SOZIOÖKONOMISCHE IMPAKTSTUDIE FÜR DEN FLUGHAFEN BASEL-MULHOUSE

Schlussbericht

September 2009

Auftraggeber:

EuroAirport
Aéroport de Bâle-Mulhouse
BP 60120
68304 Saint-Louis Cedex
Frankreich

Ausgearbeitet von:

Steer Davies Gleave
28-32 Upper Ground
London
SE1 9PD

+44 (0)20 7919 8500
www.steerdaviesgleave.com

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1.	**EINLEITUNG**	**1**
	Kontext der Studie	1
	Sozioökonomische Impaktstudien	2
	Aufbau des Berichts	2
2.	**FLUGHAFEN UND AKTIVITÄTEN AUF DER PLATTFORM**	**3**
	Vorstellung des EuroAirports	3
	Institutioneller Kontext	6
	Passagieraktivität	7
	Fracht- und Expressfracht	9
	Industrietätigkeiten	12
	Weitere Aktivitäten	13
	Zukünftige Entwicklung des Flughafens	14
3.	**LOKALE WIRTSCHAFT**	**19**
	Die großen Regionen um den EuroAirport	19
	Lokale Wirtschaftsstruktur	22
4.	**METHODISCHES VORGEHEN**	**27**
	Zu untersuchende Gebiete	27
	Angewendetes Verfahren	30
	Vorausschätzung der Auswirkungen 2009-2015	43
5.	**ANALYSE**	**45**
	Beschäftigungsanalyse	45
	Analyse der Bruttowertschöpfung	51
	Analyse des Tourismus	53
	Analyse weiterer Auswirkungen	62
6.	**ERGEBNISSE**	**65**
	Ergebnisse des sozioökonomischen Impakts im Jahr 2008	65
	Vergleich mit der Studie der Swiss International Airport Association	74
	Ergebnisse des sozioökonomischen Impakts bis 2015	75
7.	**AUSWIRKUNGEN EINER BETRIEBSZEITÄNDERUNG**	**85**
	Kontext	85
	Zu untersuchende Szenarien	85
	Szenario 1	86
	Szenario 2	91

ABBILDUNGEN

Abbildung 2.1	Einzugsgebiet des Flughafens	3
Abbildung 2.2	Sperrzeiten des Flughafens	4
Abbildung 2.3	Jährliche Passagierzahlen 2008	5
Abbildung 2.4	Verkehrsaufkommen Basel-Mulhouse versus andere Flughäfen	5
Abbildung 2.5	Binationaler Flughafenterminal	6
Abbildung 2.6	Zollbereiche der Plattform	7
Abbildung 2.7	Jährlicher Passagierverkehr (in Millionen) 1990-2008	8
Abbildung 2.8	Frachtverkehr am Flughafen	11
Abbildung 2.9	Karte Frachtsituation am Flughafen	11
Abbildung 2.10	Zone 6 bis	12
Abbildung 2.11	Langfristige Entwicklungszonen	14
Abbildung 2.12	Einschätzungen des Passagierverkehrs 2008-2015	16
Abbildung 2.13	Projekt Eisenbahnanschluss	18
Abbildung 3.1	Struktur des BSP am Oberrhein, 1998	23
Abbildung 3.2	Wichtige Industrie- und Dienstleistungsbetriebe	24
Abbildung 3.3	Grenzgänger	25
Abbildung 4.1	Dreiländereck-Flughafen	27
Abbildung 4.2	Karte zu untersuchender Gebiete	28
Abbildung 5.1	Überblick Gesamtbeschäftigung	46
Abbildung 5.2	Arbeitsplatzverteilung nach Sektoren (VZÄ)	48
Abbildung 5.3	Illustration - Sozial- und Wirtschaftsgeographie des Flughafens	51
Abbildung 5.4	Einnahmen aus internationalem Tourismus pro Besuch (2005)	54
Abbildung 5.5	Verteilung gebietsfremder Touristen	57
Abbildung 6.1	Auswirkungen auf die Beschäftigung, 2008	66

Abbildung 6.2	Auswirkungen auf die Gesamtwertschöpfung, 2008	67
Abbildung 6.3	Beitrag der Sektoren zu den Auswirkungen, 2008	69
Abbildung 6.4	Wertschöpfung nach Beschäftigung, 2008	70
Abbildung 6.5	Auswirkungen auf die direkte Beschäftigung nach Land	72
Abbildung 6.6	Auswirkungen auf die Gesamtbeschäftigung nach Land	74
Abbildung 6.7	Auswirkungen auf die Gesamtumsätze nach Land	74
Abbildung 6.8	Auswirkungen auf die Beschäftigung 2015 versus 2008	76
Abbildung 6.9	Auswirkungen auf die Wertschöpfung 2015 versus 2008	76
Abbildung 7.1	Vorausschätzung des Passagierverkehrs der Swiss	87
Abbildung 7.2	Vorausschätzung der Luftfrachttonnen	87
Abbildung 7.3	Gesamtbeschäftigung, Basisfall und Szenario 1	91
Abbildung 7.4	Gesamtwertschöpfung, Basisfall und Szenario 1	91
Abbildung 7.5	Vorausschätzung des Passagierverkehrs easyJet und Swiss	92
Abbildung 7.6	Gesamtbeschäftigung, Basisfall und Szenario 2	95
Abbildung 7.7	Gesamtwertschöpfung, Basisfall und Szenario 2	96

TABELLEN

Tabelle 2.1	Trinationaler Kontext des Flughafens	7
Tabelle 2.2	Marktanteile der Passagiergesellschaften (2008)	8
Tabelle 2.3	Darstellung der Passagiertransports	9
Tabelle 2.4	Darstellung der Frachttätigkeit	10
Tabelle 2.5	Darstellung der Industrietätigkeit	13
Tabelle 2.6	Nebentätigkeiten	13
Tabelle 2.7	Vom Flughafen gelieferte Daten	15
Tabelle 2.8	Schätzungen des Basisverkehrs	15
Tabelle 2.9	Schätzungen der Gesamtbeschäftigungen	16

Tabelle 2.10	Detaillierte Schätzungen der Beschäftigung nach Sektor (VZÄ)	17
Tabelle 3.1	Indikatoren Elsass	20
Tabelle 3.2	Indikatoren Franche-Comté	20
Tabelle 3.3	Indikatoren Nordwestschweiz	21
Tabelle 3.4	Indikatoren Baden-Württemberg Süd	22
Tabelle 3.5	Bevölkerung der Region	22
Tabelle 3.6	Wirtschaft der Region (2007)	24
Tabelle 4.1	Isochrone Kurven	27
Tabelle 4.2	Zu untersuchende Gebiete	29
Tabelle 4.3	Kategorisierung der zu untersuchenden Gebiete	30
Tabelle 4.4	Kontaktierte Unternehmen	33
Tabelle 4.5	Zusammenfassung der Methode	34
Tabelle 4.6	Statistische sozioökonomische Daten	35
Tabelle 4.7	Verwendete Tätigkeitssektoren	36
Tabelle 4.8	Input-Daten Frankreich	36
Tabelle 4.9	Input-Daten Deutschland	37
Tabelle 4.10	Input-Daten Schweiz	37
Tabelle 5.1	Darstellung der Beschäftigung am Flughafen	45
Tabelle 5.2	Tätigkeitssektor des Flughafens	47
Tabelle 5.3	Zollbereiche des Flughafens (VZÄ)	48
Tabelle 5.4	Direkte Auswirkungen nach Land	49
Tabelle 5.5	Wohnsitzländer der Beschäftigten insgesamt	49
Tabelle 5.6	Wohnsitzdépartements der Beschäftigten insgesamt	49
Tabelle 5.7	Wichtigste Wohnsitzkommunen der Beschäftigten insgesamt	50
Tabelle 5.8	Lohn- und Gehaltssumme 2008	51
Tabelle 5.9	Lohn- und Gehaltssumme nach Branche 2008	51
Tabelle 5.10	Lohn- und Gehaltssumme nach Gebiet und Land	52

Tabelle 5.11	Konsum und Investitionen 2008	52
Tabelle 5.12	Konsum und Investitionen nach Branche 2008	52
Tabelle 5.13	Konsum und Investitionen nach Gebiet	52
Tabelle 5.14	Lokale Versteuerung 2008	53
Tabelle 5.15	Lokale Versteuerung nach Gebiet	53
Tabelle 5.16	Auswirkungen des Tourismus (2006)	54
Tabelle 5.17	Ausgaben ausländischer Touristen in der Schweiz pro Übernachtung	55
Tabelle 5.18	Tourismus am Oberrhein, 2006	56
Tabelle 5.19	Touristische Beschäftigung pro Übernachtung	58
Tabelle 5.20	Touristenschätzungen	58
Tabelle 5.21	Einnahmen aus dem Tourismus nach Land, 2008	59
Tabelle 5.22	Einnahmen aus dem Tourismus nach Sektor, 2008	59
Tabelle 5.23	Einnahmen aus dem Tourismus nach Gebiet 2008	60
Tabelle 5.24	Beschäftigungen aus dem Tourismus nach Land, 2008	60
Tabelle 5.25	Beschäftigungen aus dem Tourismus nach Sektor, 2008	61
Tabelle 5.26	Beschäftigungen aus dem Tourismus nach Gebiet 2008	61
Tabelle 6.1	Gesamteffekte, 2008	67
Tabelle 6.2	Gesamteffekte nach Sektor, 2008	68
Tabelle 6.3	Erzeugte und erlebte Effekte	71
Tabelle 6.4	Erzeugte direkte Effekte nach Land, 2008	71
Tabelle 6.5	Erlebte direkte Effekte nach Land, 2008	72
Tabelle 6.6	Erzeugte indirekte Effekte nach Land, 2008	72
Tabelle 6.7	Erzeugte Gesamteffekte nach Land, 2008	73
Tabelle 6.8	Erlebte Gesamteffekte nach Land, 2008	73
Tabelle 6.9	Gesamteffekte, 2015	75
Tabelle 6.10	Entwicklung der Gesamteffekte, 2008-2015	77

Tabelle 6.11	Gesamteffekte nach Sektor, 2015	78
Tabelle 6.12	Jährliche Gesamteffekte	79
Tabelle 6.13	Jährliche Auswirkungen der Passagiertätigkeit	80
Tabelle 6.14	Jährliche Auswirkungen der Expressfrachttätigkeit	81
Tabelle 6.15	Jährliche Auswirkungen der Frachttätigkeit	82
Tabelle 6.16	Jährliche Auswirkungen der Industrietätigkeit	83
Tabelle 6.17	Jährliche Auswirkungen der Verkehrsunterstützung	84
Tabelle 7.1	Derzeitige Betriebszeiten	86
Tabelle 7.2	Zu untersuchende Szenarien	86
Tabelle 7.3	Verkehrsschätzungen – Szenario 1	88
Tabelle 7.4	Verkehrsverluste – Szenario 1	88
Tabelle 7.5	Gesamtverluste Szenario 1, 2015	89
Tabelle 7.6	Impaktverluste Szenario 1, 2015	89
Tabelle 7.7	Jährliche Impaktverluste Szenario 1	90
Tabelle 7.8	Verkehrsschätzungen – Szenario 2	92
Tabelle 7.9	Verkehrsverluste – Szenario 2	93
Tabelle 7.10	Gesamtverluste Szenario 2, 2015	93
Tabelle 7.11	Impaktverluste Szenario 2, 2015	94
Tabelle 7.12	Jährliche Impaktverluste Szenario 2	94

ANHÄNGE

A INPUT-OUTPUT-TABELLEN

1. EINLEITUNG

Dieser Schlussbericht zeigt die Ergebnisse der von Steer Davies Gleave durchgeführten Studie, die zur Erfassung des sozioökonomischen Impakts der Tätigkeiten des Flughafens Basel-Mulhouse durchgeführt wurde. Ziel dieses Berichts ist die Darstellung der gegenwärtigen Situation des Flughafens sowie die Schaffung einer breiten Argumentationsgrundlage für den Vorstand des Flughafens, um die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der verschiedenen Tätigkeiten auf der Plattform und der Flughafenumgebung zu identifizieren und darzulegen.

1.1 Die Messung des wirtschaftlichen Impakts, der sich aus der Tätigkeit des Flughafens ergibt, ist ein natürliches Anliegen nationaler und regionaler Entscheidungsträger. Unter „Impakt" ist dabei das „Gewicht" oder die Bedeutung der Flughafentätigkeit gemessen in Produktion, verteilte Einkommen, geschaffene oder erhaltene Beschäftigung, Wertschöpfung und Importe zu verstehen.

1.2 Der Einfluss der Flughafentätigkeit ist allerdings nicht nur in diesen verschiedenen Bereichen zu bemerken. Es wäre ebenfalls von Interesse zu untersuchen, inwieweit sich Steuereinnahmen, Investitionen, Städtebau und Umwelt durch die Ausgaben und Realisierungen, die von der Flughafentätigkeit herrühren, verändern.

Kontext der Studie

1.3 Seit ihrer Gründung als internationales öffentlich-rechtliches Unternehmen mit dem französisch-schweizerischen Staatsvertrag vom 4. Juli 1949 hat die Plattform des Flughafens Basel-Mulhouse eine erhebliche Entwicklung durchgemacht und stellt heute ein Beschäftigungszentrum dar, das den drei Nachbarländern Frankreich, Schweiz und Deutschland zugute kommt.

1.4 Für die anliegenden Ortschaften, die die aus dem Flugbetrieb resultierenden Umweltbelastungen ertragen, generieren diese von der Flugaktivität abhängigen Arbeitsplätze Einkommen und tragen zur Raumentwicklung bei. Bei näherer Betrachtung ist zu erkennen, dass es sich beim Flughafen ebenfalls um ein Zentrum für Industrietätigkeit und Dienstleistungen handelt, das die lokale Wirtschaft und die weiter entfernten Gebiete versorgt.

1.5 Parallel dazu ist es erforderlich, für die Anwohner, Nutzer und Unternehmen des EuroAirports, die einen umweltfreundlichen und ausgeglichenen Flugbetrieb anstreben, eine Bestandsaufnahme der vom Flughafen erzeugten Tätigkeiten zu machen, um die wirtschaftlichen Auswirkungen messen zu können.

1.6 Da bis heute keine Studie vorliegt, die eine Einschätzung der wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen des Flughafens Basel-Mulhouse am Dreiländereck erlaubt, hat der Flughafen diese Studie beauftragt. Die Untersuchungsergebnisse sind diesem Bericht zu entnehmen.

1.7 Die von uns durchgeführte Studie stützt sich auf die vom ACI-Europe (Airports Council International Europe) entwickelte Methode. Dieses Verfahren stellt die Wertschöpfungskette der Flughäfen durch Analyse der vier verschiedenen Auswirkungen (direkte, indirekte, induzierte und katalytische Effekte) klar heraus.

Sozioökonomische Impaktstudien

1.8 Eine sozioökonomische Impaktstudie befasst sich mit der Identifizierung und Quantifizierung der sich aus einer existierenden oder geplanten Infrastruktur ergebenden positiven und negativen Auswirkungen. Bei einer bereits existierenden Infrastruktur (wie es bei EuroAirport der Fall ist) wird der Beitrag dieser Infrastruktur zur Wirtschaft gemessen, indem eine Einschätzung der Beschäftigungs- und Wirtschaftsverluste für den Fall eines Wegfalls dieser Infrastruktur vorgenommen wird.

Aufbau des Berichts

1.9 Der vorliegende Bericht ist wie folgt gegliedert:

- Kapitel 2 stellt den Flughafen und den Kontext seiner Tätigkeiten vor;
- Kapitel 3 befasst sich mit der Darstellung der lokalen Wirtschaft;
- Kapitel 4 schildert das angewendete Verfahren;
- Kapitel 5 erläutert die Analyse des sozioökonomischen Impakts des Flughafens im Detail;
- Kapitel 6 zeigt die Impaktergebnisse für 2008 und bis 2015 auf;
- Kapitel 7 behandelt die Konsequenzen der beiden alternativen Verkehrsszenarien;
- Anhänge

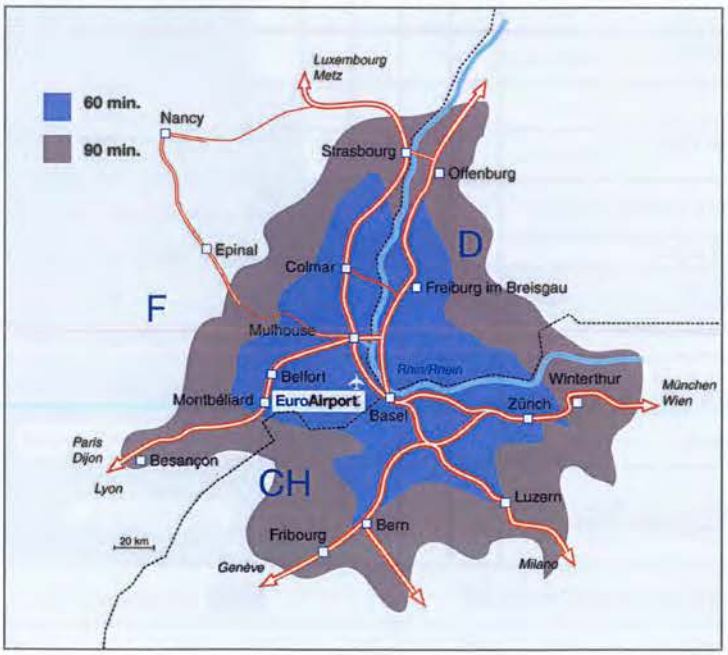
2. FLUGHAFEN UND AKTIVITÄTEN AUF DER PLATTFORM

Vorstellung des EuroAirports

2.1 Der weltweit einmalige binationale Flughafen Basel-Mulhouse, auch EuroAirport genannt, mit trinationaler Verkehrsleistung ist ein von Natur aus komplexer Flughafen, der je nachdem, ob man sich östlich, westlich oder nördlich des Rheins befindet, auf unterschiedliche Weise wahrgenommen wird. Für die Schweiz ist er nach Zürich und Genf einer der drei großen Flughäfen des Landes. In Frankreich gehört er zu den 10 größten regionalen Flughäfen und ist in Bezug auf den Passagierverkehr beispielsweise mit dem Flughafen Bordeaux gleichzusetzen. Und für Deutschland bedeutet er schließlich das Tor zum südlichen Baden.

2.2 Durch seine unmittelbare Lage an der französisch-schweizerischen Grenze, noch keine vier Kilometer von Deutschland entfernt, erstreckt sich das Einzugsgebiet des Flughafens über drei Länder und umfasst mehrere große Ballungsräume wie Basel, Mulhouse und Freiburg. Auf französischem Gebiet liegt der Flughafen genau am Rand der Ortschaften Blotzheim, Häsingen und Saint-Louis.

ABBILDUNG 2.1 EINZUGSGEBIET DES FLUGHAFENS



Quelle: Flughafen

2.3 Die Tätigkeitsbereiche auf der Flughafenplattform umfassen die herkömmlichen gewerbsmäßigen Linien- und Charterflüge und den Flug- und Straßenfrachtverkehr. Andererseits profitiert der Flughafen von einer intensiven Expressfrachttätigkeit und unterscheidet sich dadurch von anderen europäischen Flughäfen gleicher Größe. Am EuroAirport finden ebenfalls weitreichende Wartungs- und Instandhaltungsaktivitäten für Flugzeuge sowie andere Industrietätigkeiten des Luftfahrtsektors statt. Insgesamt schätzt der Flughafen die Zahl der auf der Plattform Beschäftigten im Jahr 2008 auf 6.475 Personen.

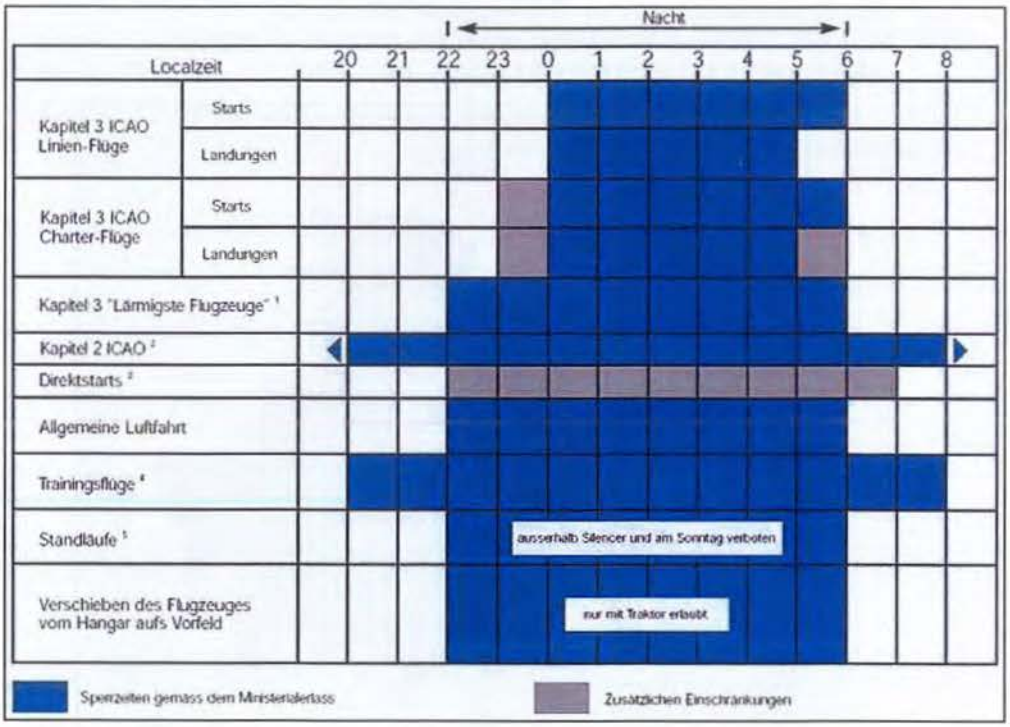
2.4 In Bezug auf die Luftfahrtinfrastruktur verfügt der Flughafen über ein System mit

zwei sich schneidenden Rollbahnen: die Hauptrollbahn (15/33) in Nord-Süd-Richtung mit einer Länge von 3.900 Metern, ausgerüstet mit einem ILS auf jeder Seite für die Landung sämtlicher Flugzeugtypen bei jeder Wetterlage und die Ost-West orientierte Nebenrollbahn (08/26). Letztere wurde Anfang 2001 auf eine Länge von 1.820 Metern ausgeweitet.

2.5 Die derzeit gültigen Betriebszeiten des Flughafens sind der nachstehenden Abbildung zu entnehmen. Diese Betriebseinschränkungen werden gemäß dem Ministerialerlass für den Verkehr auf der Flughafenplattform festgelegt. Regelmäßige Flüge sind gemäß Kapitel III ICAO (internationale Zivilluftfahrtsbehörde) Flugzeugen erlaubt, die nicht in die Kategorie ‚lärmigste Flugzeuge' gehören:

- Von 6 Uhr bis 24 Uhr für Starts und
- von 5 Uhr bis 24 Uhr für Landungen.

ABBILDUNG 2.2 SPERRZEITEN DES FLUGHAFENS



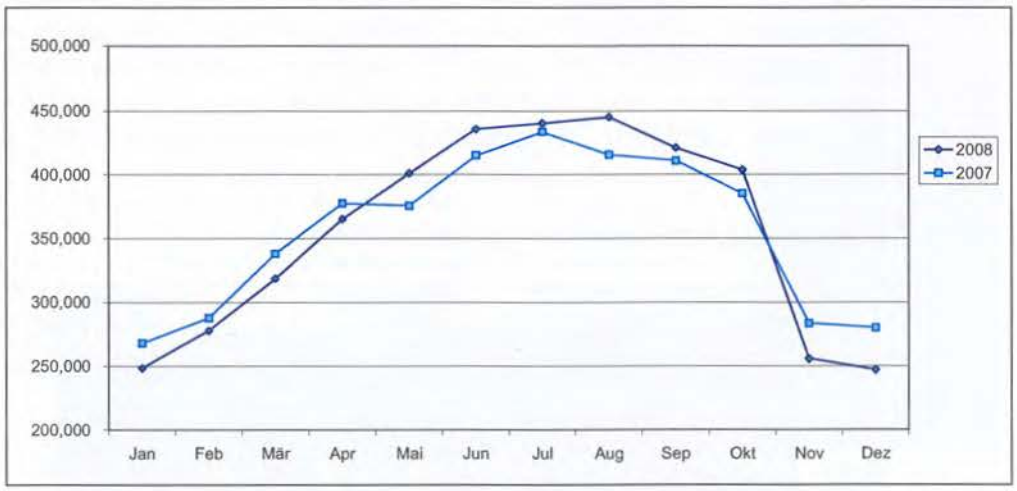
Quelle: Flughafen

2.6 Der Passagierverkehr des Flughafens unterliegt starken saisonalen Schwankungen mit einer durchschnittlichen Verkehrssteigerung um 25% während der Sommermonate. Seine Spitze erreicht der Verkehr samstags. Im Jahr 2008 verzeichnete der Flughafen ein Verkehrsaufkommen von rund 4,26 Millionen Passagieren, was ungefähr den Verkehrszahlen des Vorjahres entspricht (4,27 Millionen Passagiere in 2007).

2.7 Der Frachtverkehr verzeichnet dagegen geringere saisonale Schwankungen mit durchschnittlich 8.900 Tonnen am Flughafen behandelter Produkte pro Monat (2007). Allerdings hat im Jahr 2008 die Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage, insbesondere während der zweiten Jahreshälfte, zu einer Minderung des Frachtvolumens am Flughafen (durchschnittlich 8.400 Tonnen pro Monat) geführt.

2.8 In Bezug auf die Flugbewegungen (Landungen und Starts) ist der Verkehr des Flughafens über die 12 Monate des Jahres gesehen relativ stabil, wobei ein leichter Anstieg der Flugzahl während der Sommermonate zu verzeichnen ist. Hinzu kommen einige beträchtliche und punktuelle Verkehrsanstiege, welche hauptsächlich auf die stattfindenden Kongresse und Messen wie BaselWorld oder Art Basel zurückzuführen sind.

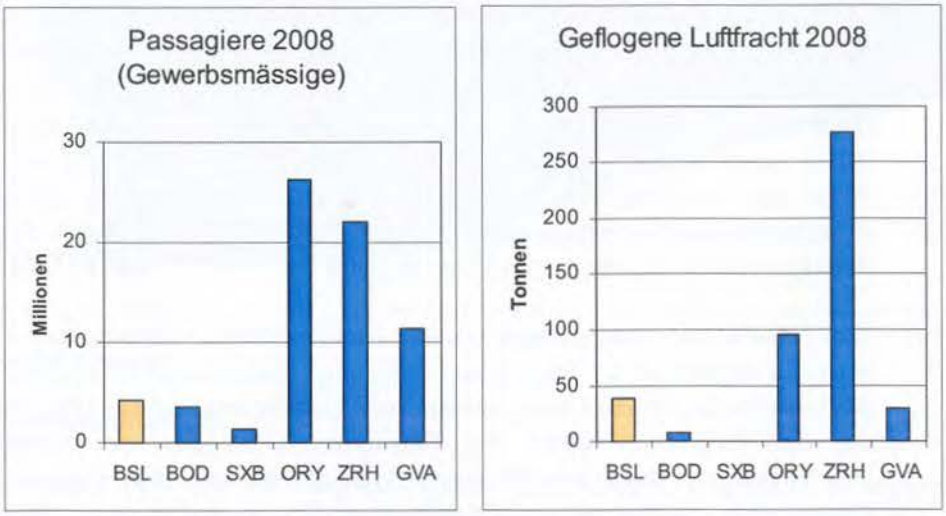
ABBILDUNG 2.3 JÄHRLICHE PASSAGIERZAHLEN 2008



Quelle: Flughafen

2.9 In Bezug auf den Passagierverkehr erreicht Basel-Mulhouse nahezu die Zahlen des Flughafens Bordeaux (+22%), liegt aber eindeutig unterhalb des Verkehrs in Genf (-63%). Die folgende Abbildung verdeutlicht allerdings die Wichtigkeit des Frachtbereichs in Basel-Mulhouse im Vergleich zu Genf (+29%) oder auch zu Paris-Orly (-60%).

ABBILDUNG 2.4 VERKEHRSAUFKOMMEN BASEL-MULHOUSE VERSUS ANDERE FLUGHÄFEN



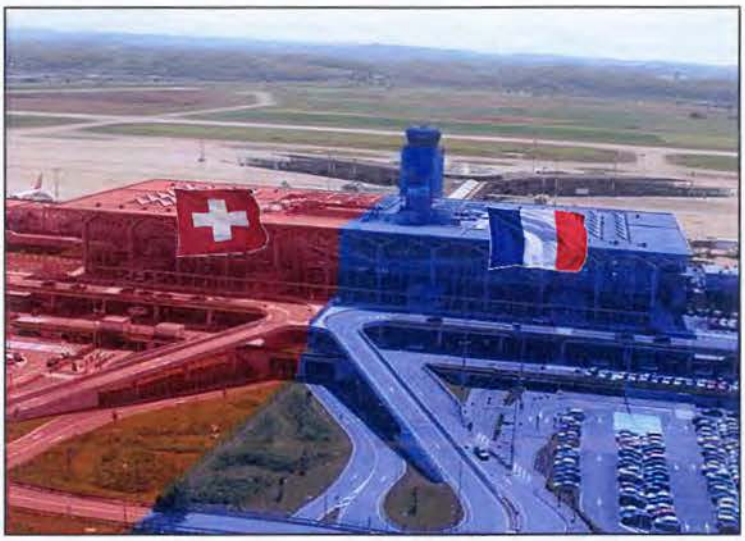
Quelle: Steer Davies Gleave

Institutioneller Kontext

2.10 Der Flughafen Basel-Mulhouse ist ein öffentlich-rechtliches Unternehmen nach internationalem Recht mit Sitz in Frankreich. Die vollständig auf französischem Staatsgebiet liegende Plattform beinhaltet ein durch eine Zollstraße mit Basel verbundenes schweizerisches Zollgebiet. Der französisch-schweizerische Staatsvertrag von 1949 beschreibt die Betriebsweise der Plattform im Detail.

2.11 Ganz allgemein besteht die Flughafenzone durch ihre binationale Anbindung aus drei Zollbereichen: Schweizer Sektor, französischer Sektor und ein gemeinsamer (internationaler) Sektor. Die sich auf der Plattform ansiedelnden Unternehmen wählen demnach zwischen einer Domizilierung in Frankreich oder in der Schweiz. Die Nationalität der Zollzone bestimmt das anwendbare Gesellschaftsrecht sowie das Land, in dem die Unternehmenssteuern zu entrichten sind.

ABBILDUNG 2.5 BINATIONALER FLUGHAFENTERMINAL



2.12 Unabhängig davon, auf welchem Sektor Unternehmen ansässig sind, fallen die lokalen Steuern in Frankreich an. Diese nicht ausdrücklich aus dem Staatsvertrag von 1949 herrührende Regel wurde von der französisch-schweizerischen Arbeitsgruppe aufgestellt. Die Gruppe wurde auf Verlangen des Verwaltungsrats des Flughafens Basel-Mulhouse und der Industrie- und Handelskammern Süd-Elsass Mulhouse sowie beider Basel ins Leben gerufen, um Unklarheiten aufgrund der Mehrdeutigkeit der Texte aus dem Wege zu räumen, die Regelung von laufenden Streitsachen zu vereinfachen und Vertretungsfragen für Beschäftigte zu klären. Die Arbeitsgruppe hat die Ergebnisse ihrer Arbeit noch nicht vorgelegt.

2.13 Das Personal der Unternehmen stammt aus der Attraktivitätszone des Flughafens genau an der Grenze der drei Länder. Nach einer während des 60-jährigen Bestehens des binationalen Unternehmens entstandenen Gewohnheit unterliegt das Personal der auf dem Schweizer Sektor des Flughafens niedergelassenen schweizerischen Gesellschaften dem schweizerischen Sozialsystem und das Personal von im französischen Zollbereich niedergelassenen Gesellschaften dem französischen Sozialsystem. Für das Personal des binationalen öffentlich-rechtlichen Unternehmens entscheidet der Wohnort darüber, ob der Beschäftige in das Schweizer oder

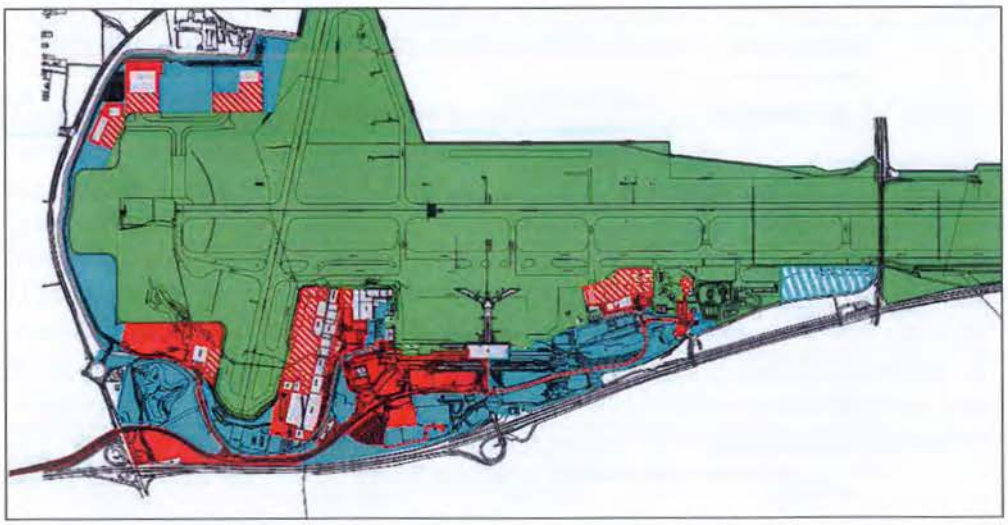
französische Sozialsystem eintritt.

