überregionale Vermarktung des TEB ↓ Negative Einstellung der Bevölkerung gegenüber Luftfracht 	<ul style="list-style-type: none"> - Lobby-Arbeit und PR - Regionalisierung der Denkweise bei den Unternehmen
Vergleich der Binnenhäfen	<ul style="list-style-type: none"> + Hohe Produktivität + Leistungsfähige trimodale Infrastruktur - Fehlende Flächenreserven 	<ul style="list-style-type: none"> ↑ Engpässe bei Schiene und Strasse ↑ Anbindung an den Seehafen-Hinterland Verkehr ↓ Flächenreserven 	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung neuer Kapazitäten (Fläche) - Lobby-Arbeit und PR

Faktor	Stärken/Schwächen	Chancen/Risiken	Handlungsbedarf
Dichte des Strassen- und Schienennetzes	<ul style="list-style-type: none"> + Günstige Lage des TEB im Dreiländereck + Hohe Netzdichte (in Ballungsgebiet) - Geringe Netzdichte (insgesamt) 	<ul style="list-style-type: none"> ↓ Umwelt- und verkehrspolitische Restriktionen ↓ Steigendes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung ↓ Engpässe in europäischen Haupttransitstrecken 	<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der Kapazitäten für den Transit - Trennung von Transit und Exporte/Importen - Lobby-Arbeit und PR
Mietpreisspannen in der Logistik	<ul style="list-style-type: none"> + Kaum Alternativen zu Basel (für Güterumschlag) - Hohe Mietpreise 	<ul style="list-style-type: none"> ↑ Ansiedlung von Logistikdienstleistern im F-Teil des TEB ↓ Ausweichen von Unternehmen südlich oder östlich des TEB 	<ul style="list-style-type: none"> - Vergrößerung des Angebots für Logistikflächen
Bauvorhaben in der Logistik	<ul style="list-style-type: none"> + Neubauten im Fricktal + Niedrige Baukosten + Möglichkeit weitere Flächen im F- und D-Teil zu erschliessen 	<ul style="list-style-type: none"> ↓ Steigende Preise durch mangelhafte Attraktivität des F- und D-Teils des TEB 	<ul style="list-style-type: none"> - Harmonisierung der Flächenerschliessung und Bebauungsplanung

Tabelle 22: Abschliessende Zusammenfassung der Ergebnisse der SWOT-Analyse

Quellenverzeichnis

Aéroport de Genève (2006): Rapport annuel 2006.

Aéroport de Genève (2007): Rapport annuel 2007.

Aerosuisse (2007): Vademecum 2007 – Die zivile Luftfahrt und ihre herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung. URL: <http://www.aerosuisse.ch/deu/aerosuisse/info-8.asp> (Zugriff am 18. März 2009)

Agence d'aménagement et d'urbanisme du Haut-Rhin ADAUHR (2004): Charte du Pays de Saint-Louis - Trois Frontières.

Ambrecht, H. et al. (2008): Verkehrsinfrastruktur-Benchmarking in Europa - Infrastrukturausstattung und verkehrspolitische Rahmenbedingungen. In: Internationales Verkehrswesen 60 (2008) 6, S. 228-234.

Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce ASSEDIC (2007): Indicateurs économiques du Pays de Saint Louis et des 3 Frontières.

BAK (2008): BAK Prognosen – April 2008.

URL: <http://www.bakbasel.ch/wDeutsch/branchenprognosen/aktuelle/indexW3DnavidW2610.shtml>
(Zugriff am 13. Juni 2008).

BAK (2009): BAK Wirtschafts atlas. URL: <http://www.wirtschaftsatlas.bakbasel.com/atlas.html> (Zugriff am 13. Mai 2009).

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2004): Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030 – Hypothesen und Szenarien. Bern 2004.

Bundesamt für Statistik BfS (2004):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Erwerbstätige nach Geschlecht, Nationalität und beruflicher Tätigkeit, 2000.

Bundesamt für Statistik BfS (2005):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Einkommens- und Verbrauchserhebung 2005.

Bundesamt für Statistik BfS (2006):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung Resultate 1999 bis 2004.

