

P E R S P E C T I V E S

# REGIO

P E R S P E K T I V E N

Wirtschafts-Analysen und -Prognosen für die EuroRegion Oberrhein  
Analyses et prévisions économiques pour l'EuroRégion du Rhin Supérieur

September 2004  
Septembre

## Erreichbarkeit in der EuroRegion Oberrhein



## *L'accessibilité dans l'EuroRégion du Rhin Supérieur*

"**Perspectives REGIO Perspektiven**" ist eine Publikation der BAK Basel Economics, Güterstrasse 82, CH-4002 Basel  
Tel. +41-61-279 97 00 www.bakbasel.com  
E-Mail: bak@bakbasel.com  
Redaktion: A. Körber, U. Roth  
T. Schoder

## **Trägerschaft:**

*"**Perspectives REGIO Perspektiven**" est une publication de BAK Basel Economics, Güterstrasse 82, CH-4002 Bâle  
Tel. +41-61-279 97 00 www.bakbasel.com  
E-Mail: bak@bakbasel.com  
Rédaction: A. Körber, U. Roth  
T. Schoder*

## **Patronage:**

Das zur Verfügung gestellte, unbearbeitete Zahlenmaterial stammt aus einer Vielzahl verschiedener Quellen, insbesondere dem INSEE Strassburg, dem Statistischen Landesamt Stuttgart und dem Bundesamt für Statistik, Neuenburg. Einige historische Daten und sämtliche Prognosewerte beruhen auf Schätzungen der BAK.

*Les données brutes proviennent de différentes sources, en particulier de l'INSEE à Strasbourg, du Statistisches Landesamt à Stuttgart et de l'office fédéral de la statistique à Neuchâtel. Quelques données historiques ainsi que l'ensemble des prévisions sont des estimations établies par BAK.*

## Erreichbarkeit in der EuroRegion Oberrhein

<b>1. Weltwirtschaft</b>	4
<b>2. Oberrhein-Konjunktur</b>	6
2.1 Konjunktur in den Teilregionen	7
2.1.1 Nordwestschweiz	7
2.1.2 Elsass	9
2.1.3 Deutsches Oberrheingebiet	10
2.2 Branchenkonjunktur	12
2.2.1 Chemie	12
2.2.2 Investitionsgüter	14
2.2.3 Bau	16
<b>3. Die Erreichbarkeit in der EuroRegion Oberrhein: Die Rolle des EuroAirports</b>	<b>18</b>
3.1 Einleitung	18
3.2 Die interkontinentale Erreichbarkeit am Oberrhein	20
3.3 Die interregionale Erreichbarkeit am Oberrhein	22
3.4 Die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsträger für die interregionale Erreichbarkeit	24
3.5 Die Bedeutung des EuroAirports Basel-Mulhouse-Freiburg für die RegioTriRhena	27
3.8 Fazit und Ausblick	31
<b>4. Tabellen ALSACE</b>	<b>37</b>
<b>5. Tabellen SÜDBADEN</b>	<b>39</b>
<b>6. Tabellen NORDWESTSCHWEIZ</b>	<b>41</b>

Für die EuroRegion Oberrhein ist die Erreichbarkeit, insbesondere interkontinental, ein Standortvorteil. Zwar mussten im Jahr 2003 Einbussen hingenommen werden – der jüngste Trend zeigt dagegen klar nach oben. Die September-Ausgabe der „Perspectives Regio Perspektiven“ zeigt die hohe Bedeutung, die insbesondere der EuroAirport Basel – Mulhouse – Freiburg für den wichtigen Standortfaktor Erreichbarkeit inne hat.

Nach den beiden schwachen Vorjahren gewinnt das Wirtschaftswachstum am Oberrhein im Jahr 2004 wieder deutlich an Fahrt. Zu beobachten ist auf der einen Seite eine starke Exportentwicklung, die die Industrie stützt, auf der anderen Seite aber auch Dynamik im Dienstleistungssektor. In der Folge dürfte das reale gesamtwirtschaftliche Wachstum der EuroRegion Oberrhein 2004 knapp 2 Prozent betragen, 2005 sogar darüber liegen.

## L'accessibilité dans l'EuroRégion du Rhin Supérieur

<b>1. Economie mondiale</b>	4
<b>2. La conjoncture dans le Rhin Supérieur</b>	<b>6</b>
2.1 Conjoncture dans les sous-régions	7
2.1.1 Suisse du Nord-Ouest	7
2.1.2 Alsace	9
2.1.3 Le Rhin Supérieur Allemand	10
2.2 Conjoncture sectorielle	12
2.2.1 Chimie	12
2.2.2 Biens d'équipement	14
2.2.3 Le bâtiment	16
<b>3. L'Accessibilité dans l'Euro Région du Rhin Supérieur: le rôle de l'EuroAirport</b>	<b>18</b>
3.1 Introduction	18
3.2 L'accessibilité inter-continentale du Rhin Supérieur	20
3.3 L'accessibilité interrégionale dans le Rhin Supérieur	22
3.4 L'importance des différents modes de transport pour l'accessibilité interrégionale	24
3.5 L'importance de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg pour la Régio TriRhéna	27
3.8 Conclusion et perspectives	31
<b>4. Tableaux ALSACE</b>	<b>37</b>
<b>5. Tableaux SÜDBADEN</b>	<b>39</b>
<b>6. Tableaux NORDWESTSCHWEIZ</b>	<b>41</b>

*L'accessibilité, et plus particulièrement l'accessibilité intercontinentale, représente un atout primordial pour l'EuroRégion du Rhin Supérieur. Il est vrai que l'année 2003 a été une année difficile – mais à l'heure actuelle, tous les baromètres augurent un revirement à la hausse. L'édition des « Perspectives REGIO Perspectives » qui paraîtra en septembre vise à mettre en évidence le rôle majeur que joue l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg pour l'accessibilité en tant que facteur d'implantation.*

*Après deux années plutôt moroses, la croissance économique du Rhin Supérieur a repris de la vitesse en 2004. D'une part, les exportations, qui ont connu une forte expansion, tirent l'industrie vers le haut ; d'autre part, le tertiaire a retrouvé son dynamisme. Par conséquent, la croissance réelle de l'économie de l'EuroRégion du Rhin Supérieur devrait pointer à presque 2 %, voire même plus en 2005.*