TABELLE 2.1 TRINATIONALER KONTEXT DES FLUGHAFENS

	Frankreich	Schweiz	Deutschland
Physikalische Niederlassung der Plattform	In Frankreich		
Unternehmens-steuern	Steuern für französische Gesellschaften	Steuern für schweizerische Gesellschaften	
Lokake Steuern	Lokale Steuern werden normalerweise an die Ortsbehörde – somit nach Frankreich - entrichtet		
Sozialsystem für Beschäftigte	Französisches System für Unternehmen im französischen Zollbereich	Schweizerisches System für Unternehmen im schweizerischen Zollbereich	
	Für das Personal der Flughafendirektion richtet sich das zuständige Sozialsystem nach dem Wohnort der Beschäftigten		
Wohnort der Beschäftigten	Möglich in Frankreich	Möglich in der Schweiz	Möglich in Deutschland

2.14 Nachstehende Karte zeigt die Plattform und ihre Zollbereiche:

ABBILDUNG 2.6 ZOLLBEREICHE DER PLATTFORM



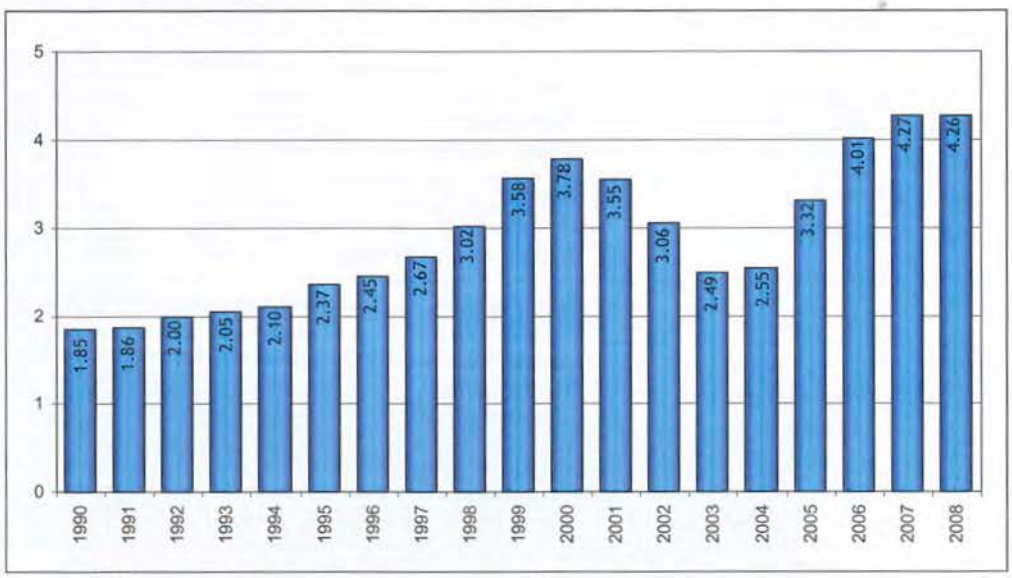
Quelle: Flughafen

Passagieraktivität

2.15 Zwischen 1990 und 2000 hat das schnelle und profitable Wachstum der regionalen Luftlinie Crossair weitgehend zu einer Verdopplung des Passagierverkehrs am Flughafen beigetragen. Nach dem Konkurs der Swissair im Jahr 2001 kam es aufgrund der Umgestaltung von Crossair zu Swiss International Air Lines (mit

Vermögensgegenständen der Crossair) zu einer erheblichen Einschränkung des Betriebs ab dem Flughafen Basel-Mulhouse sowie zu einer strategischen Ausrichtung der neuen Fluglinie Swiss auf den Hub Zürich.

ABBILDUNG 2.7 JÄHRLICHER PASSAGIERVERKEHR (IN MILLIONEN) 1990-2008



Quelle: Flughafen

2.16 Nach zwei Jahren deutlicher Überkapazität gelang es dem Flughafen, die Lowcost-Linie easyJet zu gewinnen, die im Juni 2005 eine Basis einrichtete. easyJet ist heute die führende Fluglinie des Flughafens und fliegt 20 Destinationen in ganz Europa an.

TABELLE 2.2 MARKTANTEILE DER PASSAGIERGESELLSCHAFTEN (2008)

Gesellschaft	Angebotene Sitze	Passagiere	Marktanteil Passagierverkehr	Anzahl der Verbindungen
easyJet	2.090.186	1.688.536	40%	22
Air France	611.396	492.289	12%	3
Swiss	607.720	353.348	8%	10
TUIfly	291.120	261.699	6%	13
Lufthansa	541.032	249.692	6%	3
Ryanair	280.098	196.961	5%	5
British Airways	275.006	152.021	4%	1
Air Berlin	174.336	134.102	3%	9

Quelle: OAG, Flughafen

2.17 Die Plattform profitiert von der teilweisen Niederlassung der Swiss (insgesamt 472) mit ihren Aktivitäten Einkauf, Informatik, Kundenbeziehungen, Rechnungswesen, Call Center, Swiss Cargo, Zentrum für Aus- und Weiterbildung und anderen Tätigkeiten. Die Fluggesellschaft easyJet (insgesamt 163) verfügt ebenfalls über eine Basis am Flughafen mit vier basierten Flugzeugen und Besatzungen. Das Personal von easyJet ist jedoch in Genf niedergelassen. Hello AG (insgesamt 180) ist ebenfalls am

Flughafen niedergelassen. Auch Air France beschäftigt zahlreiches Personal (insgesamt 143), vor allem Besatzungen und Bodenpersonal. Die anderen Fluggesellschaften verfügen nur über wenig lokales Personal, da keine ihrer Flugzeuge am Flughafen basiert sind und sie ihre Abfertigung nicht selbst vornehmen.

2.18 Die nachstehende Tabelle führt einige Elemente der Passagiertransports am Flughafen auf.

TABELLE 2.3 DARSTELLUNG DES PASSAGIERTRANSPORTS

	PASSAGIERTRANSPORT
Anzahl der Fluggesellschaften mit direkter Personalbeschäftigung am Flughafen	12
Anzahl der Beschäftigten insgesamt	1.016
Gesellschaften im Schweizer Sektor in Prozent	75%
Durchschnittliche Größe der Gesellschaften	84 Beschäftigte

Fracht- und Expressfracht

2.19 Die geografische Lage sowie die binationale Anbindung des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ermöglichen den Handel über den EU-Raum und die Schweiz. Die Region verfügt über stark exportorientierte Unternehmen für Waren aus lokaler Produktion.

2.20 Aufgrund ihres Preises im Vergleich zu anderen möglichen Verkehrsträgern zielt die Luftfracht auf Produkte mit starker Wertschöpfung (z. B. pharmazeutische Erzeugnisse) oder zeitkritische Güter ab, wie beispielsweise auf in der zu untersuchenden Region gefertigte Just-in-Time Lieferungen, Ersatzteile für die Automobilindustrie, Sondertransporte (z. B. Turbinen), verderbliche Waren oder Saisonprodukte (z. B. der Export des Beaujolais primeur). Transport- und Wirtschaftsexperten erkennen an, dass der Frachtbereich sehr von der Wirtschaftssituation abhängt; dieser Sektor gilt sogar als Indikator (ungefähr 6-9 Monate) für die wirtschaftliche Situation. Es handelt sich hier demnach um zwei ganz besonders stark von der Wirtschaftssituation betroffene Bereiche, die 2009 intensivst die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise zu spüren bekommen.

2.21 Auf den Logistikplattformen des EuroAirports werden sowohl geflogene Luftfracht als auch die ‚Luftfrachtersatzverkehre' (Transport mit LKW)[1] abgefertigt und in

[1] Es ist zu unterscheiden zwischen geflogener Luftfracht und dem LKW-Ersatzverkehr: manchmal entscheiden die Gesellschaften an den Flughäfen eine Weiterleitung der Fracht zum nächsten Bestimmungsort per LKW, versehen mit einem Luftfrachtbrief, anstatt per Flugzeug; dies geschieht im Allgemeinen aus wirtschaftlichen

beiden Fällen auf speziell für den Luftverkehr vorgesehene Paletten verpackt. Das Personal des Frachtbereichs packt die Ware auf Paletten beziehungsweise verlädt sie von einem Verkehrsmittel auf das andere. Im Jahr 2008 umfasste der LKW-Ersatzfrachtverkehr mehr als die Hälfte der am Flughafen behandelten Fracht. Die nachstehende Tabelle führt einige Elemente der Frachttätigkeit am Flughafen auf.

TABELLE 2.4 DARSTELLUNG DER FRACHTTÄTIGKEIT

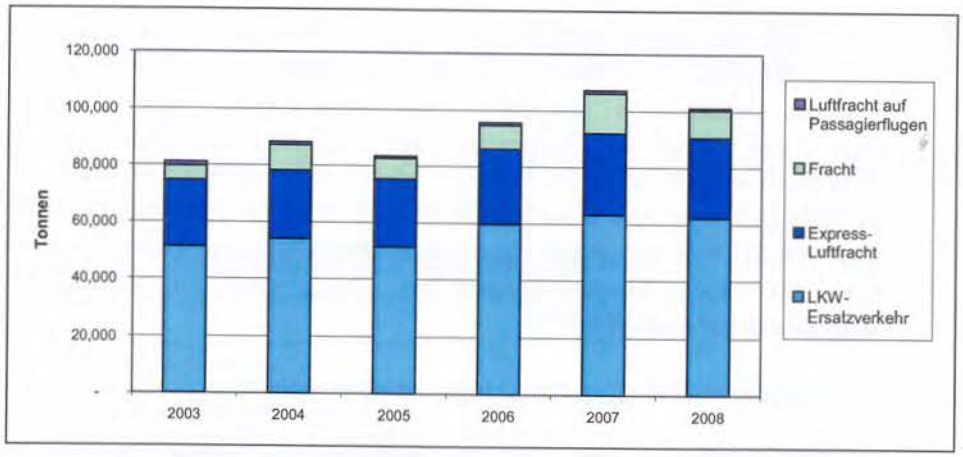
	Fracht	Express-Luftfracht
Anzahl der Gesellschaften	35	4
Anzahl der Beschäftigten insgesamt	465	620
Gesellschaften im Schweizer Sektor in Prozent	66%	100%
Durchschnittliche Größe der Gesellschaften	13 Beschäftigte	155 Beschäftigte
Einzugsgebiet	lokal	ganze Schweiz

2.22 Die folgende Grafik zeigt, dass die geflogene Luftfracht am Flughafen Basel-Mulhouse weitgehend vom Expressfrachtdienst, der im Jahr 2007 rund 65% des Verkehrs transportierte, beherrscht wird. Seit 2003 ist der Expressfrachtdienst auf der Plattform stetig um rund +5 % transportiere Frachttonnen jährlich angestiegen. Bemerkbar ist auch der Anstieg des Nurfrachtverkehrs in letzter Zeit, der eine starke Steigerung um +68% im Jahr 2007 gegenüber 2006 verzeichnet hat[2]. Die durchschnittliche Nutzlast beträgt bei den Frachtfliegern rund 29 Tonnen/Flug und bei Expressfrachtfliegern ungefähr 9 Tonnen. Der Anteil der in den Laderäumen der Passagierflieger beförderten Fracht bleibt klein. Die wichtigsten Expressfrachtdienste am Flughafen sind DHL (40 % der Expresstonnen) und Fedex (30 % der Expresstonnen); der Nurfrachtverkehr entfällt hauptsächlich auf Korean Air (58 % der Frachttonnen) und Malaysian (35 % der Frachttonnen). Die Postfracht existiert seit 2003 und der Fusion von Crossair nicht mehr.

Gründen. In dem Fall wird die Fracht als ‚LKW-Ersatzverkehr' im Gegensatz zur ‚geflogenen Fracht' bezeichnet; tatsächlich handelt es sich um einen Transport per Flugzeug, entweder im Frachtraum eines Passagierflugzeugs oder, wie es häufiger vorkommt, in einem Frachtflugzeug.

[2] Dennoch ist anzumerken, dass die Wartung der Rollbahn 15/33 im Laufe des Jahres 2006 zu einer Unterbrechnung der Flugbewegungen von Jumbos beigetragen hat.

ABBILDUNG 2.8 FRACHTVERKEHR AM FLUGHAFEN



Quelle: Steer Davies Gleave

2.23 Die Umschlagfläche am Flughafen beträgt derzeit insgesamt 25.000 m² mit 110.000 Tonnen Umschlagkapazität im Jahr:

- Kühlboxen (+0°C/+12°C) und Froster (-20°C) ;
- Lagerraum für radioaktive Produkte;
- Abfertigungsfläche für gefährliche Güter;
- Leichenraum;
- Tresor für Wertgegenstände.

2.24 Um der steigenden Logistikentwicklung in der Umgebung des EuroAirports gerecht zu werden, wird die Erschließung und Entwicklung einer neuen 27 ha großen Fläche, der sogenannten Zone 4, im Südosten geplant. Diese Zone, die zukünftig vor allem Expressfrachtunternehmen bestimmt sein wird, soll die Betriebszeiten des Flughafens aus dem Jahr 2009 beibehalten.

ABBILDUNG 2.9 KARTE FRACHTSITUATION AM FLUGHAFEN

Quelle: Flughafen

Industrietätigkeiten

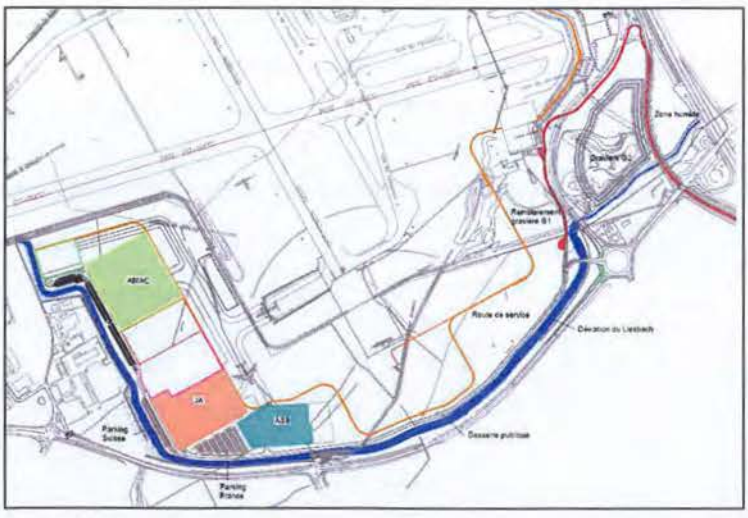
2.25 Der Flughafen profitiert von einer beachtlichen, traditionellen (in Basel-Mulhouse seit 1967 eingerichteten) und dem starken Entwicklungsehrgeiz entsprechenden Industrietätigkeit. Es handelt sich hauptsächlich um Wartungs- und Reparaturaktivitäten an Fluggeräten (am Flughafen betriebene oder speziell zu Wartungszwecken am Flughafen befindliche Geräte) und die integrierte Luftfahrtelektronik sowie um Tätigkeiten für die Innenausstattung von Flugzeugen, Charteraktivitäten von Privatjets, Anstrichaktivitäten usw. Diese Tätigkeiten haben nur sehr wenig Flugbewegungen zur Folge, erfordern allerdings zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte.

2.26 Vier Fluggesellschaften sind am Flughafen niedergelassen:

- Jet Aviation ist mit 1.583 Beschäftigten der bedeutendste Arbeitgeber am Flughafen. Die Gesellschaft wurde in Basel-Mulhouse gegründet und verzeichnet weltweit über 5.600 Beschäftigte. In Basel-Mulhouse belegt sie neun Flugzeughallen mit einer Gesamtfläche von 41.600 m²;
- Lufthansa Technics, insbesondere die ehemalige technische Abteilung der Swiss, mit 493 Beschäftigten im Jahr 2008;
- AMAC mit 95 Beschäftigten, schnelles Wachstum und Bau einer zweiten Flughalle;
- Air Service Basel mit 20 Beschäftigten;

2.27 Alle Gesellschaften liegen im schweizerischen Zollbereich und meistens im Süden oder Osten der Plattform. Die Entwicklung dieser Unternehmen erfordert den Ausbau ihrer Werkstattfläche. Die derzeite Errichtung der Zone 6 bis im Südwesten ist die Antwort der Flughafendirektion des EuroAirports auf dieses Bedürfnis.

ABBILDUNG 2.10 ZONE 6 BIS



Quelle: Aéroport

2.28 Diese Gesellschaften müssen unbedingt in der Nähe eines Flughafens ansässig sein, dessen Rollbahnen ausreichend lang sind, um die Landung aller gewünschten Flugzeugtypen zu gewährleisten. Es ist ebenfalls ein Trumpf, nicht weit von einer

Großstadt mit einem über ausreichend europäische Verbindungen verfügenden Flughafen niedergelassen zu sein, da es eine Personalkategorie gibt, die vor Ort nur schwierig zu rekrutieren ist - beispielsweise Personal, das eine Flugzeugsicherheitszertifizierung europäischer oder amerikanischer Behörden vorweist.

2.29 Die Fluggesellschaften treffen am Flughafen Basel-Mulhouse in dieser Hinsicht auf eine Reihe günstiger Entwicklungsbedingungen.

TABELLE 2.5 DARSTELLUNG DER INDUSTRIETÄTIGKEIT

	Industrie
Anzahl der Gesellschaften	4
Anzahl der Beschäftigten insgesamt	2.191
Gesellschaften im Schweizer Sektor in Prozent	100%

Weitere Aktivitäten

2.30 Andere Unternehmen sind auf der Plattform präsent, um Passagier- und Frachtfluggesellschaften bei ihren Aktivitäten oder aber die Passagiere direkt zu unterstützen. Dabei handelt es sich um folgende Sektoren:

TABELLE 2.6 NEBENTÄTIGKEITEN

Beschreibung	In Verbindung mit den Aktivitäten	Gesellschaften	Beschäftigte insgesamt
Verwaltung (DGAC, Wetterdienst ...)	Passagier und Fracht	4	143
Abfertigung	Passagier und Fracht	3	457
Flughafendirektion	Passagier, Fracht und Industrie	1	278
Zoll, Polizei	Passagier und Fracht	5	225
Autovermietung	Passagier	9	154
Dienstleister	Passagier, Fracht und Industrie	26	484
Gaststättengewerbe	Passagier	1	96
Rettungswesen	Passagier und Fracht	1	11
Sicherheit	Passagier, Fracht und Industrie	4	188
Taxi	Passagier	11	85
Reiseveranstalter	Passagier	12	61
Total		**77**	**2.183**

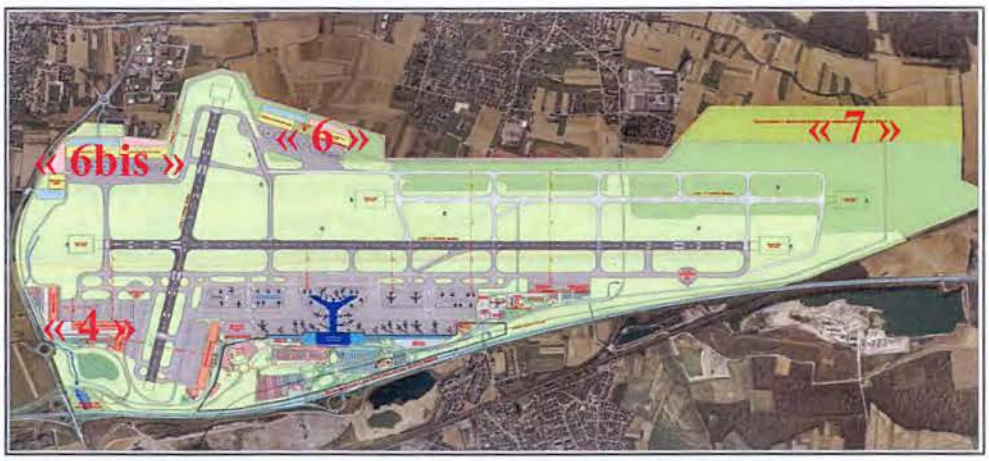
Zukünftige Entwicklung des Flughafens

2.31 Der mittelfristige Entwicklungsplan über die zukünftige Entwicklung des Flughafens setzt auf ein starkes Wachstum der Industrietätigkeit, ein regelmäßiges Wachstum des Passagierverkehrs sowie der Fracht- und Expressfrachtaktivitäten. Ganz allgemein wird für den Zeitraum 2009-2015 mit einer Entwicklung der Flughafentätigkeit sowie mit einem Beschäftigungsanstieg gerechnet.

2.32 Zusätzlich zur aktuellen Wirtschaftskonjunktur wurden noch eine Reihe weiterer Ereignisse mit negativen Auswirkungen, wie beispielsweise die verstärkte Konkurrenz des TGV ab 2012 und das damit verbundene verringerte Angebot von Air France, berücksichtigt.

2.33 Um diese Entwicklung erreichen zu können, sind einige zusätzliche Infrastrukturen sowie eine geänderte Raumorganisation notwendig. Ein Hotel ist für 2011 im Schweizer Sektor des Flughafengeländes selbst geplant. Da der Cargo-Bereich regelmäßig ausgelastet ist, ist die Einrichtung einer neuen Zone im Süden der Plattform geplant. Eine Baulandreserve für die Erschließung eines parallelen, angenäherten und spezialisierten Doublets von 2.600 m ist für bis zu 8 Millionen Passagiere vorgesehen.

ABBILDUNG 2.11 LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGSZONEN



Quelle: Flughafen

Einschätzungen des Flughafenverkehrs

2.34 Da der sozioökonomische Impakt bis 2015 untersucht werden soll, muss mit Verkehrsprognosen für diesen Zeitraum gearbeitet werden. Da der Flughafen uns Daten für die Jahre 2009-2013 geliefert hat, haben wir Prognosen für die Jahre 2014 bis 2015 angestellt und dabei darauf geachtet, ein angemessenes Niveau der Datensegmentierung beizubehalten.

TABELLE 2.7 VOM FLUGHAFEN GELIEFERTE DATEN

Datenliste
Schätzungen für den Passagierverkehr pro Fluggesellschaft, 2009-2013
Schätzungen für den Frachtverkehr pro Fluggesellschaft, 2009-2013
Schätzungen der Flugbewegungen, 2009-2013
Schätzungen des Personals der Flughafenplattform, 2009-2013

2.35 Bezüglich der Schätzungen für den Passagierverkehr hat uns der Flughafen gebeten, von einer Wachstumshypothese von jährlich 2% für den Gesamtverkehr des Flughafens zwischen 2013 und 2015 auszugehen. Die Analyse des bestehenden Verkehrs zeigte uns, dass die Fluggesellschaften über eine Auslastung verfügten, aufgrund derer ihre Nutzlast gesteigert werden konnte, ohne die Anzahl der Flugbewegungen anzuheben; für die Passagierflüge steigt die Anzahl der Flugbewegungen zwischen 2013 und 2015 nur um 1% pro Jahr.

2.36 Für den Frachtverkehr und die anderen Flugbewegungen wurde die Wachstumshypothese auf der Grundlage des Verkehrs der Vorjahre aufgestellt. Wie für die Passagierflüge haben wir auch hier die Hypothese aufgestellt, dass die Anzahl der Flugbewegungen der Nur-Frachtgesellschaften langsamer ansteigt als ihre durchschnittliche Nutzlast.

2.37 Zusammenfassend erhalten wir folgende Ergebnisse:

TABELLE 2.8 SCHÄTZUNGEN DES BASISVERKEHRS

	2008	2010	2013	2014	2015
Passagiere (in Tausend)	4.262	4.379	4.614	4.706	4.800
Luftfrachttonnen	38.786	40.500	53.200	57.076	61.057
Flugbewegungen	81.118	82.768	81.054	81.679	82.310

Quelle: Flughafen, Steer Davies Gleave

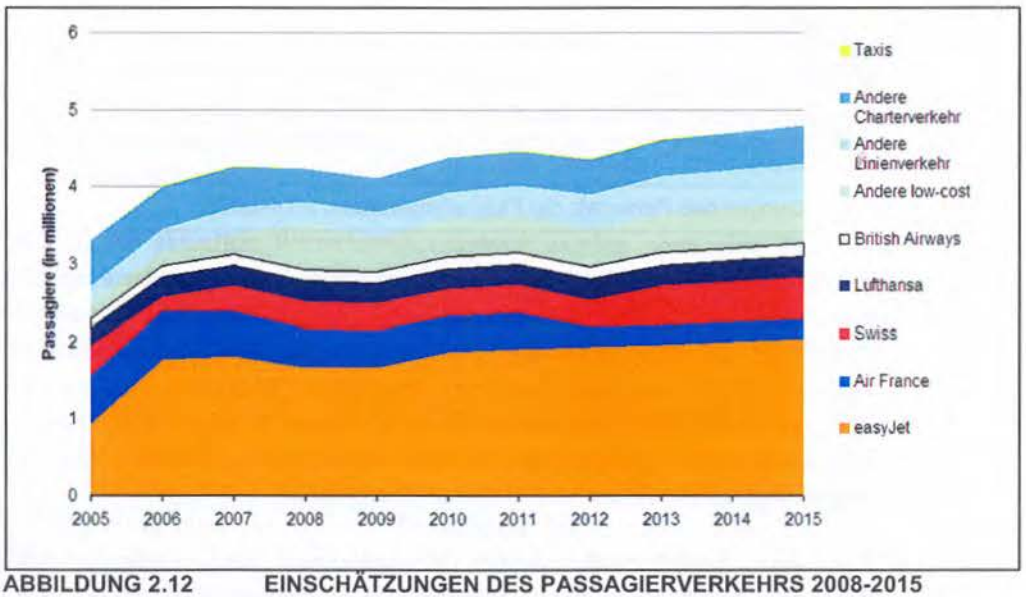


ABBILDUNG 2.12 EINSCHÄTZUNGEN DES PASSAGIERVERKEHRS 2008-2015

Einschätzungen der Beschäftigung am Flughafen

2.38 Die Beschäftigtenzahl auf der Flughafenplattform im Jahr 2008 sowie die während der Umfragen bei den wichtigsten Unternehmen gesammelten Daten stellen eine solide Basis für unsere Beschäftigungsanalyse dar. Wir haben dabei Arbeitsplätze, die im Zusammenhang mit einem Anstieg an Passagieren, Flugbewegungen und Frachttonnen stehen und fixe Arbeitsplätze sowie in bestimmten Fällen jede einzelne Fluggesellschaft voneinander getrennt untersucht.

2.39 Die Tabelle unten zeigt die uns vom Flughafen vorgelegten Beschäftigungsprognosen für den Zeitraum 2009-2015 sowie unsere Prognosen für die Jahre 2014 bis 2015:

TABELLE 2.9 SCHÄTZUNGEN DER GESAMTBESCHÄFTIGUNGEN

	Quelle	2008	2010	2013	2014	2015
Gesamtbeschäftigungen Plattform	Flughafen	6.475	7.300	7.950	n.v.	n.v.
Gesamtbeschäftigungen Plattform	Steer Davies Gleave	6.475	7.266	7.915	8.138	8.413
VZÄ-Beschäftigungen Plattform	Steer Davies Gleave	5.652	6.344	6.954	7.157	7.409

Quelle: Flughafen, Steer Davies Gleave

2.40 Im Einzelnen erhalten wir folgende Werte pro großer Tätigkeitssektor:

TABELLE 2.10 DETAILLIERTE SCHÄTZUNGEN DER BESCHÄFTIGUNG NACH SEKTOR (VZÄ)

Beschäftigung	2008	2010	2013	2014	2015
Passagierverkehr	1.937	2.206	2.213	2.246	2.280
Frachtverkehr	544	572	683	716	712
Expressfrachtverkehr	520	541	648	680	749
Industrietätigkeiten	2.161	2.466	2.860	2.959	3.107
Verkehrsunterstützung	489	559	550	555	561
Total	5.652	6.344	6.954	7.157	7.409

Quelle: Steer Davies Gleave

Bahnanschluss

2.41 Der Flughafen Basel-Mulhouse liegt in unmittelbarer Nähe der Basel und Straßburg verbindenden Autobahn A35 und bietet einen ausgezeichneten Zugang zum französischen, deutschen und schweizerischen Autobahnnetz.

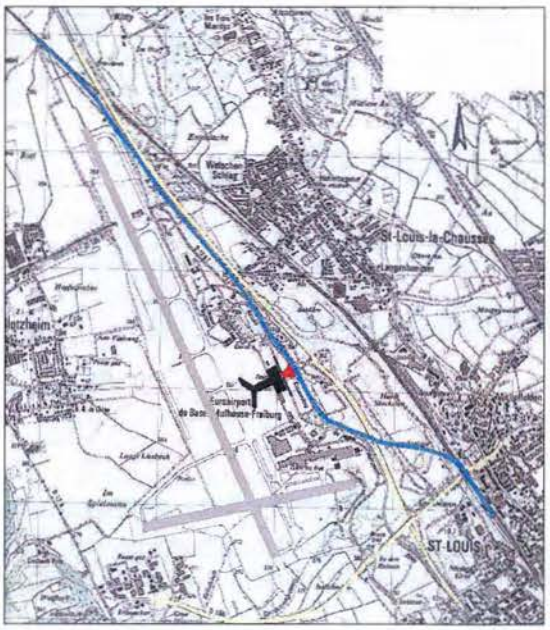
2.42 Der Bahnhof Basel, Knotenpunkt des deutschen, schweizerischen und französischen Eisenbahnetzes, ist von europäischer Wichtigkeit für den Empfang des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Er ist über das Nahverkehrsnetz der Agglomeration Basel an den ungefähr 5 km weit entfernten Flughafen angebunden.

2.43 Derzeit besteht keine Eisenbahnverbindung zwischen dem Flughafen Basel-Mulhouse und dem 700 m vom Terminal liegenden Schienenweg Mulhouse-Saint Louis-Basel. Der Eisenbahnanschluss des Flughafens erfolgt über einen Zubringerbus zum 3,5 Kilometer entfernten Bahnhof von Saint-Louis, von dem aus TER-Regionalzüge nach Mulhouse, Straßburg, Metz, Besançon und Züge der Regio-S-Bahn in Richtung Basel verkehren. Diese Lösung hat allerdings den Nachteil der Umladung und verliert dadurch deutlich an Attraktivität.

2.44 Die Region zeichnet sich durch eine starke Bevölkerungsdichte, einen gehobenen Lebensstandard und eine große Neigung der Bevölkerung aus, sich lokal zu bewegen sowie dadurch, und dies besonders in der Schweiz, häufig andere Transportmittel als das eigene Auto zu benutzen. In dem Bestreben nach einer besseren Umwelt- und Wirtschaftsentwicklung stellen die lokalen Entscheidungsträger Überlegungen über die Modalitäten eines direkten Eisenbahnanschlusses an den EuroAirport an.

2.45 Ein Bahnhof in unmittelbarer Nähe des Passagierterminals würde die Attraktivität des Flughafens bei der derzeit schlecht bedienten Bevölkerung, wie beispielsweise die Bewohner von Besançon, Bern oder auch Luzern und Straßburg, steigern.

ABBILDUNG 2.13 PROJEKT EISENBAHNANSCHLUSS



Quelle: Flughafen

2.46 Ein Eisenbahnanschluss wird nicht vor 2015 realisiert werden; seine Auswirkungen wurden aus diesem Grund nicht in unserer Studie berücksichtigt.

3. LOKALE WIRTSCHAFT

3.1 Die von Gebirgszügen - die Vogesen im Westen, der Schwarzwald im Osten und ein Teil des Juras am südlichen Ende – eingegrenzten und den Flughafen Basel-Mulhouse umgebenden Gebiete verteilen sich auf die Grenzzone dreier Länder. Die lokale Wirtschaft stellt somit eine Mischung aus den jeweils spezifischen Wirtschaftsmerkmalen dieser drei Länder dar. Mehr als anderswo handelt es sich aber um eine reelle Verwicklung von Sektoren und Zuständigkeiten über geographische und historische Grenzen hinaus.

Die großen Regionen um den EuroAirport

Das Elsass

3.2 Seit dem 18. Jahrhundert ist das Elsass eine Region mit Unternehmen der Chemie- und Textilindustrien, aus denen sich bald eine Maschinenbauindustrie mit autonomem Aufschwung entwickelte. Neben dem Zentrum Mulhouse und einer schnellen technischen Verbreitung im Piemont des Vosges fand im 19. Jahrhundert in beiden Départements schnell eine Industrialisierung statt.

3.3 Im Jahr 2007 machte das Elsass 2,7% des BIP des Metropolitan- und 3,8% des Provinz-Frankreichs aus. Im Zeitraum von 1997-2007 stieg die Erwerbsbevölkerung jährlich um 7.000 Personen. Durch diese Entwicklung und die damit verbundenen verbesserten Qualifikationen wurde die soziale und professionnelle Struktur der Region neu verteilt.

3.4 Neben einer ihr eigenen industriellen Stärke profitiert das Elsass außerdem von der geographischen Nähe der Arbeitsmarktregion Oberrhein, wo mehr als 59.000 Grenzgänger (Angaben aus dem Jahr 2006) täglich eine der nationalen Grenzen zur Arbeit überschreiten. Gemeinhin ist hier die niedrigste Arbeitslosenquote in ganz Frankreich zu verzeichnen, auch wenn diese Ende 2008 auf 6,7% angestiegen war. Die Region verfügt über mehrere große Wirtschaftspole: Straßburg mit einem breit gefächertem Nebensektor, zwei Konkurrenzpole – einer im Bereich therapeutischer Innovationen und ein weiterer im Bereich Zukunftsfahrzeuge –, Mulhouse mit seiner Manufakturtradition und die eher an ausländische Investitionen gebundene Stadt Colmar.

3.5 Erst kürzlich hat die die Weltwirtschaft aus dem Gleichgewicht bringende Finanzkrise auch das Elsass erreicht: Während im Jahr 2007 das Wirtschaftswachstum noch bei 1,8% lag, sieht es jetzt so aus, als würde es im Jahr 2008 auf 1,0% und im Jahr 2009 auf 0,1% fallen. Die einzigen, das Wachstum noch unterstützenden Sektoren sind die Genuss- und Lebensmittelindustrie und bestimmte Investitionsgüterbereiche. Die Automobilindustrie, das Baugewerbe aber auch der Handel und natürlich der Finanzsektor sind alle von der verringerten weltweiten Nachfrage betroffen.

3.6 Eine Wachstumsrate derselben Größenordnung wie im Jahr 2008 ist für 2010 zu prognostizieren, eine erneute Stabilisierung der Finanzmärkte vorausgesetzt. In jedem Fall müsste sich die elsässische Wirtschaft mehr oder weniger im selben Rhythmus entwickeln wie im übrigen Frankreich.