Bundesamt für Statistik BfS (2008):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Alpenquerender Güterverkehr 1984 – 2006.
- Arealstatistik 2004/09.
- Arealstatistik, 1992/1997.
- Betriebszählung 2005.
- Erwerbstätige nach Wirtschaftsabteilungen.
- Fracht und Post im Linien- und Charterverkehr seit 1950.
- Luftverkehrsstatistik 2008.
- Marktwirtschaftliche Unternehmen nach Wirtschaftsabteilung und Grössenklasse, 2005.
- Monatlicher Bruttolohn nach Tätigkeit, Anforderungsniveau des Arbeitsplatzes und Geschlecht, 2006.
- Streckennetz nach Verkehrsträgern, 1950-2006.

Bundesamt für Statistik (2009):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Ausrüstungsinvestitionen nach CPA-Klassifikation.
- Bilanz der Ständigen Wohnbevölkerung.
- Bruttoanlageinvestitionen nach institutionellem Sektor.
- Bruttoinlandsprodukt nach Einwohner.
- Bruttoinlandsprodukt gemäss Produktionsansatz.
- Bruttoinlandsprodukt nach Verwendungsarten.
- Bruttoinvestitionen nach Kategorie der Bauwerke.
- Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren, Nationalität und Geschlecht.
- Harmonisierter Verbraucherpreisindex.
- Landesindex der Konsumentenpreise.
- Produktionskonto nach Branchen.
- Produktionskonto nach Wirtschaftssektoren.
- Fahrzeuge und Transportbestände des Güterverkehrs.
- Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im Güterverkehr.
- Strassenfahrzeugbestand nach Fahrzeuggruppe und Kanton 1998, 2003 und 2008.

Bundesamt für Strassen ASTRA (2009): Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel.URL:

<http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/1631/Bericht.pdf> (Zugriff am 20. April 2009)

Bundesamt für Strassen Astra (2008): Strassen und Verkehr - Zahlen und Fakten 2008. Bern 2008.

Bundesamt für Strassen ASTRA (2007): Strassen und Verkehr: Zahlen und Fakten 2007. Bern 2007.

Bundesamt für Umwelt BAFU (2008): CO₂-Emissionen des Verkehrs. URL:<http://www.bafu.admin.ch/umwelt/daten/04513/index.html?lang=de> (Zugriff am 11. September 2007).

Communauté de Communes des Trois Frontières CC3F (2009): Le budget. URL: <http://www.cc-3frontieres.fr/budget-communaute-communes.html>.

Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin CCI (2009): Schlüsselzahlen für das Elsass. URL: http://www.strasbourg.cci.fr/photos/748_Schlüsselzahlen_Elsass_2008.pdf.

Colliers CSL (2004): Markt für Industrie- und Logistikflächen in der Schweiz 2004. Zürich 2004.

Der Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen (2008): Die Bremischen Häfen - Hafenspiegel 2007.

Der Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen (2009):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Maritime Traffic in Bremen/Bremerhaven January-December 2008.
- Güterverkehr über See in Bremen/Bremerhaven nach ausgewählten Güterarten (ohne Container) in Tonnen - Empfang.
- Güterverkehr über See in Bremen/Bremerhaven nach ausgewählten Güterarten (ohne Container) in Tonnen - Versand.
- Seaborne Container Traffic at Bremen/Bremerhaven Discharged and Loaded.

Eidgenössische Zollverwaltung EZV (2008): Aussenhandel der Schweiz: Nach Waren, Ländern und Verkehrszweigen 2007.

Elser, W./Hübscher, J./Zachial, M. (2005): Regionale Logistik-Cluster. Statistische Erfassung, Stärken und Schwächen, Handlungspotentiale - An den Beispielen Bremen, Hamburg und Rotterdam. Frankfurt a. M. 2005.

EuroAirport Basel Mulhouse (2006): L'année – Das Jahr – The year 2006.

EuroAirport Basel Mulhouse (2007): L'année – Das Jahr – The year 2007.

Güller, P. (1998): Neue Akzent: Europäische Vernetzung - Grenzen der Autonomie? In: Walter, F. (Hrsg.): 20 Jahre Gesamtverkehrskonzeption - wie weiter? Berichte des NFP 41 "Verkehr und Umwelt", S. 58-65.

