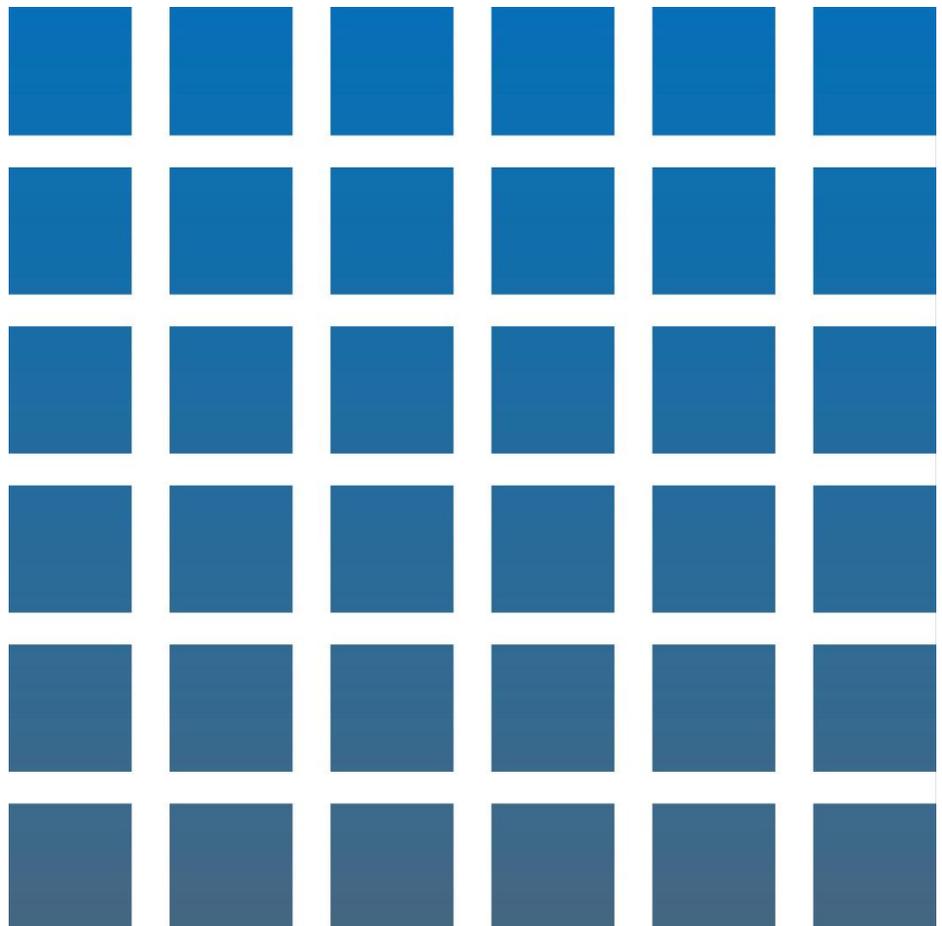


Volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen und des trimodalen Gateway Basel Nord

Zusammenfassung der Ergebnisse zweier Studien
im Auftrag der Schweizerischen Rheinhäfen
und der Gateway Basel Nord AG

12. April 2017



Herausgeber

BAK Basel Economics AG

Ansprechpartner

Michael Grass

Geschäftsleitung, Leiter Marktfeld Wirkungsanalyse

T +41 61 279 97 23, michael.grass@bakbasel.com

Marc Bros de Puechredon

Geschäftsleitung, Leiter Marketing, Akquisition und Kommunikation

T +41 61 279 97 25, marc.puechredon@bakbasel.com

Adresse

BAK Basel Economics AG

Güterstrasse 82

CH-4053 Basel

T +41 61 279 97 00

F +41 61 279 97 28

info@bakbasel.com

www.bakbasel.com

Copyright © 2017 by BAK Basel Economics AG

Alle Rechte vorbehalten

1 Einleitung

Als handelsorientierte Volkswirtschaft sind für die Schweiz wettbewerbsfähige Transportketten im Export- und Importverkehr essenziell. Nur so haben die ansässigen Unternehmen die Chance, ausländische Vorleistungsgüter auf möglichst optimale Weise zu beziehen und ihre Produkte weltweit konkurrenzfähig zu vermarkten. Auch die Konsumenten haben ein starkes Interesse daran, dass die Versorgung mit importierten Konsumgütern kosteneffizient, zuverlässig und zügig erfolgt.