TABELLE 3.1 INDIKATOREN ELSASS

	2006	2007	2008
BIP (jährliche Veränderung in %)	1,7%	1,8%	1,0%
Beschäftigung (jährliche Veränderung in %)	0,8%	0,7%	0,4%

Quelle: INSEE

Die Franche-Comté

3.7 Die Franche-Comté, Grenzgebiet der Schweiz, ist eine sich durch ihre starke Industriespezialisierung auszeichnende Region: Dieser Sektor konzentrierte 23,1% der Beschäftigten und war die Ursache für 20,8% der regionalen Wertschöpfung im Jahr 2007. Gemäß der Zahlen des INSEE machte die Franche-Comté im Jahr 2007 1,5% des BIP im Metropolitan- und 2,1% im Provinz-Frankreich aus. Ende 2008 lag die Arbeitslosenquote bei 7,6%.

3.8 Die Franche-Comté hat sich stark auf die Automobilkonstruktion und die Metallverarbeitung spezialisiert, Bereiche, die 41% der Arbeitnehmertätigkeiten in der Industrie ausmachen und zahlreiche neuen Zulieferaktivitäten generieren. Bemerkbar sind ebenfalls die traditionellen Industriebereiche der Uhren-, Brillen- und Spielzeugproduktion.

3.9 Die Industrie in dieser Region besteht zum Größtteil aus kleinen und mittleren Unternehmen, allerdings sind auch große Unternehmensgruppen insbesondere im Nordosten der Region ansässig: Peugeot und seine OEM-Hersteller in der Region von Montbéliard, Alstom in Belfort, Solvay in Dole-Tavaux.

3.10 Im Jahr 1999 wurden 30.000 in der Franche-Comté ansässige Personen mit einer Beschäftigung in den Anliegerregionen oder in der Schweiz (4.400 im Elsass, 13.300 in der Schweiz und nur wenige in Deutschland) verzeichnet.

TABELLE 3.2 INDIKATOREN FRANCHE-COMTE

	2006	2007	2008
BIP (jährliche Veränderung in %)	2,6%	3,2%	n.v.
Beschäftigung (jährliche Veränderung in %)	0,4%	0,6%	n.v.

Quelle: INSEE; n.v. = nicht verfügbar

Die Nordwestschweiz

3.11 Die Nordwestschweiz steht in wirtschaftlicher Hinsicht an zweiter Stelle der wichtigsten schweizerischen Regionen nach Zürich. Es handelt sich um eine der wohlhabendsten Regionen nicht nur in der Schweiz, sondern auf gesamter internationaler Vergleichsebene. In finanzieller Hinsicht gehört sie zu den stärksten Regionen der Schweiz; die beiden Halbkantone von Basel sind Nettozahler für die Eidgenossenschaft.

3.12 Die Wirtschaftsstruktur der schweizerischen Region ist verschiedenartig und beheimatet, auch wenn sie sich auf die Chemie- und Pharmaindustrie sowie die

Biotechnologie konzentriert, Bereiche wie die Metallurgie, die Herstellung von elektronischen und optischen Geräten, die Uhrenindustrie und das Transportwesen. Im Jahr 2006 überquerten täglich 58.500 Personen aus Frankreich und Deutschland die Grenze, um in der Nordwestschweiz zu arbeiten.

3.13 Die Nordwestschweiz ist ebenfalls von der Krise betroffen, hält allerdings ihr BIP-Wachstum von 2,3% aus dem Jahr 2008 bei und dies hauptsächlich dank der anhaltenden internationalen Nachfrage in der pharmazeutisch-chemischen Industrie. Die Investitionsgüter- und Serviceindustrien verzeichnen dagegen einen Wertschöpfungsrückgang und es ist damit zu rechnen, dass die Wirtschaft der Nordwestschweiz im Jahr 2009 nur noch um 1,4% ansteigt.

3.14 Mittelfristig ist für die Region eine überdurchschnittliche Wachstumsrate (ungefähr 2,5%) zu erwarten, was vor allem durch das Wachstum der Unternehmen im Bereich Biowissenschaften zurückzuführen ist.

TABELLE 3.3 INDIKATOREN NORDWESTSCHWEIZ

	2006	2007	2008
BIP (jährliche Veränderung in %)	4,7%	3,7%	2,3%
Beschäftigung (jährliche Veränderung in %)	2,5%	2,4%	2,0%

Quelle: BFS

Das Land Baden-Württemberg

3.15 Die Wirtschaftsstruktur der badischen Region ist heterogen und wendet sich immer mehr dem Tertiärsektor zu. Baden-Württemberg gehört zu den wirtschaftlich wettbewerbsfähigsten Regionen Europas und ist Zentrum der Automobilindustrie (Daimler, Porsche, Audi und die Zulieferer aus der Maschinenbauindustrie) mit Niederlassungen vor allem im Norden des Landes. Die Feinmechanik, insbesondere die Uhrenindustrie ist dort bereits seit langem präsent. Wie das Elsass war auch Baden-Württemberg lange Zeit eine bedeutende Region für die Textilindustrie.

3.16 Mit einer niedrigen Arbeitslosenquote (4,9% in 2007) und einer starken Wachstumsrate gehört das Land zu Deutschlands dynamischsten Bundesländern: Im Jahr 2008 verzeichnete Baden-Württemberg dank anhaltender Exporte auf dem Industriesektor ein BIP-Wachstum von 2,1%. Im Jahr 2009 wird die Wirtschaft dieses Gebiets voraussichtlich stark betroffen sein und insbesondere aufgrund der nachlassenden internationalen Nachfrage nur um 0,8% ansteigen.

3.17 Sollte sich die Krise nicht verschlimmern, ist eine Wachstumsrate von ungefähr 2% für 2010 zu prognostizieren.

TABELLE 3.4 INDIKATOREN BADEN-WÜRTTEMBERG SÜD

	2006	2007	2008
BIP (jährliche Veränderung in %)	3,7%	2,8%	2,0%
Beschäftigung (jährliche Veränderung in %)	1,4%	2,9%	1,8%

Quelle: Bundesamt für Statistik

Lokale Wirtschaftsstruktur

3.18 Trotz eines hohen Anteils an Gebirgsflächen liegt die Bevölkerungsdichte der Region über den nationalen Durchschnittszahlen der Schweiz und Frankreichs. Vor allem in der Nordwestschweiz ist die Bevökerungsdichte mit 378 Einwohnern je km^2 sehr hoch. Im Zeitraum zwischen 1990 und 2006 ist die Bevölkerung der Region hauptsächlich aufgrund der Immigration um mehr als 10% gestiegen. Die Tabelle unten zeigt den hohen Ausländeranteil in der Nordwestschweiz (19,9%) im Vergleich zum Elsass und zu Baden (7,7% beziehungsweise 9,1%).

TABELLE 3.5 BEVÖLKERUNG DER REGION

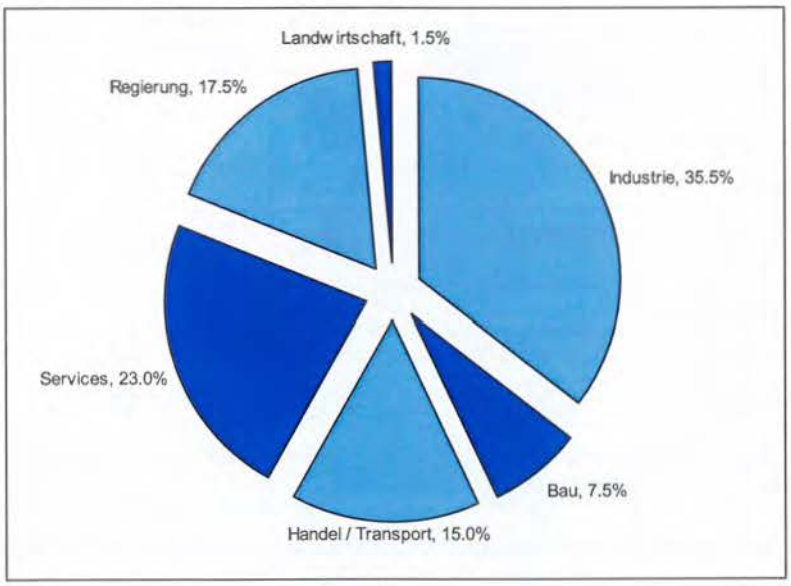
	Elsass	Nordwestschweiz	Baden
Bevölkerung (2006)	1.806.069	1.357.226	2.430.292
Bevölkerungswachstum (1990-2006)	11,2%	8,9%	11,0%
Bevölkerungsdichte (2006)	218	378	299
Ausländeranteil (2006)	7,7%	19,9%	9,1%

Quelle: Deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz

3.19 Erhebliche Unterschiede bestehen auch hinsichtlich des Lebensstandards der drei Regionen. Während das BIP pro Einwohner dort im Großen und Ganzen durchschnittlich über dem der 27 EU-Staaten (22.400 Euro im Jahr 2005) liegt, übertrifft das BIP der Nordwestschweiz (36.600 Euro im Jahr 2005) deutlich das BIP in Baden (29.300 Euro) oder im Elsass (25.800 Euro) desselben Jahres.

3.20 Die Arbeitslosenquote in der Nordwestschweiz (3,0% im Jahr 2006) liegt unter der Quote im Elsass (7,1%) oder in Baden (6,3%) und dies aufgrund der von den Grenzgängern übernommenen Pufferrolle.

ABBILDUNG 3.1 STRUKTUR DES BSP AM OBERRHEIN, 1998



Quelle: Upper Rhine Valley

3.21 Im Jahr 2007 war das Elsass mit 7,1% der Exporte (nominal insgesamt) und auch in Bezug auf den Pro-Kopf-Export die vierte Exportregion in Frankreich. Das Elsass ist außerdem mit 6,2% der Importe (nominal) die fünfte Importregion Frankreichs. Die wichtigsten Länder für Exporte aus dem Elsass sind Deutschland (28% nominal), gefolgt von den Niederlanden (9%) und Italien (8%). Für die Importe sind es Deutschland (32% nominal), die Schweiz (12%) und die Vereinigten Staaten (8%).

3.22 Die wichtigsten Handelsbeziehungen unterhält die Schweiz mit ihren unmittelbaren Nachbarn: Deutschland, Frankreich und Italien. 37% der ausgeführten Waren sind für Deutschland bestimmt und 34% der importierten Güter stammen daher. Der zweite Handelspartner ist Frankreich mit 6,9 Millionen Tonnen (15%) in die Schweiz ausgeführte und 2,1 Millionen Tonnen (13%) aus der Schweiz importierte Waren. Der Außenhandel mit den industrialisierten Ländern wie die Vereinigten Staaten, Japan oder auch Kanada ist zwar volumenmäßig nur sehr klein, aber von relativ hohem Wert. Die Exporte der Nordwestschweiz sind hauptsächlich pharmazeutisch-chemischer Natur und verzeichnen eine hohe Wertschöpfung.

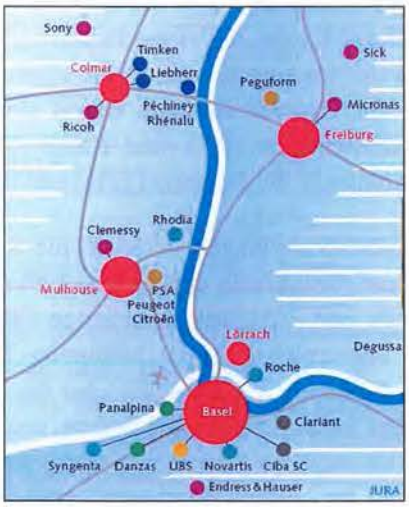
TABELLE 3.6 WIRTSCHAFT DER REGION (2007)

	Elsass	Nordwest-schweiz	Baden
BIP je Einwohner in Euro	27.148	39.166	32.833
Entwicklung des BIP: 1992 = 100	139,8	190,3	145,9
Erwerbsquote	74,2%	75,2%	51,9%
Arbeitslosenquote (durchschnittlich pro Jahr)	6,7%	2,5%	4,9%
Industrieanteil am BIP	20,4%	10,0%	34,8%
Pro-Kopf-Export	14.500€	36.700€	13.200€
Pro-Kopf-Import	13.900€	31.000€	10.800€

Quelle : Deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz, Zolldirektion; Service cantonal de recherche et d'informations statistiques (Statistisches Amt)

3.23 Die folgende Karte veranschaulicht die Lokalisierung wichtiger Industriegruppen in der Region.

ABBILDUNG 3.2 WICHTIGE INDUSTRIE- UND DIENSTLEISTUNGSBETRIEBE



Quelle: Upper Rhine Regio

3.24 Beim Berufspendlerverkehr (Grenzgänger mit Wohnort und Arbeitsplatz in verschiedenen Ländern) handelt es sich aufgrund der angebotenen Beschäftigungen und des unterschiedlichen Lebensstandards um ein wichtiges Phänomen. Die Region Oberrhein verzeichnete im Jahr 2006 mehr als 90.000 Arbeiter, die in einem Land wohnten und in einem anderen arbeiteten. Die Elsässer sind dabei am mobilsten (insgesamt 67%), gefolgt von den Bewohnern des Landes Baden (32%). Zwischen 2001 und 2006 wurde ein Rückgang der Grenzgänger von 5% verzeichnet.

ABBILDUNG 3.3 GRENZGÄNGER

Quelle: Örtliche Krankenkasse, BFS, Bundesagentur für Arbeit. Daten 2006

Die großen Tätigkeitssektoren in der zu untersuchenden Region

Chemie, Biowissenschaften und Pharmazeutik

3.25 Schätzungsweise 40% der weltweit aktiven Unternehmen aus den Bereichen Pharmazeutik und Chemie sind in der Region ansässig.

3.26 Nahezu 400 Unternehmen aus dem Bereich Biotechnologie sind in der Region Oberrhein präsent sowie zusätzlich mehr als 150 Forschungsinstitute und ungefähr 15.000 Forscher des Sektors. Bedeutende Namen wie Novartis, Actelion, Roche, Transgene, Lilly, Johnson and Johnson, Sanofi-Aventis, Syngenta, Dow, DSM, Pfizer, Ciba, Dupont und Teva sind in der Region ansässig.

3.27 In der Nordwestschweiz sind zahlreiche marktführende Unternehmen der Bereiche Pharmazeutik und Agrochemie niedergelassen und dazu die größten Produktionsstätten der Region. Auf französischer und deutscher Seite konzentrieren sich die Tätigkeiten eher auf Zulieferungen, die Medizintechnik und den Bereich Forschung- und Entwicklung.

3.28 Im Gegensatz zu anderen Sektoren ist der pharmazeutisch-chemische Sektor nicht so anfällig für Konjunkturzyklen. Das Wachstum bleibt auch in Krisenzeiten weiterhin solide. In den Jahren 2009 und 2010 wird die Wertschöpfung der pharmazeutisch-chemischen Industrie schätzungsweise um jährlich 2,8% und 3,5% ansteigen.

3.29 Mittelfristig gesehen werden in der Nordwestschweiz Wachstumsraten in einer Größenordnung von 3,5% bis 4% für die pharmazeutische Chemie, Wirtschaftsmotor dieses Sektors, erwartet. Im Elsass ist diese Branche allerdings mit Strukturproblemen konfrontiert, die einen bedeutenderen Anstieg verhindern. Das Wachstum wird hier voraussichtlich die in 2008 erzielten 0,2% nicht übersteigen, wenn nicht sogar mit schätzungsweise -1,3% im Jahr 2009 einen negativen Wert erreichen. Der deutsche Teil der Region müsste ein Wachstum um 1,0% im Jahr 2009 verzeichnen.

Automobilindustrie und Investitionsgüter

3.30 Die Automobilindustrie ist im Elsass halbwegs gleichmäßig auf den Arbeitsmärkten von Mulhouse (Peugeot), Colmar und Straßburg (General Motors, Mercedes) verteilt. Auch die Zulieferindustrie, wie beispielsweise die Maschinenbau- und Wälzlagerindustrie (Automobil) sowie OEM-Hersteller, ist in der Region vertreten. Eine weitere Spezialisierung ergibt sich aus der Elektro- und Telekommunikationsindustrie (Alcatel) sowie der Elektromechanik (Socomec, Hager, Clemessy).

3.31 Die Region Oberrhein ist auch historisch an die Textilindustrie gebunden. Unternehmen dieses Sektors bestehen mit mehr oder weniger großen Schwierigkeiten, konnten aber entweder auf Produkte höherer Qualität (Manufaktur für Stoffdruck Beauvillé) oder auf technische Vliesstoffe, für die sie 40% der französischen Produktion ausmachen, umstellen. Mit Ende dieses Jahrzehnts erleben wir aufgrund erheblich schwächerer Aktivitäten (Neuorientierung der Produktionstätigkeit, veralterte Technologien, Verlagerungen usw.) einen Verlust an industrieller Beschäftigung in traditionellen Tätigkeitssektoren.

3.32 Die Region ist ebenso sehr aktiv im Logistikbereich: Daimler Benz lagert einen Teil seines Automobilvertriebs an das elsässische Unternehmen Striebig aus. In der Nordwestschweiz sind Unternehmen wie Panalpina im Logistiksektor und im Bereich internationale Transporte und Coop auf dem Supermarktsektor ansässig; sie gehören zu den größten Unternehmen der Schweiz. Der Hafen Basel und der Hafen Mulhouse (dritter Binnenhafen Frankreichs) stellen eine wichtige multimodale Zone für die durch Unternehmen wie DHL, Danzas, Fedex, TNT, UPS oder auch Cargologic stark vertretene Logistikaktivität dar.

3.33 Im Jahr 2008 wurde die Investitionsgüterindustrie in der Nordwestschweiz von einer starken internationalen Nachfrage mit um 3,9% steigender Wertschöpfung getragen. Im Jahr 2009 müsste sich die sinkende Nachfrage in einem Anstieg um 1,5% ausdrücken.

3.34 Im Elsass wird für 2008 und 2009 vor allem auf dem Automobilsektor mit größeren Verlusten gerechnet. Im Land Baden-Württemberg bietet der Sektor im Jahr 2008 ein Wachstum um 5,0%, getragen durch den Maschinenbau, die Automobilherstellung und die Produktion von Informatikmaterial. Allerdings sind die Aussichten für das Jahr 2009 nicht mehr so gut und es wird mit einem Wachstum von bestenfalls +0,3% gerechnet.

Weitere Sektoren

3.35 Die Region hat sich auch auf andere Spitzensektoren spezialisiert, die, wie es derzeit im Bereich der Biowissenschaften der Fall ist, in einigen Jahren die Wachstumsmotoren der Region sein könnten. Dazu gehören die Informatik, die Informationswissenschaften, die Alternativenergien oder auch die Nanotechnologien (das Gebiet von Karlsruhe, Straßburg, Besançon, Freiburg und Basel verfügt über Europas höchste Dichte an Forschungsinstituten im Bereich der Nanotechnologien).

4. METHODISCHES VORGEHEN

Zu untersuchende Gebiete

4.1 Wie das nachstehende Photo zeigt, ist das Einzugsgebiet des Flughafens groß und fällt eindeutig auf die Grenzgebiete der drei Länder.

ABBILDUNG 4.1 DREILÄNDERECK-FLUGHAFEN

4.2 Tatsächlich ist das Einzugsgebiet nicht unbedingt festgelegt und variiert je nach Flugangebot, Wettbewerb mit anderen naheliegenden Flugplätzen usw. Folglich kann man hier nur schwer von einem einzigen Einzugsgebiet oder einer Exklusivzone sprechen. Es handelt sich eher um eine Überlagerung von Einzugsgebieten für jede Destination, jede Fluggesellschaft, jedes Tarifangebot und jedes Reisesegment. Nichtsdestotrotz geht der Flughafen davon aus, dass die unten aufgeführte Bevölkerung nur höchstens 60 bzw. 90 Minuten von der Plattform entfernt wohnt (was Zürich mit einschließt):

TABELLE 4.1 ISOCHRONE KURVEN

Fahrzeit mit dem Personenwagen	Bevölkerung
60 Minuten	3,2 Millionen
90 Minuten	6,3 Millionen

4.3 Es ist zu erkennen, dass das Einzugsgebiet des Frachtverkehrs und insbesondere des Expressfrachtverkehrs anders als der Passagierverkehr viel mehr die Schweiz abdeckt: Die meisten Expressfrachtunternehmen fliegen nur bestimmte Orte in Frankreich und Deutschland an, während einige von ihnen vom Flughafen aus in der ganzen Schweiz operieren.

4.4 Der Flughafen hat uns gebeten, folgende Gebiete zum Einzugsgebiet der Plattform (für den Passagierverkehr) und somit zum zu untersuchenden Gebiet hinzuzuziehen.

ABBILDUNG 4.2 KARTE DER ZU UNTERSUCHENDEN GEBIETE

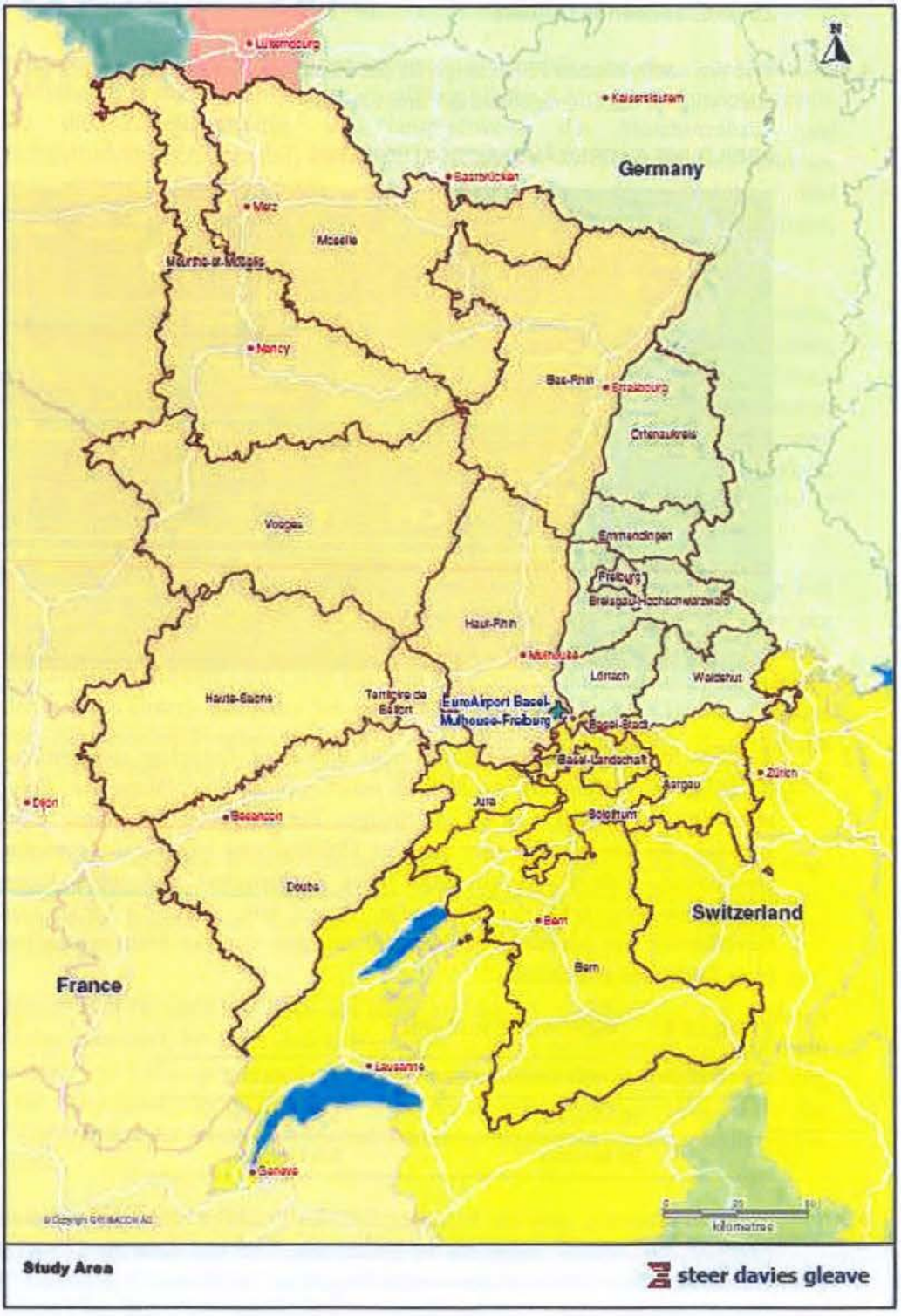


TABELLE 4.2 ZU UNTERSUCHENDE GEBIETE

Land	Gebiet	Art
Frankreich	Haut-Rhin (68)	Französisches Département
Frankreich	Bas-Rhin (67)	Französisches Département
Frankreich	Territoire de Belfort (90)	Französisches Département
Frankreich	Doubs (25)	Französisches Département
Frankreich	Vosges (88)	Französisches Département
Frankreich	Haute-Saône (70)	Französisches Département
Frankreich	Meurthe-et-Moselle (54)	Französisches Département
Frankreich	Moselle (57)	Französisches Département
Schweiz	Basel-Stadt (BS)	Schweizer Kanton
Schweiz	Basel-Landschaft (BL)	Schweizer Kanton
Schweiz	Jura (JU)	Schweizer Kanton
Schweiz	Bern (BE)	Schweizer Kanton
Schweiz	Aargau (AG)	Schweizer Kanton
Schweiz	Solothurn (SO)	Schweizer Kanton
Deutschland	Freiburg im Breisgau (FR)	Deutscher Stadtkreis
Deutschland	Lörrach (LO)	Deutscher Landkreis
Deutschland	Breisgau-Hochschwarzwald (FR)	Deutscher Landkreis
Deutschland	Emmendingen (EM)	Deutscher Landkreis
Deutschland	Ortenaukreis (OG)	Deutscher Landkreis
Deutschland	Waldshut (WT)	Deutscher Landkreis

4.5 Die zu untersuchenden Gebiete stellen keine homogene geographische Zone dar. Sie sind Teil von Regionen oder verschiedenen Ländern und sind selbst Gebiete mit mehr oder weniger hohem Niveau. Die Europäische Union ordnet regionale Gebiete und Unterregionen nach der Systematik NUTS in Kategorien ein, um ungefähr äquivalente Gebiete national oder regional vergleichen zu können. Die Schweiz ist von dieser Systematik nicht betroffen und nicht wirklich in Regionen strukturiert. Nichtsdestotrotz scheint es uns für die Studie relevant, nachstehende Gliederung für die Schweiz zu berücksichtigen.

TABELLE 4.3 KATEGORISIERUNG DER ZU UNTERSUCHENDEN GEBIETE

NUTS 1	NUTS 2	NUTS 3
Region OSTEN (Frankreich)	Elsass	Haut-Rhin und Bas-Rhin
	Franche-Comté	Territoire de Belfort, Doubs, Haute-Saône, Jura
	Lothringen	Meurthe-et-Moselle, Vosges, Moselle, Meuse
Schweiz	Nordwest-Region (Nordwestschweiz)	Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau
	Espace Mittelland	Kantone Bern, Solothurn, Freiburg, Jura et Neuenburg
Baden-Württemberg (Deutschland)	Freiburg	Freiburg im Breisgau, Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen, Ortenaukreis, Rottweil, Schwarzwald-Baar-Kreis, Tuttlingen, Konstanz, Lörrach, Waldshut
	Tübingen	Weitere, nicht in der Studie berücksichtigte Gebiete
	Stuttgart	
	Karlsruhe	

Angewendetes Verfahren

4.6 Die Flughafenaktivität ist ein komplexer und breit gefächerter Sektor. Die Messung ihrer Auswirkungen ist vor allem aufgrund der unzureichend verfügbaren stabilen Datenquellen schwierig.

4.7 Für die Standardisierung der Methodik und einer einwandfreien Ergebnisdarstellung hat der europäische Flughafenverband ACI Europe (Airports Council International Europe) ein detailliertes Dokument über die Vorgehensweise für 2000 mit dem Titel „Analyse-Kit zur Evaluation von wirtschaftlichen Auswirkungen“[3] veröffentlicht. Der Vorstand des Flughafens hat uns gebeten, diese Methodik zu Grunde zu legen.

4.8 Die beschriebene Methode beruht auf der Festlegung vier verschiedener Auswirkungen (direkte, indirekte, induzierte und katalytische Effekte) auf die Beschäftigung und Wirtschaft des zu untersuchenden Gebiets. Es liegt derzeit kein Konsens über die Einordnung von direkten und indirekten aus dem Passagier- und Warenlufttransport eines Flughafens resultierenden Aktivitäten vor. Wir stützen uns daher auf folgende Definitionen:

- Direkte Effekte: Wirtschaftliche Auswirkungen, die in jedem der drei Nachbarländer Frankreich, Schweiz und Deutschland zu verzeichnen sind und die durch den Flughafen selbst und der in seiner unmittelbaren Umgebung ansässigen

[3] “Creating employment and prosperity in Europe: An economic impact study kit” vom ACI Europe und York Aviation, Beratungsunternehmen für die Luftfahrt.

Unternehmen, insbesondere Fluggesellschaften, Reisebüros, Mietwagenverleiher, Dienstleistungsunternehmen für den Flugzeugunterhalt und -umbau, Fracht- und Expressfrachtunternehmen, Verwaltungen, Geschäfte, Ausbildungseinrichtungen, Dienstleistungsunternehmen, Unternehmen des Hotel- und Gaststättengewerbes, Banken und Versicherungen sowie Verbänden erzeugt werden.

- Indirekte Effekte: Wirtschaftliche Auswirkungen, die in jedem der drei Nachbarländer durch Leistungserbringer mit vorgelagerter Tätigkeit am Flughafen und durch Zulieferanten außerhalb des Flughafens erzeugt werden.
- Induzierte Effekte: Wirtschaftliche Auswirkungen, die einen Multiplikatoreffekt ausüben und durch die Ausgaben der aus der direkten oder indirekten Beschäftigung stammenden Einkommen und die Reinvestierung von Gewinnen generiert werden.
- Katalytische Effekte: Wirtschaftliche Auswirkungen, die durch günstigere Verkehrsanbindungen und verbesserte Erreichbarkeit erzeugt werden und wirtschaftliche Auswirkungen, die in jedem dieser drei Länder durch gewöhnlich nicht dort wohnhafte Nutzer des Flughafens generiert werden (Tourismus, Messen, Kongresse, geschäftliche und private Besuche usw.). Darunter fallen ebenfalls die Auswirkungen des Tourismus sowie die mit dem Wegfall des Flughafens und seiner Geschäfte verbundenen Auswirkungen auf die Kunden. Diese Kunden müssten neue Lieferanten suchen oder schlimmstenfalls ihre wirtschaftliche Tätigkeit einstellen.

4.9 Direkte monetäre Auswirkungen werden wie folgt bemessen:

- Personalkosten: Es handelt sich um die an das Personal gezahlten Bruttogehälter und Sozialabgaben. Die Schätzung der Personalkosten basiert zum Großteil auf Umfragen und statistischen Indikatoren sowie auf Einschätzungen, die im Anschluss an die Umfragen bei Unternehmen desselben Aktivitätssektors gemacht werden konnten.
- Lieferkette der Unternehmen
- Konsum der Unternehmen: Es handelt sich um Einkäufe von Rohstoffen und Beschaffungen sowie den Kauf von Dienstleistungen.
- Investitionen der Unternehmen: Es handelt sich um von Unternehmen getätigte Investitionen wie Immobilienanlagen und auch materielle Investitionen usw.
- Ergebnisse des lokalen Steuersystems

4.10 Es ist oftmals schwierig, festzulegen, wo genau ein Lieferant ansässig ist. Sind beispielsweise große Unternehmen innerhalb eines Landes an verschiedenen Orten niedergelassen, wird der Vertrag im Allgemeinen mit dem Hauptsitz abgeschlossen (dieser ist für schweizerische Unternehmen häufiger Zürich als Basel), während die Dienstleistung von einer lokalen Niederlassung ausgeführt werden kann. Die meisten Dienstanbieter verfügen über ein internes Buchhaltungssystem zur Verteilung von Tätigkeit und Kosten unter den Niederlassungen; es wäre allerdings zu kompliziert gewesen, diese zu kontaktieren. Die sich für die Beschäftigung ergebenden Werte können demnach zwar klar für jedes Gebiet bestimmt werden, allerdings ist es schwieriger, auch die entsprechenden Auswirkungen geographisch herauszustellen. Wir haben deshalb zusammen mit den Unternehmen versucht, den lokalen Anteil vom übrigen Anteil abzugrenzen.

Datenerfassung

4.11 Die Studie erfordert eine Reihe von Befragungen und Umfragen. Es ist tatsächlich von großer Wichtigkeit zu unterscheiden, welche Aktivitäten vom und am Flughafen generiert werden, welche Tätigkeiten aus den Flughafennutzern resultieren und die entsprechenden Merkmale genau zu identifizieren (Lokalisierung, Beschäftigung, Lohn- und Gehaltssumme, Lieferkette usw.).

4.12 Wir haben für diese Studie einige Umfragen bei Unternehmen der Flughafenplattform des Sektors durchgeführt. Aufgrund der großen Anzahl an Unternehmen auf der Plattform und der Vielfältigkeit ihrer Aktivitäten haben wir uns auf fünfzehn der in Bezug auf den Personalbestand wichtigsten Unternehmen konzentriert.

4.13 Wir möchten uns an dieser Stelle bei den betroffenen Unternehmen für die uns geopferte Zeit und die uns zur Verfügung gestellten Informationen herzlich bedanken.

TABELLE 4.4 KONTAKTIERTE UNTERNEHMEN

Sektor	Unternehmen	Vertreter	Ergebnis
Direktion	EuroAirport	Humanressourcen, Management, Einkauf, Umwelt	Daten erhalten
Wartung	Jet Aviation	Humanressourcen, Lieferkette	Daten erhalten
	Lufthansa Technics	Generaldirektion	Daten erhalten
Fluggesellschaft	Swiss	Marketing-Direktion	Daten erhalten
	Air France	Regionaldirektion in Straßburg	Keine Daten erhalten
	easyJet	Regionaldirektion in Genf	Daten erhalten
Fracht- und Expressfracht	Fedex	Betriebsleitung Basel	Daten erhalten
	DHL	Betriebsleitung Basel	Daten erhalten
	UPS	Betriebsleitung Basel	Daten erhalten
	SDV	Gebietsleitung	Daten erhalten
Dienstleister	Gate Gourmet	Humanressourcen, Einkauf	Daten erhalten
	CGS	Bürovorsteher Basel	Daten erhalten
Service-Gesellschaft	Swissport	Zweiter Vorsitzender Basel	Daten erhalten
Verwaltung	DGAC	Bezirksbeigeordneter, Chef Kontrollturm	Daten erhalten
Andere	Basel Tourism	Direktion	Daten erhalten
	Industrie- und Handelskammer Mulhouse	Direktion	Daten erhalten
	Kanton Basel-Stadt	Kantonsrat	Umfrage
	Handelskammer beider Basel	Direktion	Umfrage
	Gesetzliche Vertretung der Unternehmen des schweizer Zollbereichs	Rechtsanwalt	Daten erhalten

4.14 Die Unternehmen, die uns positiv entgegengekommen sind und uns ihre Daten zur Verfügung gestellt haben stellen 59% der Beschäftigten auf der Plattform dar – unserer Meinung nach ein repräsentatives Beispiel für die angemessene Qualität der Informationen.