Hafen Stuttgart GmbH (2009):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Daten über den Hafen Stuttgart.
- Schiffsgüterumschlag im Hafen Stuttgart (in Tonnen) nach Güterabteilungen/-gruppen.

Handelskammer Bremen/ Industrie und Handelskammer Bremerhaven (2000): Statistischer Jahresbericht 2000. Bremerhaven 2000.

Insee - Institut national de la statistique et des études économiques (2009)

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Taux de croissance du PIB par habitant (en volume) 2008.
- Produit intérieur brut par region (PIB) à prix courants 2008.
- Valeur ajoutée brute par region et par branche d'activité à prix courants 2008.

Kraftfahrtbundesamt KBA (2009): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Januar 2009 nach Bundesländern.

Pöyry Infra/UniConsult/sapartners/Feld4 (2008): RheinPorts Basel - Mulhouse - Weil: Untersuchung prozessbeeinflussender Faktoren möglicher Zusammenarbeitsmodelle. Basel 2008.

Porter, M. E. (2000): Location, competition, and economic development: Local clusters in a global economy. Economic Development Quarterly 14 (2000) 1, S. 15–34.

Region Alsace (2009):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Revenus - Salaires - Pensions: Pays du Saint-Louis et des Trois Frontières.
- Emplois Assedic: Pays du Saint-Louis et des Trois Frontières.
- Activités économiques: Pays du Saint-Louis et des Trois Frontières.

Rheinschiffahrtsdirektion (2008):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Abgangsverkehr nach Gütergruppen.
- Ankunftsverkehr nach Gütergruppen.
- Containerumschlag 1980 bis 2006.
- Jahresbericht 2008.
- Gesamter Schiffsgüterverkehr.

- Schweizerische Rheinflotte 2007.
- Tonnenkilometrische Leistungen 2007.

Statistisches Amt Basel-Landschaft (2008):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Bodenpreisstatistik
- Monatlicher Fahrzeugbestand im Kanton Basel-Landschaft 2008.
- Fahrzeugbestand 2003.
- Motorfahrzeugkontrolle Baselland: Fahrzeugbestand 1998.

Statistisches Amt Basel-Landschaft (2008):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Motorfahrzeugbestand seit 1960.

Statistisches Amt des Kantons Zürich (2008): Bodenpreise nach Zonenart.

Statistisches Amt des Kantons Aargau (2008): Aargauer Zahlen 2009 - Motorfahrzeugstatistik.

Statistisches Amt des Kantons Zürich (2009): Kanton Zürich in Zahlen 2009. Zürich 2009.

Statistisches Landesamt Baden Württemberg (2009):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Bevölkerungsstand 1990 bis 2007 (Region Stuttgart, Landkreis Lörrach, Kreise Bad Säckingen und Wehr).
- Bruttoanlageinvestitionen in jeweiligen Preisen seit 1995 (Region Stuttgart, Landkreis Lörrach, Landkreis Waldshut).
- Bruttolöhne und -gehälter nach Wirtschaftsbereichen seit 1991 (Landkreise Rems-Murr-Kreis, Ludwigshafen, Lörrach, Göppingen, Esslingen, Böblingen und Stadtkreis Stuttgart).
- Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen in jeweiligen Preisen seit 1991 (Region Stuttgart, Regierungsbezirk Stuttgart, Landkreis Lörrach, Landkreis Waldshut).
- Erwerbstätige am Arbeitsort seit 1991 nach Wirtschaftsbereichen (Landkreise Rems-Murr-Kreis, Ludwigshafen, Lörrach, Göppingen, Esslingen, Böblingen und Stadtkreis Stuttgart, Landkreis Lörrach, Landkreis Waldshut).
- Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen.
- Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 05/2009.

Statistisches Landesamt Bremen (2009):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Binnenschifffahrt in den Bremischen Häfen Oktober bis Dezember 2008.
- Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung und Arbeitnehmerentgelt 1991 bis 2008.
- Seeverkehr der Bremischen Häfen Oktober bis Dezember 2008.
- Verarbeitendes Gewerbe sowie Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden im Lande Bremen, Dezember und Jahr 2008.

