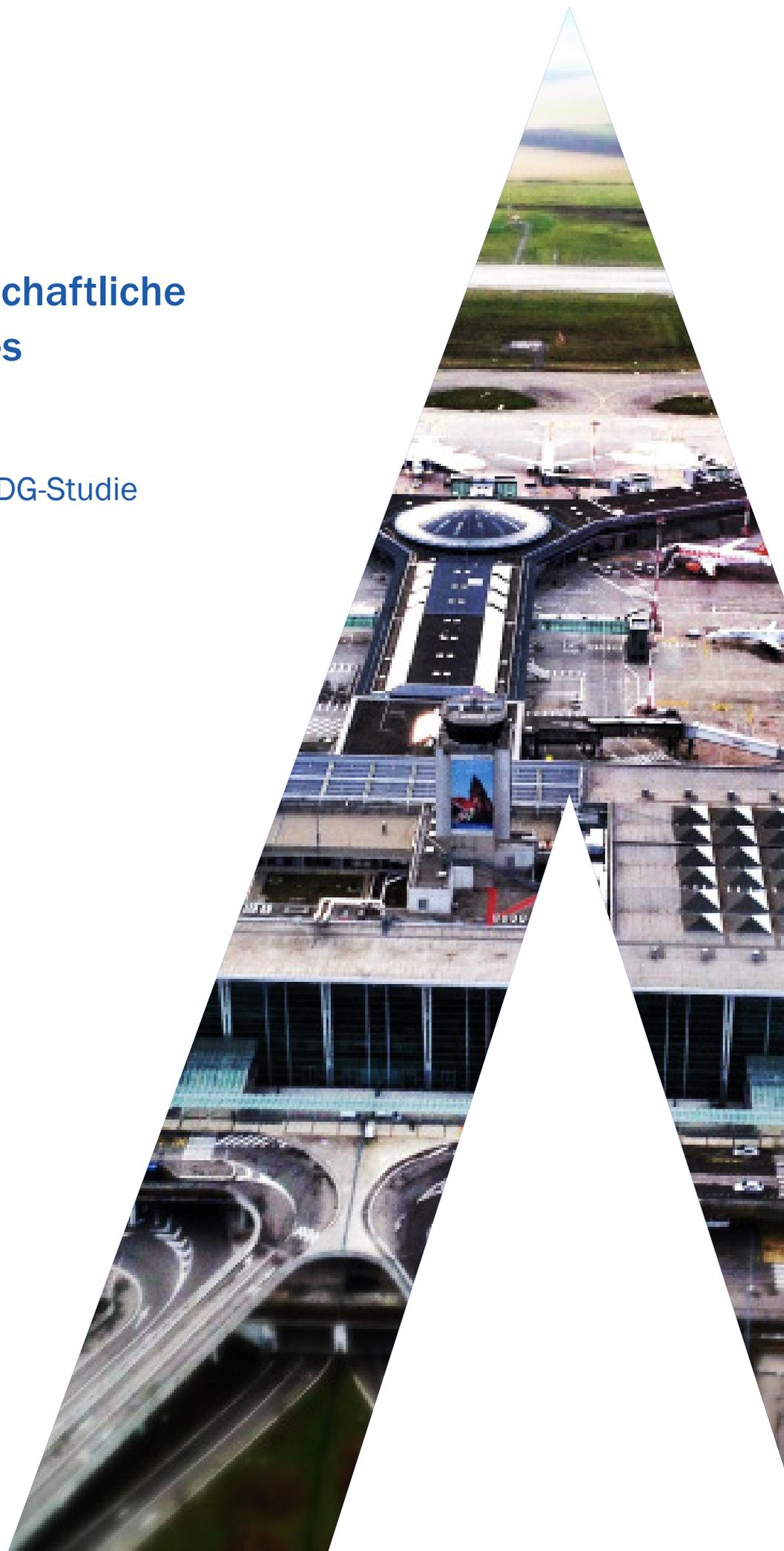


Die volkswirtschaftliche Bedeutung des EuroAirport

Kurzanalyse zur SDG-Studie

Oktober 2017



Auftraggeber

EuroAirport

Herausgeber

BAK Economics AG

Ansprechpartner

Mark Emmenegger

Projektleiter

T +41 61 279 97 29, mark.emmenegger@bak-economics.com

Michael Grass

Geschäftsleitung, Leiter Marktfeld Wirkungsanalysen

T +41 61 279 97 23, michael.grass@bak-economics.com

Marc Bros de Puechredon

Geschäftsleitung, Leiter Marketing und Kommunikation

T +41 61 279 97 25, marc.puechredon@bak-economics.com

Redaktion

Mark Emmenegger

Michael Grass

Copyright

Alle Inhalte dieser Studie, insbesondere Texte und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt bei BAK Economics AG. Die Studie darf mit Quellenangabe zitiert werden („Quelle: BAK Economics“).

Copyright © 2017 by BAK Economics AG

Alle Rechte vorbehalten

Ausgangspunkt

Das Beratungsunternehmen Steer Davies Gleave (SDG) hat 2017 in einer Wirkungsanalyse die volkswirtschaftlichen Effekte des EuroAirport Mulhouse Basel Freiburg im Jahr 2016 berechnet.¹ Das Ziel dieser Kurzanalyse ist es, die Ergebnisse der SDG-Studie einzuordnen.

Überblick zu den volkswirtschaftlichen Effekten des EuroAirport

Die volkswirtschaftlichen Effekte des EuroAirport bestehen zunächst einmal in den 557 Mio. EUR Bruttowertschöpfung und den rund 5'700 Vollzeitstellen, welche direkt durch die Wirtschaftstätigkeit der am EuroAirport angesiedelten Unternehmen entstehen (direkte Effekte).