4.15 Bei dem von uns zur Quantifizierung der Ergebnisse verwendeten Verfahren handelt es sich einerseits um eine Methode, die auf Einschätzungen und Umfragen basiert, um eine schrittweise Konkretisierung der Ergebnisse zu erreichen (Top-Down-Methodik) und andererseits um eine als Bottom-Up-Methodik bezeichnete Annäherung, bei der Input-Out-Tabellen verwendet werden:

TABELLE 4.5 ZUSAMMENFASSUNG DER METHODE

	Direkte Effekte	Indirekte Effekte	Induzierte Effekte	Katalytische Effekte
Beschäftigung	Erfassung 2008 EuroAirport + Umfragen	Ausgehend von Input-Output-Tabellen	Ausgehend von Input-Output-Tabellen	Auf der Basis der Tourismusanalyse, ausgehend von Input-Output-Tabellen, qualitativ
Brutto-Wertschöpfung	Personalkosten, Konsum und Investitionen von Unternehmen, lokale Besteuerung	Ausgehend von Input-Output-Tabellen	Ausgehend von Input-Output-Tabellen	Auf der Basis der Tourismusanalyse, ausgehend von Input-Output-Tabellen, qualitativ

4.16 Input-Output-Tabellen werden zur Identifizierung und Nachvollziehung der wirtschaftlichen Auswirkungen des Sektors als Gesamtheit und durch Verfolgung der Lieferkette verwendet. Die uns über den Flughafenbetrieb Auskunft gebende Spalte zeigt beispielsweise die direkten Effekte dieses Sektors in der zu untersuchenden Zone. Der Wegfall dieses Sektors bedeutet eine geringere Nachfrage für die von diesem Sektor verwendeten Güter – wie z. B. das Gaststättengewerbe (*Catering*). Die geringere Nachfrage dieses Sektors wird wiederum einen Kaufnachlass gegenüber anderen Sektoren zur Folge haben und so weiter. Die Gesamtsumme der Nettoauswirkungen dieser Wirkungskette ist gleich der Summe der indirekten Effekte.

4.17 Die induzierten Effekte bezeichnen Ausgaben der aus der direkten oder indirekten Beschäftigung stammenden Einkommen. Ebenso wie für die indirekten Effekte wird auch hier die Endnachfrage der Haushalte reduziert sein, da nun weniger Beschäftigungen in der zu untersuchenden Zone aufgrund der geringeren Flughafenaktivität verfügbar sind. Dies wird eine weitere Kettenreaktion in Bezug auf die Wirtschaftsdrosselung zur Folge haben. Die zusätzliche Berücksichtigung dieser Wirkung ergibt die induzierten Effekte.

4.18 Die katalytischen Effekte bezeichnen die wirtschaftlichen Auswirkungen, die durch eine verbesserte Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit des EuroAirports und insbesondere der Region entstehen, und somit den Impakt eines besseren Zugangs zu internationalen Märkten (Passagier und Fracht), einer größeren Attraktivität der Region in Bezug auf neue Unternehmensstandorte, eines besseren Anreizes für potenzielle internationale Arbeitnehmer, einer gesteigerten Produktivität durch eine bessere Anbindung der lokalen Wirtschaftsstruktur usw. Diese Auswirkungen bezeichnen die aus der Flughafenaktivität resultierenden Effekte sowie den Impakt auf die Beschäftigung und die Wirtschaft, der durch den Wegfall des Flughafens und seiner Unternehmen hervorgerufen wird sowie die dadurch erzeugten Auswirkungen auf deren Kunden. Diese Kunden müssten neue Lieferanten finden oder schlimmstenfalls ihre wirtschaftliche Tätigkeit einstellen.

Die regionale Input-Output-Tabelle

4.19 Anstatt Koeffizienten zu verwenden, bei denen es sich im Allgemeinen eher um Benchmarks anderer, strukturell unterschiedlicher Flughäfen handelt, die nur ungefähr

dem lokalen Kontext entsprechen, haben wir die Verwendung von Input-Output-Tabellen vorgezogen – und sind damit den Empfehlungen des ACI Europe gefolgt.

4.20 Die generelle Methodik baut weitgehend auf der Erstellung einer regionalen Tabelle auf, die die nationalen Tabellen für jedes einzelne Land in verkleinertem Maßstab zeigt (es liegen keine regionalen Input-Output-Tabellen vor, mit Ausnahme der aus dem Jahr 1993 stammenden Tabelle für das Land Baden-Württemberg). Diese wurden anschließend zur Erstellung einer internationalen Regionaltabelle kombiniert.

4.21 Die Erstellung einer regionalen Input-Output-Tabelle für das zu untersuchende Gebiet war sehr kompliziert, vor allem deshalb, weil die Region, die für die Flughafenimpakte anfällig ist, über die nationalen Grenzen hinausgeht. Diese regionale Tabelle beinhaltet deshalb Daten aus den 3 Ländern Frankreich, Schweiz und Deutschland. Wir haben uns zur Vereinfachung der Tabellenerstellung bemüht, für diese drei Länder Daten desselben Formats zu sammeln. Da aber die Schweiz leider nicht wie Frankreich und Deutschland Mitglied der Europäischen Union und dadurch in der Eurostat-Datenbank aufgeführt ist, ist oft nicht nur das Format der Daten sondern auch ihre Methodologie sehr unterschiedlich.

4.22 Folgende Daten konnten von uns für die Ausarbeitung dieser Tabellen eingeholt werden:

TABELLE 4.6 STATISTISCHE SOZIOÖKONOMISCHE DATEN

Land	Quelle	Daten
Frankreich	INSEE	Beschäftigung pro Département Durchschnittsgehälter pro Kommune Produktivität und Wertschöpfung Nationale Input-Output-Tabelle 2005
	Wirtschaftsdelegation	Im- und Export-Daten
Schweiz	BFS	Beschäftigungen und Gehälter Produktivität und Wertschöpfung Tourismus
	Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz	Wertschöpfung 2006-2008 Wirtschaftsstruktur
Deutschland	Statistisches Bundesamt	Pro-Kopf-Wertschöpfung nach Stadt Gehälter Nationale Input-Output-Tabelle 2005 Regionale Input-Output-Tabelle (1993)
Andere	Oberrheinkonferenz	Statistiken 2008
	Eurostat	Nationale Input-Output-Tabellen (FR, DE) Beschäftigung und Gehälter

4.23 Die Input-Output-Tabellen mussten auf der Basis des kleinsten gemeinsamen Nenners erstellt werden (auch wenn dabei manchmal an Informationsqualität verloren ging), um eine vergleichbare Methodik zu erzielen und die zu untersuchenden Gebiete so genau wie möglich zu integrieren. Es mussten beispielsweise Tätigkeitssektoren

zusammengefasst werden, um mit denselben Bereichen in den 3 Ländern zu arbeiten: Die 59 Tätigkeitssektoren wurden so auf 13 reduziert:

TABELLE 4.7 VERWENDETE TÄTIGKEITSSEKTOREN

Sektor	Beschreibung
AB	Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft
CD	Erzbergbau und Vorleistungsgüter
E	Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung
F	Hoch- und Tiefbau
G	Einzel- und Großhandel; Auto-, Motorradreparatur, Reparatur persönlicher Güter und Hausreparaturen
H	Hotels und Restaurants
I	Transporte
J	Finanzintermediation
K	Immobilien, Vermietung und Dienstleistungen für Unternehmen
L	Öffentliche und Militärverwaltung; gesetzliche Sozialversicherung
M	Erziehung
N	Gesundheit und sozialer Bereich
OP	Andere Gemeinschaften, soziale und persönliche Dienste; Heime mit Dienstpersonal und nicht differenzierte Produktionstätigkeiten für heiminterne Verwendung

4.24 Für Frankreich (Elsass, Franche-Comté und Lothringen) haben wir folgende Daten zu Grunde gelegt:

TABELLE 4.8 INPUT-DATEN FRANKREICH

Beschreibung
Nationale Input-Output-Tabelle 2005
Beschäftigung pro Département im Jahr 2006
Wertschöpfung nach Region im Jahr 2005

4.25 Wir haben anschließend die Wertschöpfungsdaten pro Region mit denselben Tätigkeitssektoren der nationalen Input-Output-Tabelle kombiniert, indem wir die Verhältnisse Beschäftigung/Tätigkeitssektor jeder Region genutzt haben. Damit wurde der globale Output berechnet und angenommen, dass die Relation Bruttowertschöpfung/Output dieselbe auf regionaler und nationaler Ebene ist. Die Vergütung von Beschäftigten, der Nettosteuersatz und der Betriebsüberschuss wurden in demselben Verhältnis zur Bruttowertschöpfung auf regionaler und nationaler Ebene beibehalten.

4.26 Es ist bemerkbar, dass die Regionen eher höhere Importraten als auf nationaler Ebene haben; aus diesem Grund kann das Importverhältnis beim Übergang von nationaler auf regionale Ebene nicht konstant bleiben. Zur Lösung dieses Problems wurde der

standardisierte Standortquotient der Region berechnet und dabei die Relation zwischen der Differenz aus lokalen und nationalen Outputs für jede Industrie und den Gesamtoutputs für alle Industrien auf regionaler und nationaler Ebene[4] verwendet. Diese Berechnung zeigt die Wichtigkeit der regionalen Industrie im Vergleich zu nationalen Äquivalenzen. Jeder Sektor mit geringerer Tätigkeit auf regionaler als auf nationaler Ebene profitiert von verbessertem Import. Die Verhältnisse der Nachfrage nach regionalen Produkten entsprechen denen der nationalen Tabelle. Die Bruttowertschöpfungsdaten wurden daraufhin unter Verwendung der bereits berechneten Faktoren in die regionale Tabelle aufgenommen. Anschließend wird die Tabelle durch eine Reihe von Verbesserungen ausgeglichen, die im Teil „Nachfrage" der Tabelle hinzugefügt wurden.

4.27 Dasselbe Verfahren wurde für die deutsche Tabelle verwendet, mit dem Unterschied, dass die Bruttowertschöpfungsdaten bereits für jeden Tätigkeitssektor vorlagen. Aufgrunddessen wurde der standardisierte Standortquotient unter Verwendung dieser Bruttowertschöpfungsdaten und des für jeden Tätigkeitssektor der regionalen Tabelle angewandten Faktors berechnet. Es wurde davon ausgegangen, dass alle anderen Verhältnisse denen der nationalen Tabelle entsprechen. Folgende Daten wurden verwendet:

TABELLE 4.9 INPUT-DATEN DEUTSCHLAND

Beschreibung
Nationale Input-Output-Tabelle 2005
Beschäftigung nach Landkreis im Jahr 2006
Wertschöpfung nach Region NUTS II im Jahr 2005

4.28 Für die Schweiz lagen die Bruttowertschöpfungsdaten pro Kanton nicht vor. Aus diesem Grund wurde die Bruttowertschöpfung pro Industrie verwendet, indem der Maßstab der nationalen Daten je nach den Beschäftigungsverhältnissen in jedem Industriezweig des Kantons verkleinert wurde. Folgende Daten wurden zu Grunde gelegt:

TABELLE 4.10 INPUT-DATEN SCHWEIZ

Beschreibung
Nationale Input-Output-Tabelle 2005
Beschäftigte je Kanton und Industrie im Jahr 2006

4.29 Schließlich wurden alle regionalen Tabellen zusammengelegt, um eine regionale Input-Output-Tabelle zu erstellen, die alle zu untersuchenden Zonen in Frankreich, der Schweiz und in Deutschland abdeckt. Diese Tabelle ist in Anhang A1 einzusehen.

[4] A.M.Swaminathan, 2008. "*Methods for Generation of a regional input output table for the state of Maharashtra: A comparative analysis*" UDE Dr. Vibhooti Shukla Unit in Urban Economics & Regional Development, Arbeitsdokument Nr. 29

Input-Output-Tabellen für den Flughafensektor

4.30 Die für die regionale Wirtschaft ausgearbeitete Input-Output-Tabelle muss anschließend zur spezifischen Isolierung der Flughafenaktivität nach Branche detailliert werden:

- Passagierverkehr;
- Frachtverkehr;
- Expressfrachtverkehr;
- Industrie;
- Verkehrsunterstützung;

4.31 Die gesamten intermediären Einkäufe aus anderen Sektoren innerhalb der zu untersuchenden Zone wurden berechnet, indem alle Aufwendungen und Investitionen pro Tätigkeitsart im Flughafen addiert und je nach globaler Verteilung auf die Wirtschaftssektoren umgelegt wurden. Wir erhalten dadurch eine Einschätzung der gesamten intermediären Einkäufe für jede Flughafentätigkeit aus anderen Sektoren. Die Ergebnisse erscheinen im oberen Teil der folgenden Tabelle. Der Gesamtbetrag der außerhalb der zu untersuchenden Zone getätigten Einkäufe für jede Flughafentätigkeit erscheint in der jeweiligen Importzeile.

4.32 Daraufhin wurden die Gesamtgehälter nach Flughafentätigkeit berechnet und in die Zeile „Einkommen" der folgenden Tabelle eingetragen. Die einzige für die Berechnung der Bruttowertschöpfung fehlende Größe ist die Kapitalintensität (investiertes Kapital für einen vorgegebenen Umsatz) für jedes Tätigkeitsgebiet der Plattform. Für die Sektoren mit hoher Arbeitskraftintensität (wie es für die Dienstleistungen wie Passagierverkehr, Expressfrachtverkehr, Fracht und Verkehrsunterstützung der Fall ist) sind wir davon ausgegangen, dass ihre Kapitalintensität der der Tätigkeitssektoren des Flugtransports nahekommt. Für die Industrie haben wir eine Kapitalintensität ähnlich der der Industriebranchen der allgemeinen Input-Output-Tabelle angenommen.

4.33 Die Tabelle in Anhang A2 zeigt die Ergebnisse der Flughafentätigkeiten für intermediäre Einkäufe und die Bruttowertschöpfung nach Branche.

Multiplikatoren und Ergebnisse

4.34 Aufgrund der uns vorliegenden detaillierten, regionalen Input-Output-Tabelle können wir nun die Auswirkungen des Flughafens auf die regionale Wirtschaft berechnen (nach dem Leontief-Verfahren). Das hier angenommene Szenario entspricht dem Szenario „wenn es den Flughafen nicht gäbe".

4.35 Es werden vier Multiplikatorreihen berechnet, wobei jeder Faktor Ergebnisse zu den direkten, indirekten und induzierten Effekten, Outputs (d.h. den Gesamtumsatz), Beschäftigung, Haushaltseinkommen und Bruttowertschöpfung gibt.

4.36 Die direkten Effekte zeigen den Beschäftigungsverlust in direktem Zusammenhang mit den Flughafentätigkeiten. Darüber hinaus bedeutet eine verringerte Nachfrage nach Vorleistungen aus anderen Sektoren, dass auch dort ein Aktivitätsrückgang zu

verzeichnen sein wird – man spricht dann von einem indirekten Effekt. Und schließlich werden die induzierten Effekte, die die Einkommensverluste der Haushalte und ihre verringerten Ausgaben darstellen, in der letzten Iteration der Auswirkungen berücksichtigt.

4.37 In diesem Stadium entspricht der entstandene wirtschaftliche Impakt dank der Verwendung von Input-Output-Tabellen der Summe der direkten, indirekten und induzierten Effekte. Die zur Bestimmung der katalytischen Effekte verwendete Methodik geht nicht aus den Input-Output-Tabellen hervor und wird nachstehend detailliert erklärt.

Verfahren zur Bestimmung der katalytischen Effekte

4.38 Bei den direkten, indirekten und induzierten Effekten handelt es sich um in der Lieferkette entstandene Auswirkungen für den Fall eines Wegfalls des Flughafens. Darüber hinaus kann es zu weiteren Auswirkungen kommen, wenn in anderen Regionen der Wegfall des Flughafens eine verringerte Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen der zu untersuchenden Zone zur Folge hat; dies geschieht entweder physikalisch durch eine reduzierte Exportnachfrage (die implizit jede Unternehmensverlagerung außerhalb der zu untersuchenden Zone einschließt) oder indirekt über einen Rückgang des Tourismus: Wir sprechen dann von katalytischen Effekten.

4.39 Diese Auswirkungen sind aufgrund der fehlenden direkten Beziehung zum Flughafen nur schwer zu quantifizieren. Wir schlagen deshalb einen Annäherung des Problems aus verschiedenen Perspektiven vor, um das mögliche Ausmaß der katalytischen Effekte einschätzen zu können.

Der Tourismus

4.40 Der erste von uns betrachtete Impakt ist die Auswirkung des Flughafens auf den Tourismus. Das von uns dabei angewendete Verfahren ist einfach: Es wird die Zahl der in der zu untersuchenden Zone ankommenden Touristen festgelegt und ihre im Durchschnitt je nach Ziel und Dauer ihres Aufenthalts, die Art ihrer Unterkunft und ihre Destination usw. getätigten Ausgaben bestimmt und anschließend daraus die Auswirkung auf die touristische Beschäftigung errechnet.

4.41 Im Rahmen dieser Studie deckt unsere Analyse den Incoming-Tourismus (aus dem Ausland in die zu untersuchende Zone) ab, wobei die Touristen über den EuroAirport an den Ort ihrer touristischen Aktivitäten gelangen.

4.42 Nach der herkömmlichen Definition[5] sind Touristen Personen, die zu Orten außerhalb ihres gewöhnlichen Umfeldes reisen[6] (das heißt sie verbringen mindestens eine Übernachtung an dem Ort), unabhängig davon, ob dies aus Freizeit-, Entspannungs-, Ferienmotiven, für Besuche bei Bekannten und Verwandten, geschäftlichen oder beruflichen Motiven (einschließlich Studium), für medizinische Behandlungen oder

[5] Auf der Grundlage der Definitionen der Welttourismusorganisation

[6] Unter "außerhalb des gewöhnlichen Umfelds" ist zu verstehen: außerhalb von Orten, die sich in der Nähe des Wohnsitzes oder Arbeitsplatzes befinden und regelmäßig besuchte Orte.

aus religiösen Motiven usw. geschieht.

4.43 Bis heute gibt es keine einheitliche Datenquelle für den Bereich Tourismus, die die zu untersuchende Zone abdeckt. Zum besseren Verständnis der Art und Wiese wie der EuroAirport Auswirkungen auf den Tourismus hat, haben wir deshalb versucht, so viele Daten wie möglich über den Tourismus in der Region zu sammeln. Aus diesem Grund betreffen manche Daten nicht immer gänzlich die zu untersuchende Zone oder können aufgrund der methodologischen Unterschiede nicht immer zum direkten Vergleich herangezogen werden.

4.44 Die uns vorliegenden Daten stammen aus folgenden Organisationen:

- Welttourismusorganisation – UNWTO
- Regio TriRhena;
- Deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz;
- Eurostat;
- Nationales Institut für Statistik und Wirtschaftsplanung - INSEE (Frankreich);
- Bundesamt für Statistik – BFS (Schweiz);
- Statistisches Bundesamt Deutschland (Deutschland);
- Regionales Statistikamt für Tourismus im Elsass;
- Regionalräte für die Départements Doubs, Vosges, Haute-Saône, Meurthe-et-Moselle;
- Fremdenverkehrsamt Belfort;
- Stadt Saint-Louis;
- Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Jura;
- Direkt vom EuroAirport über die vom Institut Decryptis durchgeführte Umfrage;

4.45 Zur Quantifizierung der Tourismusauswirkungen in der zu untersuchenden Zone haben wir zunächst die Touristen und die Passagiere des Flughafens voneinander getrennt. Die Touristen machen die Hälfte der nicht in der Zone wohnenden Passagiere des Flughafens aus, wobei Transitpassagiere nicht berücksichtigt werden. Es ist zu bemerken, dass ebenfalls die Personen, die innerhalb eines Tages einen Hin- und Rückflug vornehmen (Besucher), nicht in diesen Zahlen enthalten sind.

4.46 Es wurden drei große Gruppen mit unterschiedlichem Verhalten erkannt: Geschäftstouristen, Freizeittouristen und Touristen, die bei Verwandten zu Besuch sind (VFR-Touristen). Wir haben uns bemüht, die Destinationen für jede dieser Kategorien (pro zu untersuchendes Gebiet), ihre täglichen Ausgaben und die Dauer ihres Aufenthalts zu bestimmen.

4.47 Was die Beschäftigung betrifft, konnten wir aufgrund unserer Untersuchungen die aus jedem Tourist bzw. jeder Übernachtung resultierende Beschäftigung nach Gebiet oder Tourismusart einschätzen.

4.48 Zur Verteilung der Auswirkungen des Tourismus auf die verschiedenen Bereiche der Flughafentätigkeit wurden die gesamte Beschäftigung und alle Einnahmen in Verbindung mit Freizeit- und VFR-Touristen der Kategorie „Passagiertransport" zugeteilt. Für die Auswirkungen des Tourismus in Verbindung mit dem Geschäftstourismus wurden die Beschäftigungen und Einnahmen auf die vier

verschiedenen Kategorien der Flughafenaktivität verteilt (Passagierverkehr, Frachtverkehr, Expressfrachtverkehr und Industrie) und dies entsprechend der Benchmarks aus anderen Flughäfen und unserer Einschätzungen nach den Unternehmensumfragen.

Vorwärtsverflechtungen

4.49 Vorwärtsverflechtungen funktionieren ebenso wie die von uns dank der direkten, indirekten und induzierten Effekte definierten und gemessenen Rückwärtsverflechtungen. Vorwärtsverflechtungen werden wie Rückwärtsverflechtungen auf der Grundlage von Input-Output-Tabellen gemessen.

4.50 Rückwärtsverflechtungen (direkte, indirekte und induzierte Effekte) messen die Auswirkung, die der Wegfall des Flughafens generieren würde, sowie die Verbreitung dieser Auswirkung in der lokalen Wirtschaft. Die Vorwärtsverflechtungen dagegen behandeln die Konsequenzen, die durch den Wegfall des Flughafens für die Lieferanten entstehen würden: Alle Kundenunternehmen der Flughafenplattform würden einen Kunden verlieren. Es ist allgemein anerkannt, dass es wesentlich leichter für einen Kunden ist, einen Lieferanten zu finden, als es für einen Lieferanten ist, einen neuen Kunden zu gewinnen. Die Vorwärtsverflechtungen messen demnach die Auswirkungen, die der Verlust eines Kunden für alle Lieferanten des Flughafens darstellt, auf direkte Weise, aber auch auf indirekte und induzierte Weise unter Verwendung von Input-Output-Tabellen.

Agglomerationseffekt

4.51 Sowohl Studien wie auch Wirtschaftstheorien erklären, wie die Reduzierung der Handelskosten einen Anstieg des internationalen Handels zur Folge haben und wie der internationale Handel die wirtschaftliche Produktivität steigern kann. Durch die Kombination der empirischen Daten dieser Studien legt der Beitrag von N. Crafts und T. Leunig zur Eddington-Studie (2005) nahe, dass eine Reduzierung der Handelskosten von 5% ein Wirtschaftswachstum um 2,5% und 4,4% auf nationaler Ebene ausmachen können. Wir versuchen hier zu bestimmen, auf welche Weise der Wegfall des Flughafens Auswirkungen auf die Handelskosten in der zu untersuchenden Zone haben könnte und wenden die nachstehend beschriebene Methode in Bezug auf den Agglomerationeffekt an, um eine allgemeine Einschätzung des Produktivitätsverlusts vornehmen zu können.

4.52 Mehrere internationale Studien befassen sich mit dem Begriff „Agglomerationseffekt". Sie beweisen, dass eine bedeutsame Beziehung zwischen dem Verdichtungsraum der Aktivität einer gegebenen geographischen Zone und der Produktivität dieser Aktivität besteht. Diese Kausal-Beziehung sagt aus, dass, sollte die Dichte aus welchen Gründen auch immer ansteigen, die Aktivität auch produktiver sein wird. Die Existenz großer Städte ist ein Beweis für diese Beziehung – gäbe es keine Vorteile durch die Konzentration wirtschaftlicher Aktivität, würden sich die Unternehmen nicht trotz der erhöhten Kosten für Mieten, Transport und Arbeitskräfte im Stadtzentrum niederlassen.

4.53 Die Kanäle, über die diese Agglomerationsvorteile funktionieren, sind weniger eindeutig. Dennoch sagt die Theorie, dass der Zugang zu einer großen Anzahl an Lieferanten die Konkurrenz verbessern und die Flexibilität steigern kann. Der Zugang zu einem ausgedehnten Arbeitsmarkt ermöglicht es den Unternehmen, freie Stellen schneller mit ihren Bedürfnissen entsprechenden Arbeitnehmern zu besetzen. Es ist bekannt, dass der Zusammenschluss die Geschäftsbeziehungen erleichtert und dass jede Beziehung zu einem möglichen Wissensaustausch beiträgt, was wiederum die Produktivität steigern könnte.

4.54 Durch Verwendung der veröffentlichen Daten über die Beziehung zwischen Arbeitsplatzdichte und Arbeitsplatzproduktivität kann der Agglomerationseffekt in Verbindung mit dem Aktivitätsverlust - sollte der Flughafen wegfallen - eingeschätzt werden. Die Entfernungen wurden (durch Ausklammerung des Anfahrtswegs mit dem Auto) zwischen den verschiedenen Punkten der zu untersuchenden Zone mit einer Straßenkarten-Software gemessen. Für jedes Szenario bringt der Beschäftigungsverlust in der zu untersuchenden Zone eine leichte Verringerung der zugänglichen Arbeitsplätze mit sich. Dies kommt einer Verringerung des Agglomerationsniveaus sowie einer Produktivitätsminderung gleich.

Vorausschätzung der Auswirkungen 2009-2015

4.55 Die Studie konzentriert sich auf die mittelfristige Prognose des sozioökonomischen Impakts für die Jahre 2009-2015.

4.56 Ganz allgemein entspricht die hier angewendete Methodik genau dem Verfahren, das wir über eine Input-Output-Tabelle für 2008 benutzt haben. Auf der Grundlage der angepassten und prognostizierten Daten für 2008 wurde eine neue Tabelle für 2015 erstellt. Wir haben anschließend zur Darstellung von Zeitreihen die Daten für den Zeitraum von 2008 bis 2015 extrapoliert.

4.57 Es ist wichtig anzumerken, dass sich die Entwicklung der Flughafentätigkeit in der Entwicklung der Aktivität in Bezug auf den lokalen Kontext (den Kontext der zu untersuchenden Zone) sowie in der reinen Entwicklung der Flughafentätigkeiten zeigt.

4.58 Folgende große Variablen wurden übertragen:

- Beschäftigung: Es wurden scharfsinnige Prognosen für jeden Flughafensektor angestellt. Diese Prognosen basieren auf den Zahlen des Business Plans des EuroAirport und sind in Kapitel 2 verfügbar.
- Flughafentätigkeit: Einerseits wurden Prognosen über die Entwicklung der Flughafentätigkeit auf der Grundlage des Business Plans des Flughafens angestellt, andererseits aber auch auf der Grundlage weiterer Indikatoren - wie beispielsweise die Entwicklung des Luftverkehrs in Europa - für das nicht vom Business Plan abgedeckte Wachstum der Industrietätigkeit.
- Konsum der Unternehmen, Versteuerung und Investitionen: Es wurden Prognosen auf der Grundlage von abgeleiteten Variablen der Flughafenaktivität für jeden Sektor angestellt.
- Berücksichtigung der Produktivitätsentwicklung: Wir haben uns dabei auf die historische Entwicklung der Produktivität in den drei Ländern der zu untersuchenden Zone gestützt.
- Allgemeines Wirtschaftswachstum und Beschäftigungsentwicklung in der zu

untersuchenden Zone: Diese Variablen stammen aus den von der Europäischen Kommission (EC-DGFIN) angestellten kurzfristigen Prognosen (2009-2010) und unseren langfristigen Vorausschätzungen (2011-2015).

- Für den Tourismus haben wir die Prognosen über das Wachstum der Touristenzahl, die von den Prognosen über den Passagierverkehr am EuroAirport abgeleiteten wurden, sowie die Prognosen über die touristischen Ausgaben von Eurostat verwendet.

5. ANALYSE

Beschäftigungsanalyse

5.1 Der EuroAirport führt mittlerweile seit 8 Jahren Untersuchungen über die Beschäftigung auf der Flughafenplattform durch. Diese Untersuchungen erfolgen zu Beginn eines jeden Jahres mithilfe eines an alle Unternehmen und öffentliche Einrichtungen der Plattform versandten Fragebogens, der die Beschäftigungssituation am Ende des Vorjahres veranschaulicht. Es ist dabei zu bemerken, dass alle Unternehmen der Plattform antworten, was die Datenbank des Flughafens zu einer sehr nützlichen, kompletten und zeitlich vergleichbaren Informationsquelle macht. Die Untersuchung konzentriert sich auf die drei folgenden Punkte:

- Die Unternehmen: Tätigkeitsgebiet, Nationalität und Arbeitsrecht;
- Ihr Personal: Entwicklung der Beschäftigtenzahl, Voll- und Teilzeit, Nationalitäten
- Wohnorte

5.2 Im Jahr 2008 waren mindestens 6.475 Personen auf der Plattform beschäftigt. Diese Zahl umfasst Voll- und Teilzeitbeschäftigte sowie Saisonarbeiter. Wir bedauern, dass der unter den Unternehmen verteilte Fragebogen nicht auch die Vollzeitäquivalent-Beschäftigungen (VZÄ) zusätzlich zur Vollzeit- und Teilzeitgliederung berücksichtigt. Wir waren aus diesem Grund gezwungen, die Vollzeitäquivalent-Beschäftigungen auf der Grundlage unserer besten Hypothesen über die Verteilung zwischen Voll- und Teilzeitaktivität anzupassen.

5.3 Im Vergleich zu 2007 handelt es sich um ein Wachstum um 10% der Gesamtbeschäftigung und um 7% der VZÄ-Beschäftigung.

TABELLE 5.1 DARSTELLUNG DER BESCHÄFTIGUNG AM FLUGHAFEN

Beschreibung	2007	2008
Anzahl der Beschäftigungen insgesamt	5.905	6.475
Anzahl der Beschäftigungen auf französischem Sektor	1.193	1.080
Anzahl der Beschäftigungen auf dem Schweizer Sektor	4.440	5.109
Anzahl der Beschäftigungen in der Flughafendirektion	271	278
Anzahl der vollzeitäquivalenten Beschäftigungen	5.303	5.651
Anzahl der Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen	146	130
Anzahl der Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen auf französischem Sektor	65	56
Anzahl der Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen auf dem Schweizer Sektor	81	73
Anzahl binationaler Unternehmen	1	1

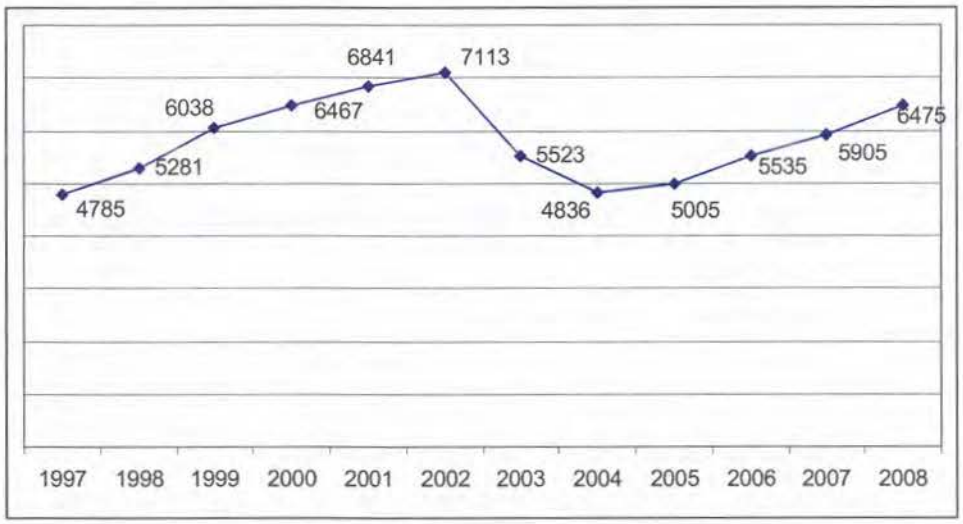
5.4 Die Schaffung von Arbeitsplätzen am Flughafen ist in den meisten Fällen ein Ergebnis des Industrietätigkeitsausbaus. Der Wegfall von Unternehmen von der Plattform zeigt sich vor allem durch den Wegfall von Frachtunternehmen (-6), Leistungsbringern (-7)

und Taxiunternehmen (-5).

5.5 Ganz allgemein sind die Aktivitäten der Unternehmen auf der Flughafenplattform untereinander in einer Lieferkette verbunden. Die den Passagier- und Frachttransport durchführenden Fluggesellschaften wenden sich an Unternehmensservices wie den Bodenabfertigungsdienst, Reinigungsdienst, Dienste für die leichte und schwere Instandhaltung von Fluggeräten, Catering, Wartung ihrer Fahrzeuge und Werkzeuge usw. Auf diese Weise führen Passagier- und Frachtverkehr dazu, dass der Flughafen und die öffentlichen Einrichtung ihre Beschäftigtenzahl entsprechend anpassen, um den daraus resultierenden Bedürfnissen in Bezug auf die Polizei-, Passagier-, Fracht-, und Zoll-Sicherheitskontrollen usw. zu entsprechen. So ist das Beschäftigungswachstum auf der Plattform hauptsächlich an den Verkehrsanstieg gebunden, allerdings nicht ausschließlich, da es sich um eine komplizierte, von uns später im Detail erklärte Beziehung handelt.