Statistisches Landesamt Bremen (2008):

Folgende Publikationen bzw. Statistiken werden verwendet:

- Bevölkerung, Haushalte und Erwerbstätige im Lande Bremen 2007.
- Die Arbeitnehmerverdienste im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich im Lande Bremen 2. Quartal 2008.
- Die Bevölkerung nach Altersjahren, Altersgruppen und Geschlecht 2007.
- Entstehung, Verteilung und Verwendung des Bruttoinlandsprodukts im Lande Bremen 1991 bis 2007.

Unique (Flughafen Zürich AG) (2005): Statistikbericht 2005.

Unique (Flughafen Zürich AG) (2006): Statistikbericht 2006.

Unique (Flughafen Zürich AG) (2007): Statistikbericht 2007.

Unistatis (2009): Enquête - Besoins en Main-d'Oeuvre 2009. URL: <http://portalweb.region-alsace.en/sites/aref/pages/analyses-prospective.aspx?Rub=30>.

Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz (2008): Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz 2007/2008. Sissach 2008.

Anhang

	1998	%	2003	%	2008	%
Sektor 2						
D Herstellung von Waren	661 44	100%	623 80	100%	608 82	100%
15 Nahrungsmittel, Futtermittel, Getränke	4678	100.0%	4318	6.9%	4353	7.1%
16 Tabakverarbeitung	16	7.1%	15	0.0%	15	0.0%
17 Textilien	619	0.0%	166	0.3%	116	0.2%
18 Bekleidung	377	0.9%	262	0.4%	289	0.5%
19 Leder und Lederwaren	38	0.6%	56	0.1%	72	0.1%
20 Holz-, Kork-, Lederwaren (ohne Möbel)	2328	0.1%	1810	2.9%	1639	2.7%
21 Papier, Karton, Pappe und Waren daraus	1207	3.5%	742	1.2%	636	1.0%
22 Verlags-, Druckerzeugnisse	4689	1.8%	3643	5.8%	3323	5.5%
23 Kokerei, Mineralölverarbeitung	20	7.1%	15	0.0%	14	0.0%
24 Chemische Erzeugnisse	26703	0.0%	28092	45.0%	28722	47.2%
25 Gummi- und Kunststoffwaren	1024	40.4%	1064	1.7%	1109	1.8%
26 Glaswaren, Keramik, Steine und Erden	1924	1.5%	1287	2.1%	1134	1.9%
27 Metallerzeugung, Metallbearbeitung	1252	2.9%	794	1.3%	690	1.1%
28 Metallerzeugnisse	4764	1.9%	4079	6.5%	3829	6.3%
29 Maschinenbau	7072	7.2%	5902	9.5%	5528	9.1%
30 Büro-, Datenverarbeitungsgeräte	12	10.7%	4	0.0%	4	0.0%
31 Geräte der Elektrizitätserzeugung, -verteilung	1987	0.0%	2330	3.7%	2609	4.3%
32 Radio-, TV-Geräte, Nachrichtentechnik	148	3.0%	106	0.2%	110	0.2%
33 Medizin. und optische Geräte, Uhren	3865	0.2%	4420	7.1%	4716	7.7%
34 Automobile, Automobilteile	171	5.8%	145	0.2%	137	0.2%
35 Sonstiger Fahrzeugbau	1521	0.3%	964	1.5%	930	1.5%
36 Möbel, Schmuck, Instrumente, Spielwaren	1385	2.3%	1481	2.4%	1559	2.6%
37 Rückgewinnung	344	2.1%	685	1.1%	987	1.6%

Tabelle 23: Detaillierte Aufschlüsselung der Erwerbstätigen im produzierenden Gewerbe im schweizerischen Teil des TEB

Jahr	Schweizerische Rheinhäfen	Weil a. R.	Mulhouse	Bremen-Stadt, Bremerhaven	Stuttgart
Güterumschlag Abgang [t]					
1998	688'431	5'515	2'560'081	3'474'257	592'803
2003	874'489	133'695	2'593'836	4'882'251	379'921
2008	1'141'905	251'126	2'802'961	6'647'445	386'987
Relative Veränderung [in %]					
Δ 98-03	27.0%	164.7%	1.3%	40.5%	-35.9%
Δ 03-08	30.6%	87.8%	8.1%	36.2%	1.9%
Δ 98-08	65.9%	397.1%	9.5%	91.3%	-34.7%