**1. Weltwirtschaft:  
Hohes Wachstum  
in 2004**

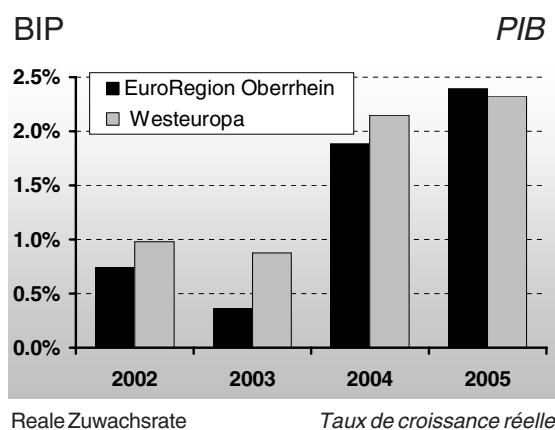
Die Weltwirtschaft zeigte sich im ersten Halbjahr 2004 ausgesprochen dynamisch. Getrieben vom wirtschaftlichen Aufschwung in den Wachstumszentren Nordamerika und Ostasien verzeichnete das weltweite Bruttoinlandsprodukt den stärksten Zuwachs seit mehr als 20 Jahren. Die Bedingungen für eine Fortsetzung des Aufschwungs sind weiterhin intakt. Allerdings ist das Konjunkturbild nicht mehr ganz so ungetrübt wie noch vor einigen Monaten. So haben Ölpreishausse und anhaltende Spannungen im Nahen Osten den Konjunkturoptimismus etwas gedämpft. Hinzu kommt, dass eine Vielzahl der fiskalpolitischen Wachstumsimpulse – insbesondere in den USA – allmählich nachlassen. Deutliche Einbussen oder gar eine Umkehr des weltweiten Wachstumstrends sind jedoch nicht zu erwarten.

Für das Gesamtjahr 2004 rechnen wir mit einer kräftigen Expansion des weltweiten Bruttoinlandsprodukts um mehr als 4 Prozent, wobei das Wirtschaftswachstum im Verlauf des zweiten Halbjahres etwas an Dynamik verlieren dürfte. Der weltweite Aufschwung wird sich 2005 fortsetzen. Zwar dürfte sich die Expansion in den USA und Ostasien abschwächen, die nachlassenden Impulse werden jedoch zum Teil durch eine anziehende Wirtschaftsdynamik in der Eurozone kompensiert. Somit erwarten wir auch für 2005 ein hohes Wachstum des weltweiten Bruttoinlandsprodukts um 3.7 Prozent.

Auch das Wachstum der Schweizer Wirtschaft zeigte sich im Sog der Weltwirtschaftsdynamik im bisherigen Jahresverlauf 2004 stark. Als massgebliche Wachstumsträger erwiesen sich die Warenexporte. Die vorliegenden Indikatoren zeigen für den weiteren Jahresverlauf eine Fortsetzung des Wirtschaftswachstums an. Hierbei dürften insbesondere die Ausrüstungsinvestitionen deutlich zulegen. Für das Gesamtjahr 2004 rechnen wir in der Schweiz mit einem

**1. Economie mondiale:  
croissance conséquente  
en 2004**

*Au courant du premier semestre 2004, l'économie mondiale a affiché un dynamisme soutenu. Porté par l'embellie économique qui dope la croissance en Amérique du Nord et en Extrême-Orient, le produit intérieur brut mondial a enregistré la plus forte progression des vingt dernières années. Les conditions préalables d'une poursuite de cette embellie demeurent intactes. Cependant, la conjoncture ne se présente plus sous un aussi bel aspect qu'il y a quelques mois. Ainsi, la flambée du prix du pétrole et les conflits persistants au Moyen-Orient ont hypothéqué l'optimisme conjoncturel. De plus, l'effet de nombreuses impulsions fiscales, visant à stimuler la croissance, s'amointrit graduellement – notamment aux Etats-Unis. Toutefois, il est peu probable qu'il y ait un déclin, voire une inversion de la croissance mondiale.*



*Pour l'ensemble de l'année 2004, nous escomptons une expansion vigoureuse du produit intérieur brut mondial de plus de 4 %, bien que la croissance économique soit certainement amenée à perdre un peu de son dynamisme au courant du deuxième semestre. La reprise mondiale se poursuivra en 2005. Il est probable que l'expansion aux Etats-Unis et en Extrême-Orient fléchira légèrement, mais ce fléchissement sera partiellement compensé par un dynamisme économique plus soutenu dans la zone euro. Par conséquent, pour 2005, nous escomptons à nouveau une forte croissance du produit intérieur brut mondial de l'ordre de 3,7 %.*

*Depuis le début de l'année 2004, l'économie suisse est dans le sillage de l'économie mondiale et affiche une forte progression. Les principaux piliers de cette croissance ont été les exportations de marchandises. Les indicateurs disponibles annoncent une poursuite de la croissance économique pendant le reste de l'année, favorisant essentiellement les investissements en biens d'équipement. Pour l'ensemble de l'année 2004, nous tablons sur une progression*

Anstieg des realen Bruttoinlandsprodukts um 1.3 Prozent, für 2005 mit einer Wachstumsbeschleunigung auf 1.8 Prozent. Der Wachstumsmix dynamischer Exporte, eines stabilen Konsums und anziehender Investitionen dürfte sich 2004 in einem zwischen den Branchen sehr ausgeglichenen Wachstumsbild widerspiegeln. Für 2005 erwarten wir eine grundsätzlich ähnliche Entwicklung, die jedoch insgesamt leicht dynamischer als 2004 verlaufen dürfte. Bei der Erwerbstätigkeit rechnen wir 2004 nur mit einer leichten Zunahme um 0.4 Prozent, wobei die positiven Impulse vorrangig aus dem Tertiären Sektor stammen.