5.6 Folgende Graphik zeigt die Beschäftigungsentwicklung auf der Plattform seit 1997. Der Impakt, der aus dem Wegfall der Swissair resultiert, sowie der damit verbundene Domino-Effekt für die Kundenunternehmen der Swissair oder Unternehmen, die in Verbindung mit ihr stehen, sind klar zu erkennen. Das Beschäftigungswachstum im Jahr 2008 (+ 430 Beschäftigte, somit 9,6% insgesamt) ist nicht auf den Verkehrsanstieg (0%), sondern auf die Entwicklung der Industrietätigkeit zurückzuführen.

ABBILDUNG 5.1 ÜBERBLICK GESAMTBESCHÄFTIGUNG



5.7 Manche Hoheitsaufgaben wie Zoll- und Polizeikontrollen benötigen aufgrund der binationalen Natur des Flughafens mehr Personal als in einem nationalen Flughafen, da dieses Personal in beiden Zollbereichen anwesend sein muss. Es ist jedoch zu bemerken, dass es zahlreiche Abkommen gibt, die die Aufgabenverteilung zwischen Schweizer und französischen öffentlichen Einrichtungen regeln.

5.8 Auf diese Weise sind auch die Mietwagenverleiher auf beiden Seiten der Grenze vertreten, da es am Flughafen nur eine Möglichkeit der Grenzüberschreitung für Fußgänger gibt. Es ist auch festzustellen, dass im Allgemeinen die auf beiden Seiten der Grenze vertretenen Autoverleiher zwar dasselbe Unternehmen (z. B. Avis oder

Europcar) vertreten, allerdings anstreben, unterschiedlich geführt zu werden.

5.9 In der Tabelle unten werden die wichtigsten Tätigkeitssektoren des Flughafens detailliert aufgeführt. Es ist zu erkennen, dass sich bestimmte Bereiche eher aus Klein- und Mittelbetrieben (Fracht) zusammensetzen, während der Wartungsbereich nur über große Strukturen verfügt.

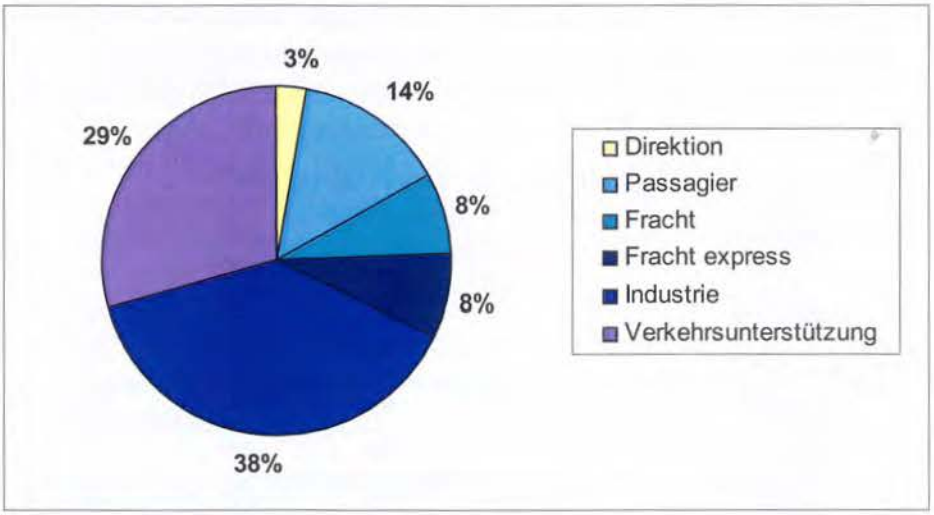
TABELLE 5.2 TÄTIGKEITSSEKTOR DES FLUGHAFENS

Sektoren	Unternehmen	%	VZÄ-Beschäftigte	%
Verwaltung	4	3%	140	2%
Abfertigung	3	2%	406	7%
Fluggesellschaft	12	9%	887	15%
Direktion	1	1%	271	3%
Zoll - Polizei	5	4%	221	4%
Fracht	35	27%	447	7%
Expressfracht	4	3%	513	9%
Autovermietung	9	7%	143	2%
Wartung	4	3%	2.173	36%
Dienstleister	26	20%	433	7%
Gaststättengewerbe	1	1%	94	2%
Rettungswesen	1	1%	10	0%
Sicherheit	4	3%	184	3%
Taxi	11	8%	78	1%
Reiseveranstalter	12	9%	50	1%
Total	**132**	**100%**	**6.051**	**100%**

5.10 Im Vergleich zu 2007 haben Instandhaltung, Fracht, Gaststättengewerbe, Zoll und Polizei das meiste Personal eingestellt. Die Bereiche Expressfracht und Sicherheit haben hingegen einen Personalrückgang zu verzeichnen.

5.11 Ganz allgemein ist davon auszugehen, dass es sich beim EuroAirport um den Sitz 4 großer Sektoren unterschiedlicher Aktivität handelt: Passagiertransport, Frachttransport, Expressfracht und Industrietätigkeiten sowie unterstützende Tätigkeiten für die Verkehrsaktivität, wie beispielsweise Serviceunternehmen (Kerosin, Reinigung, Catering, Vertragshändler usw.), Verwaltungen und Sicherheitsunternehmen usw. Diese Unternehmen liefern ihre Dienste sogar an 3 oder 4 Sektoren gleichzeitig. Die Verteilung geschieht dabei wie folgt:

ABBILDUNG 5.2 ARBEITSPLATZVERTEILUNG NACH SEKTOREN (VZÄ)



Nach Zollbereich

5.12 Es ist interessant festzustellen, dass manche Aktivitäten wie der Instandhaltungssektor, die Expressfracht, das Rettungswesen (einziges Unternehmen) ausschließlich in der Schweiz anzutreffen sind. Es können sicherlich historische Gründe dafür angeführt werden, aber auch das natürliche Interesse schweizerischer Unternehmen, in einem ihnen vertrauten Zollbereich ansässig zu sein, ist gegeben. Für neue Unternehmen liegt der Vorteil einer Niederlassung in der Schweiz auch vielleicht in einem flexibleren Arbeitsrecht als dem französischen, allerdings sind die Gehälter in der Schweiz höher als in Frankreich.

5.13 Auf französischer Seite sind fast ausschließlich Verwaltungsunternehmen zu finden, was auf die Tatsache zurückzuführen ist, dass diese Services (Luftfahrt- und Wetterkontrolle) ganz von Frankreich beliefert werden.

TABELLE 5.3 ZOLLBEREICHE DES FLUGHAFENS (VZÄ)

Bereich	Unter-nehmen	%	Arbeitsplätze insgesamt	%	Wohnort	%
Schweizer Sektor	73	56%	5.109	79%	1.702	26%
Französischer Sektor	56	43%	1.080	17%	4.181	65%
Binational	1	0%	278	4%	-	-
Deutschland (für die Wohnorte)			-		425	7%
Total	130	100%	6.475	100%	6.475	100%

5.14 Obwohl die Flughafentätigkeit nur zwei Zollbereiche betrifft, verteilen sich die direkten Auswirkungen der Beschäftigung je nach Wohnort der Beschäftigten auf drei Länder.

TABELLE 5.4 DIREKTE AUSWIRKUNGEN NACH LAND

	Frankreich	Schweiz	Deutschland	Andere
Domizilierung	Möglich	Möglich		
Wohnort der Beschäftigten	Möglich	Möglich	Möglich	Möglich
Sozialsystem der Beschäftigten	Möglich	Möglich		
Lieferkette	Möglich	Möglich	Möglich	Möglich

5.15 Die Beschäftigten der Plattform können selbstredend frei darüber entscheiden, ob sie in Frankreich oder Deutschland wohnen möchten, vorausgesetzt sie haben das Wohnrecht in der Schweiz. Es ist festzustellen, dass sich das Phänomen des Berufspendlerverkehrs im Zusammenhang mit den Bewegungen der Grenzgänger in der Region auch am EuroAirport bemerkbar macht, denn wenn auch 79% der Beschäftigten im Schweizer Sektor arbeiten, wohnen nur 56% in der Schweiz.

TABELLE 5.5 WOHNSITZLÄNDER DER BESCHÄFTIGTEN INSGESAMT

Länder	Anzahl	Prozentsatz
Frankreich	4.181	65%
Deutschland	425	7%
Schweiz	1.702	26%
Andere	167	3%
Total	**6.475**	**100%**

TABELLE 5.6 WOHNSITZDÉPARTEMENTS DER BESCHÄFTIGTEN INSGESAMT

Départements	Land	Anzahl	Prozentsatz
Haut-Rhin	FR	3.588	55%
Basel-Stadt	CH	754	12%
Basel-Land	CH	527	8%
Bas-Rhin	FR	467	7%
Lörrach	DE	262	4%
Aargau	CH	92	1%
Zürich	CH	64	1%
Breisgau-Hochschwarzwald	DE	57	1%
Solothurn	CH	54	1%
Bern	CH	49	1%
Territoire de Belfort	FR	29	<1%
Freiburg im Breisgau	DE	28	<1%
Doubs	FR	18	<1%
Jura	CH	9	<1%

Waldshut	DE	6	<1%
Emmendigen	DE	4	<1%
Reste	CH/FR/DE	467	6%
Total		**6.475**	**100%**

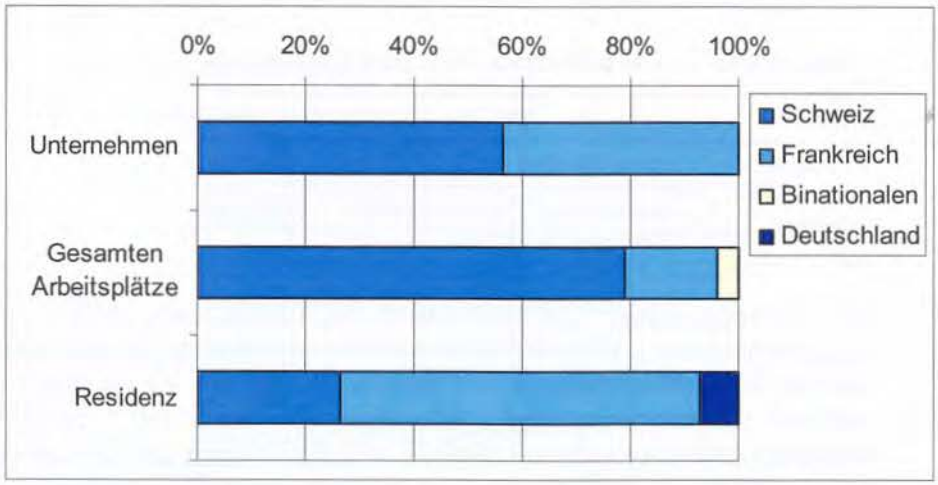
5.16 In den Kommunen Basel, Saint-Louis und Mulhouse sind die meisten Beschäftigten des EuroAirports zu finden. Hier arbeitet durchschnittlich 1% der Einwohner direkt am EuroAirport. Allerdings hält diese Zahl die großen Unterschiede, die zwischen den kleinen und großen Kommunen bestehen, versteckt:

TABELLE 5.7 WICHTIGSTE WOHNSITZKOMMUNEN DER BESCHÄFTIGTEN INSGESAMT

Kommune	Land	Anzahl der Beschäftigten am EAP insgesamt	Anzahl der Beschäftigten in der Kommune	Beschäftigte am EAP in %	Quotient Beschäftigte am EAP
Basel	CH	710	155.961	0,5%	1 von 220
Saint-Louis	FR	411	9.271	4%	1 von 23
Mulhouse	FR	409	53.567	1%	1 von 131
Rixheim	FR	158	3.571	4%	1 von 23
Blotzheim	FR	125	833	15%	1 von 6,7
Huningue	FR	121	3.272	4%	1 von 27
Allschwill	CH	120	8.255	1%	1 von 69
Habsheim	FR	107	1.208	9%	1 von 11
Bartenheim	FR	82	778	11%	1 von 10
Häsingen	FR	56	1.083	5%	1 von 20
Hegenheim	FR	47	536	9%	1 von 11

5.17 Die Graphik zeigt die geographischen Unterschiede zwischen den Standorten und den Niederlassungen der Unternehmen sowie der Wohnorte ihrer Beschäftigten.

ABBILDUNG 5.3 ILLUSTRATION - SOZIAL- UND WIRTSCHAFTSGEOGRAPHIE DES FLUGHAFENS



Analyse der Bruttowertschöpfung

5.18 Wir führen an dieser Stelle die Ergebnisse unserer Untersuchung bezüglich der finanziellen Beteiligung des Flughafens an. Diese Ergebnisse beruhen auf den durchgeführten Umfragen, alle Daten liegen allerdings noch nicht vor. Aus Vertraulichkeitsgründen werden die Ergebnisse nie für die einzelnen Unternehmen dargestellt.

5.19 Auskünfte über die Lohn- und Gehaltssumme konnten im Allgemeinen leicht eingeholt werden. Die uns geantworteten Unternehmen machen ungefähr 60% der Beschäftigten am Flughafen insgesamt aus. Wir konnten demnach die durchschnittliche Lohn- und Gehaltssumme für die verbleibenden 40% auf der Grundlage der Beschäftigtenzahl und des Beschäftigungsektors hochrechnen.

5.20 Die Tabelle unten zeigt die Lohn- und Gehaltssumme auf der Plattform im Jahr 2008 im Detail.

TABELLE 5.8 LOHN- UND GEHALTSSUMME 2008

	Mio. Euro
Lohn- und Gehaltssumme 2008 insgesamt	290

5.21 Es ergeben sich folgende Ergebnisse nach Branche:

TABELLE 5.9 LOHN- UND GEHALTSSUMME NACH BRANCHE 2008

	Mio. Euro	%
Passagierverkehr	102	35%
Frachtverkehr	32	11%
Expressfrachtverkehr	32	11%
Verkehrsunterstützung	28	10%
Industrie	96	33%

5.22 Was die geographische Verteilung der Lohn- und Gehaltssumme betrifft, so wird diese Summe dort lokalisiert, wo sie ausgezahlt wird (und nicht am Empfangsort/Wohnsitz der Beschäftigten), das heißt bei den Unternehmen. Wir erhalten folgende Ergebnisse:

TABELLE 5.10 LOHN- UND GEHALTSSUMME NACH GEBIET UND LAND

Land	Gebiet	Mio. Euro
Frankreich	Haut-Rhin (68)	55 (19%)
Schweiz	Basel-Stadt (BS), einschließlich schweizer Zollbereich	235 (81%)

5.23 Die Konsum- und die Investitionsdaten der Unternehmen konnten nur schwer eingeschätzt werden. Da das Aktivitätsmodell von Fluggesellschaften sowie Fracht- und Expressfrachtunternehmen sehr ähnlich ist, verfügen wir in diesem Fall über mehrere Informationsquellen. Allerdings ist es eher schwierig, eine Konsumeinschätzung für nicht befragte Dienstleistungsunternehmen, die über eine breite Aktivitätspalette verfügen, vorzunehmen. Wir haben in dem Fall Prognosen pro Unternehmensart und Sektor auf der Grundlage durchschnittlicher Konsum- und Investitionswerte pro Beschäftigter angestellt.

TABELLE 5.11 KONSUM UND INVESTITIONEN 2008

	Mio. Euro
Konsum, Investitionen 2008	1.059
Konsum, Investitionen Schweizer Sektor	959
Konsum, Investitionen französischer Sektor	100

5.24 Dies ergibt folgende Ergebnisse nach Branche:

TABELLE 5.12 KONSUM UND INVESTITIONEN NACH BRANCHE 2008

	Mio. Euro	%
Passagierverkehr	170	16%
Frachtverkehr	17	2%
Expressfrachtverkehr	17	2%
Verkehrsunterstützung	84	7%
Industrie	771	73%

5.25 Dies ergibt folgende Ergebnisse nach Gebiet:

TABELLE 5.13 KONSUM UND INVESTITIONEN NACH GEBIET

Land	Gebiet	Mio. Euro
Frankreich	Haut-Rhin (68)	209
Frankreich	Bas-Rhin (67)	29
Frankreich	Territoire de Belfort (90)	0
Frankreich	Doubs (25)	5
Frankreich	Vosges (88)	0

Frankreich	Haute-Saône (70)	1
Frankreich	Meurthe-et-Moselle (54)	1
Frankreich	Moselle (57)	1
Schweiz	Basel-Stadt (BS)	257
Schweiz	Basel-Landschaft (BL)	14
Schweiz	Jura (JU)	0
Schweiz	Bern (BE)	4
Schweiz	Aargau (AG)	0
Schweiz	Solothurn (SO)	0
Deutschland	Freiburg im Breisgau (FR)	0
Deutschland	Lörrach (LO)	1
Deutschland	Breisgau-Hochschwarzwald (FR)	0
Deutschland	Emmendingen (EM)	0
Deutschland	Ortenaukreis (OG)	0
Deutschland	Waldshut (WT)	0
Andere	Andere	539

5.26 In Bezug auf die lokale Versteuerung konnten aufgrund der gesammelten Daten folgende Ergebnisse aufgezeigt werden:

TABELLE 5.14 LOKALE VERSTEUERUNG 2008

	Mio. Euro
Versteuerung 2008	10,5
Versteuerung Schweizer Sektor	1,4
Versteuerung französischer Sektor	9,1

Es ist uns nicht möglich, Prognosen nach Branche anzustellen, da die uns gelieferten Daten für schweizerische Gesellschaften nicht ausreichend detailliert sind. Da alle lokalen Steuern im Département Haut-Rhin entrichtet werden, ergibt sich folgendes Ergebnis:

TABELLE 5.15 LOKALE VERSTEUERUNG NACH GEBIET

Land	Gebiet	Mio. Euro
Frankreich	Haut-Rhin (68)	9,1

Analyse des Tourismus

5.27 Sowohl der Incoming-Tourismus (international) als auch der Inlandstourismus (national) ist für die französische, schweizerische und deutsche Wirtschaft von erheblicher Bedeutung. Nach den neusten, von Eurostat veröffentlichten Daten machte die Beschäftigung im Hotel- und Gaststättengewerbe im Jahr 2006 durchschnittlich jeweils 4,6%, 5,2% und 4,7% der gesamten Beschäftigung in Frankreich, der Schweiz

und in Deutschland aus.

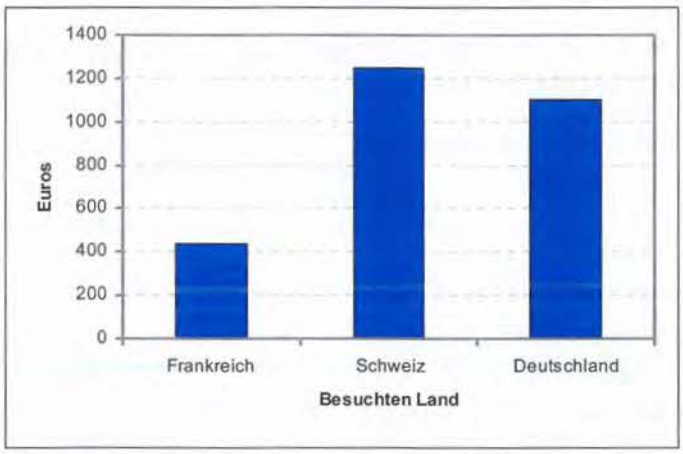
TABELLE 5.16 AUSWIRKUNGEN DES TOURISMUS (2006)

Land	Übernachtungen internationaler Touristen (in Tausend)	Übernachtungen inländischer Touristen (in Tausend)	Einnahmen aus internationalem Tourismus	% des internationalen Tourismus im BIP	Touristische Beschäftigung insgesamt	% der Beschäftigung
Frankreich	54.588	98.748	€ 36.905	2,1%	1.167.000	4,6%
Schweiz	19.655	15.194	€ 7.557	2,4%	209.000	5,2%
Deutschland	96.701	543.705	€ 26.091	1,1%	1.746.000	4,7%

Source : Eurostat, BFS

5.28 Die Einnahmen aus dem internationalen Tourismus machen in Deutschland 1,1% des BIP aus und liegen somit hinter der Schweiz und Frankreich, wo das Verhältnis mit 2,4% beziehungsweise 2,1% ähnlich ist. Die Graphik aus Abbildung 5.4 zeigt die touristischen Einnahmen pro internationaler Besuch.

ABBILDUNG 5.4 EINNAHMEN AUS INTERNATIONALEM TOURISMUS PRO BESUCH (2005)



Quelle: Eurostat, BFS

5.29 Es ist zu erkennen, dass die Ausgaben, die von Touristen, die in die Schweiz und nach Deutschland reisen, getätigt werden, im Durchschnitt pro Besuch dreimal so hoch sind wie die internationaler Touristen in Frankreich. Dieser zwischen Frankreich und der Schweiz bestehende Unterschied lässt sich durch die Lebenshaltungskosten und das Einkommensprofil der Touristen erklären. Die Unterschiede zwischen Deutschland und Frankreich resultieren aus der höheren Anzahl an Geschäftstouristen, angesichts der marktführenden Position Deutschlands auf dem Messe- und Kongresssektor.

5.30 Das BFS[7] präzisiert, dass ein inländischer Freizeittourist maximal 25 Schweizer Franken pro Nacht ausgibt. Die Studie erklärt weiter, das Besuche von Verwandten durchschnittlich doppelt so günstig wie Freizeitreisen sind. Allerdings sind für mehr

7 "Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung 2003" BFS 2005

als 40% der Geschäftsreisen Ausgaben von über 200 Schweizer Franken pro Nacht und pro Person zu verzeichnen. Selbstverständlich hängt der Preis, wie es sich unten für die ausländischen Touristen zeigt, von der Art der gewählten Unterkunft ab (1-10-fache). Es ist ebenfalls zu bemerken, dass die Kosten einer Langzeitreise pro Person und pro Übernachtung im Vergleich zu einer Kurzzeitreise niedriger sind.

TABELLE 5.17 AUSGABEN AUSLÄNDISCHER TOURISTEN IN DER SCHWEIZ PRO ÜBERNACHTUNG

Kategorien	Ausgaben 2003 in Franken:			
	Unterkunft	Nahrung	Nebenkosten	Insgesamt
Gäste in den Hotels	143	72	86	301
Gäste in Ferienwohnungen	24	29	26	79
Gäste in der Campingplätze	13	26	22	61
Gäste in der Pflegeheime	20	26	20	66
Gäste in Jugendherbergen	28	25	11	63
Gäste bei Verwandten oder Bekannten				33

Quelle: Bundesamt für Statistik, 2003

5.31 Bei den zusätzlich zu Unterkunft und Restaurant entstehenden Kosten (Nebenkosten) handelt es sich hauptsächlich um Benzin- und Taxikosten oder Kosten für Andenken.

5.32 Eine im Jahr 2007 in Frankreich durchgeführte Studie[8] über die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ausländischer Touristen ergibt einen durchschnittlichen Aufenthalt von 6,7 Nächten. Allerdings lag gemäß den Statistiken des Tourismuskontos im Jahr 2007 insbesondere im Hotelgewerbe die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Frankreich bei 1,7 Nächten (für inländische und internationale Touristen).

Touristische Nachfrage in der Zone

5.33 Die aus dem Elsass, der Nordwestschweiz und Baden bestehende regionale Einheit verfügte im Jahr 2006 über 125.000 Betten in Hotels, Pensionen und Gasthöfen. In demselben Jahr wurden 16,4 Millionen Übernachtungen von internationalen und ansässigen Touristen für eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 2 Tagen verzeichnet. Wir konnten keine detaillierten Informationen über die Anzahl der von internationalen Touristen in der Region verbrachten Übernachtungen erhalten.

[8] EVE-Umfrage (Tourismusdirektion / TNS Sofres, Banque de France)

TABELLE 5.18 TOURISMUS AM OBERRHEIN, 2006

	Elsass	Nordwestschweiz	Baden	Total
Bettenangebot	40.628	16.304	68.328	125.260
Ankünfte	3.315.057	1.031.348	3.937.675	8.284.080
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer (in Tagen)	1,7	2,1	2,2	2,0
Übernachtungen	5.551.118	2.158.950	8.660.164	16.370.232

Quelle: Deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz

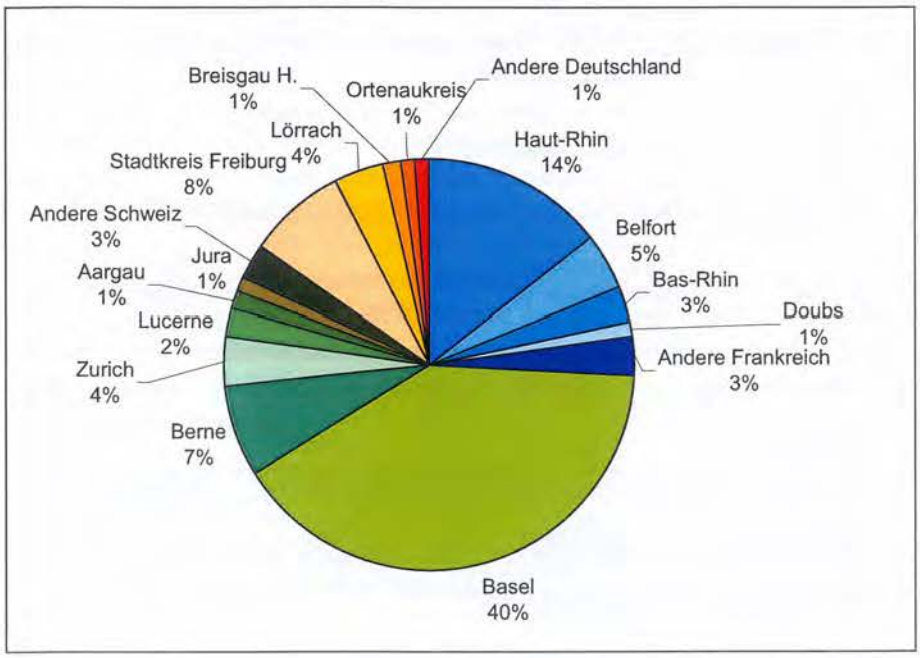
5.34 Die längste durchschnittliche Aufenthaltsdauer wurde 2006 in Baden mit 2,2 Tagen erreicht, während sich die Gäste im Elsass nicht länger als durchschnittlich 1,7 Tage aufhielten.

Geographische Verteilung des Tourismus

5.35 Basel stellt für den Geschäftstourismus ein wichtiges Event-Zentrum dar: Jedes Jahr finden dort Prestigemessen statt wie beispielsweise die BaselWorld (Weltmesse für Uhren und Schmuck), die im Jahr 2009 93.900 Besucher aus der ganzen Welt empfing, sowie die wichtigste und jährlich rund 60.000 Besucher anziehende Kunstmesse Art Basel. In Frankreich empfängt das Messegelände in Colmar jährlich 410.000 Besucher.

5.36 Für die Studie lieferte uns der Flughafen Basel-Mulhouse Zahlen über die Verteilung nicht-ansässiger und den Flughafen nutzender Touristen. Folgende Graphik stellt die geographische Umlegung des Tourismus auf die zu untersuchenden Gebiete dar. Es ist zu erkennen, dass die Destinationen in Frankreich ungefähr 26% der ankommenden Touristen ausmachen und die Schweiz mit 60% an der Spitze liegt. In der Schweiz werden die Touristen vor allem in Basel empfangen. Mehr als ein Drittel der am Flughafen ankommenden gebietsfremden Touristen haben Basel als Destination.

ABBILDUNG 5.5 VERTEILUNG GEBIETSFREMDER TOURISTEN



Quelle: Flughafen

Touristische Beschäftigung

5.37 Nach einem Bereicht der INSEE ist es nicht einfach, die Zahl der Beschäftigten im Tourismus einzuschätzen. Eine erste Annäherung besteht darin, den gegenwärtigen Beschäftigungsanteil in den gänzlich dem Tourismus zugewandten Aktivitätsbereichen zahlenmäßig zu erfassen: Somit fallen alle Beschäftigungen in den Hotels, auf den Campingplätzen, den Fremdenverkehrsämtern oder den Skiliften in den touristischen Bereich. In anderen Bereichen – wie beispielsweise in den Restaurants – wird der Beschäftigungsüberschuss in Zusammenhang mit den anwesenden Touristen berücksichtigt.

5.38 Eine vom BFS 1998 in der Schweiz durchgeführte Studie zeigt, dass das Hotel- und Gaststättengewerbe etwas mehr als die Hälfte (53%) der touristischen Beschäftigung ausmacht. Der Rest der Beschäftigten stammt aus den verschiedensten Branchen wie Passagiertransport (18%), Reisebüros, Reiseveranstalter, Einzelhandel usw. Nach den Zahlen des BFS für das Jahr 2000 ballen sich in der Schweiz 27% der Beschäftigungen (somit 6.084) im Hotel- und Gaststättengewerbe der Nordwestschweiz.

5.39 Gemäß den Zahlen der INSEE wurden im Jahr 2007 in Frankreich in den charakteristischen Touristikaktivitäten insgesamt 661.000 Vollzeitäquivalent-Beschäftigungen oder 894.000 Gesamtbeschäftigungen verzeichnet. 3,2 % dieser Arbeitsplätze (somit 28.608) fielen auf das Elsass, 2,6% auf das Département Lorraine und 1,2% auf das Département Franche-Comté.

5.40 Es ist von besonderer Schwierigkeit, Prognosen über die aus einer Übernachtung resultierenden touristischen Beschäftigungen anzustellen. Wir konnten die in folgender Tabelle aufgeführten Daten ausmachen. Es ist dabei zu erkennen, dass sich

das Verhältnis Beschäftigung pro 1.000 Übernachtungen in einer Spanne von ungefähr 3 bis 5 Beschäftigungen zu bewegen scheint. Die Durchschnittswerte im Elsass liegen etwas über dem französischen Durchschnitt, was darauf zurückgeführt werden könnte, dass der Anteil des Geschäftstourismus im Elsass höher ist als im übrigen Frankreich. Allerdings erscheint uns der Wert von 2,4 Arbeitsplätzen in der Schweiz vor allem im Vergleich zu Deutschland etwas niedrig.

TABELLE 5.19 TOURISTISCHE BESCHÄFTIGUNG PRO ÜBERNACHTUNG

Gebiet	Touristische Beschäftigung insgesamt	Übernachtungen (in Mio.)	Quotient Beschäftigungen/1000 Übernachtungen	Quelle
Elsass	28.600	5,7	4,9	Insee, CRT
Frankreich	906.000	297	3,1	Eurostat
Schweiz	160.000	68	2,4	Eurostat
Deutschland	1.371.000	351	3,9	Eurostat

CRT = Elsässisches Tourismuskomitee

Messung des Tourismus in der zu untersuchenden Zone

5.41 Da uns weder Studien noch Dokumente über die Quantifizierung der Touristenzahl in der zu untersuchenden Zone vorlagen, mussten wir uns auf die genauen Prognosen über die Anzahl an Touristen und ihre Ausgaben stützen.

5.42 Die Zahl der Touristen wurde auf der Grundlage der Passagierzahl des Flughafens im Jahr 2008 unter Abzug der Transit- und Transferpassagiere zwischen den Flügen, der Wohnbevölkerung der zu untersuchenden Zone und der „Besucher" (gebietsfremde Personen mit Hin- und Rückflug innerhalb von 24 Stunden) definiert.

TABELLE 5.20 TOURISTENSCHÄTZUNGEN

Beschreibung	Wert
Anzahl der Passagiere 2008	4,2 Millionen
Anteil der Passagiere im Transit und Transfer	1,1%
Anteil der Wohnbevölkerung	71%
Anteil der Besucher (gebietsfremde Personen)	40,5%
Anzahl der Touristen je Passagier (in den Flughafenstatistiken erscheint ein Passagier zwei Mal) (Ankunft und Abflug)	0,5
Anzahl der Touristen 2008	**600.000**

Quelle: Flughafen, Steer Davies Gleave

5.43 Untersuchungen über das Einzugsgebiet des Flughafens haben es uns ebenfalls ermöglicht, die Touristen geographisch auf jedes berücksichtigte Gebiet zu verteilen.

5.44 Die den Flughafen nutzende touristische Bevölkerung wurde anschließend nach verschiedenen Reisemotiven (Geschäftsreisen, Besuche bei Verwandten und Bekannten, Freizeitreisen mit weniger als 4 Übernachtungen, Freizeitreisen mit mehr

als 4 Übernachtungen), sozioökonomischen Kriterien (Linien-, Charter- und Lowcost-Fluggesellschaften) und nach ihrer Enddestination (Frankreich, Schweiz, Deutschland) verteilt. Für jede dieser Kategorien wurde ein durchschnittlicher Wert für die Übernachtungen sowie für die Ausgaben pro Übernachtung erfasst.

5.45 Auf dieselbe Weise wurde die generierte touristische Beschäftigung für jede dieser Kategorien geschätzt und zwar auf der Grundlage eines Durchschnittswertes von Beschäftigung pro Übernachtung (siehe nachstehend „Touristische Beschäftigung").

5.46 Die touristische Beschäftigung wurde ebenfalls auf jeden Sektor umgelegt. Alle Touristen aus Freizeitreisen oder Besuchen bei Bekannten und Verwandten wurden dem Passagiertransportsektor zugeteilt. Lediglich der Anteil an Geschäftstouristen wurde auf die verbleibenden Kategorien je nach von jeder Branche erzeugtem Geschäftsverkehr verteilt.

Auswirkungen des Tourismus in der zu untersuchenden Zone

5.47 Die Gesamtsumme der im Jahr 2008 erzielten Einnahmen aus allen in die zu untersuchende Zone über den EuroAirport einreisenden Touristen liegt bei 138 Millionen Euro.

5.48 Die Verteilung nach Land zeigt, dass mehr Einnahmen in der Schweiz (67%) erzeugt wurden als in Deutschland (27% der Einnahmen) und in Frankreich (11%). Dies erklärt sich auch durch die geographische Verteilung der Touristen und die Tatsache, dass die Touristen durchschnittlich auch mehr Ausgaben in der Schweiz als in den anderen untersuchten Ländern tätigen.