Wasserwege sind die ältesten Handels- und Transportwege überhaupt, und auch noch heute ist eine technologisch hoch stehende Hafeninfrastruktur von grosser Wichtigkeit. Der Transport von Gütern auf dem Wasserweg ist eine umweltfreundliche und kostengünstige Alternative zum Transport auf der Strasse oder auf dem Luftweg. Die Beförderung solch grosser Mengen, wie sie heute von Schiffen bewältigt werden, wäre mit anderen Verkehrsträgern aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich.

Auch die Schweizerischen Rheinhäfen haben zusammen mit den auf ihrem Gebiet angesiedelten Hafenfirmlen eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung, deren Analyse im Mittelpunkt einer ersten von zwei in diesem Kompaktbericht vorgestellten Studien stehen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Hafengewirtschaft ergibt sich einerseits durch die Bruttowertschöpfung und die Arbeitsplätze, welche mit der Wirtschaftstätigkeit der Rheinhäfen verbunden sind. Hinzu kommt die wichtige Katalysatorfunktion der Rheinhäfen, durch welche andere Akteure der Schweizer Gesamtwirtschaft darin unterstützt werden, effiziente und nachhaltige Wirtschaftsleistungen zu erbringen. Dadurch erhöhen sich das wirtschaftliche Potenzial, das strukturelle Wachstum der Gesamtwirtschaft und die Versorgungssicherheit.

Im Rahmen einer zweiten Studie befasste sich BAKBASEL mit den volkswirtschaftlichen Effekten des Gateway Basel Nord (GBN). Der containerbasierte Export- und Importverkehr spielt seit Längerem eine wichtige Rolle und stellt die bestehende Infrastruktur zunehmend vor Herausforderungen. Mit dem GBN sollen die künftig benötigten Kapazitäten durch eine zukunftsweisende Ergänzung der bestehenden Infrastruktur geschaffen werden. Das GBN soll im Zeitraum 2019 bis 2022 in drei Ausbausritten gebaut werden und dann eine Kapazität von 390'000 TEU aufweisen. Das Terminal ist trimodal konzipiert. Dafür ist der Standort in Basel Nord ideal: er liegt direkt an der NEAT-Hauptachse Rotterdam-Basel-Genua, der Autobahn A2, und hat über das geplante dritte Hafenbecken direkten Rheinanschluss.

Mit dem GBN sind einerseits Kosten in Höhe von 230 Mio. CHF verbunden. Andererseits generiert das GBN nennenswerte volkswirtschaftliche Effekte, die in der zweiten hier vorgestellten Studie herausgearbeitet und abgeschätzt wurden. Neben den unmittelbaren Effekten, welche durch Bau und Betrieb der trimodalen Logistikkreuzung verbunden sind, führt das GBN zu einer Stärkung des regionalen Logistikclusters und dessen Katalysatorfunktion in einem wichtigen Wachstumssegment.

Nachfolgende Übersicht stellt die zentralen Ergebnisse der beiden Studien im Überblick dar und führt sie inhaltlich zusammen. Beide Studien sind auf www.bakbasel.com abrufbar.

2 Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen

Das Ziel der ersten Studie war es die grosse Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen aus einer gesamtheitlichen volkswirtschaftlichen Perspektive herauszuarbeiten. Dabei wurde sowohl auf nachfrageseitige Effekte als auch auf angebotsseitige Effekte eingegangen.

Produktive Logistikkreislauf mit substantiellen wirtschaftlichen Effekten

Die nachfrageseitigen Effekte der Schweizerischen Rheinhäfen äussern sich in der Bruttowertschöpfung und den Arbeitsplätzen, welche mit der Wirtschaftstätigkeit der Rheinhäfen verbunden sind. Zur Quantifizierung der Gesamteffekte wurde unter anderem ein makroökonomisches Wirkungsmodell entwickelt und simuliert. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Analyse lauten folgendermassen:

- Die Schweizerischen Rheinhäfen sind ein essentieller Teil des nordwestschweizerischen Logistikclusters. Der Anteil der (direkten) Bruttowertschöpfung der Schweizerischen Rheinhäfen an der Wertschöpfung der Logistikbranche der gesamten Nordwestschweiz beträgt 14 Prozent (23 Prozent an der Logistikbranche der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft).
- Die Schweizerischen Rheinhäfen schaffen direkt 511 Mio. Bruttowertschöpfung. Von der Grössenordnung her ist dies etwa gleich viel wie die Wertschöpfung der Schweizer Agrochemie und annähernd halb so viel wie die Wertschöpfung der Schweizer Textil- und Bekleidungsindustrie. Die durchschnittliche Arbeitsplatzproduktivität betrug rund 168'000 CHF und lag damit 7.5 Prozent über dem Durchschnitt der Schweizer Volkswirtschaft.
- Durch die Vorleistungsnachfrage und Konsumnachfrage der Angestellten kommen nochmals 580 Mio. CHF bei anderen Schweizer Unternehmen hinzu. Das bedeutet, dass für jeden Wertschöpfungsfranken, der in den Schweizerischen Rheinhäfen erwirtschaftet wird, anderswo nochmals etwas mehr als ein Franken Wertschöpfung entsteht. Somit beträgt der gesamte Wertschöpfungseffekt der Rheinhäfen rund 1.1 Mia. CHF.
- Die Arbeitsplatzeffekte der Unternehmen der Schweizerischen Rheinhäfen belaufen sich auf 3'036 Vollzeitäquivalente. Hinzu kommen aufgrund von Wirtschaftsströmen, welche bei der Produktion der Rheinhäfen ausgelöst werden, 4'675 Arbeitsplätze bei anderen Unternehmen. Von jedem Arbeitsplatz der Rheinhäfen hängen also rund eineinhalb weitere Arbeitsplätze in der restlichen Wirtschaft ab. Der totale Beschäftigungseffekt der Schweizerischen Rheinhäfen beläuft sich damit auf rund 7'700 Vollzeitstellen.
- Zusätzlich zu den Effekten über die Vorleistungsnachfrage der Rheinhäfen und der Konsumnachfrage der Angestellten entstehen auch durch die Investitionen der Hafenvirtschaft Impulse für die Wirtschaft, welche in der obigen Berechnung nicht berücksichtigt werden. Die wahren nachfrageseitigen Effekte der Rheinhäfen werden mit den obigen Zahlen deshalb eher noch unterschätzt. Modellbe-

rechnungen zeigen, dass mit jeder Million Schweizer Franken, die zusätzlich investiert wird, je nach Art der Investition (Maschinen und andere Ausrüstungen, Gebäude, etc.) zwischen 417'000-735'000 CHF an Bruttowertschöpfung sowie 3-6 Arbeitsplätze generiert werden.

- Weiter haben die Schweizerischen Rheinhäfen über die Fahrgastschifffahrt auch für den Tourismusstandort Basel eine wichtige Bedeutung, weil die Fahrgastschifffahrt eine Entertainment- und Zubringerfunktion innehat. Dies erhöht die Wertschöpfung und Beschäftigung der mit dem Tourismus verbundenen Branchen, was ein weiterer Grund darstellt, weshalb die nachfrageseitigen Effekte bei unserer Analyse eher unterschätzt werden.

Katalysatorfunktion stärkt das Wachstumspotenzial der Schweizer Wirtschaft

Mit den Schweizerischen Rheinhäfen sind neben nachfrageseitigen Effekten auch bedeutende angebotsseitige Effekte verbunden. Diese ergeben sich aus den drei katalytischen Funktionen der Schweizerischen Rheinhäfen: der Verkehrsinfrastruktur-, der Versorgungssicherheits- und der Nachhaltigkeitsfunktion. Diese Funktionen unterstützen andere Akteure der Schweizer Gesamtwirtschaft darin, effizientere und nachhaltigere Wirtschaftsleistungen zu erbringen, was positive Effekte auf das Produktionspotenzial und das strukturelle Wachstum der Gesamtwirtschaft hat. Die wichtigsten Ergebnisse unserer methodenpluralistischen Untersuchung sind die Folgenden:

- Eine erste katalytische Funktion der Schweizerischen Rheinhäfen besteht in ihrer Verkehrsinfrastrukturfunktion. Als Knotenpunkt im Rhine-Alpine Korridor, welcher die Nordseehäfen via Basel mit dem mediterranen Raum Genua verknüpft, stellen die Schweizerischen Rheinhäfen für die Wirtschaft ein wichtiges Tor zur Welt dar. Dieses Tor zur Welt eröffnet zahlreichen Unternehmen eine effiziente Möglichkeit, ihre Güter zu exportieren und Vorleistungs- sowie Endnachfragegüter zu importieren. In der ökonomischen Literatur sind die negativen Effekte des Binnenlandstatus auf den Handel eines Landes gut belegt.¹ Indem sie einen wasserseitigen Anschluss an die Weltmeere bereitstellen, leisten die Schweizerischen Rheinhäfen in einem gewissen Sinne einen Beitrag zur Überbrückung dieser natürlichen Beschränkung.
- Die Schweizerischen Rheinhäfen spielen eine wichtige Rolle im gesamten Güterausserhandel (d.h. im containerbasierten und klassischen Güterhandel zusammengefasst). Über den Rhein werden vielfältige Waren transportiert: naturgemäss haben fossile Energieträger sowie Erze, Steine und Erden einen hohen Anteil; aber auch Agrarprodukte, Konsumgüter, Chemie-, Pharma- und Kunststoffprodukte, Metalle und Metallerzeugnisse, sowie Maschinen, Apparate und Fahrzeuge sind im Import oder Export recht prominent vertreten.
- Die Logistikbedeutung der Rheinhäfen für den Güterhandel wird auch im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern deutlich: Mengenmässig wurden im Jahr 2015 rund 10 Prozent der Importe und 4 Prozent der Exporte über den Rhein abgewickelt. Dass die Anteile wertmässig für die Importe und Exporte geringer ausfielen (je knapp 1.5%), soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Schweizeri-

¹ Für die Literatur zu den Konsequenzen die sich für Binnenländer aufgrund ihres fehlenden Meeranschlusses ergeben, vgl. z.B. Limao und Venables (2001) und Arvis et al. (2007).

schen Rheinhäfen eine volkswirtschaftlich wertvolle Ergänzung des Schweizer „Verkehrsträgerportfolios“ bereitstellen. Denn für bestimmte Güter und entsprechende Preis- und Zeitpräferenzen von Unternehmen ist dieser zusätzliche Verkehrsträger effizient. Von der Dynamik her waren die Importe (und ihre Anteile) über den Zeitraum 1988 bis 2015 eher abnehmend, während die Exporte (und ihre Anteile) zunehmend waren. Ebenfalls zugenommen hat die Wertigkeit (CHF pro t) der Fracht.

- Eine noch wichtigere Rolle als im gesamten Güterausserhandel spielen die Schweizerischen Rheinhäfen im containerbasierten Ausserhandel, dessen Fracht eine höhere Wertigkeit (CHF pro t) aufweist als im Gesamthandel. Absolut betrachtet wurden im Jahr 2015 in Containern Güter mit einer Masse von 610'000 Tonnen und einem Wert von 2.0 Mia. CHF via Schiff über die Grenze transportiert, was einem wasserseitigen Umschlag der Schweizerischen Rheinhäfen von rund 102'916 TEU entspricht. Zusätzlich wurden im Jahr 2015 noch 22'526 TEU landseitig umgeschlagen, der gesamte Containerumschlag der Schweizerischen Rheinhäfen beläuft sich also auf 125'442 TEU, wobei sich die Import- und Exportanteile in etwa die Waage halten.
- Die herausragende Rolle der Rheinhäfen beim Containerverkehr wird aber erst im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern deutlich: 2015 wurden vom gesamten Güterausserhandel in Containern mengenmässig 20 Prozent und wertmässig 15 Prozent im Schiffverkehr transportiert, mit etwas grösseren Anteilen bei den Exporten als bei den Importen. Der wasserseitige Containerumschlag der Schweizerischen Rheinhäfen hat sich zudem in den letzten Jahrzehnten sowohl import- als auch exportseitig sehr dynamisch entwickelt: Im Zeitraum 1981 und 1997 war das Wachstum sogar exponentiell; im Zeitraum 1997 bis 2015 in der Tendenz „nur noch“ linear, trotzdem konnten eindrucksvolle Wachstumsraten erreicht werden (3.4% p.a.). Vergleicht man innerhalb dieser Periode des linearen Wachstums den Vorkrisentrend (1997-2007) mit dem Nachkrisentrend (2009-2015) – rechnet also die Finanz- und Wirtschaftskrise (2007-2009) aus den Trends heraus – so hat sich zwar die Dynamik von den Exporten zugunsten der Importe verschoben, insgesamt scheint sich das Wachstum seit der Krise aber nicht merklich abgeschwächt zu haben.
- Für die Schweizer Volkswirtschaft sind Branchen aus dem hoch- und spitzentechnologischen Spektrum – wie beispielsweise die Pharmabranche und der sonstige Fahrzeugbau – essenziell. Sie sind eine Kernkomponente für ein zukunftsfähiges Branchenportfolio und leisten massgebliche Wachstums- und Wohlstandsimpulse. Damit diese exportorientierten Firmen weiterhin am Standort Schweiz produzieren können, sind sie auf wettbewerbsfähige Transportmöglichkeiten in ausländische Märkte angewiesen. Beispiele von Novartis (Transport von pharmazeutischen Produkten in Kühlcontainern im Schiffverkehr) und Stadler Rail (Transport von Rollmaterial über den Rhein) zeigen, dass die Schweizerischen Rheinhäfen hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.
- Die Verkehrsinfrastrukturfunktion der Schweizerischen Rheinhäfen ist nicht nur von nordwestschweizerischer, sondern von nationaler Bedeutung. Im Jahr 2013 gingen mengenmässig rund 80% der Güterimporte, welche in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen wurden, an Destinationen ausserhalb der Nordwestschweiz. Analoges gilt für die Exporte. Was den Modal Split im Hinter-