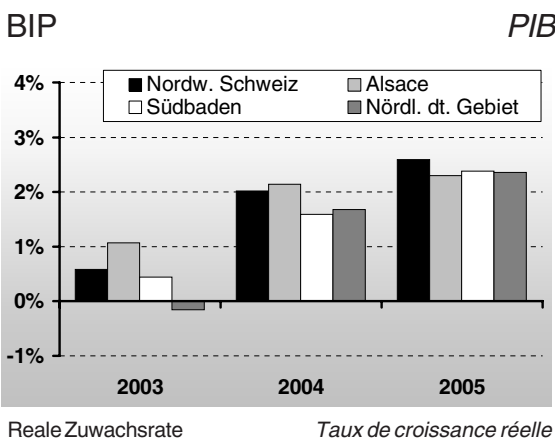
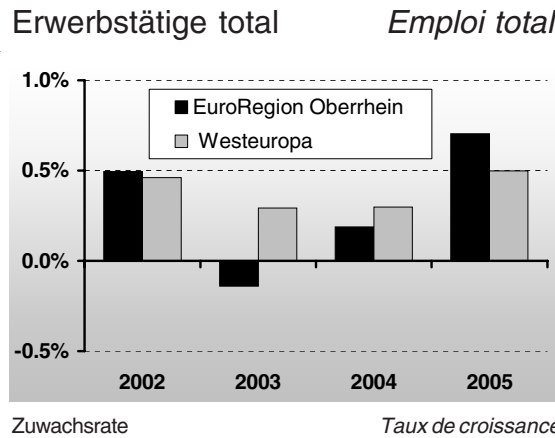
Auch die deutsche Konjunktur nimmt allmählich Fahrt auf. Getragen von der kräftigen Auslandsnachfrage entwickeln sich insbesondere die exportorientierten Branchen zu einer wichtigen Konjunkturstütze. So haben in letzter Zeit vor allem die Investitions- und Gebrauchsgüterhersteller ihre Produktion steigern können. Ein nachhaltiger, sich selbst tragender Wirtschaftsaufschwung ist aber noch nicht in Sicht. Wie die wieder rückläufigen Detailhandelsumsätze zeigen, verharren die deutschen Verbraucher angesichts der angespannten Arbeitsmarktlage weiter in Lethargie. Zudem ist die Investitionsgüternachfrage trotz einer leichten Belebung gegenwärtig weit davon entfernt, zum Konjunkturmotor zu werden. Für das Gesamtjahr 2004 rechnen wir für das deutsche Bruttoinlandsprodukt mit einem Anstieg von 1.6 Prozent. Im Jahr 2005 dürften die binnenwirtschaftlichen Wachstumsimpulse insbesondere seitens der Investitionen etwas stärker als im laufenden Jahr ausfallen, was für das Bruttoinlandsprodukt einen beschleunigten Zuwachs von 1.9 Prozent erwarten lässt.

Nach 2 Jahren mit schwacher Konjunktur zeigt sich die französische Wirtschaft 2004 am dynamischsten der Regio-Mutterländer. Das französische Bruttoinlandsprodukt expandierte im er-

du produit intérieur brut réel de 1,3 %, progression qui devrait s'accélérer à 1,8 % en 2005. La conjonction des facteurs favorisant la croissance, à savoir les exportations en hausse, une consommation stable et la reprise des investissements devrait, en 2004, produire une croissance équilibrée sur l'ensemble des branches. Les perspectives pour 2005 sont en principe semblables, voire même empreintes d'un peu plus de dynamisme qu'en 2004. Le taux d'emploi ne progressera que de 0,4 % en 2004, progression alimentée prioritairement par le tertiaire.

La conjoncture allemande, elle aussi, reprend de la vitesse. Ce sont notamment les branches orientées vers l'export qui, portées par une demande extérieure vigoureuse, font office de piliers de la conjoncture. Cette évolution a permis aux fabricants de biens d'équipement et de consommation d'augmenter leur production. Cependant, il serait prématuré de parler d'un redressement économique autonome et durable. Comme l'indique le nouveau repli du chiffre d'affaires des commerces de détail, les consommateurs allemands, préoccupés par un marché de l'emploi incertain, campent sur leur position et refusent de sortir de leur léthargie. Et la demande en biens d'équipement, malgré une reprise modérée, est loin d'officialiser comme locomotive conjoncturelle. Nous escomptons une progression de 1,6 % du produit intérieur brut allemand en 2004. En 2005, la demande domestique, notamment en matière d'investissements, donnera un peu plus d'impulsion à l'économie qu'au cours de cette année, ce qui laisse espérer une croissance plus soutenue du produit intérieur brut de 1,9 %.

Après une faiblesse conjoncturelle qui aura duré 2 ans, en 2004, l'économie de la France se distingue comme étant l'économie la plus dynamique des trois pays de tutelle de la Régio. Au





sten und zweiten Quartal 2004 deutlich stärker als der Durchschnitt der Eurozone. Hierbei erwiesen sich insbesondere die Konsumenten als Wachstumsmotor. Allerdings dürfte die Konsumausgabenentwicklung im restlichen Jahresverlauf 2004 angesichts eines langsameren Anstiegs der real verfügbaren Einkommen und der anhaltend hohen Arbeitslosigkeit etwas moderater als im ersten Halbjahr verlaufen. Demgegenüber wird der Wachstumseinfluss der Exporte und Investitionen im weiteren Jahresverlauf zunehmend an Bedeutung gewinnen. Für das Gesamtjahr 2004 rechnen wir beim französischen Bruttoinlandsprodukt mit einem Anstieg um 2.3 Prozent. Die Expansion der französischen Wirtschaft dürfte sich 2005 ungebrochen fortsetzen: Wir rechnen für das reale Bruttoinlandsprodukt mit einem Zuwachs um 2.4 Prozent.

*premier et au deuxième trimestre 2004, le produit intérieur brut de la France a connu une expansion sensiblement plus forte que la moyenne enregistrée dans la zone euro. Ce sont les dépenses de consommation qui se sont révélées le principal moteur de la croissance. Cependant, au vu d'un ralentissement au niveau des revenus réellement disponibles et d'un taux de chômage toujours très élevé, les consommateurs vont certainement se montrer plus économes vers la fin de l'année 2004. Toutefois, les exportations et les investissements prendront le relais et soutiendront la croissance pendant le reste de l'année. Nous escomptons une progression du produit intérieur brut français de 2,3 % en 2004, progression qui se poursuivra sans problème l'année prochaine, raison pour laquelle nous tablons sur une croissance de 2,4 % du produit intérieur brut réel en 2005.*

## **2. Oberrhein-Konjunktur: Mit Dynamik ins nächste Jahr**

Die dynamisch verlaufende Weltkonjunktur stützt im laufenden Jahr die wirtschaftliche Entwicklung der EuroRegion Oberrhein. Neben einer starken Exportentwicklung als Basis des Industrie-Wachstums auf der einen Seite ist auf der anderen Seite aber auch eine anziehende Dynamik im Dienstleistungssektor zu beobachten. Nach den beiden schwachen Vorjahren gewinnt in der Folge das Wirtschaftswachstum am Oberrhein im Jahr 2004 wieder deutlich an Fahrt und dürfte 2004 real knapp 2 Prozent betragen, 2005 sogar darüber liegen.

Das Wachstum in den einzelnen Teilregionen der Oberrhein-Region liegt durchwegs im laufenden Jahr bei rund 2 Prozent. Etwas unterdurchschnittlich schneidet dabei das deutsche Oberrheingebiet ab. Dort macht sich die gegenüber den anderen Teilregionen schwächere Binnenkonjunktur bemerkbar. Im kommenden Jahr dürften aber auch Südbaden und das nördliche deutsche Oberrheinteilgebiet wieder an das Wachstum im Elsass und der Nordwestschweiz Anschluss finden.