TABELLE 5.21 EINNAHMEN AUS DEM TOURISMUS NACH LAND, 2008

	Einnahmen (in Mio. €)	% des Gesamtwerts
Frankreich	19,2	11%
Schweiz	109,9	67%
Deutschland	48,4	27%
Total	**177,6**	**100%**

5.49 Der Größtteil der Einnahmen resultiert aus dem Passagiertransport (94% des Gesamtwerts), gefolgt vom Industriesektor (5%).

TABELLE 5.22 EINNAHMEN AUS DEM TOURISMUS NACH SEKTOR, 2008

	Einnahmen in Mio. Euro	% des Gesamtwerts
Passagiertransport	161,9	91%
Expressfrachttransport	1,6	1%
Frachttransport	1,6	1%
Industrie	12,4	7%
Total	**177,6**	**100%**

5.50 Nach Gebiet:

TABELLE 5.23 EINNAHMEN AUS DEM TOURISMUS NACH GEBIET 2008

Land	Gebiet	Einnahmen in Mio. Euro
Frankreich	Haut-Rhin (68)	10,6
Frankreich	Bas-Rhin (67)	1,9
Frankreich	Territoire de Belfort (90)	3,4
Frankreich	Doubs (25)	0,9
Frankreich	Vosges (88)	0,5
Frankreich	Haute-Saône (70)	0,2
Frankreich	Meurthe-et-Moselle (54)	0
Frankreich	Moselle (57)	0,2
Frankreich	Andere	1,1
Schweiz	Basel-Stadt (BS)	49,8
Schweiz	Basel-Landschaft (BL)	24,9
Schweiz	Jura (JU)	2,1
Schweiz	Bern (BE)	13,5
Schweiz	Aargau (AG)	2,3
Schweiz	Solothurn (SO)	1,0
Schweiz	Andere	16,0
Deutschland	Freiburg im Breisgau (FR)	24,7
Deutschland	Lörrach (LO)	12,6
Deutschland	Breisgau-Hochschwarzwald (FR)	3,6
Deutschland	Emmendingen (EM)	1,5
Deutschland	Ortenaukreis (OG)	3,6
Deutschland	Waldshut (WT)	0,8
Deutschland	Andere	1,3
Total		**177,6**

5.51 Im Jahr 2008 erreichte die touristische Beschäftigung durch den Flughafen insgesamt 4.153 Arbeitsplätze. Die Ergebnisse sind in folgender Tabelle aufgeführt.

TABELLE 5.24 BESCHÄFTIGUNGEN AUS DEM TOURISMUS NACH LAND, 2008

	Beschäftigungen	% des Gesamtwerts
Frankreich	645	13%
Schweiz	2.931	59%
Deutschland	1.374	28%
Total	**4.950**	**100%**

5.52 Die Verteilung auf die Länder zeigt, dass die Schweiz mit 59% der touristischen Beschäftigungen mehr Arbeitsplätze erzeugt als Deutschland oder Frankreich. Es ist

jedoch wichtig zu erkennen, dass sich die touristischen Beschäftigungen in der Schweiz oft aus Beschäftigten mit französischer Nationalität oder mit Wohnsitz in Frankreich zusammensetzen.

5.53 Es ist darüber hinaus zu bemerken, dass der Größteil der Beschäftigungen aus dem Passagiertransport und dann aus dem Industriesektor resultiert. Halten wir außerdem fest, dass der Anteil der Einnahmen aus dem Passagiertransport unter dem der Beschäftigung liegt: Dies erklärt sich durch die Tatsache, dass Geschäftstouristen höhere Ausgaben tätigen als Freizeittouristen und Besucher von Verwandten und Bekannten.

TABELLE 5.25 BESCHÄFTIGUNGEN AUS DEM TOURISMUS NACH SEKTOR, 2008

	Beschäftigungen	% des Gesamtwerts
Passagiertransport	4.553	92%
Expressfrachttransport	40	1%
Frachttransport	40	1%
Industrie	317	6%
Total	**4.950**	**100%**

5.54 Nach Gebiet :

TABELLE 5.26 BESCHÄFTIGUNGEN AUS DEM TOURISMUS NACH GEBIET 2008

Land	Gebiet	Arbeitsplätze
Frankreich	Haut-Rhin (68)	357
Frankreich	Bas-Rhin (67)	65
Frankreich	Territoire de Belfort (90)	115
Frankreich	Doubs (25)	33
Frankreich	Vosges (88)	17
Frankreich	Haute-Saône (70)	9
Frankreich	Meurthe-et-Moselle (54)	0
Frankreich	Moselle (57)	10
Frankreich	Andere	39
Schweiz	Basel-Stadt (BS)	1.329
Schweiz	Basel-Landschaft (BL)	664
Schweiz	Jura (JU)	58
Schweiz	Bern (BE)	361
Schweiz	Aargau (AG)	62
Schweiz	Solothurn (SO)	29
Schweiz	Andere	427
Deutschland	Freiburg im Breisgau (FR)	702
Deutschland	Lörrach (LO)	358

Deutschland	Breisgau-Hochschwarzwald (FR)	104
Deutschland	Emmendingen (EM)	43
Deutschland	Ortenaukreis (OG)	104
Deutschland	Waldshut (WT)	24
Deutschland	Andere	38
Total		**4.950**

Analyse weiterer Auswirkungen

5.55 Die Flugtransportindustrie trägt ebenfalls als Katalysator für andere Industrien zur Wirtschaft bei. Sie kann zur Steigerung der Produktivität anderer Industrien beitragen und die ausländischen Direktinvestitionen über den Handel und internationalen Tourismus hinaus fördern. Außerdem hat sie einen bestimmten Einfluss auf die Unternehmensstandorte: So werden nach Angaben der BAA beispielsweise im Vereinigten Königreich Entscheidungen über einen neuen Standort je nach Wichtigkeitsfaktor getroffen: Erreichbarkeit der Märkte, Verfügbarkeit qualifizierten Personals und Verkehrsverbindugnen[9]. In der Regio TriRhena, so schildert die Handelskammer Basel, steht die Flughafenattraktivität an 5. oder 6. Stelle der von Unternehmen berücksichtigten Faktoren.

5.56 Der Luftverkehr unterstützt auch die Wissensindustrien: Sektoren mit hoher Wertschöpfung und Spitzentechnologien – wie Informationstechnologien, Forschung und Entwicklung, Biotechnologie und Finanzdienstleistung –, die von immer größerer Wichtigkeit in fortschrittlichen Wirtschaften wie in der Schweiz, Frankreich und Deutschland sind.

Soziale Aspekte

5.57 Mit dem Flugzeug reisen zu können ist mehr als nur ein einfacher wirtschaftlicher Nutzen. Es gibt viele Gründe zu reisen und die globale Vernetzung der zu untersuchenden Zone ist dabei ein wichtiger sozialer Trumpf. Flugreisen geben die Möglichkeit, Bekannte und Verwandte zu besuchen, andere Kulturen zu entdecken usw., was durch den Anstieg von Lowcost-Flügen verstärkt wurde.

5.58 Ebenso ist dadurch, dass die Wohnbevölkerung des Einzugsgebiets des Flughafens die Möglichkeit hat, Besuche zu empfangen, die soziale Rolle, die der Flughafen in einer kulturell und ethnisch abwechslungsreichen Region spielt, zu erkennen. Die größte Immigrantengruppe um die Plattform Basel-Mulhouse mit insgesamt 460.000 Personen kommt aus Ländern mit überwiegender Luftanbindung (insbesondere die Türkei, Marokko, Algerien).

Auswirkungen der Direktflüge

5.59 Die Flughäfen tragen auch über das angebotene Transportangebot zum Wirtschaftswachstum bei: Die internationalen Luftverkehrsverbindungen ermöglichen den Ausbau der Verkaufs- und Arbeitsmärkte, können eine Intensivierung des internen

[9] BAA, Corporate Responsibility 2007

Wettbewerbs mit sich bringen und die Schweiz (und alle anderen Zonen des Einzugsgebiets) als Standort für schweizerische und ausländische Unternehmen interessant machen. Sie spielen ebenfalls eine wichtige Rolle für die schweizerische Forschung, was der gesamten Wirtschaft zugute kommt. Letztendlich ist der Luftverkehr für Geschäftsreisende eine Möglichkeit, auf bequeme Weise Zeit zu gewinnen. Dennoch können weder ein direkter ursächlicher Zusammenhang hergestellt noch die Auswirkungen auf die Beschäftigung oder die monetären Effekte der Direktflüge gemessen werden.

5.60 Im Jahr 2007 wurde von den sechs Handelskammern der Regio TriRhena eine Studie bei Unternehmen über deren Geschäftsreisen und Nutzung des EuroAirports durchgeführt. Diese Studie erstreckt sich auf Flugreisen von mehr als 200 km (84% der erfassten Reisen).

5.61 Es ist festzustellen, dass „die Zahl der Geschäftsreisen stark von einem Industriesektor zum anderen variiert. Die weltweit tätigen Pharma- und Chemieunternehmen, Finanzdienstleistungsbetriebe und Transportunternehmen in der Nordwestschweiz, Druckereien im südlichen Teil Baden-Württembergs und Hersteller von Maschinen und Geräten in den drei Regionen haben die meisten Geschäftsreisen hervorgebracht."

5.62 Im Jahr 2007 haben nahezu 50% der Unternehmen (48%), den EuroAirport nicht als Abflughafen genutzt, da dieser keine (direkten) Flüge für ihre Destination anboten. In diesem Fall fliegen die Unternehmen über Zürich, Frankfurt oder Straßburg. Die von den Unternehmen im regelmäßigen Angebot gewünschten interkontinentalen Destinationen ab dem EuroAirport sind New York, gefolgt von den asiatischen Destinationen Hongkong und Shangai.

5.63 Bei den Flugmotiven handelt es sich nicht einfach nur um „Geschäftsreisen" oder „Freizeitreisen". Nicht nur die Auswanderer messen der Möglichkeit, in ihr Heimatland fliegen zu können, große Wichtigkeit bei; die internationalen Flugverbindungen geben der Region wahrscheinlich auch eher die Möglichkeit, anspruchsvolles internationales Personal anzuziehen und zu binden. Es ist einleuchtend, dass die für die Immigranten bestehende Verbindung zu ihren Heimatländern einen großen wettbewerbsfähigen Vorteil für die Region in Bezug auf ausländische Investitionen darstellt.

6. ERGEBNISSE

Ergebnisse des sozioökonomischen Impakts im Jahr 2008

6.1 Als inländischer und internationaler Transitort sind die Flughäfen, je nachdem wie sich die Tätigkeitsgebiete der Plattform entwickeln, auch Beschäftigungszentrum und Industriezone. Die Flughafenplattform Basel-Mulhouse ist somit ein wichtiger regionaler Arbeitgeber und umfasst eine Gruppe an Unternehmen mit international wettbewerbsfähigen Aktivitäten, eine Einkommensquelle für die Beschäftigten und ein Beitrag zur Gebietsentwicklung. Der Flughafen bedeutet nicht nur einen Gebietsein- und ausgang, sondern er steht auch im Mittelpunkt der Wertschöpfung.

6.2 Bevor die Ergebnisse vorgelegt werden, sollte daran erinnert werden, dass in einer sozioökonmischen Impaktstudie die Auswirkungen einer Niederlassung, eines Transportsystems oder eines anderen Elements - hier eine Flughafenplattform - auf die Beschäftigungssituation und die Wirtschaft ermittelt werden sollen. Durch die Art und Weise wie diese sozioökonomischen Effekte gemessen werden, soll genau dargestellt werden, was in der Region passieren würde, wenn der Flughafen und alle seine Tätigkeitsbereiche wegfielen. Welche Effekte wären die Konsequenz?

6.3 Wir möchten an dieser Stelle die Definitionen der Schlüsselbegriffe einer sozioökonomischen Impaktstudie nochmals aufnehmen.

- Direkte Effekte: Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Wirtschaft, hervorgerufen durch den Wegfall der gesamten Flughafentätigkeit und seiner Unternehmen;
- Indirekte Effekte: Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Wirtschaft sowie Effekte auf Lieferanten, hervorgerufen durch den Wegfall des Flughafens und seiner Unternehmen;
- Induzierte Effekte: Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Wirtschaft, hervorgerufen durch den verringerten Konsum der Beschäftigten des Flughafens, seiner Unternehmen und deren Lieferanten;
- Katalytische Effekte: Auswirkungen auf die Beschäftigung und Wirtschaft des aus der Flughafenaktivität hervorgehenden Tourismus. Darunter fallen ebenfalls die Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Wirtschaft, die durch den Wegfall des Flughafens und seiner Unternehmen hervorgerufen werden sowie die dadurch erzeugten Impakte auf deren Kunden. Diese Kunden müssten neue Lieferanten finden oder schlimmstenfalls ihre wirtschaftliche Tätigkeit einstellen. Katalytische Effekte bezeichnen außerdem die wirtschaftlichen Auswirkungen, die durch günstigere Verkehrsanbindungen und verbesserte Erreichbarkeit des Flughafens und der Region erzeugt werden sowie den Impakt eines besseren Zugangs zu internationalen Märkten (Passagier und Fracht), einer größere Attraktivität der Region in Bezug auf die Niederlassung neuer Unternehmen, eines größeren Interesses für potenzielle internationale Arbeitskräfte, einer wachsenden Produktivität durch eine verbesserte Anbindung der lokalen Wirtschaftsstruktur usw.

6.4 Die Auswirkungen werden auf der Grundlage von vier Faktoren gemessen:

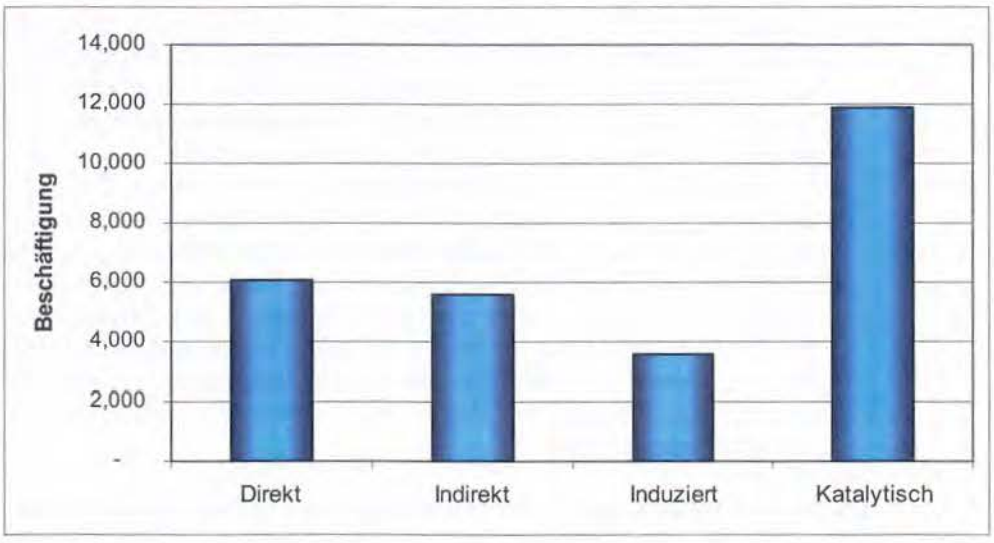
- Beschäftigung;
- Umsätze: Gesamtwert dessen, was ein Unternehmen (oder eine Industrie oder eine Wirtschaft) produziert;

- Einkommen: Einkommen aus direkter, indirekter, induzierter oder katalytischer Beschäftigung;
- Bruttowertschöpfung: Messung des von Unternehmen, Organisationen oder öffentlichen Diensten erzeugten Wertes. Bei einem Unternehmen handelt es sich dabei um den Wert der Produkte abzüglich des Wertes der Vorleistungen. Die Summe der Wertschöpfung eines Landes stellt das Bruttoinlandsprodukt (BIP) dar.

6.5 Bei der Interpretierung und Darstellung der Umsatzergebnisse darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die Gefahr besteht, manche Effekte der Lieferkette doppelt zu bewerten. Wenn der Sektor A beispielsweise einen Nachtrag von 10 Millionen Euro zur Einlage des Sektors B liefert, der wiederum diese Funktionalität zur Produktion von Verbrauchsgütern im Wert von 15 Millionen Euro verwendet, beträgt die wirtschaftliche Nettoauswirkung dann 15 Millionen Euro. Allerdings beträgt die Produktionssumme in allen Bereichen 25 Millionen Euro. Es ist leicht erkennbar, wie es zu Doppelzählungen kommen kann, wenn man obiges Bespiel mit dem aus Sektor AB (zusammengesetzt aus gleichzeitig A und B) vergleicht. Der Gesamtwert der Verkaufssteigerung auf dem Sektor AB liegt lediglich bei 15 Millionen Euro, auch wenn während des Verfahrens ein Güterwert von 10 Millionen Euro aus Sektor A geschaffen wurde. Diese 10 Millionen Euro dürfen nicht erfasst werden, da sie später im Produktionsprozess des Sektors B konsumiert werden.

6.6 tabelle 6.1 zeigt, dass die Aktivität des Flughafens und der dort ansässigen Unternehmen direkt oder indirekt für ungefähr 27.060 Beschäftigungen in der zu untersuchenden Region verantwortlich ist. Ein Wegfall des Flughafens würde die Zerstörung von 6.051 Beschäftigungen auf der Plattform und einen weiteren Verlust von 21.000 Beschäftigungen in allen Wirtschaftssektoren der Region mit sich bringen. Ungefähr 43% dieser 27.050 Beschäftigungen werden entweder direkt oder indirekt erzeugt.

ABBILDUNG 6.1 AUSWIRKUNGEN AUF DIE BESCHÄFTIGUNG, 2008



6.7 Die katalytischen Effekte stellen die Prognosen dar, die durch die Analyse der Vorwärtskopplung zwischen Flughafen und Wirtschaft über die Nutzung des Flughafens und der damit verbundenen Aktivitäten angestellt wurden. Die Prognosen

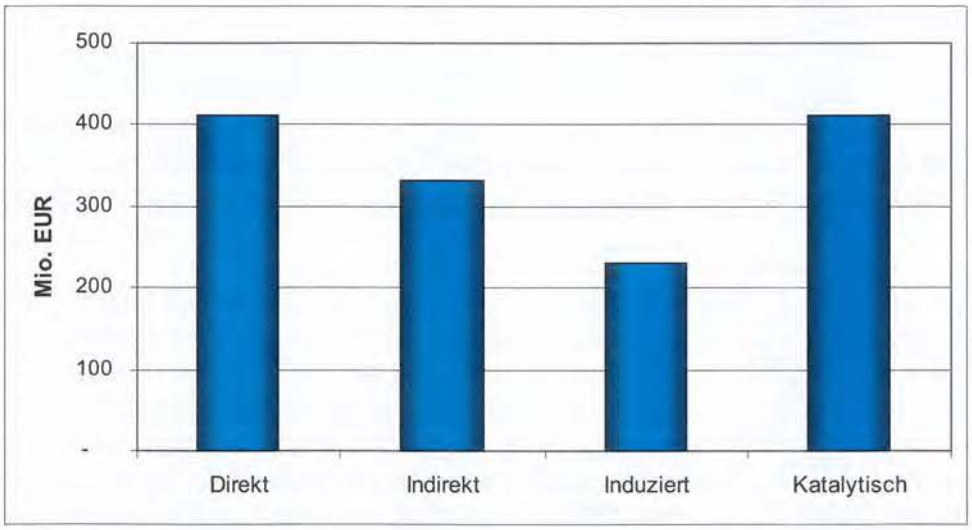
stellen als solches die obere Grenze der möglichen Auswirkungen auf die zu untersuchende Zone dar. Dies für den Fall, dass die nutzenden Sektoren des Flughafens völlig von den Dienstleistungen des Flughafens Basel-Mulhouse abhängig sind und keine Möglichkeit haben, diese beispielsweise durch einen anderen Verkehrsträger oder Flughafen zu ersetzen. Tatsächlich gibt es Alternativen zur Nutzung des EuroAirports (z. B. die Nutzung der Flughäfen Zürich oder Straßburg), allerdings zum großen Nachteil der Attraktivität und der Wettbewerbsfähigkeit der Region.

TABELLE 6.1 GESAMTEFFEKTE, 2008

	Beschäftigungen	Umsätze (in Mio. €)	Einkommen (in Mio. €)	Wertschöpfung (in Mio. €)
Direkte Effekte	6.051	1.385	290	413
Indirekte Effekte	5.546	837	191	332
Induzierte Effekte	3.583	491	128	231
Katalytische Effekte	11.880	1.175	257	411
Total	**27.060**	**3.889**	**866**	**1.386**

6.8 In der zu untersuchenden Region machen der Gesamtumsatz im Jahr 2008 mehr als 3,8 Milliarden Euro, die Haushaltseinkommen 866 Millionen Euro aus; die Wertschöpfung wird auf ungefähr 1,4 Milliarden Euro geschätzt.

ABBILDUNG 6.2 AUSWIRKUNGEN AUF DIE GESAMTWERTSCHÖPFUNG, 2008



6.9 Betrachtet man den Multiplikator-Effekt der direkten, indirekten und induzierten Auswirkungen, erkennt man, dass eine direkte VZÄ-Beschäftigung am Flughafen 0,9 indirekte VZÄ-Beschäftigungen, 0,6 induzierte VZÄ-Beschäftigungen und bis zu 2 Beschäftigungen durch Katalysatorwirkung erzeugt. Bei den Umsätzen liegen die Multiplikatoren der direkten, indirekten und induzierten Effekte nicht so hoch, denn, wenn die indirekten und induzierten Beschäftigungen auch aus der zu untersuchenden

Zone resultieren, sind die Umsätze in der betrachteten Zone proportional nicht genauso hoch.

6.10 Zur Wertschöpfung ist zu sagen, dass, wenn die Flughafenaktivität eine Werteinheit von 1 erzeugt, sie auch 0,8 Einheiten auf indirekte Weise, 0,6 Einheiten auf induzierte Weise und ein Werteinheit von 1 durch Katalysatorwirkung erzeugt.

Nach Sektor

6.11 Der Beitrag großer Aktivitätssektoren des Flughafens zur Wertschöpfung ist aufgrund der Merkmale einer jeden Aktivität unterschiedlich (z.B. ihre Lieferkette). Für jeden Sektor sind folgende Ergebnisse zu beobachten:

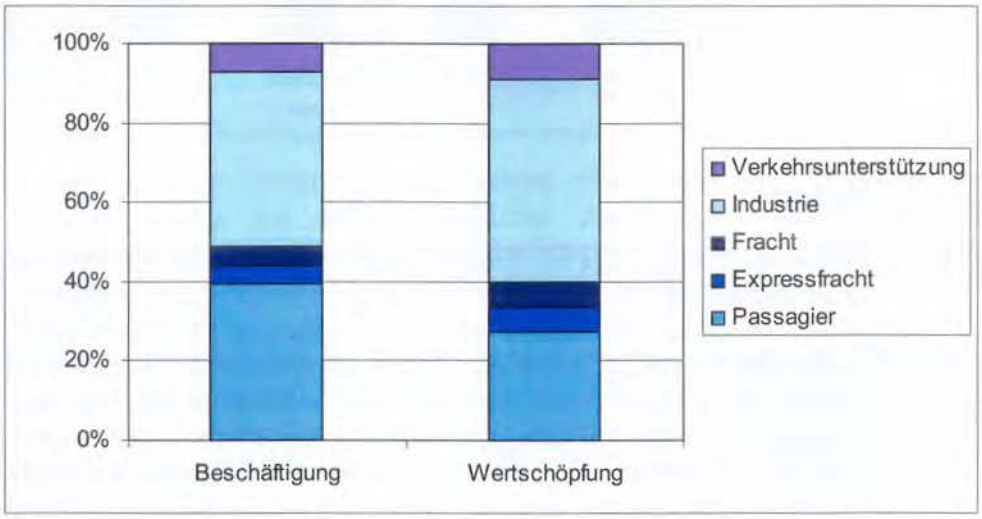
TABELLE 6.2 GESAMTEFFEKTE NACH SEKTOR, 2008

Beschäftigung	**Passagier**	**Expressfracht**	**Fracht**	**Industrie**	**Verkehrsunterstützung**
Direkte Effekte	2.094	594	561	2.173	629
Indirekte Effekte	1.912	90	111	3.261	172
Induzierte Effekte	1.217	255	261	1.601	249
Katalytische Effekte	5.434	336	305	4.944	862
Total	**10.656**	**1.275**	**1.238**	**11.979**	**1.912**
Umsätze (in Mio. €)	**Passagier**	**Expressfracht**	**Fracht**	**Industrie**	**Verkehrsunterstützung**
Direkte Effekte	327	59	64	856	79
Indirekte Effekte	253	10	14	530	31
Induzierte Effekte	167	35	36	220	34
Katalytische Effekte	289	43	41	682	120
Total	**1.036**	**148**	**154**	**2.287**	**264**
Einkommen (in Mio. €)	**Passagier**	**Expressfracht**	**Fracht**	**Industrie**	**Verkehrsunterstützung**
Direkte Effekte	102	32	32	96	28
Indirekte Effekte	62	3	4	115	7
Induzierte Effekte	43	9	9	57	9
Katalytische Effekte	33	11	10	170	34
Total	**240**	**56**	**56**	**438**	**77**
Wertschöpfung (in Mio. €)	**Passagier**	**Expressfracht**	**Fracht**	**Industrie**	**Verkehrsunterstützung**
Direkte Effekte	145	46	46	137	39
Indirekte Effekte	106	6	8	198	13
Induzierte Effekte	78	16	17	103	16

Katalytische Effekte	52	17	16	272	53
Total	**382**	**86**	**87**	**710**	**122**

6.12 Im Jahr 2008 werden am Flughafen Basel-Mulhouse von den Industrietätigkeiten (44%) und dem Passagiertransport (39%) die meisten Beschäftigungen (VZÄ) insgesamt erzeugt. Diese beiden Bereiche ergänzen sich nicht sehr und sind deshalb auch nicht auf dieselbe Weise von der Wirtschaftssituation betroffen. Darüber hinaus bringt die Industrie mit 51% gegenüber 28% im Passagiertransport eine bedeutendere Wertschöpfung in der zu untersuchenden Zone hervor.

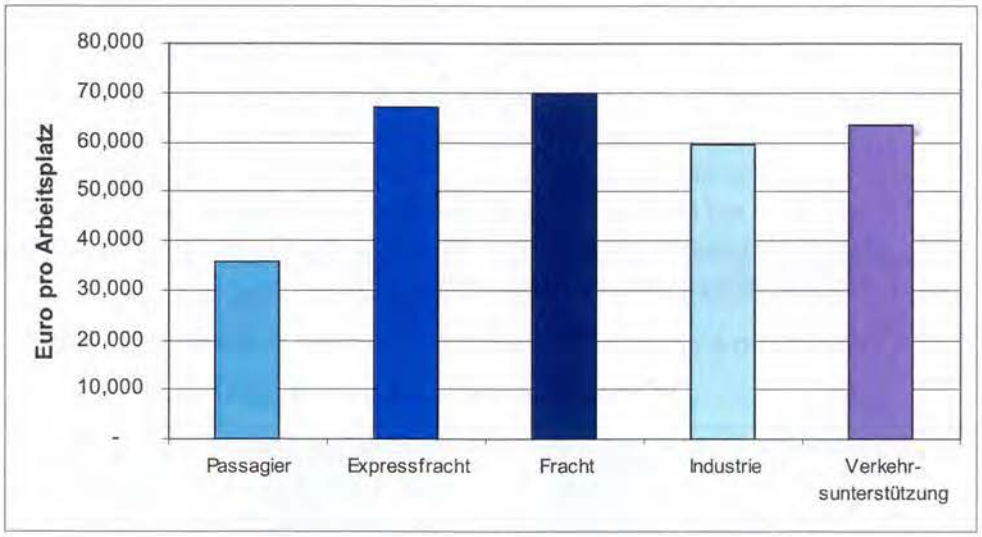
ABBILDUNG 6.3 BEITRAG DER SEKTOREN ZU DEN AUSWIRKUNGEN, 2008



6.13 Es ist ebenfalls festzuhalten, dass die Fracht- und Expressfrachtaktivitäten insgesamt die größte Wertschöpfung pro Gesamtbeschäftigung erzeugen: 70.000 Euro beziehungsweise 67.000 Euro pro Beschäftigung. Außerdem sind die indirekten Effekte der Expressfracht im Vergleich zu anderen Tätigkeitsgebieten der Plattform gering: Die Expressfracht ist eine Tätigkeit mit starker Wertschöpfung und hohen Gehältern, allerdings tätigt die Expressfracht ihre Einkäufe sehr viel außerhalb der zu untersuchenden Zone

6.14 Die Ergebnisse zeigen somit, dass die übrige Wirtschaft nur wenig vom Expressfrachtsektor abhängt: Bei Wegfall der Expressfracht wäre der zu beobachtende Dominoeffekt auf die Wirtschaft begrenzter als die Effekte, die beispielsweise durch die Auflösung der Industrietätigkeit entstünden. Dies scheint gegen die Intuition zu sein, wenn man die Wirtschaftsstruktur der Region kennt. Dennoch ist daran zu denken, dass die indirekten und induzierten Effekte die Impakte, die eine Auflösung des Sektors auf die *Lieferanten* des Expressfrachtverkehrs mit sich bringt, betreffen und nicht etwa die Impakte dieser Auflösung auf die *Kunden* des Expressfrachtverkehrs (diese Impakte werden in den katalytischen Effekten berücksichtigt).

ABBILDUNG 6.4 WERTSCHÖPFUNG NACH BESCHÄFTIGUNG, 2008



Nach Land

6.15 Im Fall des EuroAirports mit seinen Tätigkeiten und Beschäftigten am Dreiländereck ist es wichtig, die Orte, an denen die Impakte erzeugt werden und die, die diese zu spüren bekommen, voneinander getrennt zu behandeln. Es hat sich gezeigt, dass ein Großteil der Beschäftigten schweizerischer Unternehmen beispielsweise in Frankreich oder in Deutschland (wenn auch weniger) wohnen. Auch eine schweizerische Investition ist nicht nur eine Angelegenheit der Schweiz (und umgekehrt, denn französische Unternehmen beschäftigen, wenn auch in geringerem Maße, ebenfalls Schweizer und Deutsche), denn die Auswirkung auf die Beschäftigung und somit auf die Wirtschaft und das „französische" Gebiet ist oftmals alles andere als belanglos.

6.16 Das auf Input-Output-Tabellen basierende Verfahren erlaubt eine Berechnung der von der Flughafenplattform ausgehenden Beteiligung innerhalb einer zu untersuchenden Zone. Sobald diese Zone aber definiert ist (in unserem Fall umfasst sie Gebiete in der Schweiz, in Frankreich und in Deutschland), können über die Input-Output-Tabellen die Auswirkungen innerhalb der Zone nicht mehr umgelegt werden, d. h. in unserem Fall auf die drei Länder. Da es für den Flughafen von Wichtigkeit ist, den Flux der Auswirkungen zwischen den Ländern zu veranschaulichen, haben wir vorgeschlagen, diese Auswirkungen geographisch nach Orten, die diese Auswirkungen erzeugen und solchen, die diese zu spüren bekommen, zu unterteilen.

6.17 Folgende Tabelle stellt die geographischen Unterschiede der direkten Effekte nach diesen Kriterien dar. Beispielsweise bedeutet der Wegfall eines Unternehmens einen Beschäftigungsverlust an dessen Standort. Der Beschäftigungsverlust wird demnach zwar genau an diesem Ort von der lokalen Wirtschaft gespürt, er macht sich allerdings ebenfalls an dem Wohnort der Beschäftigten aufgrund des Einkommensverlusts und der gesteigerten Beschäftigungsnachfrage bemerkbar. Was die Einkommen der Beschäftigten betrifft, so werden die Auswirkungen dort erzeugt und erlebt, wo der Beschäftigte sein Gehalt bezieht, nämlich auf seinem Bankkonto an seinem Wohnort.

6.18 Es ist weitaus schwieriger, die Wertschöpfung geographisch zu verteilen, da die im Unternehmen erzeugte Wertschöpfung auf drei Hauptakteure zu verteilen ist: die

Angestellten, die Aktionäre, die das zur Produktion notwendige Kapital eingebracht haben und der Staat, der zur Bestreitung seiner öffentlichen Ausgaben Produktionssteuern einbehält. Zur Vereinfachung gehen wir hier davon aus, dass die Wertschöpfung am Standort des Unternehmens erzeugt wird und auch an ihm zu spüren ist.

TABELLE 6.3 ERZEUGTE UND ERLEBTE EFFEKTE

	Erzeugte Effekte	Erlebte Effekte
Arbeitsplätze	Standort des Unternehmens	Wohnort der Beschäftigten
Umsätze	Standort des Unternehmens	Standort des Unternehmens und Standort seiner Lieferanten
Haushaltseinkommen	Wohnort der Beschäftigten	Wohnort der Beschäftigten
Wertschöpfung	Standort des Unternehmens	Standort des Unternehmens

6.19 Die geographische Verteilung des direkten sozioökonomischen Impakts des Flughafens erfolgt wie folgt: Deutschland profitiert nur wenig von der Flughafenaktivität, da die Vorteile nur aus deutschen Bewohnern hervorgehen, die am Flughafen arbeiten. Was Frankreich und die Schweiz betrifft, so profitiert die Schweiz mit beispielsweise 91% der Umsätze (was einen Wert von 1,3 Milliarden Euro ausmacht) am meisten von den direkten finanziellen Auswirkungen des Flughafens, denn die Unternehmen mit den stärksten Umsätzen (Industriesektor und Passagieraktivität) sitzen in der Schweiz. Allerdings kommen die Einkommen der Beschäftigten zu zwei Dritteln dem französischen Gebiet mit 184 Millionen Euro zugute.