Da von der Wirtschaftstätigkeit des EuroAirport über zahlreiche Kanäle auch andere Unternehmen profitieren (indirekte, induzierte und katalytische Effekte), wird mit den direkten Effekten die eigentliche Bedeutung des EuroAirport unterschätzt. Rechnet man diese „Multiplikatoreffekte“ hinzu, sind mit dem Euroairport insgesamt 1'648 Mio. EUR bzw. 26'000 Arbeitsplätze in der trinationalen Umgebung des Flughafens verbunden. So entstehen für jeden Wertschöpfungseuro des Flughafens rund 2 Euro bzw. für jeden Arbeitsplatz 3.5 Stellen anderswo in der trinationalen Region.

Der EuroAirport weist somit hohe Multiplikatoreffekte auf. Dies ist für Transport- und Verkehrsdrehscheiben wie Flughäfen typisch, weil sie volkswirtschaftlich gesehen Infrastrukturfunktionen innehaben, die es anderen Wirtschaftsteilnehmern (z.B. der Tourismusbranche) erleichtern wirtschaftlich tätig zu sein (katalytische Effekte).

Tab. 1 Volkswirtschaftliche Effekte des EuroAirport

Bruttowertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte	Effekt des EuroAirports					Multiplikatoren
	Direkt	Indirekt	Induziert	Katalytisch	Total	
Bruttowertschöpfung [Mio. EUR]	557	358	279	455	1'648	3.0
Beschäftigung [FTE]	5'688	4'246	3'092	12'767	25'793	4.5

Quelle: SDG

¹ Steer Davis Gleave (2017): Etude D'Impact Socio-Economique Pour L'Aéroport de Bâle-Mulhouse, Projet de Rapport Final.

Methodenhintergrund: Bruttowertschöpfung

Die Bruttowertschöpfung (BWS) ist eine der wichtigsten Kennzahlen zur Messung der volkswirtschaftlichen Leistung eines Unternehmens oder einer Branche. Sie kann von zwei Seiten aus berechnet und interpretiert werden.