landverkehr angeht, so spielt die Bahn eine wichtigere Rolle als die Strasse. Im Jahr 2015 wurden 63 Prozent der Güter mit der Bahn und 37 Prozent mit dem LKW an- oder abtransportiert, wobei der Bahnanteil bei den Exporten grösser war als bei den Importen. Da die preisliche Attraktivität Verkehrsträger von der Distanz abhängt, gibt es im Modal Split beträchtliche Unterschiede zwischen den Regionen. Diese Ergebnisse beziehen sich allesamt auf den gesamten Hinterlandverkehr, weil die öffentlichen Statistiken keine Desaggregation nach dem containerbasierten Verkehr zulassen.

- Gemäss BAK Makromodell ergibt sich für den Zeitraum 2015 bis 2030 ein Wachstum des realen Schweizer Güteraussehens von 3.7 Prozent pro Jahr. Diese Prognose bezieht sich auf alle Verkehrsträger. Wie sich dieses Güteraufkommen in den Rheinhäfen bis 2030 entwickeln wird, hängt massgeblich davon ab, welcher Anteil vom Güteraussehens über den Schiffverkehr abgewickelt werden wird. Dabei gibt es verschiedene Entwicklungen, welche den Anteil des Schiffverkehrs am Güteraussehens begünstigen dürften:
 - die Pläne der Häfen Rotterdam und Antwerpen den Modal Split im Hinterlandverkehr zugunsten der Binnenschifffahrt (und der Bahn) zu verändern.
 - die zunehmende Verflechtung der Schweiz mit Handelspartnern ausserhalb Europas.
 - die (zunehmende) Wichtigkeit der Schweizerischen Rheinhäfen für wachstumsstarke Exportbranchen aus dem hoch- und spitzentechnologischen Spektrum, welche vor allem in ausländischen Märkten wachsen werden.
 - Es gibt mögliche Entwicklungen (Schliessung einer der beiden Schweizer Mineralölraffinerien, Verlagerung der Mineralöltransporte durch Basel von der Bahn aufs Schiff), welche den Anteil der Rheinhäfen auch importseitig begünstigen würden.
- Neben der Verkehrsinfrastrukturfunktion besteht eine zweite katalytische Funktion der Schweizerischen Rheinhäfen in ihrem Beitrag zur Versorgungssicherheit des Landes. So stellen die Rheinhäfen bzw. die Rheinschifffahrt für die Schweiz als Signatarstaat der Mannheimer Akte nicht nur eine vertraglich abgesicherte Lebensader zu den Weltmeeren dar, sondern die Rheinhäfen dienen auch als ein nationales Notlager und Infrastrukturrpuffer. Damit sinkt das Risiko, dass Konsumenten oder Unternehmen in aussergewöhnlichen Situationen in ihrer Versorgung mit kritischen Gütern beeinträchtigt werden. Dies bringt volkswirtschaftliche Effizienzgewinne mit sich.
- Ein dritter katalytischer Aspekt der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen besteht in ihrem Beitrag zu einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung. So hat die Binnenschifffahrt einen niedrigeren Treibstoffverbrauch als die anderen Verkehrsträger. Weiter stellen die Rheinhäfen mit dem hohen Bahnanteil im Hinterlandverkehr einen wichtigen Baustein für die Verlagerungspolitik des Bundes dar. Zudem sind die Rheinhäfen Teil des Projekts „LNG Masterplan für die Rhein-Main-Donau“, mit welchem der umweltfreundliche Energieträger flüssiges Erdgas als Treibstoff und Transportgut im Schiffverkehr etabliert werden soll.