TABELLE 6.4 ERZEUGTE DIREKTE EFFEKTE NACH LAND, 2008

	Beschäftigung		Umsätze (in Mio. €)		Einkommen (in Mio. €)	
Schweiz	5.188	86%	1.263	91%	85	29%
Frankreich	862	14%	1.222	9%	184	64%
Deutschland	0	0%	0	0%	20	7%
Total	**6.051**	**100%**	**1.385**	**100%**	**290**	**100%**

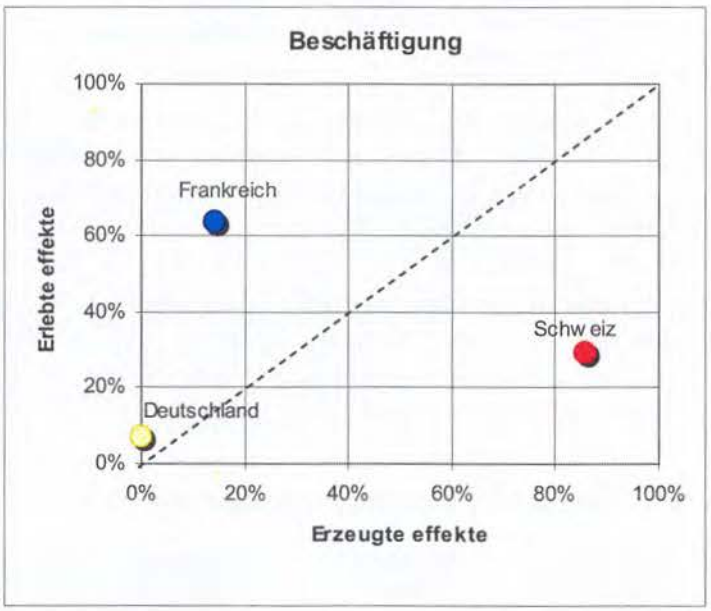
6.20 Wenn man sich nun dafür interessiert, wie die direkten Auswirkungen erlebt werden, sind folgende Zahlen hilfreich (dabei ist zu berücksichtigen, dass die Auswirkungen der Beschäftigungen am Wohnort der Beschäftigten und die von den Umsätzen ausgehenden vor allem am Standort der Lieferanten erlebt werden):

TABELLE 6.5 ERLEBTE DIREKTE EFFEKTE NACH LAND, 2008

	Beschäftigung		Umsätze (in Mio. €)		Einkommen (in Mio. €)	
Schweiz	1.782	30%	810	58%	85	29%
Frankreich	3.840	63%	575	42%	184	64%
Deutschland	429	7%	0	0%	20	7%
Total	**6.051**	**100%**	**1.385**	**100%**	**290**	**100%**

6.21 Was die Einkommen betrifft, so ist erkennbar, dass Frankreich weitaus mehr von der Flughafentätigkeit profitiert. Das Land bezieht mehr als 575 Millionen Euro aus den Umsätzen und 184 Millionen Euro an Einkommen.

ABBILDUNG 6.5 AUSWIRKUNGEN AUF DIE DIREKTE BESCHÄFTIGUNG NACH LAND



6.22 Die indirekten Effekte (Auswirkungen der verringerten Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen des Flughafens auf die übrigen Sektoren der Wirtschaft) hängen von der Lokalisierung der Lieferkette der Unternehmen am Flughafen ab. Diese Impakte können von uns geographisch nicht verteilt werden, da uns keinerlei Informationen bezüglich der Wohnorte der Beschäftigten vorliegen. Wir zeigen an dieser Stelle deshalb lediglich die erzeugten indirekten Effekte auf.

TABELLE 6.6 ERZEUGTE INDIREKTE EFFEKTE NACH LAND, 2008

	Beschäftigung		Umsätze (in Mio. €)		Einkommen (in Mio. €)	
Schweiz	3.161	57%	479	57%	109	57%
Frankreich	2.385	43%	358	43%	82	43%
Deutschland	0	0%	0	0%	0	0%
Total	**5.546**	**100%**	**837**	**100%**	**191**	**100%**

6.23 Die induzierten Effekte (Auswirkungen auf die übrige Wirtschaft, hervorgerufen

durch die Reduzierung der Haushaltseinkommen und Ausgaben) hängen von der Lokalisierung der Haushalte ab. Es liegen uns Informationen für die Haushalte der Flughafenangestellten vor, allerdings verfügen wir nicht, wie zuvor bereits angedeutet, über Angaben zu den Wohnorten der Beschäftigten der Flughafenlieferanten; wir sind aus diesem Grund nicht in der Lage, diese Ergebnisse geographisch korrekt darzustellen. Auch die katalytischen Effekte können nicht genau auf die Länder umgelegt werden, da Informationen über die Lokalisierung der Kunden dieser betroffenen Unternehmen fehlen.

6.24 Die Erklärungen der vorherigen Abschnitte zeigen, dass die geographische Verteilung der gesamten Effekte nicht vorzunehmen ist, was für den Fall des Flughafens Basel-Mulhouse mit Lage am Dreiländereck von Nachteil ist. Für eine geographische Verteilung schlagen wir deshalb vor, die Verteilung der Gesamtauswirkungen auf der Grundlage der geographischen Verteilung der direkten Effekte vorzunehmen. Allerdings ist zu beachten, dass dabei die von den katalytischen Effekten abgeleiteten wirtschaftlichen Auswirkungen für Deutschland unterschätzt werden. Unter diesen Bedingungen lassen sich die Ergebnisse wie folgt darstellen:

TABELLE 6.7 ERZEUGTE GESAMTEFFEKTE NACH LAND, 2008

	Beschäftigung	Umsätze (in Mio. €)	Einkommen (in Mio. €)	Wertschöpfung (in Mio. €)
Schweiz	23.203	3.547	255	1.188
Frankreich	3.857	343	551	198
Deutschland	0	0	61	0
Total	**27.060**	**3.889**	**866**	**1.386**

TABELLE 6.8 ERLEBTE GESAMTEFFEKTE NACH LAND, 2008

	Beschäftigung	Umsätze (in Mio. €)	Einkommen (in Mio. €)	Wertschöpfung (in Mio. €)
Schweiz	7.969	2.274	255	1.188
Frankreich	17.172	1.615	551	198
Deutschland	1.919	0	61	0
Total	**27.060**	**3.889**	**866**	**1.386**

6.25 Diese Ergebnisse können wie folgt veranschaulicht werden:

ABBILDUNG 6.6 AUSWIRKUNGEN AUF DIE GESAMTBESCHÄFTIGUNG NACH LAND

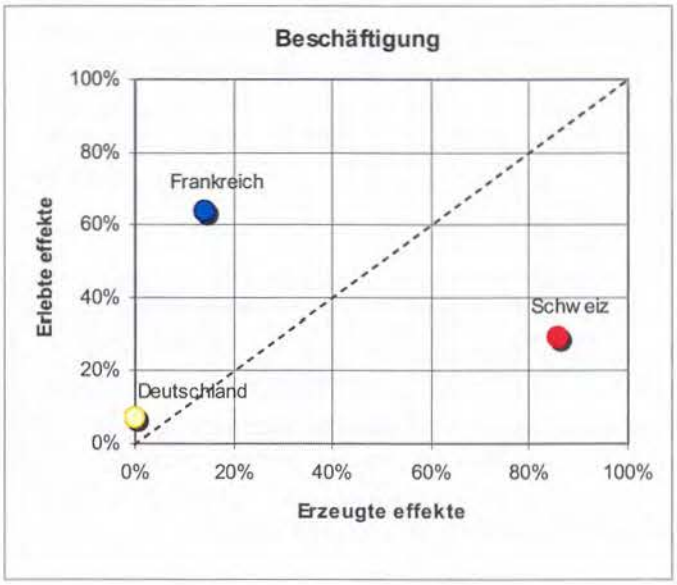
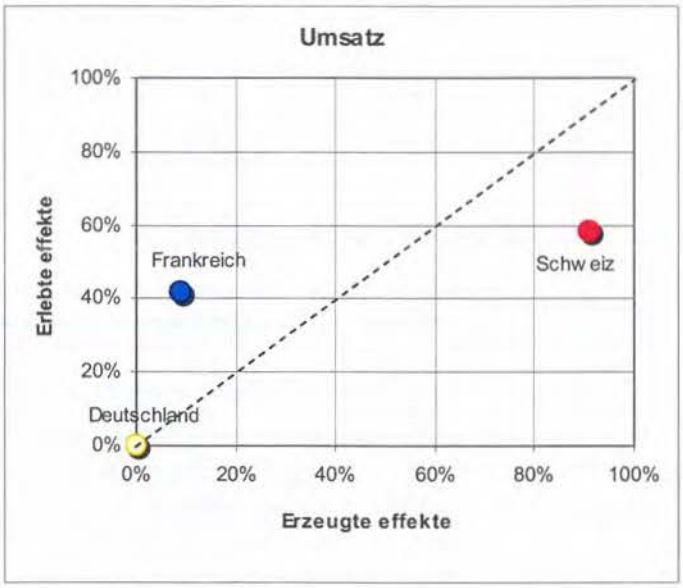


ABBILDUNG 6.7 AUSWIRKUNGEN AUF DIE GESAMTUMSÄTZE NACH LAND



6.26 Die in der Schweiz ansässigen Unternehmen erzeugen nahezu 90% der Umsätze und im Gegensatz zur Beschäftigung profitiert auch hier die Schweiz am meisten von den Auswirkungen dieser Umsätze.

Vergleich mit der Studie der Swiss International Airport Association

6.27 Eine von der Swiss International Airport Association (SIAA) im Jahr 2003 durchgeführte Studie konzentrierte sich auf die wirtschaftliche Bedeutung Schweizer Flughäfen, darunter der Flughafen Basel-Mulhouse. Die auf das Jahr 2008 angepasste schweizer Studie zeigt Ergebnisse derselben Größenordnung. Genauer betrachtet ist festzustellen, dass die Arbeitsgrundlage (direkte Effekte) tatsächlich identisch ist, allerdings sind Unterschiede bei den indirekten, induzierten und katalytischen

Effekten festzustellen. Die Gesamtauswirkungen in der Schweiz sind ebenfalls stärker (+28%) als in diesem Bericht. Wenn es auch bei der Definition von indirekten, induzierten und katalytischen Effekten Unterschiede geben kann, ist dennoch zu bedenken, dass es sich bei der schweizerischen Studie um eine Synthese drei verschiedener Berichte handelt. Es gibt auch keine Anzeichen dafür, dass die aufwendige und notwendige Informationssammlung bei den auf der Plattform ansässigen Unternehmen erfolgt ist, oder aber, es wurden die Unternehmen am Züricher Flughafen befragt und ihre spezifischen Merkmale dann auf den Flughafen Basel-Mulhouse übertragen. Abschließend ist zu sagen, dass ein angemessener Vergleich der Ergebnisse voraussetzen würde, dass die beiden Studien genau dieselben Gebiete untersuchen, was sicherlich nicht der Fall ist.

Ergebnisse des sozioökonomischen Impakts bis 2015

6.28 Folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse bis 2015 :

TABELLE 6.9 GESAMTEFEKTE, 2015

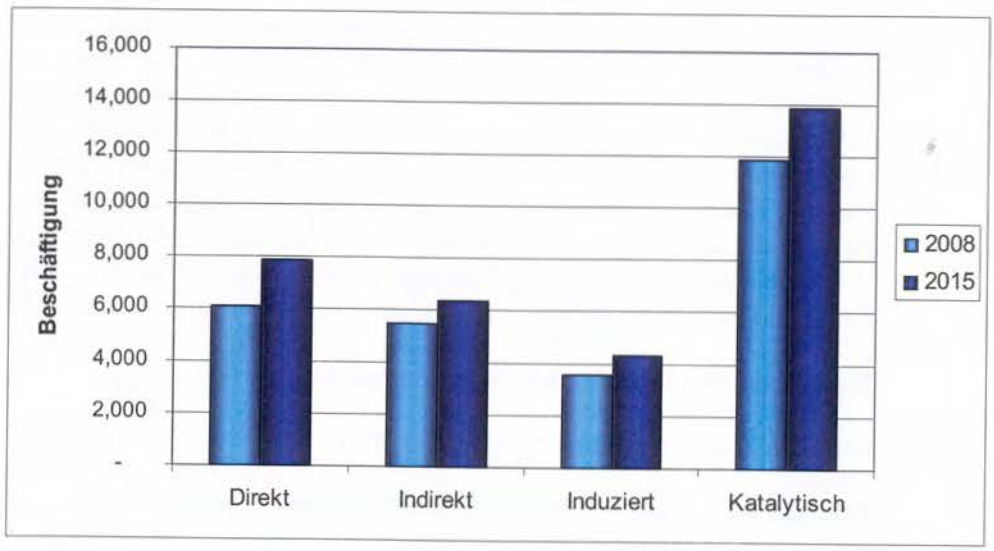
	Beschäftigung	Umsätze (in Mio. €)	Einkommen (in Mio. €)	Wertschöpfung (in Mio. €)
Direkte Effekte	7.889	1.678	374	533
Indirekte Effekte	6.337	980	225	391
Induzierte Effekte	4.338	610	159	287
Katalytische Effekte	13.856	1.412	313	499
Total	**32.420**	**4.680**	**1.071**	**1.711**

6.29 Die zu verzeichnenden Unterschiede zwischen der für 2008 vorgelegten Situation und der Situation für 2015 sind an mehrere Faktoren gebunden:

- Entwicklung der Flughafentätigkeiten, insbesondere der Industrietätigkeit, aber auch der Fracht- und Expressfracht;
- Veränderungen in der Lieferkette der Unternehmen oder Gebietsentwicklung dieser;
- Wirtschaftswachstum oder -rückgang;
- Steigerung von Produktivität und Einkommen;

6.30 Es ist zu bemerken, dass ganz allgemein ein Beschäftigungsanstieg von 30% auf der Flughafenplattform für diesen Zeitraum mit einem Gesamtbeschäftigungswachstum von 20% einhergeht.

ABBILDUNG 6.8 AUSWIRKUNGEN AUF DIE BESCHÄFTIGUNG 2015 VERSUS 2008



6.31 Das direkte Einkommen steigt um 29% während das Gesamteinkommen um 24% steigt. Die direkte Wertschöpfung steigt um 29%, während die Gesamtwertschöpfung um 23% anwächst.

ABBILDUNG 6.9 AUSWIRKUNGEN AUF DIE WERTSCHÖPFUNG 2015 VERSUS 2008

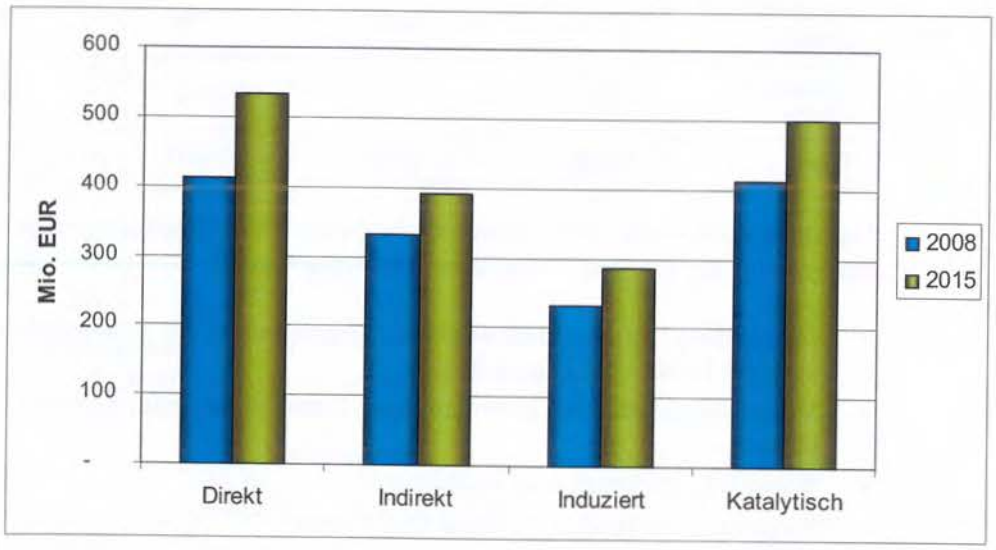


TABELLE 6.10 ENTWICKLUNG DER GESAMTEFFEKTE, 2008-2015

	Beschäftigung	Umsätze	Einkommen	Wertschöpfung
Direkte Effekte	31%	21%	29%	29%
Indirekte Effekte	14%	17%	18%	18%
Induzierte Effekte	21%	24%	24%	24%
Katalytische Effekte	17%	20%	22%	22%
Total	**20%**	**20%**	**24%**	**23%**

Nach Sektor

6.32 Bei Betrachtung der einzelnen Sektoren ist ein starkes Wachstum im Frachtbereich (+70% Beschäftigung und +122% Wertschöpfung) zu verzeichnen, was größtenteils auf einen Anstieg der Frachttätigkeit auf der Plattform (+132%) in Kombination mit einer erheblich gesteigerten Produktivität der Branche in einer Größenordnung von 60% zwischen 2008 und 2015 zurückgeführt werden kann. Das Wachstum der Expressfracht bewegt sich in derselben Größenordnung wie das Wachstum der Flughafentätigkeit mit einem Beschäftigungsanstieg von 35% und einem Anstieg der Wertschöpfung und der Aktivität von rund 34%.

6.33 Die Industrieentwicklung (23% für die Beschäftigung, 16% für die Wertschöpfung) ist interessant. Allerdings ist bemerkbar, dass der Wertschöpfungsanstieg nicht so stark ist wie das Beschäftigungswachstum, da die Lieferkette der Industrie von anderen, außerhalb der zu untersuchenden Zone liegenden Regionen abhängig ist. Der Anstieg des Passagiertransports in der Periode ist mäßiger, und es kann eine Prognose von 13% an zusätzlichen Passagieren im Jahr 2015, 16% an zusätzlichen Beschäftigungen und 23% an zusätzlicher Wertschöpfung angestellt werden. Was die Verkehrsunterstützung betrifft, so wird der Wertschöpfungsanstieg (+23%) hauptsächlich vom Beschäftigungswachstum unterstützt (+16%).

TABELLE 6.11 GESAMTEFFEKTE NACH SEKTOR, 2015

Beschäftigung	**Passagier**	**Expressfracht**	**Fracht**	**Industrie**	**Verkehrsunterstützung**
Direkte Effekte	2.461	814	772	3.124	718
Indirekte Effekte	2.091	117	237	3.687	205
Induzierte Effekte	1.336	333	564	1.808	298
Katalytische Effekte	6.168	431	633	5.594	1.031
Total	**12.056**	**1.694**	**2.205**	**14.213**	**2.252**
Umsätze (in Mio. €)	**Passagier**	**Expressfracht**	**Fracht**	**Industrie**	**Verkehrsunterstützung**
Direkte Effekte	369	79	141	992	97
Indirekte Effekte	285	14	30	614	38
Induzierte Effekte	188	47	79	254	42
Katalytische Effekte	328	58	90	789	148
Total	**1.169**	**198**	**340**	**2.648**	**325**
Einkommen (in Mio. €)	**Passagier**	**Expressfracht**	**Fracht**	**Industrie**	**Verkehrsunterstützung**
Direkte Effekte	114	43	72	111	34
Indirekte Effekte	70	5	9	133	8
Induzierte Effekte	49	12	21	66	11
Katalytische Effekte	37	15	22	197	43
Total	**270**	**74**	**123**	**507**	**96**
Wertschöpfung (in Mio. €)	**Passagier**	**Expressfracht**	**Fracht**	**Industrie**	**Verkehrsunterstützung**
Direkte Effekte	163	61	102	159	48
Indirekte Effekte	120	8	18	229	16
Induzierte Effekte	88	22	37	120	20
Katalytische Effekte	59	23	35	316	66
Total	**430**	**115**	**193**	**823**	**150**

Nach Jahr und Art der Auswirkung

TABELLE 6.12 JÄHRLICHE GESAMTEFFEKTE

Beschäftigung	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	6.051	6.493	6.853	7.140	7.100	7.427	7.633	7.889
Indirekte Effekte	5.546	5.754	5.921	6.045	6.013	6.145	6.229	6.337
Induzierte Effekte	3.583	3.694	3.854	3.972	3.982	4.132	4.230	4.338
Katalytische Effekte	11.880	12.351	13.071	13.441	13.093	13.417	13.619	13.856
Total	27.060	28.291	29.700	30.598	30.189	31.121	31.710	32.420
Verkauf (in Mio. €)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Direkte Effekte	1.385	1.410	1.452	1.494	1.512	1.579	1.625	1.678
Indirekte Effekte	837	852	877	899	902	933	955	980
Induzierte Effekte	491	499	520	537	541	570	589	610
Katalytische Effekte	1.175	1.195	1.239	1.276	1.278	1.334	1.370	1.412
Total	3.889	3.955	4.087	4.207	4.233	4.417	4.538	4.680
Einkommen (in Mio. €)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Direkte Effekte	290	294	308	320	324	346	359	374
Indirekte Effekte	191	194	201	206	206	214	219	225
Induzierte Effekte	128	130	135	140	141	148	153	159
Katalytische Effekte	257	262	270	279	281	294	303	313
Total	866	880	914	945	952	1.002	1.034	1.071
Wertschöpfung (in Mio. €)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Direkte Effekte	413	418	439	456	461	492	512	533
Indirekte Effekte	332	337	348	357	358	372	381	391
Induzierte Effekte	231	234	244	252	254	268	277	287
Katalytische Effekte	411	418	431	443	450	470	483	499
Total	1.386	1.408	1.462	1.509	1.524	1.602	1.653	1.711

Nach Jahr und Sektor

TABELLE 6.13 JÄHRLICHE AUSWIRKUNGEN DER PASSAGIERTÄTIGKEIT

Beschäftigung	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	2.094	2.201	2.471	2.587	2.344	2.404	2.433	2.461
Indirekte Effekte	1.912	1.964	2.096	2.153	2.034	2.063	2.077	2.091
Induzierte Effekte	1.217	1.251	1.339	1.376	1.298	1.317	1.326	1.336
Katalytische Effekte	5.434	5.648	6.187	6.418	5.933	6.053	6.110	6.168
Total	**10.656**	**11.065**	**12.092**	**12.534**	**11.609**	**11.837**	**11.946**	**12.056**
Umsätze (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	327	329	354	365	346	358	363	369
Indirekte Effekte	253	254	274	282	267	277	281	285
Induzierte Effekte	167	168	181	186	176	183	185	188
Katalytische Effekte	289	291	314	324	306	318	323	328
Total	**1.036**	**1.042**	**1.123**	**1.157**	**1.096**	**1.136**	**1.152**	**1.169**
Einkommen (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	102	102	110	113	107	111	113	114
Indirekte Effekte	62	63	67	69	66	68	69	70
Induzierte Effekte	43	44	47	48	46	48	48	49
Katalytische Effekte	33	33	35	37	35	36	36	37
Total	**240**	**241**	**260**	**268**	**253**	**263**	**266**	**270**
Wertschöpfung (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	145	145	157	161	153	158	161	163
Indirekte Effekte	106	107	115	119	112	117	118	120
Induzierte Effekte	78	79	85	87	83	86	87	88
Katalytische Effekte	52	52	57	58	55	57	58	59
Total	**382**	**384**	**413**	**426**	**403**	**418**	**424**	**430**

TABELLE 6.14 JÄHRLICHE AUSWIRKUNGEN DER EXPRESSFRACHTTÄTIGKEIT

Beschäftigung	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	594	590	611	643	684	739	776	814
Indirekte Effekte	90	90	92	96	101	108	112	117
Induzierte Effekte	255	253	260	272	286	306	319	333
Katalytische Effekte	336	334	343	357	375	399	415	431
Total	**1.275**	**1.266**	**1.307**	**1.368**	**1.446**	**1.552**	**1.623**	**1.694**
Umsätze (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	59	58	59	62	66	71	75	79
Indirekte Effekte	10	10	10	11	12	12	13	14
Induzierte Effekte	35	34	35	37	39	42	44	47
Katalytische Effekte	43	42	44	45	48	52	55	58
Total	**148**	**144**	**149**	**155**	**165**	**177**	**187**	**198**
Einkommen (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	32	31	32	34	36	38	41	43
Indirekte Effekte	3	3	3	4	4	4	4	5
Induzierte Effekte	9	9	9	10	10	11	12	12
Katalytische Effekte	11	11	11	11	12	13	14	15
Total	**56**	**54**	**56**	**58**	**62**	**66**	**70**	**74**
Wertschöpfung (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	46	45	46	48	51	55	58	61
Indirekte Effekte	6	6	6	6	7	7	8	8
Induzierte Effekte	16	16	16	17	18	20	21	22
Katalytische Effekte	17	17	17	18	19	21	22	23
Total	**86**	**84**	**86**	**90**	**96**	**103**	**108**	**115**

TABELLE 6.15 JÄHRLICHE AUSWIRKUNGEN DER FRACHTTÄTIGKEIT

Beschäftigung	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	561	561	581	611	649	701	736	772
Indirekte Effekte	111	111	123	141	164	195	216	237
Induzierte Effekte	261	261	290	333	388	463	513	564
Katalytische Effekte	305	305	336	383	442	523	578	633
Total	**1.238**	**1.238**	**1.329**	**1.468**	**1.643**	**1.883**	**2.043**	**2.205**
Umsätze (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	64	68	73	82	92	114	127	141
Indirekte Effekte	14	15	16	18	20	24	27	30
Induzierte Effekte	36	38	41	46	52	64	71	79
Katalytische Effekte	41	44	47	53	59	73	81	90
Total	**154**	**165**	**177**	**199**	**222**	**275**	**306**	**340**
Einkommen (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	32	34	37	42	47	58	64	72
Indirekte Effekte	4	4	5	5	6	7	8	9
Induzierte Effekte	9	10	11	12	13	17	19	21
Katalytische Effekte	10	10	11	13	14	18	20	22
Total	**56**	**59**	**64**	**72**	**80**	**100**	**111**	**123**
Wertschöpfung (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	46	49	53	59	66	82	92	102
Indirekte Effekte	8	9	9	11	12	15	16	18
Induzierte Effekte	17	18	19	22	24	30	34	37
Katalytische Effekte	16	17	18	20	23	28	32	35
Total	**87**	**92**	**100**	**112**	**125**	**155**	**173**	**193**

TABELLE 6.16 JÄHRLICHE AUSWIRKUNGEN DER INDUSTRIETÄTIGKEIT

Beschäftigung	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	2.173	2.504	2.479	2.579	2.727	2.876	2.975	3.124
Indirekte Effekte	3.261	3.409	3.398	3.442	3.509	3.576	3.620	3.687
Induzierte Effekte	1.601	1.673	1.668	1.689	1.721	1.754	1.775	1.808
Katalytische Effekte	4.944	5.170	5.153	5.221	5.323	5.425	5.492	5.594
Total	**11.979**	**12.757**	**12.698**	**12.931**	**13.281**	**13.630**	**13.863**	**14.213**
Umsätze (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	856	876	877	894	919	944	964	992
Indirekte Effekte	530	542	542	553	569	584	597	614
Induzierte Effekte	220	225	225	229	236	242	247	254
Katalytische Effekte	682	697	698	712	732	751	767	789
Total	**2.287**	**2.339**	**2.342**	**2.389**	**2.456**	**2.520**	**2.576**	**2.648**
Einkommen (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	96	98	98	100	103	106	108	111
Indirekte Effekte	115	117	117	120	123	126	129	133
Induzierte Effekte	57	58	59	60	61	63	64	66
Katalytische Effekte	170	174	174	178	183	187	191	197
Total	**438**	**448**	**448**	**458**	**470**	**483**	**493**	**507**
Wertschöpfung (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	137	140	140	143	147	151	154	159
Indirekte Effekte	198	202	203	207	213	218	223	229
Induzierte Effekte	103	106	106	108	111	114	116	120
Katalytische Effekte	272	279	279	285	293	300	307	316
Total	**710**	**727**	**728**	**742**	**763**	**783**	**800**	**823**

TABELLE 6.17 JÄHRLICHE AUSWIRKUNGEN DER VERKEHRSUNTERSTÜTZUNG

Beschäftigung	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	629	637	712	720	696	706	712	718
Indirekte Effekte	172	180	212	213	205	203	204	205
Induzierte Effekte	249	255	298	302	289	292	295	298
Katalytische Effekte	862	894	1.053	1.062	1.021	1.017	1.024	1.031
Total	**1.912**	**1.965**	**2.274**	**2.297**	**2.211**	**2.219**	**2.235**	**2.252**
Umsätze (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	79	79	88	91	89	93	95	97
Indirekte Effekte	31	31	35	35	35	36	37	38
Induzierte Effekte	34	34	38	39	38	40	41	42
Katalytische Effekte	120	120	136	142	132	141	145	148
Total	**264**	**265**	**296**	**307**	**293**	**310**	**317**	**325**
Einkommen (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	28	28	31	31	31	32	33	34
Indirekte Effekte	7	7	8	8	8	8	8	8
Induzierte Effekte	9	9	10	10	10	10	11	11
Katalytische Effekte	34	34	39	40	38	40	42	43
Total	**77**	**77**	**87**	**90**	**86**	**91**	**93**	**96**
Wertschöpfung (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	39	39	43	45	44	46	47	48
Indirekte Effekte	13	13	15	15	15	15	16	16
Induzierte Effekte	16	16	18	18	18	19	19	20
Katalytische Effekte	53	53	60	61	60	63	65	66
Total	**122**	**122**	**136**	**139**	**136**	**143**	**147**	**150**

7. AUSWIRKUNGEN EINER BETRIEBSZEITÄNDERUNG

Kontext

7.1 Bis zum Jahr 2000 war Crossair die wichtigste Fluggesellschaft auf dem Flughafen, die von Basel-Mulhouse aus ein europäisches regionales Drehkreuz mit einer Flotte von kleinen Maschinen mit einer Kapazität von rund 50 Sitzen betrieb. Im Jahr 1998 hat der Flughafen Basel-Mulhouse ein umfassendes Investitionsprogramm in Höhe von 230 Millionen Euro eingeleitet, das sowohl von der Schweiz als auch von Frankreich finanziert wurde. In der Schweiz wurden die Kredite von 41 Millionen Euro von den Parlamenten Basel-Stadt und Basel-Landschaft unter bestimmten Bedingungen verabschiedet:

- Verlängerung der Ost-West-Piste, um den Lärm des überfliegenden Verkehrs bei Nutzung der Nord-Süd-Piste zu reduzieren;
- Anpassung der Betriebszeiten des Flughafens Basel-Mulhouse an den Flughafen Zürich;

7.2 Nach der schweren Krise des Luftfahrtsektors in der Schweiz mit dem Konkurs von Swissair und der strategischen Neuausrichtung der Nachfolgegesellschaft Swiss kam es zu einer erheblichen Flottenveränderung in Basel. Die Ansiedlung von easyJet, die für den Passagierverkehr die Nummer eins ist, hat auch zu einer Veränderung des operationellen Umfelds am Flughafen geführt, so dass die Ost-West-Piste für den derzeitigen Verkehr kaum mehr geeignet ist. Infolgedessen wird für die meisten Flüge die Nord-Süd-Piste benutzt. Dazu kommt, dass einige Nurfrachtflüge, die zwar im Vergleich zu den regulären Passagierflügen relativ selten sind, jedoch die Aufmerksamkeit der Anwohner wegen der Größe der Flugzeuge auf sich ziehen. Zudem ist eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten in Zürich im Verlauf des Jahres 2010 zu erwarten, so dass die Einwohner in Basel-Stadt und Basel-Landschaft zunehmend ähnliche Maßnahmen fordern.

7.3 Ende 2007 wurde das ILS 34 aus Sicherheitsgründen in Betrieb genommen (es wird bei einem Rückenwind von mehr als 5 Knoten vor allem die Piste 34 benutzt und weniger die Piste 16). Es ist beabsichtigt, dass das ILS 34 nur für ca. 8 % bis 10 % der Flugbewegungen benutzt wird (sogenannte Vereinbarung „10. Februar 2006") wegen der Belastungen des überfliegenden Verkehrs im Süden des Flughafens (Überflug der Stadt Basel aber auch von Ortschaften in Basel-Landschaft, die vor der Einführung der ILS 34 nicht überflogen wurden). In bestimmten Jahreszeiten wie im Frühjahr 2007 oder 2008 wurde dieses Höchstlimit überschritten.

7.4 Vor kurzem haben die beiden Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft vom Flughafen Basel-Mulhouse eine Stellungnahme zu den Konsequenzen einer Einschränkung der Öffnungszeiten des Flughafens insbesondere für die Plattform und die ansässigen Luftfahrtgesellschaften gefordert.

Zu untersuchende Szenarien

7.5 Die Tabelle unten führt die derzeitigen Öffnungs- und Schließzeiten des Flughafens auf. Diese Betriebszeiten sind streng, allerdings sind in bestimmten Fällen Ausnahmeregelungen auf individuelle Anfrage möglich, im Allgemeinen, wenn die Faktoren nicht im Zusammenhang mit den Fluggesellschaften stehen (wie

beispielsweise bei Verspätungen aufgrund schlechter Wetterlage an einem anderen Flughafen). Laut Angaben des Flughafens wurden im Jahr 2008 insgesamt ungefähr 50 Ausnahmeregelungen gewährt.

TABELLE 7.1 DERZEITIGE BETRIEBSZEITEN

	Herkunft	Landungen erlaubt zwischen	Starts erlaubt zwischen
0	Gegenwärtige Situation	5-24 Uhr	6-24 Uhr

7.6 Steer Davies Gleave führte im letzten Trimester 2008 eine Studie für die Flughafendirektion des EuroAirports durch, um die Strategie der Betriebsgesellschaften in Bezug auf eine Änderung der Betriebszeiten zu verdeutlichen; diese betraf eine Vielzahl von Szenarien. Die Ergebnisse dieser Studie wurden in diesem Bericht verwendet.

7.7 Die Flughafendirektion bat uns, nachstehende zwei Szenarien in dieser sozioökonomischen Impaktstudie zu berücksichtigen:

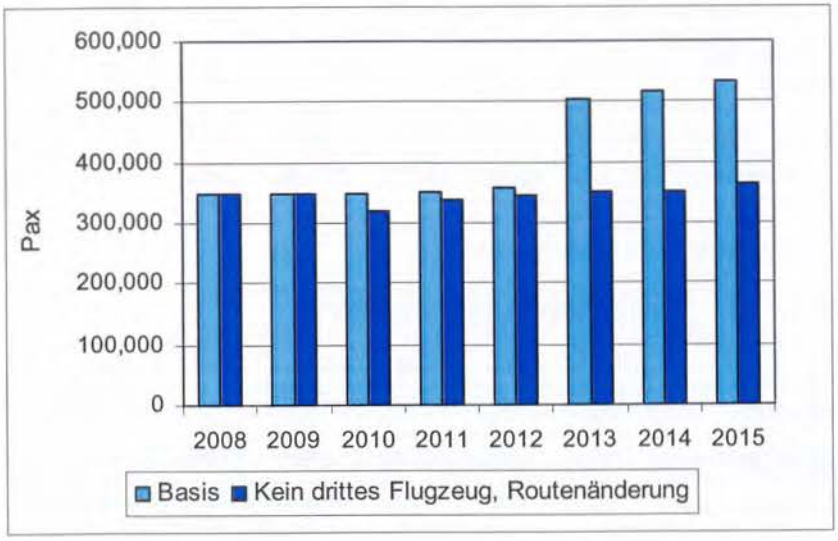
TABELLE 7.2 ZU UNTERSUCHENDE SZENARIEN

	Herkunft	Landungen erlaubt zwischen	Starts erlaubt zwischen	Im Vergleich zur gegenwärtigen Situation
1	Schweizer Parlamente	6-23 Uhr	6-23 Uhr	Morgens: - 1Std. Abends: - 1Std.
2	Schweizer Parlamente	7-22 Uhr	7-22 Uhr	Morgens: - 2 Std. Abends: - 2 Std.