Von der Entstehungsseite her verstanden, misst die Bruttowertschöpfung, welchen volkswirtschaftlichen Mehrwert das Unternehmen bzw. die Branche bei der Erstellung eines Produkts oder Erbringung einer Dienstleistung schafft. Berechnet wird die Bruttowertschöpfung hierbei als Differenz zwischen dem Bruttoproduktionswert und den Vorleistungskosten. Beim Bruttoproduktionswert handelt es sich um die Summe der Umsatzerlöse und bewerteten Lagerveränderungen. Die Vorleistungen umfassen sämtliche externen Produktionsfaktoren, das heisst, sämtliche Waren und Dienstleistungen, welche von externen Unternehmen bezogen werden und als externe Inputfaktoren in die Produktion einfließen (z.B.: Papier, Druckmittel, Energie, Mieten, ICT-Leistungen etc.)

Von der Verwendungsseite her interpretiert, misst die Bruttowertschöpfung den Betrag, welcher nach Abzug der Abschreibungen für die Entlohnung der internen Produktionsfaktoren (Arbeit und Eigen- sowie Fremdkapital) zur Verfügung steht. Berechnet wird die Bruttowertschöpfung hierbei als Summe der Entlohnung des Faktors Arbeit (Löhne und Gehälter), der Entlohnung des Faktors Kapital (Gewinne und Zinsen) und den Abschreibungen.

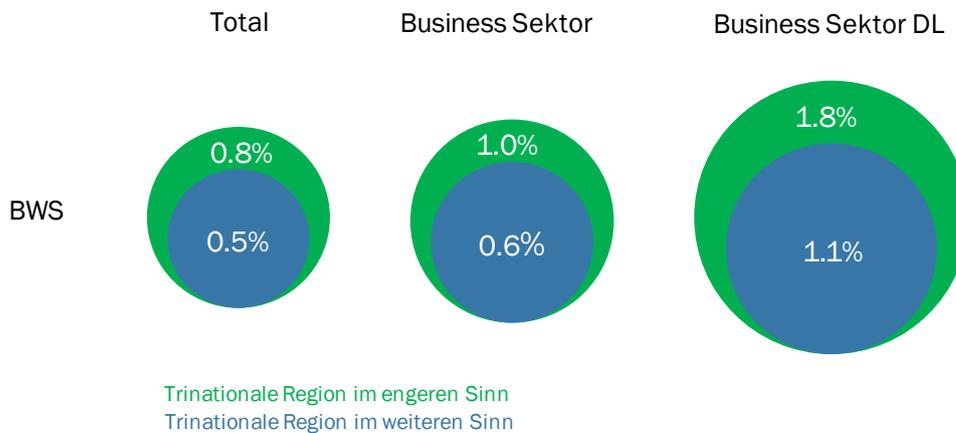
Von der Bruttowertschöpfung profitieren verschiedene Parteien: die Arbeitnehmer in der Form von Löhnen und Gehältern, die Kapitalgeber in der Form von Zinsen und Gewinnen, und die öffentliche Hand in der Form von Einkommens-, Gewinn- und Mehrwertsteuern.

Einordnung in die Gesamtwirtschaft der trinationalen Region

Bei der Einordnung der volkswirtschaftlichen Effekte des EuroAirport in die Gesamtwirtschaft stellt sich die Frage nach der relevanten Vergleichsgrösse. In der untenstehenden Abbildung wird der Anteil des totalen Bruttowertschöpfungseffekts (direkte, indirekte, induzierte sowie katalytische Effekte) an der Gesamtwirtschaft, dem Business Sektor und den Business Sektor Dienstleistungen für die trinationale Region widergegeben; dabei wird zwischen einer weiten und einer engen Definition dieser Region unterschieden (vgl. Anhang für die Definition der Regionen). Die geographisch weitere Definition bildet das Passagier-Einzugsgebiet des Flughafens besser ab; die engere Definition korrespondiert besser mit der stark verflochtenen Wirtschaftsregion Basel, Mulhouse, Freiburg.

Je nach Bezugsgrösse ergibt sich eine unterschiedliche Grössenordnung für die Effekte des EuroAirport: Der Anteil der Bruttowertschöpfung des EuroAirport an der Gesamtwirtschaft der trinationalen Region im weiten Sinn (wie von SDG definiert) beträgt beispielsweise 0.5 Prozent; der Bruttowertschöpfungsanteil an den Business Sektor Dienstleistungen der enger gefassten trinationalen Region 1.8 Prozent. Ähnliches gilt für die Anteile der Beschäftigungseffekte des Flughafens, die im Allgemeinen etwas grösser ausfallen (vgl. Anhang).