3 Die volkswirtschaftliche Bedeutung des trimodalen Terminals Gateway Basel Nord (GBN)

Das Ziel der zweiten Studie war es, im Rahmen einer Szenarioanalyse die potenzielle volkswirtschaftliche Bedeutung des Gateway Basel Nord abzuschätzen.

Gateway Basel Nord: Worum geht es?

Das Gateway Basel Nord ist als trimodale Umschlaganlage konzipiert, in den internationale Container-Sendungen primär des maritimen kombinierten Verkehrs den Verkehrsträger wechseln. Damit werden die Verkehrsträger auf der Langstrecke (z.B. von/zu den Nordseehäfen oder Norditalien) mit dem Schweizer Bahn- und LKW-Verteilssystem verknüpft.

Mit dieser Verknüpfung lassen sich für Sendungen des kombinierten Verkehrs Transportketten gestalten, die sich durch Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, eine hohe Abfahrtsfrequenz und Kosteneinsparungen auszeichnen. Für seine Funktion als trimodale Güterverkehrsdrehscheibe ist der Standort von Gateway Basel Nord optimal: das Terminal liegt direkt an der NEAT-Hauptachse Rotterdam-Basel-Genua, der Autobahn A2, und hat direkten Rheinanschluss.

Die Anlage mit Investitionskosten von rund 230 Mio. CHF soll im Zeitraum 2019 bis 2022 in drei Ausbausritten erstellt werden und wird neben dem Containerterminal mit seinen Schienen- und Strassenzugängen auch ein eigenes Hafenbecken für die Bedienung von Binnenschiffen auf dem Rhein umfassen. Die Inbetriebnahme der zunächst bimodalen Variante ist für 2019 vorgesehen, die Inbetriebnahme der trimodalen Variante für 2022.

Das dritte Hafenbecken stellt eine Erweiterung der Schweizerischen Rheinhäfen dar und wird von diesen in enger Zusammenarbeit mit der Gateway Basel Nord AG erstellt und unterhalten. Insgesamt werden mit Gateway Basel Nord Kapazitäten für den Umschlag von 390'000 TEU entstehen.

Stärkung der Katalysatorfunktion des regionalen Logistikclusters

Das Gateway Basel Nord ist zunächst einmal auf der Angebotsseite der Wirtschaft von Bedeutung. Ihm kommt eine wichtige Verkehrsinfrastruktur- und Nachhaltigkeitsfunktion zu. Durch diese katalytischen Funktionen werden andere Akteure der Schweizer Gesamtwirtschaft darin unterstützt, effiziente und nachhaltige Wirtschaftsleistungen zu erbringen, was sich positiv auf das wirtschaftliche Potenzial und das strukturelle Wachstum der Gesamtwirtschaft auswirkt.

Eine zentrale Rolle spielen die vielfältigen Effizienzsteigerungen, welche mit der modernen Anlage möglich werden. Um einige Beispiele zu nennen:

- im bahnseitigen Langstreckenverkehr können die Zuglängen um bis zu 25% erhöht werden

- im Schiffverkehr können die Ladevorgänge mit zwei Kränen anstatt wie heute einem Kran beschleunigt werden
- strassenseitig können LKWs bei jeder Durchfahrt entladen und beladen werden anstatt wie heute üblich nur einen Ladevorgang durchzuführen

Diese Effizienzsteigerungen machen Kosten- und Zeitersparnisse möglich, welche letztlich den Schweizer Unternehmen und Konsumenten zugutekommen. Hinzu kommen positive Impulse für die Umwelt und eine Entlastung des Strassensystems, weil geplant ist, 50% des Nachlaufs über die Schiene abzuwickeln.

