

FAQ zu: Volkswirtschaftliche Bedeutung des trimodalen Terminals Gateway Basel Nord (GBN)

1. Wie wurden die volkswirtschaftlichen Effekte berechnet?

Die volkswirtschaftlichen Effekte wurden auf drei Ebenen analysiert: Die erste Wirkungsebene besteht aus den direkten Effekten, welche unmittelbar durch die Umschlagstätigkeit der Terminals und die Transporttätigkeit der Transporteure entstehen. Auf der zweiten Wirkungsebene werden die von der Investitions- und Logistiktätigkeit (Umschlag und Transport) ausgelösten Nachfrageströme erfasst. Die dritte Wirkungsebene beschreibt, welche volkswirtschaftlichen Effekte sich als Folge der ausgelösten Nachfrageströme bei anderen Unternehmen ergeben. Hierzu kommt ein Strukturmodell zum Einsatz, welches die vielfältigen Verflechtungen zwischen den einzelnen Branchen der Wirtschaft berücksichtigt sowie den Zusammenhang zwischen Endnachfrage, inländischer Produktion und Güterimporten abbildet.

2. Werden auch volkswirtschaftliche Effekte von alternativen Szenarien berücksichtigt?

Die volkswirtschaftlichen Effekte des GBN wurden als Nettogrösse quantifiziert, d.h. über eine Differenzenanalyse ermittelt. Das heisst, es wurden nicht die Bruttoeffekte des GBN berechnet, sondern zwei Szenarien miteinander verglichen: eines, in welchem das Investitionsprojekt (GBN) realisiert wird und eines, in dem das Projekt (GBN) nicht realisiert wird (Referenzszenario). Die Differenzenanalyse ist wichtig, weil auch beim Referenzszenario (also ohne GBN) Wertschöpfung in der Schweiz entsteht. Die Berücksichtigung des Referenzszenarios sorgt dafür, dass die Effekte des GBN nicht zu überschätzt werden.

3. Worauf basieren die Annahmen zu den Effekten des GBN?

Die Wirkungsanalyse basiert auf einer breiten Datengrundlage. Zum einen wurden Unternehmensspezifische Daten verwendet: In die Analyse der Effekte der Investitionstätigkeit ist die Kostenplanung des Projekts Gateway Basel Nord eingeflossen. Für die Berechnung der Effekte der Umschlagstätigkeit wurde der Business Case des Projekts herangezogen. Für die Effekte der Transporttätigkeit wurden Preisdaten für den Transport von Containern via LKW bzw. Swiss Splits in verschiedene Grossregionen verwendet. Zum anderen sind an verschiedenen Stellen auch Sekundärstatistiken (z.B. Vorleistungsnachfrage von Transporteuren) und Daten aus verschiedenen Modellen von BAKBASEL eingeflossen.

4. Wie wird das alternative Referenzszenario (GBN wird nicht realisiert) definiert?

Gemäss den Annahmen unserer Analyse (Alternativ-Terminal wird im Ausland gebaut), entsteht zwar durch den Bau des alternativen Terminal keine Wertschöpfung in der Schweiz, weil der Bau massgeblich von ausländischen Firmen übernommen würde; es entsteht aber in der Schweiz Wertschöpfung durch den Betrieb des Terminals, weil angenommen wurde, dass Schweizer Transporteure auch bei einem ausländischen Terminal gewisse Marktanteile behaupten könnten. Diese Effekte mindern die Grössenordnung des GBN-Effekts im Rahmen unseres Differenzenansatzes. Noch geringer würde der Nettoeffekt des GBN dann ausfallen, wenn man im Referenzszenario von einem Alternativ-Terminal in der Schweiz ausgehen würde.

5. Weshalb wird in der Studie davon ausgegangen, dass das Alternativ-Terminal im Ausland gebaut wird bzw. das Alternativ-Terminal nicht auch im Inland gebaut wird?

Der Grund für die Annahme ist, dass es im Inland keine adäquaten Landreserven mit entsprechender verkehrstechnischer Erschliessung gibt, um ein trimodales Terminal an einem anderen Standort zu ermöglichen. Gemäss der Einschätzung der Auftraggeber ist es zudem kaum wahrscheinlich, dass ein geeigneter Standort für ein bi-modales (Schiene/Strasse) Terminal gefunden werden kann, der hinsichtlich Lage, Ausdehnung und (Kosten der) Erschliessung ein derartiges Projekt ermöglichen würde.

6. Spielt die Annahme zum Modal Split im Referenzszenario eine Rolle für das Gesamtergebnis?

Sowohl der Transport vom Terminal in die Schweiz per LKW als auch per Bahn (Swiss Split) generiert Wertschöpfung; ob der Transport per LKW oder per Bahn stattfindet, ist nicht wirklich erheblich, weil beides Wertschöpfung in einer ähnlichen Grössenordnung generiert. Die berechnete Wertschöpfung von 89.0 Mio. ist deshalb im Wesentlichen unabhängig von dieser Annahme zum Modal Split.