Szenario 1

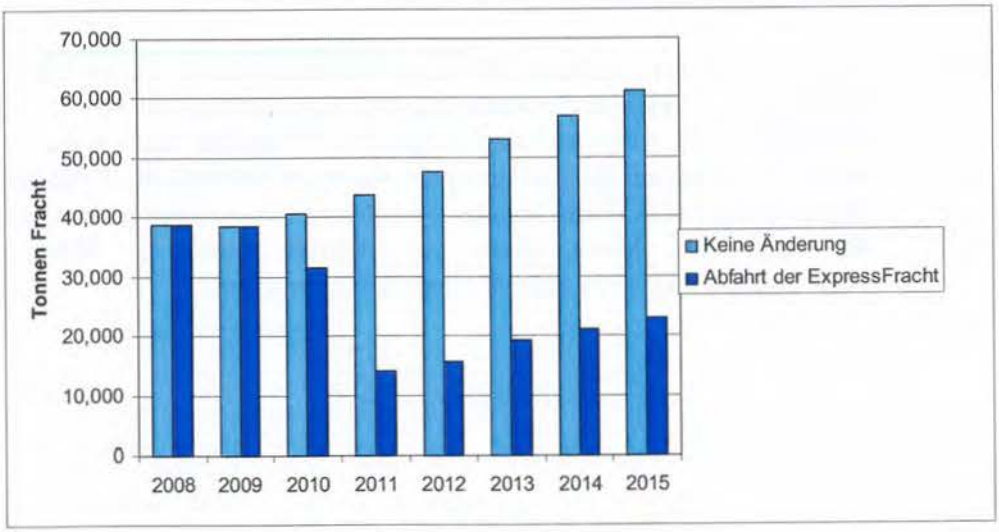
7.8 Die Kürzung der Betriebszeiten der Plattform von einer Stunde am Morgen und am Abend im Szenario 1 scheint bereits der Swiss Probleme zu bereiten, da gegenwärtig der letzte Rückflug des Tages nach der Nachtsperre ankommt. Wir sind der Meinung, dass in diesem Fall die Swiss ihre Flüge umprogrammieren und bestimmte, näher an Basel liegende Destinationen anfliegen sollte, um die Flugzeit geringer zu halten und es somit möglich zu machen, dass der letzte Flug des Tages pünktlich zur Nachtsperre eintrifft. Es war geplant, dass die Swiss im Jahr 2013 eine 3. Maschine einführt, diese Ausweitung erscheint allerdings nicht in Szenario 1.

ABBILDUNG 7.1 VORAUSSCHÄTZUNG DES PASSAGIERVERKEHRS DER SWISS



7.9 Für den Expressfrachtverkehr ist selbst eine geringe Kürzung der Betriebszeiten ausreichend, um auch ihn zurückzuwerfen. Da für diese Unternehmen der Nachbetrieb unentbehrlich ist, gehen wir davon aus, dass sie einen Flughafen mit günstigeren Betriebszeiten suchen werden. UPS bedient beispielsweise die Schweiz auch ab Genf und Zürich und verfügt über für diese Flughäfen angemessene Slots. Im Jahr 2007 setzte UPS Regionalflugzeuge (ATR-72) ein, könnte aber problemlos auch Flugzeuge mit einer höheren Kapazität betreiben. Was die anderen Expressfrachtunternehmen betrifft, so könnten sie schlimmstenfalls zur LKW-Fracht übergehen, auch wenn eine andere Basis schwieriger wäre.

ABBILDUNG 7.2 VORAUSSCHÄTZUNG DER LUFTFRACHTTONNEN



7.10 Auswirkungen auf den Verkehr des Szenario 1:

TABELLE 7.3 VERKEHRSSCHÄTZUNGEN – SZENARIO 1

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagier (in Tausend)	4.261	4.118	4.352	4.457	4.351	4.460	4.540	4.630
Luftfrachttonnen	38.786	38.500	31.464	14.100	15.600	19.200	21.036	22.855
Flugbewegungen	81.118	80.526	80.598	79.265	75.438	75.282	75.690	76.186

7.11 Dies entspricht einem Verlust von:

TABELLE 7.4 VERKEHRSVERLUSTE – SZENARIO 1

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagiere	0%	-3%	6%	2%	-2%	3%	2%	2%
Luftfrachttonnen	0%	0%	-22%	-68%	-67%	-64%	-63%	-63%
Flugbewegungen	0%	-1%	0%	-2%	-5%	0%	1%	1%

Auswirkungen des Szenario 1

7.12 Die Auswirkungen des Szenarios 1 sind für den Passagiertransport begrenzt, allerdings selbstredend erheblich für die Expressfracht. Es ist insgesamt ein Verlust von 4.101 Beschäftigungen, darunter 1.029 direkte Beschäftigungen (somit 25%) sowie ein Wertschöpfungsverlust von 264 Millionen Euro zu verzeichnen.

7.13 Es ist zu erkennen, dass die Auswirkungen eines Wegfalls der Expressfrachttätigkeit des Flughafens Basel-Mulhouse zwar quantitativ gesehen gering, aber qualitativ gesehen stärker wären, da die Region Basel heute eines der wichtigsten Logistikzentren in der Schweiz und der Region ist. Ein kleiner schweizer Binnenmarkt bedeutet, dass Schweizer Hersteller und Unternehmen ihre Produkte stets schnell über ihre Landesgrenzen hinaus vertrieben haben.

7.14 Für die katalytischen Effekte in den Szenarien 1 und 2 stellen wir im Wesentlichen die Hypothese an, dass eine Einschränkung der Flughafentätigkeit von x% eine direkte Verringerung der wirtschaftlichen Tätigkeit am Flughafen von x% zur Folge haben würde. Dies wäre nur der Fall, wenn die nutzenden Sektoren des Flughafens von den Dienstleistungen des Flughafens Basel-Mulhouse völlig abhängig wären und sie nicht die Möglichkeit hätten, diese beispielsweise durch die Nutzung anderer Verkehrsträger oder eines anderen Flughafens zu ersetzen.

TABELLE 7.5 GESAMTVERLUSTE SZENARIO 1, 2015

	Beschäftigung	Umsätze (in Mio. €)	Einkommen (in Mio. €)	Wertschöpfung (in Mio. €)
Direke Effekte	1.029	107	52	74
Indirekte Effekte	288	30	8	15
Induzierte Effekte	454	60	16	28
Katalytische Effekte	2.330	193	96	147
Total	**4.101**	**389**	**172**	**264**

7.15 Im Vergleich zum Basisfall bedeutet dies einen Beschäftigungs- und Einkommensverlust wie folgt:

TABELLE 7.6 IMPAKTVERLUSTE SZENARIO 1, 2015

	Beschäftigung	Umsätze	Einkommen	Wertschöpfung
Direkte Effekte	-13%	-6%	-14%	-14%
Indirekte Effekte	-5%	-3%	-4%	-4%
Induzierte Effekte	-10%	-10%	-10%	-10%
Katalytische Effekte	-17%	-14%	-31%	-29%
Total	**-13%**	**-8%**	**-16%**	**-15%**

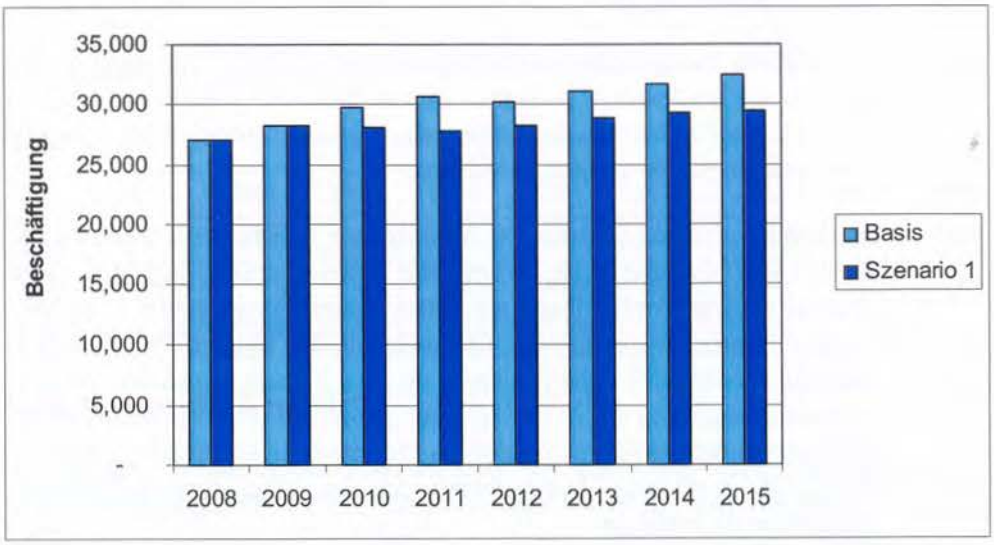
7.16 In Bezug auf das Jahresprofil Szenario 1:

TABELLE 7.7 JÄHRLICHE IMPAKTVERLUSTE SZENARIO 1

Beschäftigung	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	0	0	506	980	821	886	927	1.029
Indirekte Effekte	0	0	162	270	169	191	202	288
Induzierte Effekte	0	0	202	394	332	369	390	454
Katalytische Effekte	0	0	686	1.119	659	794	863	2.330
Total	**0**	**0**	**1.556**	**2.763**	**1.981**	**2.240**	**2.383**	**4.101**
Umsätze (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	0	0	43	87	82	87	91	107
Indirekte Effekte	0	0	17	29	23	25	25	30
Induzierte Effekte	0	0	24	49	47	50	52	60
Katalytische Effekte	0	0	42	78	64	77	84	193
Total	**0**	**0**	**127**	**243**	**216**	**239**	**253**	**389**
Einkommen (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	0	0	20	41	41	44	46	52
Indirekte Effekte	0	0	5	8	7	7	7	8
Induzierte Effekte	0	0	6	13	12	13	14	16
Katalytische Effekte	0	0	9	17	14	19	21	96
Total	**0**	**0**	**40**	**80**	**74**	**83**	**88**	**172**
Wertschöpfung (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	0	0	28	59	58	62	65	74
Indirekte Effekte	0	0	8	14	12	12	13	15
Induzierte Effekte	0	0	11	23	22	24	25	28
Katalytische Effekte	0	0	15	28	23	30	34	147
Total	**0**	**0**	**63**	**125**	**115**	**128**	**137**	**264**

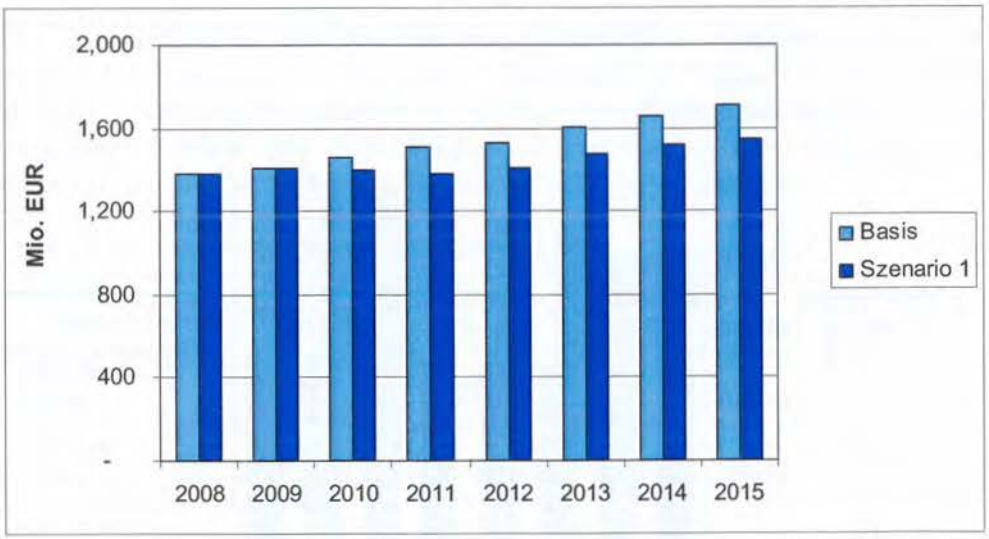
7.17 Im Vergleich zum Basisfall ergibt sich ein Gesamtbeschäftigungsverlust von:

ABBILDUNG 7.3 GESAMTBESCHÄFTIGUNG, BASISFALL UND SZENARIO 1



7.18 Die Wertschöpfung für den Basisfall und das Szenario 1 kann wie folgt verglichen werden:

ABBILDUNG 7.4 GESAMTWERTSCHÖPFUNG, BASISFALL UND SZENARIO 1



Szenario 2

7.19 Aufgrund der Kürzung der Betriebszeiten der Plattform in Szenario 2 ist es für easyJet wirtschaftlich nicht mehr möglich, die Flughafenbasis aufrechtzuerhalten, da die Flugzeit der Maschinen weit unter der in ihrem Geschäftsmodell festgelegten Flugzeit liegt. Wir rechnen daher damit, dass die Fluggesellschaft zwar weiterhin den Flughafen anfliegen wird, jedoch von anderen Standpunkten aus. Dies bedeutet somit ein Einstellen der ersten Flüge am Morgen und der letzten Flüge am Abend sowie den Verlust der mit easyJet in Verbindung stehenden Beschäftigungen. Für Swiss stellt sich die Problematik ähnlich wie für easyJet, und man kann mit denselben

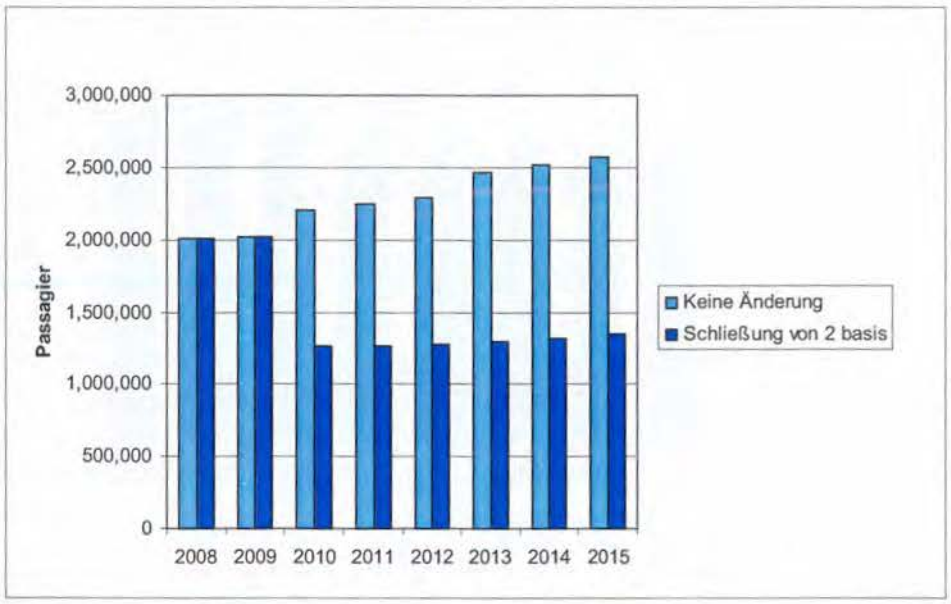
Konsequenzen für die angebotenen Flüge und das Swiss-Personal am Flughafen Basel-Mulhouse rechnen.

7.20 Die anderen Passagierfluggesellschaften betreiben ihre Flüge gegenwärtig außerhalb der von der Nachtsperre bedrohten Zeiten. Wir sind deshalb der Meinung, dass sie ihren Flugbetrieb beibehalten sollten oder dass sie sich gegebenenfalls problemlos an eine neue Nachtsperre anpassen könnten.

7.21 Für den Expressfrachtverkehr, der noch strengeren Einschränkungen als im Szenario 1 beschrieben ausgesetzt ist, wären die Konsequenzen dieselben: eine sofortige Auflösung ihrer Plattformbasis mit einem Verlust der gesamten Beschäftigungen und starken Auswirkungen für die Unternehmen der Region. Die Nur-Fracht-Airlines dagegen könnten sich einer Änderung der Betriebszeiten anpassen, da ihre Flugzeiten weitaus weniger von den in Betracht gezogenen Einschränken betroffen sind. Was die Industrietätigkeit betrifft, so sollte es hier auch keine Probleme geben, da die am Flughafen ansässigen Unternehmen nur in ganz wenigen Fällen erweiterte Betriebszeiten benötigen.

7.22 Die Graphik unten veranschaulicht einen Passagierverlust von ungefähr -45% aufgrund der Schließung der Standorte der Swiss und von easyJet im Jahr 2010.

ABBILDUNG 7.5 VORAUSSCHÄTZUNG DES PASSAGIERVERKEHRS EASYJET UND SWISS



7.23 Für den Expressfrachtverkehr muss im Szenario 2 mit denselben Auswirkungen – das heißt ein Weggang von der Plattform ab 2010 - gerechnet werden wie im Szenario 1. Folgender Impakt macht sich für den Verkehr in Szenario 2 bemerkbar:

TABELLE 7.8 EINSCHÄTZUNGEN DES VERKEHRS – SZÉNARIO 2

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagiere (in Tausend)	4.261	4.118	3.439	3.480	3.350	3.444	3.508	3.574

Luftfrachttonnen	38.786	38.500	31.464	14.100	15.600	19.200	21.036	22.855
Flugbewegungen	81.118	80.526	70.464	69.131	65.304	65.173	65.523	65.874

7.24 Dies entspricht einem Verlust von:

TABELLE 7.9 VERKEHRSVERLUSTE – SZENARIO 2

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagiere	0%	-3%	-21%	-22%	-23%	-25%	-25%	-26%
Luftfrachttonnen	0%	0%	-22%	-68%	-67%	-64%	-63%	-63%
Flugbewegungen	0%	-1%	-12%	-2%	-6%	0%	1%	1%

Auswirkungen des Szenario 2

7.25 Das Szenario 2 hat einen Gesamtverlust von 8.979 Beschäftigungen und einen Wertschöpfungsverlust von 398 Millionen Euro zur Folge, was immerhin ein Viertel der Gesamtwertschöpfung der Plattform ausmacht! Der Impakt der Umsätze und der Wertschöpfung wären auf schweizer Gebiet auch höher, da die beiden Passagiergesellschaften und die vier Expressfrachtunternehmen in der Schweiz ansässig sind und ihre Lieferkette auch hauptsächlich dort angesiedelt ist, auch wenn ebenfalls französische Unternehmen diesen Effekt zu spüren bekommen würden.

7.26 Es sind ebenfalls starke Beschäftigungsverluste in Höhe von 1.450 Beschäftigungen im Zusammenhang mit dem Tourismus zu verzeichnen. Vor allem hat easyJet einen bedeutenden Impakt auf die touristische Attraktivität der Region. Gespräche haben übrigens ergeben, dass seinerzeit die Ankunft von easyJet im Anschluss an das verringerte Angebot von Crossair/Swiss in der Region Basel-Mulhouse eine Steigerung der Hotelaktivität in der Region herbeiführte.

TABELLE 7.10 GESAMTVERLUSTE SZENARIO 2, 2015

	Beschäftigung	Umsätze (in Mio. €)	Einkommen (in Mio. €)	Wertschöpfung (in Mio. €)
Direkte Effekte	1.908	206	84	119
Indirekte Effekte	894	99	25	44
Induzierte Effekte	909	109	28	51
Katalytische Effekte	5.268	403	120	183
Total	**8.979**	**817**	**257**	**398**

7.27 Im Vergleich zum Basisfall bedeutet dies einen Beschäftigungs- und Einkommensverlust wie folgt:

TABELLE 7.11 IMPAKTVERLUSTE SZENARIO 2, 2015

	Beschäftigung	Umsätze	Einkommen	Wertschöpfung
Direkte Effekte	-24%	-12%	-22%	-22%
Indirekte Effekte	-14%	-10%	-11%	-11%
Induzierte Effekte	-21%	-18%	-18%	-18%
Katalytische Effekte	-38%	-29%	-38%	-37%
Total	**-28%**	**-17%**	**-24%**	**-23%**

7.28 Wir rechnen vor allen Dingen mit einer Verkehrsverlagerung an den Flughafen Zürich, sollten Swiss oder EasyJet entscheiden, ihre Basis zu schließen.

7.29 Betrachtet man das Zeitprofil Szenario 2, ergibt sich:

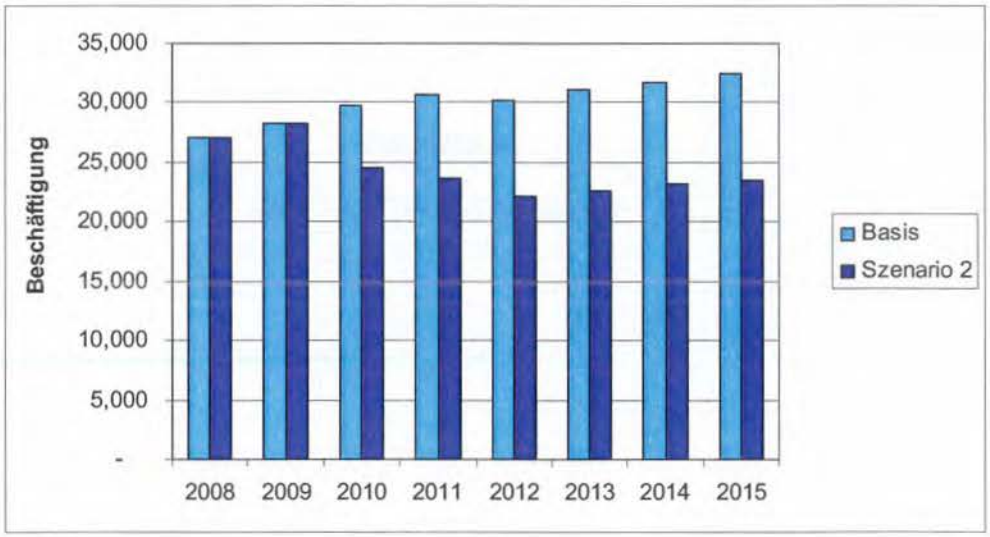
TABELLE 7.12 JÄHRLICHE IMPAKTVERLUSTE SZENARIO 2

Beschäftigung	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	0	0	1.134	1.696	1.812	1.816	1.832	1.908
Indirekte Effekte	0	0	613	781	904	857	838	894
Induzierte Effekte	0	0	548	785	906	880	874	909
Katalytische Effekte	0	0	2.921	3.643	4.379	4.101	3.987	5.268
Total	**0**	**0**	**5.216**	**6.904**	**8.001**	**7.654**	**7.531**	**8.979**
Umsätze (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	0	0	124	170	147	170	182	206
Indirekte Effekte	0	0	72	87	67	82	88	99
Induzierte Effekte	0	0	64	90	79	91	97	109
Katalytische Effekte	0	0	243	279	241	272	287	403
Total	**0**	**0**	**504**	**626**	**534**	**615**	**654**	**817**
Einkommen (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	0	0	46	68	62	70	75	84
Indirekte Effekte	0	0	18	22	17	21	23	25
Induzierte Effekte	0	0	17	23	21	24	25	28

Katalytische Effekte	0	0	36	43	39	43	46	120
Total	**0**	**0**	**116**	**157**	**138**	**158**	**168**	**257**
Wertschöpfung (in Mio. €)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Direkte Effekte	0	0	65	97	88	100	106	119
Indirekte Effekte	0	0	31	38	30	36	39	44
Induzierte Effekte	0	0	30	42	37	43	46	51
Katalytische Effekte	0	0	56	68	61	68	71	183
Total	**0**	**0**	**182**	**245**	**216**	**247**	**262**	**398**

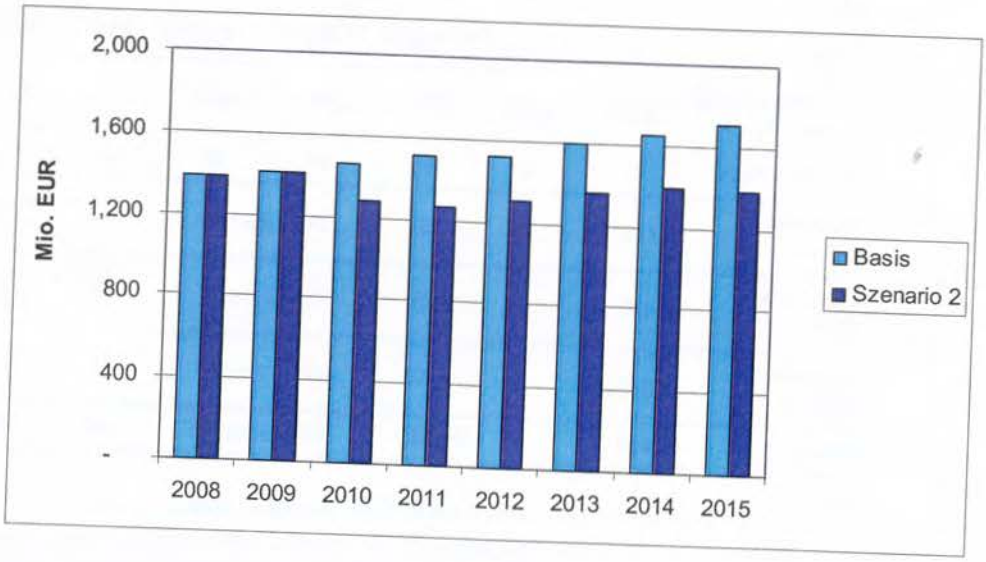
7.30 Im Vergleich zum Basisfall bedeutet dies einen Gesamtbeschäftigungsverlust von:

ABBILDUNG 7.6 GESAMTBESCHÄFTIGUNG , BASISFALL UND SZENARIO 2



7.31 Die Wertschöpfung für den Basisfall und das Szenario 2 kann wie folgt verglichen werden:

ABBILDUNG 7.7 GESAMTWERTSCHÖPFUNG, BASISFALL UND SZENARIO 2



ANHANG A

INPUT-OUTPUT-TABELLEN

A1. REGIONALTABELLE

ABBILDUNG A1 REGIONALE INPUT-OUTPUT-TABELLE

Year 2005 — France (Alsace, Lorraine and Franche-Comte), Germany (Freiburg) and Switzerland (Bale-Ville, Bale-Champagne, Jura, Berne, Aargau and Soleure) combined regional I-O table — Mio. Euro — Current prices

		PRODUCTS (CPA)																				
	Code	PRODUCTS (CPA)	1	2	3	4	5	6	7	10	11	12	13	14	15	Total input of homo-genous branches	Total final consumption expenditure by households	Consumption of government	Total final consumption expenditure	Total gross capital formation	Exports	Total final use at basic prices	Total use at basic prices
No			AB	CD	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	OP	60	61+62	63	64	69	74	75	76
1	AB	Agriculture, Hunting and Forest	1534	5775	20	130	4	202	4	1	25	90	8	37	12	7848	1586	0	1586	344	705	2635	10461
2	CD	Mining And Quarrying, Manufac	1493	52946	1101	6206	2969	1695	2266	552	1933	1384	385	2679	547	76139	26361	1076	27436	14746	88328	137509	213648
3	E	Electricity, Gas and Water Supp	150	2660	4574	74	400	204	377	119	182	255	205	454	113	9618	4099	8	4806	2	1449	6057	15675
4	F	Construction	64	539	294	2388	166	99	357	213	1215	460	156	371	130	6056	1125	0	1125	22263	25	23413	29469
5	G	Wholesale and Retail Trade; Re	592	9633	180	1385	2229	618	1002	134	557	334	108	1085	217	18043	22601	967	23568	3082	7435	34086	52128
6	H	Hotels and Restaurants	8	423	21	34	380	170	282	115	175	81	24	221	40	1956	8458	36	8494	0	954	10449	12407
7	I	Transport	130	5566	359	866	3777	325	8703	1205	912	675	231	485	300	21280	7860	131	7991	167	4974	13133	34380
10	J	Financial Intermediation	294	3122	312	675	1724	237	768	8496	3259	504	167	542	275	20381	17839	0	17839	57	5977	23873	44254
11	K	Real Estate, Renting and Busin	369	10913	915	2277	6853	929	2108	5858	9421	2007	336	2043	894	50120	20448	576	21024	4168	2340	27552	77674
12	L	Public Administration and Defer	8	112	223	26	30	7	72	5	186	779	12	154	30	1612	301	26150	26450	54	24	24533	26145
13	M	Education	14	444	30	33	133	12	67	149	180	105	771	133	15	2090	1411	7477	8888	0	57	8943	10838
14	N	Health and Social Work	88	72	4	50	18	15	8	29	11	20	12	824	12	1116	17015	19869	36884	0	216	37236	38348
15	OP	Other Community, Social and P	19	1049	112	97	442	147	173	101	995	497	50	323	1653	5656	5621	883	6503	294	483	7278	12937
60		Total	4710	96205	8204	18889	19115	4560	14084	16979	19026	7190	2486	9503	4244	222405	136196	55202	191398	45194	120069	356661	579066
61		Net commodity taxes	169	1319	214	455	586	214	710	969	892	544	238	716	306	7135	13096	333	13448	3712	2360	19518	26653
		Total + taxes	4881	99572	8467	14394	19704	4874	14794	17948	19918	7734	2724	10218	4550	229545	149292	55535	204846	48906	122428	376179	605719
65		Imports cif	1311	61664	2044	1458	1713	1435	2308	2337	1307	686	125	1338	664	78590	12484	839	13322	5141	5633	24096	59981
		Import Correction	42	370	0	730	3844	536	2344	2396	8843	253	521	306	1186	20345	3197	672	3870	1162	0	5032	25376
		Import Total	1354	62034	2044	2188	4556	1971	4650	4733	10150	940	647	1644	2023	98933	15680	1511	17192	6303	5633	29128	128061
62		Total intermediate consumption	6235	161607	10511	16542	24260	6846	19444	22681	29968	8674	3370	11862	6573	328473	164973	57046	222037	55209	128061	405307	733780
		Compensation of Employees	1184	34910	1972	7878	18534	3701	8749	12589	15940	14054	6844	17804	3406	147487							
		Other net taxes on production S	-306	2347	374	310	1051	55	514	1330	1703	215	-85	589	-10	8041							
		Operating surplus, gross 5)	5348	14776	2819	5239	6283	1809	5668	7254	30163	3202	906	8114	2987	93569							
63		Value added at basic prices	4226	52033	5165	13427	27868	5561	14945	21573	47806	17471	7855	26408	6384	250103							
66		Supply at basic prices	10461	213640	15675	29969	52128	12407	34392	44254	77674	26145	11035	38348	12957	579066							

Die Zeilen und Spalten von 1 bis 15 stellen die verschiedenen Sektoren der lokalen Wirtschaft dar sowie die gekreuzte Beteiligung eines jeden. Z. B. der Bausektor (Zeile 4, Code F)

A2. TABELLE NACH BRANCHE

ABBILDUNG A2 INPUT-OUTPUT-TABELLE DES FLUGHAFENS NACH BRANCHE

	Id	Ip	Ie	Ii	It	Ir	I
Agriculture, Hunting and Forest	0	0	0	0	0	4	**4**
Mining And Quarrying, Manufac	7	32	8	162	50	2005	**2259**
Electricity, Gas and Water Supp	9	0	0	2	6	260	**268**
Construction	0	0	0	2	8	347	**357**
Wholesale and Retail Trade; Re	3	6	1	38	22	931	**999**
Hotels and Restaurants	0	23	6	2	6	226	**262**
Direction	2	0	0	0	0	25	**25**
Passenger	0	0	0	4	0	80	**85**
Express freight	0	0	0	0	0	29	**29**
Industry	0	0	0	22	0	257	**279**
Travel Support	0	47	12	41	0	126	**226**
Rest of Transport	3	0	0	51	149	5855	**6055**
Financial Intermediation	2	0	0	5	18	763	**786**
Real Estate, Renting and Busin	9	3	1	18	47	2028	**2096**
Public Administration and Defer	0	0	0	0	2	70	**72**
Education	1	0	0	0	1	64	**66**
Health and Social Work	0	0	0	0	0	7	**8**
Other Community, Social and P	0	0	0	1	4	168	**173**
Total	36	110	28	349	314	13247	**14048**
Net commodity taxes	9	0	0	0	1	700	**701**
Total + taxes	45	111	28	349	315	13947	**14749**
Imports cif	19	3	1	354	104	1826	**2287**
Import Correction	0	0	0	0	0	2344	**2344**
Import Total	19	3	1	354	104	4170	**4631**
Total intermediate consumption	64	114	29	702	418	18116	**19380**
Compensation of Employees	11	47	38	96	55	4825	**5060**
Other net taxes on production 5	1	3	2	6	3	284	**297**
Operating surplus, gross 5)	7	31	24	62	35	3136	**3289**
Value added at basic prices	19	80	64	164	93	14527	**14929**
Supply at basic prices	83	194	94	867	511	32644	**34309**

CONTROL PAGE

Project/Proposal Name:	SOZIOÖKONOMISCHE IMPAKTSTUDIE FÜR DEN FLUGHAFEN BASEL-MULHOUSE
Document Title:	Schlussbericht
Client Contract/Project Number:	
SDG Project/Proposal Number:	22108301

ISSUE HISTORY

Issue No.	Date	Details
	11/09/2009	Final version

REVIEW

Originator:	Clémence Routaboul
Other Contributors:	Lars Rognlien
Review By:	Print: Stephen Wainwright
	Sign: _____

DISTRIBUTION

Clients:	Lenkungsausschuss, Flughafen Basel-Mulhouse
Steer Davies Gleave:	CZR, SCW