Erfreulich ist die Tatsache, dass die konjunkturelle Entwicklung sowohl im laufenden Jahr als auch 2005 branchenseitig breit abgestützt ist. Einzig aus dem Primären Sektor kommt keine Dynamik. Hauptträger der konjunkturellen Entwicklung sind

## **2. Conjoncture du Rhin Supérieur: une approche dynamique pour l'année 2005**

*La conjoncture mondiale, portée par un nouveau dynamisme, fait actuellement office de locomotive pour l'économie de l'EuroRégion du Rhin Supérieur. D'une part, nous constatons une expansion substantielle des exportations, ce qui fait le bonheur de l'industrie ; d'autre part, nous assistons à un rebond du dynamisme dans le tertiaire. Après les deux années précédentes, marquées par une déprime, la croissance économique du Rhin Supérieur a retrouvé son souffle et pointera certainement à presque 2 % en 2004, et même plus en 2005.*

*La croissance dans les différentes sous-régions du Rhin Supérieur atteint partout 2 % en 2004. Le Rhin Supérieur allemand reste toutefois un peu en retrait par rapport à cette moyenne puisque sa conjoncture domestique n'arrive pas à suivre le rythme des autres sous-régions. Cependant, l'année prochaine, le sud du pays de Bade et le nord du Rhin Supérieur allemand devraient être en mesure de rattraper le retard et de se hisser au même niveau que l'Alsace et la Suisse du nord-ouest.*

*Fort heureusement, la reprise conjoncturelle actuelle et celle prévue pour 2005, concerne toutes les branches. Seul le secteur primaire reste atone. Dans le secteur industriel, ce sont essentiellement les biens d'équipement et l'ac-*

im industriellen Sektor die Investitionsgüter und insbesondere die chemisch-pharmazeutische Industrie. Beiden Wirtschaftszweigen kommt die weltweite konjunkturelle Dynamik zugute. Dahingegen können die Konsumgüterbranchen, Textil- und Bekleidungs- sowie Nahrungs- und Genussmittelindustrie in Folge der anhaltenden Zurückhaltung der Verbraucher das Tief der Vorjahre nur langsam verlassen. Dies gilt auch für die Baubranche, für die im deutschen Oberrheingebiet das Ende der Talfahrt immer noch auf sich warten lässt. Zugpferde im Dienstleistungsbereich sind der Verkehrs- und Telekommunikations- sowie der Finanzsektor.

Das Wirtschaftswachstum im Jahr 2004 schlägt sich kaum in einer Verbesserung der Situation auf dem Arbeitsmarkt nieder. Mittlerweile kommt der Abbau der Beschäftigung in allen Teilgebieten jedoch immerhin langsam zum Stillstand. Die Arbeitslosenquoten liegen in der Nordwestschweiz bei 3.5 Prozent, im Elsass bei 8.3 Prozent und in Südbaden bei 5.6 Prozent. Wir rechnen für die EuroRegion Oberrhein bei der Zahl der Erwerbstätigen in 2004 mit einem Wachstum um 0.2 und 2005 um 0.7 Prozent.

*tivité pharmaco-chimique qui s'avèrent être les piliers de l'embellie conjoncturelle. Les deux branches profitent du dynamisme qui s'est emparé de la conjoncture mondiale. En revanche, les secteurs des biens de consommation, du textile et de l'habillement, ainsi que l'industrie alimentaire, restent prisonniers des difficultés accumulées les années précédentes car ils font toujours les frais de la retenue des consommateurs. Il en va de même pour le bâtiment qui, notamment dans le Rhin Supérieur allemand, n'arrive pas à sortir du tunnel. Le tertiaire, quant à lui, est fortement stimulé par les branches en plein essor telles que les transports et les télécommunications, ainsi que le secteur financier.*

*Néanmoins, le marché de l'emploi, toujours précaire, ne profite guère de cette croissance économique en 2004. Mais, dans toutes les sous-régions, il semble que la vague des suppressions d'emplois touche à sa fin. Les taux de chômage dans la Suisse du nord-ouest se situe à 3,5 %, en Alsace à 8.3 % et dans le sud du pays de Bade à un peu plus de 5,6 %. Nous estimons que la progression du nombre de personnes occupées dans l'EuroRégion du Rhin Supérieur se situera à 0,2 % en 2004 et à 0,7 % en 2005.*

## 2.1 Konjunktur in den Teilregionen

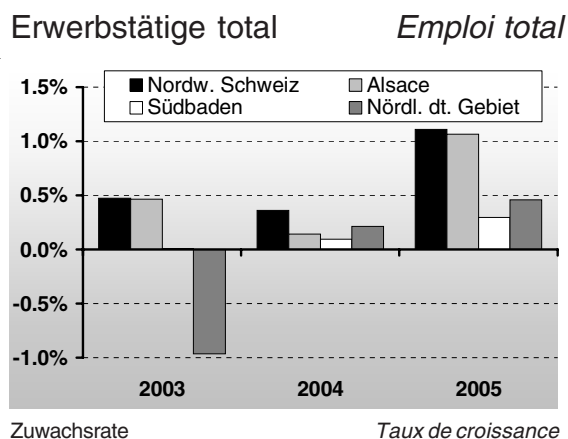
## 2.1 La conjoncture dans les sous-régions

### 2.1.1 Nordwestschweiz: Trotz Turbulenzen wieder aufwärts

### 2.1.1 La Suisse du nord-ouest: Reprise malgré les turbulences

Die Region Nordwestschweiz realisierte im vergangenen Jahr ein deutlich tieferes Wachstum als in den Jahren zuvor. Trotzdem war sie mit einem Anstieg des realen Bruttoinlandsprodukts von 0.6 Prozent 2003 die dynamischste Region der EuroRegion Oberrhein. Auch wenn die chemisch-pharmazeutische Industrie gegenüber dem Vorjahr stark an Dynamik verloren hat und damit für die gesamtwirtschaftliche Wachstumsdelle mitverantwortlich ist, war sie weiter die Stütze der Basler Wirtschaft. Der Dienstlei-

*L'année dernière, la région de la Suisse du nord-ouest a réalisé une croissance nettement inférieure à celle des années précédentes. Néanmoins, en dépit de cette contre-performance, la progression de 0,6 % de son produit intérieur brut en 2003 l'a placée au premier rang des régions faisant partie de l'EuroRégion du Rhin Supérieur. L'industrie pharmaco-chimique, bien qu'elle ait perdu beaucoup du dynamisme dont elle avait fait montre l'année précédente et qu'elle ait donc sa part de responsabilité dans le tasse-*



stungssektor in der Nordwestschweiz entwickelte sich im vergangenen Jahr weniger dynamisch als noch 2002: Vor allem die Verkehrsbranche, der Handel und die unternehmensbezogenen Dienstleistungen wiesen deutlich tiefere Zuwachsraten auf als im Vorjahr oder mussten sogar einen leichten Wertschöpfungsverlust hinnehmen.