Tabelle 24: Güterumschlag (Abgang) in ausgewählten Binnen- und Seehäfen in t (Quelle: Rheinschiff- fahrtsdirektion Basel (2008, 2006), Die Bremischen Häfen - Hafenspiegel (2008, 2007, 2003), Hafen Stutt- gart GmbH (2008, 2006, 2003, 1998), Rheinhafengesellschaft Weil a. R. (2008, 2006, 1998); Ports de Mul- house-Rhin (2008, 2003, 1998))

Jahr	Schweizerische Rheinhäfen	Weil a. R.	Mulhouse	Bremen-Stadt, Bremerhaven	Stuttgart
Güterumschlag Zugang [t]					
1998	7'420'316	335'924	2'758'338	12'821'790	982'455
2003	6'296'299	271'489	2'879'605	12'089'510	677'606
2008	6'070'357	301'879	2'758'338	12'944'742	700'180
Relative Veränderung [in %]					
Δ 98-03	-15.1%	-19.2%	19.2%	-5.7%	-31.0%
Δ 03-08	-3.6%	11.2%	-4.2%	7.1%	3.3%
Δ 98-08	-18.2%	-10.1%	14.2%	1.0%	-28.7%

Tabelle 25: Güterumschlag (Zugang) in ausgewählten Binnen- und Seehäfen in t (Quelle: Rheinschiff- fahrtsdirektion Basel (2008, 2006), Die Bremischen Häfen - Hafenspiegel (2008, 2007, 2003), Hafen Stutt- gart GmbH (2008, 2006, 2003, 1998), Rheinhafengesellschaft Weil a. R. (2008, 2006, 1998); Ports de Mul- house-Rhin (2008, 2003, 1998))

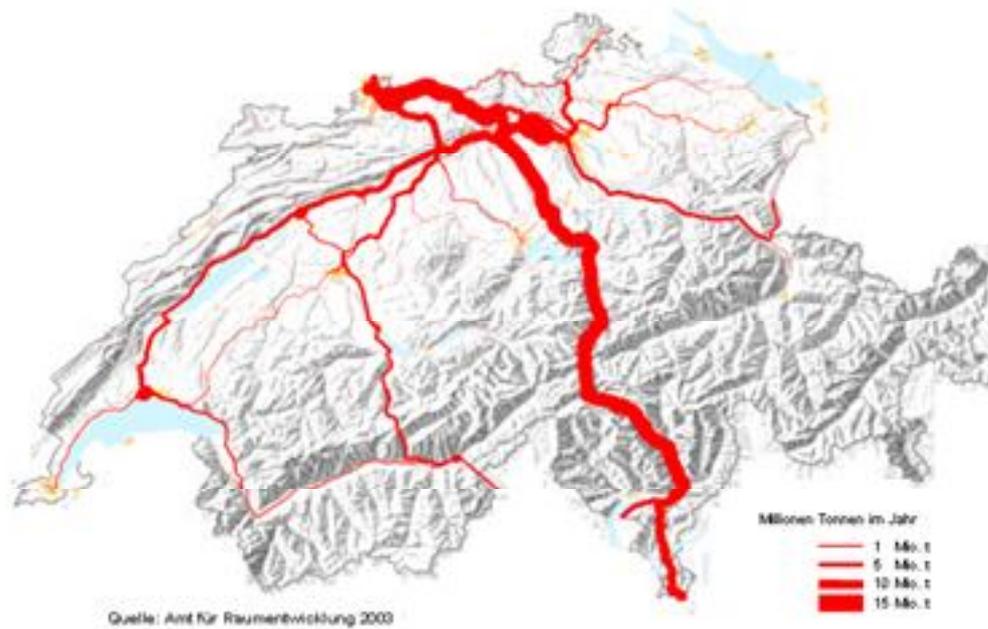


Abbildung 22: Güterverkehr der Schiene im Jahr 2003 (Quelle: Amt für Raumentwicklung 2003)



