

Wirtschaftliche Bedeutung des EuroAirport

Wirtschaftliche Bedeutung des EuroAirport



Basel ist Schweizweit einer der wichtigsten Industrieplätze. Hier werden gegenwärtig allein in unserer Leitindustrie, der Life Sciences, tausende internationale Arbeitsplätze geschaffen. Im regen Austausch mit ihren Tochtergesellschaften weltweit besteht natürlich auch ein Bedarf an internationalen Flugverbindungen.

Alle wichtigen Industriezentren haben einen leistungsfähigen Flughafen in der Nähe. Im Umkehrschluss sind einzelne Städte nicht erfolgreich und haben keine wichtige Industrie, weil sie auf keinen leistungsfähigen Flughafen zurückgreifen können.

Wer gegen den EuroAirport ist und ihm laufend Hindernisse in den Weg legt, ist, ohne es vielleicht zu wollen, ebenso gegen die Industrie und somit auch gegen den Wohlstand.

Behauptung	Realität
Der EuroAirport liegt in Frankreich und hat deshalb keine wirtschaftliche Bedeutung für die Region Nordwestschweiz	<p>Der EuroAirport generiert eine Wertschöpfung von 1,6 Milliarden CHF!</p> <p>Im Jahre 2017 arbeiteten rund 25'000 Personen direkt und indirekt für den EuroAirport, davon rund 6'400 Personen für den EAP selbst. Dieser gehört somit zu den wichtigsten Arbeitgebern der Region (im Elsass sogar der wichtigste!). Für jeden direkten Arbeitsplatz entstehen zudem indirekte 3.5 Arbeitsplätze, und jeder direkt erwirtschaftete Euro generiert zwei weitere Euros Wertschöpfung in der Region!</p> <p>Auch wenn 75% der auf dem EAP Arbeitenden Personen Französischer Herkunft sind, so arbeiten diese primär bei Schweizerischen Firmen, welche ihrerseits wichtige Steuern an den Kanton abliefern.</p>
Der EuroAirport dient ja hauptsächlich den Billig-Fluglinien, die damit ein grosses Verkehrsaufkommen generieren.	<p>Tatsächlich macht diese Verkehrsart den grösseren Teil des Verkehrsaufkommens aus; die EasyJet ist mit 62% Anteil an Bewegungen die Haupt-Fluggesellschaft und die Wizz Air die Nr. 2. Diese Gesellschaften und ihre Verkehrsleistungen entsprechen einem starken Bedarf: im Betriebsjahr 2017 generierten sie 64 % des gesamten Passagier-Verkehrsaufkommens!</p>
Die Billig-Fluglinien dienen ja nur dem Ferien- und Freizeitverkehr; für den Geschäftsreiseverkehr spielen sie keine Rolle.	<p>Natürlich benötigt die Wirtschaft keine Flüge nach Mallorca, Pristina oder nach Gran Canaria. Aber auch EasyJet fliegt mittlerweile mit Verbindungen in den Tagesrandstunden ganze Scharen von Geschäftsleuten an ihr Ziel. Diese Zielgruppe bevorzugt frühe Abflüge und späte Rückkehr nachts, damit der Tag für das Geschäft optimal genutzt werden kann. Das spart Zeit und Geld.</p> <p>Der Billig-Reiseverkehr darf keineswegs unterschätzt werden; er spielt wirtschaftlich mittlerweile eine bedeutende Rolle.</p>

Wirtschaftliche Bedeutung des EuroAirport

Der Langstreckenverkehr fliegt ab Zürich-Kloten. Der EuroAirport bietet also nur unwichtige (und unnötige) Kurzstreckenflüge an.

Die Schweizer National-Airline führt seine Langstreckenflüge tatsächlich ab ihrem Hub ZRH durch. Die lokalen Passagiere erreichen diesen Flughafen per SBB oder Individualverkehr.

2017 generierte der EAP rund 7,9 Mio Passagiere – wohlverstanden Lokalpassagiere! Der in Basel nachgefragte Punkt-zu-Punkt Kurzstreckenverkehr ist überhaupt nicht unwichtig und schon gar nicht unnötig. Unsere Industrie verlangt nach vielfältigen Tagesrandverbindungen zu europäischen Zentren.

Der EAP bietet aber nebst dem Kurzstreckenverkehr aber auch Mittelstreckenflüge an. Der Flughafen ist also für Tourismus und Geschäftsreiseverkehr eine wichtige Voraussetzung zur wirtschaftlichen Entwicklung.

Der EuroAirport hat ein viel zu unwichtiges Einzugsgebiet. Die Passagiere können genauso gut ab Zürich fliegen.

Der EuroAirport ist nicht nur als Flughafen für die Kantone BS, BL, SO, AG und JU zu sehen, sondern hat, wie sein Claim „Basel-Mulhouse-Freiburg“ impliziert, ein trinationales Einzugsgebiet. Dieses besteht aus einer Bevölkerung von 3.2 Mio. Personen (im Umkreis von 60 Minuten Autodistanz bzw. 6.3 Mio. bei 90 Minuten). Der Ländersplit zeigt den Anteil der Schweiz bei 50% sowie Frankreich/Deutschland bei je 25%. Wohlbermerkt: dies sind zum grössten Teil Lokalpassagiere und weniger wie z.B. in Zürich, Transitpassagiere!

Güter gehören auf die Schiene, und nicht auf die Strasse oder in die Luft.

Der Frachtverkehr generierte im 2017 einen Umschlag von rund 115'000 Tonnen. Das ist alles internationaler Frachtverkehr, der zeitkritisch ist und auf keine andere Art transportiert werden kann. Unsere Wirtschaft ist darauf angewiesen.

Die Luftfracht ab Basel ist unbedeutend

Der EAP ist eines der Drehkreuze für Expressfracht (z.B. UPS, FedEx, DHL etc), und ausserdem ist er seit November 2017 IATA-CEIV Pharma zertifiziert. Damit weist er aus, dass er sowohl logistisch als auch organisatorisch kompetent ist, Pharmaprodukte abzufertigen – ein Kerngeschäft der Region Basel!