In der ersten Jahreshälfte 2004 traten diverse negative Meldungen einiger Unternehmen über Schliessungen und Abbaumassnahmen in der Nordwestschweiz an die Öffentlichkeit. Dennoch hat die Wirtschaft in Region Nordwestschweiz im laufenden Jahr eine deutliche Beschleunigung erfahren. Getrieben insbesondere von einer starken Entwicklung der chemisch-pharmazeutischen Industrie wird das reale Bruttoinlandsprodukt um 2 Prozent expandieren. Die chemisch-pharmazeutische Industrie dürfte zwar nicht an das aussergewöhnliche hohe Wachstum des Jahres 2002 anknüpfen können, mit knapp 5 Prozent wird der Wertschöpfungszuwachs aber wieder beträchtlich ausfallen. Die Exporte der chemisch-pharmazeutischen Industrie liegen im ersten Halbjahr 2004 sehr deutlich über dem Vorjahresniveau.

Diverse andere Branchen des industriellen Sektors haben jedoch mit diversen Problemen zu kämpfen. So nimmt insbesondere die Wertschöpfung der Papierindustrie und des Fahrzeugbaus infolge von Betriebsschliessungen eine stark negative Entwicklung. Der Dienstleistungssektor der Nordwestschweiz dürfte sich im laufenden Jahr jedoch ebenfalls deutlich dynamischer entwickeln als 2003. Starke Wachstumsimpulse sind insbesondere vom Handel, dem Finanzsektor und den unternehmensbezogenen Dienstleistungen zu erwarten. Infolge der anhaltenden Sparmassnahmen ist im öffentlichen Sektor aber eher mit einer Wachstumsverlangsamung zu rechnen.

Die Zahl der Erwerbstätigen dürfte im laufenden Jahr wieder leicht zunehmen, was vor allem auf der Entwicklung im Dienstleistungssektor basiert. Dies wird dazu beitragen, dass die im vergangenen Jahr deutlich angestiegene Arbeitslosenquote, welche im Moment bei 3.3 Prozent liegt, wieder eine sinkende Tendenz einnehmen wird. Die Erwerbstätigenzahl des industriellen Sektors wird im laufenden Jahr aber nochmals um etwa 1 Prozent sinken.

*ment de la croissance dont souffre l'ensemble de l'économie, continue à être le pilier de l'économie bâloise. Le secteur tertiaire de la Suisse du nord-ouest a également connu une évolution moins dynamique qu'en 2002. Ce sont notamment les secteurs des transports, du commerce et des services aux entreprises qui ont affiché des taux de croissance largement inférieurs, voire même des évolutions négatives de la valeur ajoutée, par rapport à la performance qu'ils avaient connue en 2002.*

*Au courant du premier semestre 2004, la Suisse du nord-ouest a été ébranlée par une série d'informations inquiétantes concernant des fermetures ou des suppressions d'emplois dans plusieurs entreprises de la région. Pourtant, l'économie régionale s'est sensiblement accélérée au courant de cette année. Cette croissance est essentiellement alimentée par une expansion significative de l'industrie pharmaco-chimique qui permettra au produit intérieur brut réel de progresser de 2 %. Certes, l'industrie pharmaco-chimique ne renouera probablement pas avec les taux de croissance exceptionnels qu'elle avait atteints en 2002, mais la progression de presque 5 % de la valeur ajoutée sera loin d'être négligeable. Quant aux exportations de cette branche, réalisées au premier semestre 2004, elles dépassent nettement le niveau de l'année précédente.*

*En revanche, plusieurs autres branches du secteur industriel sont en proie à des problèmes d'ordre divers. Ainsi, la valeur ajoutée de l'industrie papetière et de la construction automobile accuse une forte baisse en raison de fermetures de sites. Le secteur des prestations de service de la Suisse du nord-ouest devrait cependant connaître une évolution considérablement plus dynamique qu'en 2003, puisque le commerce, le secteur financier et les services aux entreprises joueront le rôle de moteur de la croissance du tertiaire. En revanche, le secteur public, toujours soumis à une restriction des dépenses, devra plutôt s'attendre à un ralentissement de sa croissance.*

*Grâce à l'évolution favorable du tertiaire, le nombre de personnes actives sera certainement en légère augmentation en 2004. Par conséquent, le taux de chômage qui, après une forte hausse en 2003, se situe actuellement à 3,3 %, marquera une tendance à la baisse. Le secteur industriel, quant à lui, perdra encore une fois environ 1 % de ses effectifs.*



Im kommenden Jahr wird die Nordwestschweiz eine weitere Zunahme der wirtschaftlichen Aktivität verspüren können. Vor allem die Investitionsgüterindustrie und die unternehmensbezogenen Dienstleistungen dürften 2005 an Dynamik gewinnen. Für das Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukt kann eine Beschleunigung auf 2.6 Prozent erwartet werden.

### 2.1.2 Alsace: Deutliches Dynamikplus

Die elsässische Wirtschaft dürfte im laufenden Jahr ein Wachstum von 2.1 Prozent verzeichnen. Damit zeigt sich das Elsass zwar etwas weniger dynamisch als Gesamtfrankreich, welches ein reales BIP-Wachstum von 2.3 Prozent aufweisen kann, gegenüber den Vorjahren bedeutet dies dennoch einen deutlichen Dynamikschub. Gemäss den BAK-Prognosen wird das Elsass auch im Jahr 2005 ein im Vergleich zu Frankreich leicht unterdurchschnittliches gesamtwirtschaftliches reales Wachstum von 2.3 Prozent aufweisen.

Die grössten Wachstumsimpulse kommen zur Zeit von der seit Jahresbeginn starken elsässischen Aussenhandelsstätigkeit. Die Binnennachfrage festigt sich hingegen nur zögerlich, was vor allem bei den Automobilzulieferbetrieben am stärksten zu spüren ist. Von der starken Auslandsnachfrage profitiert die Wirtschaft im Haut-Rhin etwas stärker und früher als der nördliche Nachbar. In der Folge erwarten wir für das gesamte Jahr 2004 im Haut-Rhin ein gesamtwirtschaftliches reales Wachstum von 2.4 Prozent gegenüber 2 Prozent im Bas-Rhin.