Abbildung 23: Güterverkehr der Strasse im Jahr 2000 (Quelle: Amt für Raumentwicklung 2000)

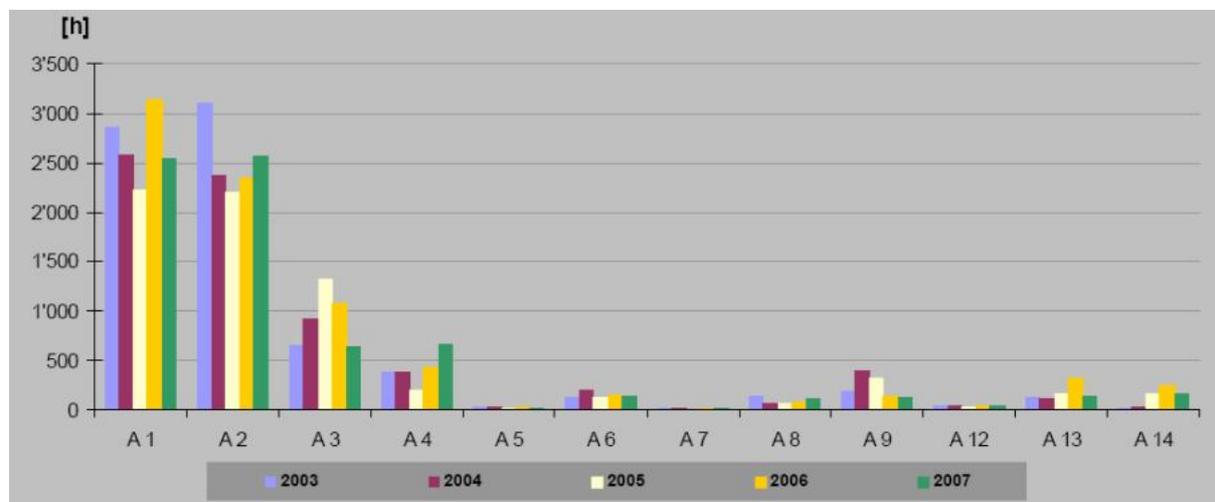


Abbildung 24: Entwicklung der Anzahl Stautunden (nur Verkehrsüberlastung) nach Nationalstrassen von 2003 bis 2007 (Quelle: Astra (2007))

Jahr	Euroairport Basel	Zürich Kloten	Flughafen Genf	Flughafen Stuttgart	Flughafen Bremen
<i>Luftfrachtersatzverkehr [in t]</i>					
1998	3'495	20'824	9'404	18'787	k. A.
2003	1'314	21'650	9'745	10'580	1'075
2008	135	32'172	5'389	10'307	12
<i>Relative Veränderung [in %]</i>					
Δ 98-03	-62.4%	4.0%	3.6%	-43.7%	k. A.
Δ 03-08	-89.7%	48.6%	-44.7%	-2.6%	-98.9%
Δ 98-08	-96.1%	54.5%	-42.7%	-45.1%	k. A.

Tabelle 26: Verflogene Luftpost in den betrachteten Flughäfen (Quelle: Unique (2005); Unique (2007); Unique (2008); Aéroport International de Genève (2007); EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (2007); BFS (2008); Destatis (2008); LVB (2008, 2007, 2004); FraPort (2008), Flughafen Stuttgart GmbH (2003, 2006, 2008); Airport Bremen (2006, 2007, 2008))