Abb. 1 Anteil des totalen BWS-Effekts des EuroAirport an der Gesamtwirtschaft



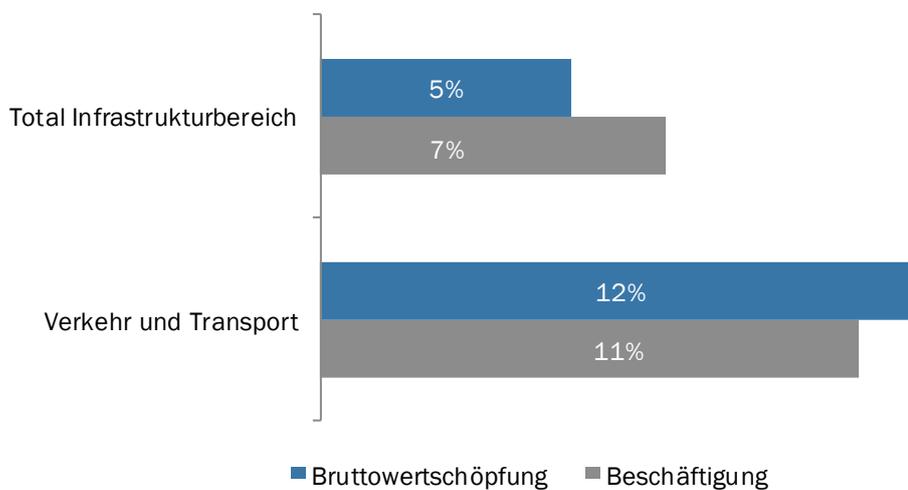
Bemerkungen: Business Sektor = marktwirtschaftlicher Teil der Wirtschaft. Hier definiert als Gesamtwirtschaft abzüglich Öffentliche Verwaltung (NOGA-Code 84-88), Kunst Unterhaltung und Erholung (NOGA/NACE 90-93), Erbringung von sonstigen Dienstleistungen (z.B. religiöse Vereinigungen) (NOGA/NACE 94-96) und Private Haushalte (NOGA/NACE 97-98). NOGA/NACE-Codes gemäss Bundesamt für Statistik (2008) bzw. Statistisches Amt der Europäischen Union (2008). Business Sektor DL = marktwirtschaftlicher Teil des Dienstleistungssektors. Hier definiert als Business Sektor gemäss der obigen Definition, abzüglich Primär- und Sekundärsektor.

Quelle: BAK Economics, SDG

Einordnung in den Infrastruktursektor der trinationalen Region

Der EuroAirport erfüllt im trinationalen Dreieck von Frankreich, Deutschland und der Schweiz eine essenzielle Infrastrukturfunktion. Dies widerspiegelt sich auch in seinen Wertschöpfungs- bzw. Beschäftigungsanteilen. Der Anteil der direkten Bruttowertschöpfung des EuroAirport an der Bruttowertschöpfung des Infrastruktursektors in der enger gefassten trinationalen Region beträgt rund 5 Prozent. Fokussiert man nur auf die Branche Transport und Verkehr (in welcher der Landverkehr den Hauptteil ausmacht), steigt dieser Anteil auf über 10 Prozent. Die Anteile an der Beschäftigung bewegen sich in einer ähnlichen Grössenordnung.