Ausbau von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen in der Schweiz

Im Fokus der Studie stand die quantitative Abschätzung der nachfrageseitigen Effekte des Gateway Basel Nord. Dabei wurde im Rahmen eines Differenzenansatzes der Nettoeffekt des GBN geschätzt. Dieser ergibt sich in der Szenarioanalyse als zusätzlicher Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekt gegenüber einem Referenzszenario, in dem das Gateway Basel Nord nicht realisiert wird. Stattdessen wird angenommen, dass im Referenzszenario ein Ersatz-Terminal im grenznahen Ausland entsteht.

Zentrale Ergebnisse:

- Durch das Gateway Basel Nord entstehen in der Investitionsphase (2019-2022) kumuliert 149.1 Mio. Franken Bruttowertschöpfung und 321 Arbeitsplätze bei Schweizer Unternehmen. Diese Effekte fallen einmalig an.
- Mit dem Betrieb des Gateway Basel Nord kommen durch die Logistikfähigkeit (Umschlag und Transport) dauerhaft jährlich nochmals insgesamt 89.0 Mio. Franken Bruttowertschöpfung und 578 Arbeitsplätze hinzu.
- Eine wichtige Rolle spielt hier, dass durch Gateway Basel Nord Transportdienstleistungen von Schweizer Unternehmen angeboten werden, welche im Referenzszenario von ausländischen Firmen übernommen würden; dies schafft Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Schweiz, welche sonst im Ausland entstehen würden.
- Den Investitionskosten von Gateway Basel Nord stehen eine grössere Anzahl Arbeitsplätze und substanzielle Wertschöpfungsbeträge gegenüber. Beispielsweise entstehen mit jedem Investitionsfranken in der Investitionsphase (2019-2022) etwas mehr als 75 Rappen Wertschöpfung bei Schweizer Unternehmen; dazu kommen im laufenden Betrieb jährlich nochmals 39 Rappen Bruttowertschöpfung.

4 In Kürze

- Für die Schweiz als handelsorientierte Volkswirtschaft ist eine hochstehende Infrastruktur im Güterausserhandel essenziell. Dazu leisten die Schweizerischen Rheinhäfen mit ihrer Verkehrsinfrastrukturfunktion bereits heute einen wichtigen Beitrag.
- Zusammen mit den auf ihrem Gebiet angesiedelten Hafenfirmlen haben die Schweizerischen Rheinhäfen eine nennenswerte volkswirtschaftliche Bedeutung, die in einer Wertschöpfung von rund 510 Mio. CHF, etwas mehr als 3'000 Arbeitsplätzen (Vollzeitstellen) und einer überdurchschnittlichen Arbeitsplatzproduktivität von rund 168'000 CHF zum Ausdruck kommt (Werte für 2015).
- Berücksichtigt man zusätzlich Multiplikatoreffekte, von denen andere Unternehmen v.a. in der Funktion als Zulieferer profitieren, sind mit der Hafenvirtschaft insgesamt 1.1 Mia. CHF Wertschöpfung und 7'700 Arbeitsplätze verbunden.
- Die Rheinhäfen spielen eine wichtige Rolle beim Containerverkehr: der wasserseitige Containerumschlag der Schweizerischen Rheinhäfen hat sich in den letzten Jahrzehnten sowohl import- als auch exportseitig sehr dynamisch entwickelt.
- Mit der geplanten Realisierung des Containerterminals Gateway Basel Nord, welches über ein drittes Hafenbecken mit den Rheinhäfen verbunden sein wird, werden zusätzliche Impulse für das Potenzial der Schweizer Wirtschaft ausgehen.
- Das Gateway Basel Nord bedeutet eine Stärkung der Rheinhäfen in einem wichtigen Wachstumssegment des Güterausserhandels, verbunden mit zusätzlichen katalytischen Impulsen durch die Infrastrukturfunktion.
- In der Investitionsphase entstehen zwischen 2019 und 2022 insgesamt geschätzte 149 Mio. Franken Bruttowertschöpfung und 321 Arbeitsplätze. Darüber hinaus löst das Terminal im laufenden Betrieb ab 2030 jährlich 89 Mio. Bruttowertschöpfung und 578 Arbeitsplätze aus.