Im sekundären Sektor, welcher im laufenden Jahr ein gesamtelsässisches Wachstum von 2.7 Prozent aufweisen dürfte, haben sich Produktion und Lagerbestände nach dem starken Jahresbeginn wieder etwas verflacht. Die Auftragseingänge werden jedoch weiterhin generell als zufrieden stellend bewertet. Insbesondere der Fahrzeugbau und die chemisch-pharmazeutische Industrie präsentieren sich erneut als die grossen Stützen der elsässischen Wirtschaft. Da der Fahrzeugbau und dessen Zulieferbetriebe stärker im Haut-Rhin vertreten sind, darf man in diesem Département mit einem deutlich stärkeren Wachstumsbeitrag aus dem sekundären Sektor rechnen als im Bas-Rhin. Die Chemiebranche wächst in beiden Départements stärker als im gesamtfranzösischen Durchschnitt.

Hervorragende Ergebnisse lieferte im ersten

*L'année prochaine, l'activité économique de la Suisse du nord-ouest se raffermira davantage et ce regain de dynamisme profitera essentiellement à l'industrie des biens d'équipement et les services aux entreprises en 2005. Le produit intérieur brut réel devait alors progresser de 2,6 %.*

### 2.1.2 Alsace: une dynamique évidente

*En 2004, l'économie alsacienne devrait atteindre une croissance de 2,1 %. Cette performance reste certes un peu en retrait par rapport à celle de la France dans son ensemble qui affiche, elle, une progression du produit intérieur brut réel de 2,3 %. Mais, comparé aux années précédentes, ce résultat signifie néanmoins un net regain de dynamisme. Pour 2005, les prévisions de BAK situent la croissance économique de l'Alsace à 2,3 %, taux légèrement inférieur à la performance moyenne française.*

*Actuellement, c'est le commerce extérieur alsacien, vigoureux depuis le début de l'année, qui donne l'impulsion à la croissance. En revanche, la demande domestique tarde à se consolider, phénomène dont pâtissent essentiellement les équipementiers. C'est l'économie du Haut-Rhin qui tire le plus grand profit de la demande extérieure soutenue, devançant son voisin, le Bas-Rhin. Par conséquent, en 2004, nous escomptons une croissance économique réelle de 2,4 % dans le Haut-Rhin et de 2 % seulement dans le Bas-Rhin.*

*Quant au secteur secondaire de l'économie alsacienne, qui progressera de 2,7 % pendant l'année en cours, ayant démarré l'année en trombe, sa production et ses stocks affichent actuellement un léger tassement. Toutefois, dans l'ensemble, les entreprises se montrent satisfaites des entrées de commandes. La construction automobile et l'industrie pharmaco-chimique se distinguent, une fois de plus, comme les principaux piliers de l'économie alsacienne. Dans la mesure où la construction automobile et ses équipementiers sont implantés principalement dans le Haut-Rhin, ce département pourra escompter une croissance du secteur secondaire nettement plus importante que le Bas-Rhin. La branche de la chimie, quant à elle, affiche une croissance supérieure à la moyenne nationale dans les deux départements.*

*La construction automobile a présenté d'excel-*

Quartal vor allem die Automobilindustrie. Aber auch einige Branchen aus dem tertiären Sektor, wie beispielsweise der Gross- und Zwischenhandel und die Unternehmensdienstleistungen sowie mit Abstrichen auch die Branche Verkehr und Kommunikation zeigen sich stark. Das Gastgewerbe blickt auf ein besonders erfreuliches erstes Quartal 2004 zurück, das jedoch insbesondere durch die Nachfrage ausländischer Gäste stimuliert wurde. Die Binnennachfrage lässt dagegen nicht nur im Gastgewerbe zu wünschen übrig. Insgesamt trägt der elsässische Dienstleistungssektor mit einem Wachstum von unter 2 Prozent deutlich weniger zur Gesamtwirtschaftsentwicklung bei als der sekundäre Sektor. Mit der konsumseitigen und auch gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung in den kommenden Monaten dürfte dieser Sektor im nächsten Jahr dann ein deutlich grösseres Wachstum von 2.5 Prozent aufweisen.

Noch schwankend kommt die Bauwirtschaft in Schwung, die aber im Nachzug zur Industrie – auch angesichts der günstigen Zinssätze und staatlichen Investitionsprogramme – langsam an Fahrt gewinnt. Dennoch dürfte das Wachstum im Bau auch im kommenden Jahr deutlich unter 2 Prozent bleiben.

Das Anhalten von Restrukturierungsmaßnahmen führte in den beiden ersten Quartalen 2004 zu einem weiteren Beschäftigungsrückgang im Elsass. Dennoch liegt die elsässische Arbeitslosenquote weiterhin unter dem gesamtfranzösischen Wert. Für den weiteren Jahresverlauf ist davon auszugehen, dass der Arbeitsmarkt vom wirtschaftlichen Aufschwung zumindest leicht profitieren kann. Besonders schwierig bleibt die Lage in der Industrie. Die Zahl der Erwerbstätigen dürfte im gesamten Jahresverlauf im Bas-Rhin leicht zunehmen (+0.3%), wohingegen im Haut-Rhin eher eine leicht negative Zuwachsrate zu erwarten ist. Für das Jahr 2005 ist in beiden Départements wieder mit einem Zuwachs der Zahl der Erwerbstätigen zu rechnen.

### **2.1.3 Deutsches Oberrheingebiet: Wirtschaft gewinnt an Fahrt**

Das Jahr 2003 ging für das deutsche Oberrheingebiet mit einem leichten Rückgang des realen Bruttoinlandsprodukts um 0.2 Prozent einher. Die allgemeine Wachstumsschwäche machte sich hierbei in nahezu allen Wirtschaftsbereichen bemerkbar. Während die reale Bruttowertschöpfung im produzierenden Sektor um 0.3

*lents résultats au premier trimestre. Mais plusieurs branches du tertiaire, telles que le commerce de gros et les intermédiaires, ainsi que les services aux entreprises et, dans une certaine mesure, les transports et communications, ont également fait montre d'une santé robuste. L'hôtellerie/restauration, quant à elle, a réalisé un premier trimestre particulièrement positif, résultat qu'elle doit essentiellement à l'assiduité de la clientèle étrangère. La demande domestique, par contre, reste plombée, et pas seulement dans la branche de l'hôtellerie/restauration. Globalement, le secteur tertiaire alsacien qui affiche une croissance inférieure à 2 %, contribue moins à la croissance économique générale que le secteur secondaire. Mais le regain d'activité économique et le rebond de la consommation prévus pour les mois à venir, devraient faire progresser le secteur davantage l'année prochaine et lui permettre d'engranger une croissance de 2,5 %.*