Teilstück	von	bis	Güteraufkommen in Mio. t 2008
A1-1	Raum Genf	Raum Lausanne	9.99
A1-2	Raum Lausanne	Raum Yverdon	14.2
A1-3	Raum Yverdon	Raum Bern	13.2
A1-4	Raum Bern	Raum Egerkingen	40.5
A1-5	Raum Egerkingen	Raum Oftringen	41.0
A1-6	Raum Oftringen	Raum Mülligen	40.8
A1-7	Raum Mülligen	Raum Zürich	30.2
A1-8	Raum Zürich	Raum Winterthur	25.6
A1-9	Raum Winterthur	Raum St. Margrethen	19.4
A2-1	Raum Basel	Raum Egerkingen	21.9
A2-2	Raum Oftringen	Raum Luzern	17.9
A2-3	Raum Luzern	Raum Altdorf	12.5
A2-4	Raum Altdorf	Raum Chiasso	12.4
A3-1	Raum Basel	Raum Mülligen	6.8
A3-2	Raum Zürich	Raum Glarus	4.0
A3-3	Raum Glarus	Raum Sargans	3.3
A4-1	Raum Schaffhausen	Raum Winterthur	8.0
A4-2	Raum Zürich	Raum Rotkreuz	8.8
A4-3	Raum Rotkreuz	Raum Schwyz	4.1
A5-1	Raum Yverdon	Raum Neuenburg	1.4
A5-2	Raum Neuenburg	Raum Solothurn	3.0
A7-1	Raum Winterthur	Raum Frauenfeld	8.5
A9-1	Raum Lausanne	Raum Vevey	3.9
A9-2	Raum Vevey	Raum Sion	4.8
A12-1	Raum Vevey	Raum Fribourg	5.2
A12-2	Raum Fribourg	Raum Bern	7.4
A13-1	Raum St.Margrethen	Raum Sargans	4.2
A13-2	Raum Sargans	Raum Chur	6.4
A13-3	Raum Chur	Raum Bellinzona	2.2
A14-1	Raum Cham	Raum Rotkreuz	5.5
A14-2	Raum Rotkreuz	Raum Luzern	8.9

Tabelle 27: Autobahn-teilstücke mit Güteraufkommen (Quelle: Eigene Berechnung)

	1998		2003		2008	
	Mio. CHF	[%]	Mio. CHF	[%]	Mio. CHF	[%]
Bruttoanlage- Investitionen (gesamt)	87'582	100.0%	89'824	100.0%	112'247	100%
Ausrüstungen, davon	49'193	56.2%	48'762	54.3%	64'933	57.8%
Nutztiere	162	0.3%	137	0.3%	228	0.4%
Metallerzeugnisse/Maschinen	21'559	43.8%	20'339	41.7%	27'808	42.8%
Büromaschinen etc.	16'579	33.7%	16'260	33.3%	21'137	32.6%
Kraftwagen und Kraftwagenteile	5'668	11.5%	5'155	10.6%	7'065	10.9%
Dienstleistungen	5'224	10.6%	6'871	14.1%	8'696	13.4%

Bauinvestitionen, davon	38'389	43.8%	41'062	45.7%	47'313	42.2%
Verkehr- und Nachrichtenübermittlung	5'631	14.7%	7'364	17.9%	7'247	15.3%
übrige Infrastruktur	3'502	9.1%	2'548	6.2%	2'671	5.6%
Industrie-Gewerbe-Dienstleistungen	22'446	58.5%	24'132	58.8%	28'758	60.8%
Sonstiges (v.a. Wohnungsbau)	6'810	17.7%	7'017	17.1%	8'637	18.3%

Tabelle 28: Spezifizierung der Bruttoanlageinvestitionen in der Schweiz (Quelle: Bundesamt für Statistik (2009))

Güterbahnhöfe Basel-Stadt		
PLZ	Ort	Anzahl
4000	Basel	5
4065	Basel SBB Cargo AG	3
Güterbahnhöfe Basel-Land		
PLZ	Ort	Anzahl
4127	Birsfelden	1
4132	Muttenz	1
4133	Pratteln	1
4142	Münchenstein	1
4203	Grellingen	1
4222	Zwingen	1
4242	Laufen	1
4253	Liesberg	1
4402	Frenkendorf	1
4410	Liestal	1
4415	Lausen	1
4450	Sissach	1
4460	Gelterkinden	1
Güterbahnhöfe Fricktal		
PLZ	Ort	Anzahl
4303	Kaiseraugst	1
4310	Rheinfelden	1
4313	Möhligen	1
4334	Sisseln AG	1
5070	Frick	1
5080	Laufenburg	1

Tabelle 29: Güterbahnhöfe im schweizerischen Teil des TEB (Quelle: UIC (2009))