Abb. 2 Anteil der direkten BWS- und Beschäftigungseffekte des EuroAirport im Infrastruktursektor



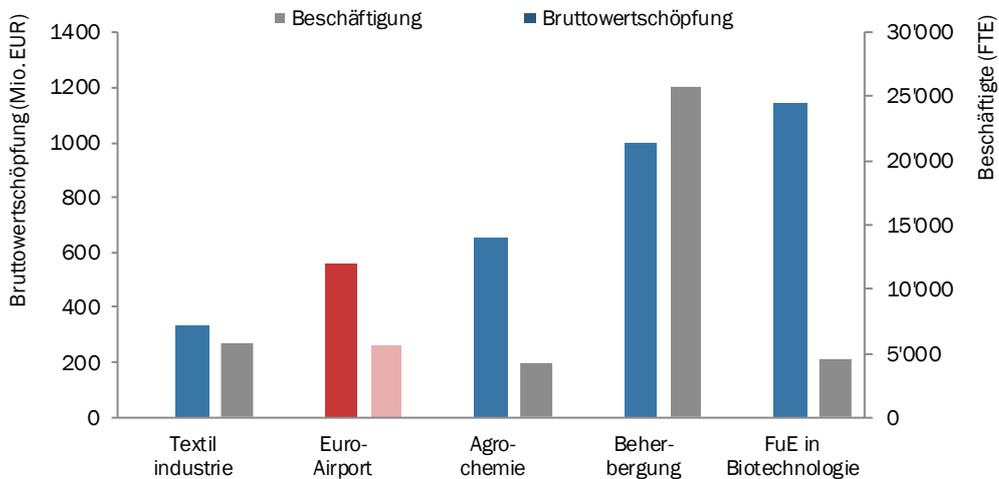
Bemerkungen: Bezieht sich auf die trinationale Region im engen Sinn (vgl. Anhang). Beschäftigung in FTE. Totaler Infrastrukturbereich = Verkehr und Transport (NOGA/NACE 49-51), Energieversorgung (NOGA/NACE 35), Wasserversorgung u. Entsorgung (NOGA/NACE 36-39), Telekommunikation (NOGA/NACE 61), Rundfunk (inkl. audiovisuelle Tätigkeiten) (NOGA/NACE 59-60). NOGA/NACE-Codes gemäss Bundesamt für Statistik (2008) bzw. Statistisches Amt der Europäischen Union (2008).

Quelle: BAK Economics, SDG

Vergleich mit ausgewählten trinationalen Branchen

Der Vergleich der direkten Effekte des EuroAirport mit der Bruttowertschöpfung bzw. Beschäftigung von ausgewählten Branchen aus dem Nicht-Infrastrukturbereich zeigt, dass vom EuroAirport vergleichsweise gewichtige volkswirtschaftliche Effekte ausgehen. Gemessen an der direkten Bruttowertschöpfung ist der Flughafen rund 1.5-mal so gross wie die Textilindustrie der trinationalen Region im engeren Sinn, etwas kleiner als die Agrochemie und rund halb so gross wie die Hotellerie bzw. die in der Region prominente Forschung und Entwicklung in der Biotechnologie.

Abb. 3 Direkte BWS- und Beschäftigungseffekte des EuroAirport im Vergleich zu anderen Branchen



Bemerkungen: Bezieht sich auf die trinationale Region im engen Sinn (vgl. Anhang). Textilindustrie = NOGA/NACE 13. Agrochemie = NOGA/NACE 202. Beherbergung (Hotellerie) = NOGA/NACE 55. FuE in Biotechnologie = NOGA/NACE 7211. NOGA/NACE-Codes gemäss Bundesamt für Statistik (2008) bzw. Statistisches Amt der Europäischen Union (2008).

Quelle: BAK Economics, SDG

Anhang

Tab. 2 Zwei Definitionen der trinationalen Region

	Trinationale Region im weiten Sinn	Trinationale Region im engen Sinn
Frankreich	Haut-Rhin, Bas-Rhin, Territoire de Belfort, Doubs, Vosges, Haute-Saône, Meurthe-et-Moselle, Moselle	Haut-Rhin, Bas-Rhin
Deutschland	Freiburg im Breisgau, Lörrach, Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen, Ortenaukreis, Waldshut	Freiburg im Breisgau, Lörrach, Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen, Ortenaukreis, Waldshut
Schweiz	Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn, Jura, Aargau, Bern	Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn, Jura, Aargau