*Le bâtiment a encore du mal à reprendre son élan. Mais, grâce au faible niveau des taux d'intérêts et aux programmes d'investissements publics, il emboîtera le pas à l'industrie et gagnera en vitesse. Cependant, la croissance du bâtiment restera largement en-dessous de 2 %, résultat qui ne changera pas en 2005.*

*Le cortège des restructurations qui a marqué les deux premiers trimestres 2004 est à l'origine d'un recul de l'emploi salarié en Alsace. Malgré cela, le taux de chômage alsacien est toujours largement inférieur à la moyenne nationale. On peut légitimement supposer que, pendant les prochains mois, le marché de l'emploi, tiré en avant par le redressement économique, se détende légèrement. Toutefois, l'emploi industriel, en particulier, reste précaire. Le nombre de personnes actives n'augmentera que faiblement dans le Bas-Rhin (+0,3 %), alors que dans le Haut-Rhin, il faudra s'attendre à une légère diminution. En 2005, le nombre de personnes actives croîtra dans les deux départements.*

### **2.1.3 Rhin Supérieur allemand: l'économie remet les gaz**

*En 2003, le Rhin Supérieur allemand a dû céder 0,2 % de son produit intérieur brut réel. La défaillance de la croissance s'est fait sentir dans quasiment tous les secteurs de l'économie. Mais, alors que les branches productives affichaient une valeur ajoutée brute de 0,3 % inférieure à la performance réalisée l'année*

Prozent unterhalb des im Jahr 2002 realisierten Niveaus zu liegen kam, wies der Durchschnitt der Dienstleistungsbereiche ein gegenüber dem Vorjahr nochmals deutlich abgeschwächtes Wachstum von 0.5 auf.

Die vorliegenden Indikatoren lassen für 2004 nun insgesamt wieder eine deutlich bessere Entwicklung erwarten. Allerdings dürfte das Entwicklungsbild branchenseitig sehr differenziert ausfallen. So werden aufgrund der dynamischen Weltkonjunktur insbesondere die exportorientierten Branchen, wie die Investitionsgüterindustrie aber auch Chemie-Pharma, eine anziehende Wertschöpfungsentwicklung aufweisen können. Demgegenüber sind allerdings aus anderen Bereichen des verarbeitenden Gewerbes, wie Nahrungs- und Genussmittel oder Textil und Bekleidung weiterhin kaum Wachstumsimpulse zu erwarten. Auch die Bauwirtschaft wird ihre Krise in naher Zukunft nicht überwinden können. Zwar dürfte hier der Wertschöpfungsrückgang im laufenden Jahr etwas durch Vorzieheffekte aufgrund des Auslaufens der Eigenheimzulage gedämpft werden, dafür aber im nächsten Jahr umso stärker ausfallen.

Innerhalb der Dienstleistungsbereiche dürften im Jahr 2004 mittelbar die Unternehmensdienstleister von der dynamischen Weltkonjunktur profitieren, welche durch Aufträge aus der Industrie expandieren können. Aber auch Bereiche wie Banken und Versicherungen oder Verkehr und Kommunikation dürften im laufenden Jahr von einer anziehenden Nachfrage profitieren. Demgegenüber lassen die bisher vorliegenden Logiernächtezahlen für das Gastgewerbe in weiten Teilen des deutschen Oberrheingebietes auf eine anhaltende Nachfragezurückhaltung schließen. Eine positive Ausnahme hiervon scheint einzig der Freiburger Raum darzustellen, wo wir für das Gastgewerbe im laufenden Jahr ein relativ deutliches Wertschöpfungswachstum um 2 Prozent erwarten. Die Wertschöpfungsentwicklung des Handels ist durch eine nach wie vor anhaltende Kaufzurückhaltung der Konsumenten geprägt. Diese dürfte sich angesichts der angespannten Arbeitsmarktlage auch im weiteren Jahresverlauf 2004 kaum lösen. Deswegen rechnen wir im Handel im laufenden Jahr nur mit einem marginalen Anstieg der realen Bruttowertschöpfung um 0.1 Prozent.

Insgesamt rechnen wir für den deutschen Teil des Oberrheingebietes im Jahr 2004 mit einer Expansion des realen Bruttoinlandsprodukts von

*précédente, la perte de 0,5 % que le tertiaire a dû encaisser en termes de croissance, a représenté un net repli par rapport à 2002.*

*Entre-temps, les indicateurs disponibles pour 2004 laissent globalement présager une meilleure performance. Cependant, l'évolution des différentes branches sera très disparate. Ainsi, les branches orientées vers l'export, telles que celle des biens d'équipement et l'industrie pharmaco-chimique, bénéficieront du dynamisme de la conjoncture mondiale et afficheront une valeur ajoutée orientée à la hausse. A l'inverse, d'autres branches manufacturières, telles que l'industrie alimentaire, ainsi que le secteur du textile et de l'habillement, ne seront guère en mesure de donner des impulsions à la croissance. Quant au bâtiment, il y a peu d'espoir qu'il sorte prochainement du tunnel. Certes, le recul de la valeur ajoutée générée par cette branche sera ralenti en 2004 du fait qu'en raison de la suppression des allègements fiscaux accordés pour la construction de maisons individuelles, beaucoup de maîtres d'œuvre réalisent leur projet avec anticipation, mais la chute sera d'autant plus dure l'année prochaine.*

*Parmi les secteurs du tertiaire, ce seront certainement les services aux entreprises qui, en 2004, ont bénéficié des commandes émanant de l'industrie. Elles connaîtront une expansion induite indirectement par le dynamisme de la conjoncture mondiale. Mais, d'autres secteurs tels que les banques, les assurances, ou encore les transports et les communications, bénéficieront en 2004 d'une demande en hausse. En revanche, les chiffres relatifs aux nuitées effectuées dans l'hôtellerie du Rhin Supérieur allemand font apparaître une demande toujours très réticente. Seules Fribourg et ses alentours semblent épargnés par cette retenue, puisque l'hôtellerie/restauration de cette zone devrait afficher une valeur ajoutée de 2 % en 2004, ce qui constitue une augmentation sensible. La valeur ajoutée du commerce est toujours victime du mauvais moral des ménages, et la situation précaire qui règne sur le marché de l'emploi ne laisse guère augurer une amélioration au courant de l'année 2004. Par conséquent, pour le commerce, nous n'escomptons qu'une hausse infime de la valeur ajoutée brute réelle de 0,1 %.*

*Globalement, nous tablons sur une expansion du produit intérieur brut réel de 1,7 % dans le Rhin Supérieur allemand, essentiellement*



1.7 Prozent, die massgeblich auf die dynamische Entwicklung in den Investitionsgüterbranchen und unternehmensnahen Dienstleistungen zurückgeht. Die beschriebenen Entwicklungstendenzen werden sich 2005 festigen. Wir erwarten dann für das deutsche Oberrheingebiet ein gegenüber 2004 beschleunigtes Wirtschaftswachstum um 2.4 Prozent.