7. Welchen Einfluss hat die Standortwahl auf die volkswirtschaftlichen Effekte?

Im Hinblick auf die Wertschöpfungseffekte Schweizer Transporteure spielt es eine grosse Rolle, ob das Terminal in der Schweiz oder ausserhalb der Schweiz (Deutschland) gebaut wird. Bei einem Terminal in der Schweiz beträgt der Marktanteil Schweizer Transportunternehmen 100 Prozent, da gemäss dem Landesverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU ausländische Transporteure im Schweizer Binnenverkehr nicht zugelassen sind. Liegt das Terminal bspw. in Deutschland, stehen die Schweizer Transporteure in Konkurrenz mit ausländischen Wettbewerbern. Aufgrund höherer Betriebskosten können Schweizer Transportunternehmen in solche einem Szenario nur einen Teil des Wertschöpfungspotenzials abschöpfen. Gemäss Annahme beträgt es im Referenzszenario zwischen 20% und 30% Prozent.

8. Worin besteht der Unterschied zwischen Investitionssumme und volkswirtschaftlichen Effekten?

Man muss zwischen Investitionen und Wertschöpfung unterscheiden: Investitionen sind eine Art von Nachfrage; Wertschöpfung das, was durch die Befriedigung dieser Nachfrage entsteht. Die Wertschöpfungseffekte, die aus den Investitionen resultieren, sind niedriger als die Investitionssumme. Daraus lässt sich aber kein Argument gegen alle Infrastrukturprojekte mit Staatsbeteiligung ableiten, denn das ist in der Regel immer so bei Investitionsprojekten. Ursache hierfür ist, dass die Schweiz eine offene Volkswirtschaft ist und ein Teil der Güter und Dienstleistungen, in die investiert wird, aus dem Ausland kommt.

9. Wie sind die Effekte von der relativen Grössenordnung her einzuordnen?

Bei der Beurteilung der Grössenordnung dieser Effekte stellt sich die Frage nach der relevanten Bezugsgrösse. Vergleicht man die (direkten) volkswirtschaftlichen Effekte des Gateway Basel Nord mit dem gesamten BIP der Schweiz oder der Bruttowertschöpfung der Schweizer Logistikbranche, fallen die Effekte naturgemäss klein aus. Setzt man sie aber in Bezug zu den Investitionsausgaben, sind sie beachtlich: mit jedem Investitionsfranken entsteht in der Investitionsphase (2019-2002) etwas mehr als 75 Rappen Wertschöpfung bei Schweizer Unternehmen; dazu kommen im laufenden Betrieb jährlich nochmals 39 Rappen Bruttowertschöpfung.

10. Wie sind die Effekte vor dem Hintergrund der öffentlichen Finanzierung einzuordnen?

Grundsätzlich gilt, dass öffentliche Investitionen (solange Schweizer Firmen beteiligt sind) immer eine Wertschöpfung in der Schweiz generieren. Bei einer alternativen Allokation der staatlichen Finanzmittel hätte man ebenfalls gewisse Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte. Doch zwei Argumente sprechen dafür, dass der Nutzen beim GBN höher ausfallen dürfte als bei durchschnittlichen Staatsausgaben:

Erstens stiftet das GBN zusätzlich zu den quantifizierten Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekten auch auf der Angebotsseite Nutzen, weil eine bessere Infrastruktur anderen Akteuren in der Schweizer Wirtschaft hilft, effizienter zu wirtschaften. Bei Infrastrukturprojekten ist die angebotsseitige Bedeutung oft wichtiger als die nachfrageseitige, allerdings ist dies nur mit grossem Aufwand quantifizierbar. Fairerweise müsste man den Kosten des GBN auch diesen angebotsseitigen Nutzen gegenüberstellen. Allerdings ist klar, dass auch bei alternativen Infrastrukturprojekten zum GBN solche angebotsseitige Effekte entstehen würden.

Zweitens führt das GBN auf der Nachfrageseite (d.h. wenn es unmittelbar um Wertschöpfung und Arbeitsplätze geht) nicht nur während des Baus zu einer (einmaligen) Wertschöpfung (Investitionseffekte von 149 Mio.), sondern durch den laufenden Betrieb kommt nochmals jährliche Wertschöpfung von 89 Mio. hinzu; dies insbesondere deshalb, weil durch das GBN Logistiktätigkeit im Inland bleibt, die beim einem ausländischen Alternativterminal ins Ausland abwandern würde. Berücksichtigt man auch diese jährlichen Wertschöpfungseffekte, dann sieht die Gegenüberstellung zwischen Kosten für den Steuerzahler und der Wertschöpfung anders aus, als in der Kritik dargestellt.