Quelle: BAK Economics

Tab. 3 Einordnung der volkswirtschaftlichen Effekte

Bruttowertschöpfungseffekte						
	Trinationale Region im weiten Sinn			Trinationale Region im engen Sinn		
Vergleich Gesamtwirtschaft	BWS [Mio. CHF]	Anteil des EuroAirport		BWS [Mio. CHF]	Anteil des EuroAirport	
		Direkte Effekte	Totale Effekte		Direkte Effekte	Totale Effekte
Total Wirtschaft	342'254	0.2%	0.5%	206'345	0.3%	0.8%
Business Sektor	257'784	0.2%	0.6%	162'170	0.3%	1.0%
Business Sektor DL	149'829	0.4%	1.1%	89'360	0.6%	1.8%
Vergleich Infrastrukturbranchen	BWS [Mio. CHF]	Anteil des EuroAirport		BWS [Mio. CHF]	Anteil des EuroAirport	
		Direkte Effekte	Totale Effekte		Direkte Effekte	Totale Effekte
Total Infrastrukturbereich	22'496	2.5%	NA	11'208	5.0%	NA
Verkehr und Transport	9'372	5.9%	NA	4'691	11.9%	NA
Energiever.	7'102	7.8%	NA	4'102	13.6%	NA
Wasserver. u. Entsorgung	1'721	32.4%	NA	987	56.4%	NA
Telekommunikation	3'690	15.1%	NA	1'073	51.9%	NA
Rundfunk	612	91.1%	NA	354	157.2%	NA
Vergleich weitere Branchen	BWS [Mio. CHF]	Anteil des EuroAirport		BWS [Mio. CHF]	Anteil des EuroAirport	
		Direkte Effekte	Totale Effekte		Direkte Effekte	Totale Effekte
Textilindustrie	538	103.6%	NA	336	165.7%	NA
Agrochemie	761	73.2%	NA	651	85.6%	NA
Beherbergung	1'828	30.5%	NA	999	55.7%	NA
FuE in Biotechnologie	1'293	43.1%	NA	1'145	48.7%	NA
Beschäftigungseffekte						
	Trinationale Region im weiten Sinn			Trinationale Region im engen Sinn		
Vergleich Gesamtwirtschaft	Anzahl [FTE]	Anteil des EuroAirport		Anzahl [FTE]	Anteil des EuroAirport	
		Direkte Effekte	Totale Effekte		Direkte Effekte	Totale Effekte
Total Wirtschaft	3'291'149	0.2%	0.8%	1'902'981	0.3%	1.4%
Business Sektor	2'270'967	0.3%	1.1%	1'358'995	0.4%	1.9%
Business Sektor DL	1'304'128	0.4%	2.0%	778'732	0.7%	3.3%
Vergleich Infrastrukturbranchen	Anzahl [FTE]	Anteil des EuroAirport		Anzahl [FTE]	Anteil des EuroAirport	
		Direkte Effekte	Totale Effekte		Direkte Effekte	Totale Effekte
Total Infrastrukturbereich	164'767	3.5%	NA	83'224	6.8%	NA
Verkehr und Transport	103'256	5.5%	NA	53'372	10.7%	NA
Energiever.	23'661	24.0%	NA	13'287	42.8%	NA
Wasserver. u. Entsorgung	16'571	34.3%	NA	8'560	66.4%	NA
Telekommunikation	16'302	34.9%	NA	5'244	108.5%	NA
Rundfunk	4'976	114.3%	NA	2'760	206.1%	NA
Vergleich weitere Branchen	Anzahl [FTE]	Anteil des EuroAirport		Anzahl [FTE]	Anteil des EuroAirport	
		Direkte Effekte	Totale Effekte		Direkte Effekte	Totale Effekte
Textilindustrie	8'880	64.1%	NA	5'724	99.4%	NA
Agrochemie	4'848	117.3%	NA	4'187	135.8%	NA
Beherbergung	40'575	14.0%	NA	25'793	22.1%	NA
FuE in Biotechnologie	5'628	101.1%	NA	4'589	123.9%	NA

Bemerkungen: Rundfunk inkl. audiovisuelle Tätigkeiten

Quelle: BAK Economics, SDG