*alimentée par l'évolution dynamique des biens d'équipement et des services aux entreprises. En 2005, ces tendances se confirmeront et la croissance économique dans le Rhin Supérieur allemand devrait alors s'accélérer à 2,4 %.*

## 2.2 Branchenkonjunktur

## 2.2 Conjoncture des secteurs d'activité

### 2.2.1 Chemie: Trotz Dynamikverlusts weiterhin Wachstumsbranche

### 2.2.1 Chimie: Toujours une branche porteuse, malgré un dynamisme bridé

In der ersten Jahreshälfte 2004 hat sich die Exporttätigkeit der chemisch-pharmazeutischen Industrie in der EuroRegion Oberrhein sehr erfreulich entwickelt. Dies ist auch dringend notwendig, denn die Impulse aus den jeweiligen Heimmärkten sind immer noch schwach. In der Folge sind die Aussichten sowohl für die einzelnen Segmente der chemisch-pharmazeutischen Industrie als auch für die einzelnen Teilregionen des Oberrhein-Gebiets nicht einhellig ungetrübt: Insbesondere die eher basischemisch ausgerichteten Teilbereiche Grundstoffe, Farben, etc.

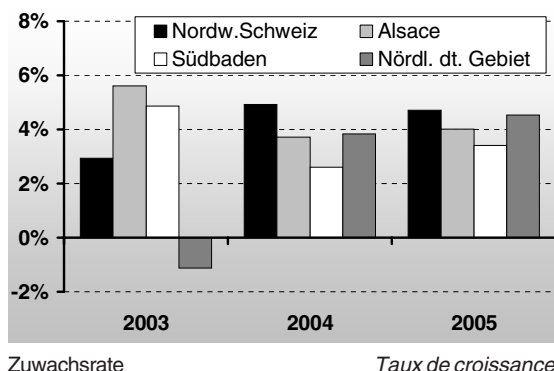
*Au courant du premier semestre 2004, les exportations de l'industrie pharmaco-chimique implantée dans l'EuroRégion du Rhin Supérieur ont connu une forte hausse. Au vu du manque d'impulsions des marchés domestiques respectifs, cette hausse était vitale. Par ricochet, les perspectives des différents segments de l'industrie pharmaco-chimique dans les sous-régions du Rhin Supérieur ne se présentent pas de façon homogène et certaine : ainsi, la chimie de base, produisant les matières premières, les*

sehen sich angesichts hoher Ölpreise einem Kostendruck gegenüber, der sich auf der Ertragsseite nicht entlädt – noch sind die Nachfrageimpulse der stark konjunkturabhängigen Bereiche nicht kräftig genug. Schon deutlicher nach oben gerichtet sind die Aussichten bei den Fein- und Spezialchemikalien, im Agrobereich und insbesondere im Pharmasegment. Angesichts der gesamtwirtschaftlichen Zukunftserwartungen in den Hauptabsatzmärkten der Branche und der Belebung auch auf den Binnenmärkten Frankreich, Deutschland und Schweiz in der zweiten Jahreshälfte 2004 rechnen wir für das Gesamtjahr 2004 mit einer realen Wertschöpfungssteigerung der chemisch-pharmazeutischen Industrie in der EuroRegion Oberrhein von rund 4.5 Prozent, die Zahl der Erwerbstätigen dürfte dagegen ein weiteres Jahr zurückgehen. Auch für das Jahr 2005

*couleurs, etc., subira de plein fouet la flambée du prix du pétrole, sans pour autant pouvoir compenser les répercussions par une rentabilité adéquate car la demande n'est pas encore suffisante pour conforter cette branche fortement cyclique. En revanche, pour la chimie fine et des spécialités, les activités agrochimiques et le segment pharmaceutique, le baromètre présage incontestablement des jours meilleurs. Au vu des prévisions globales relatives à la santé économique des principaux débouchés de cette branche et compte tenu du redressement sur les marchés français, allemand et suisse au deuxième semestre 2004, nous tablons sur une progression de la valeur ajoutée réelle de 4,5 % dans l'industrie pharmaco-chimique de l'EuroRégion du Rhin Supérieur. En revanche, le nombre de personnes actives sera à nouveau en baisse, et aucun changement*

Chemie, Bruttowertschöpfung real

Chimie, Valeur ajoutée brute réelle



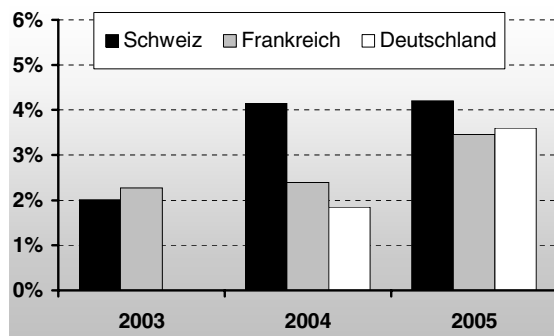


ist eine ähnliche Entwicklung zu erwarten. Die Voraussetzungen dafür, dass das Zusammenspiel von „Big Pharma“, KMU, innovativen Biotechnologieunternehmen und leistungsfähigen Universitäten auch in der Zukunft die internationale Wettbewerbsfähigkeit der chemisch-pharmazeutischen Industrie am Oberrhein sichert, sind gegeben. Die neuesten Analysen, die BAK Basel Economics im Auftrag des International Benchmark Clubs durchführt zeigen, dass die Innovationsprozesse – gemessen an Patentanmeldungen und Publikationen – der Branche zwar funktionierenden, im internationalen Vergleich andere Regionen allerdings mehr Dynamik aufweisen.

In den ersten Monaten des laufenden Jahres zeigt sich, dass innerhalb der chemisch-pharmazeutischen Industrie am Oberrhein insbesondere jene Sparten und Regionen auf einem erfreulichen Wachstumspfad liegen, denen es gelungen ist, den Strukturwandel der vergangenen Jahre dadurch zu bewältigen, dass die Produktion auf Spezialitäten ausgerichtet wurde, die mit einer hohen Wertschöpfung verbunden sind. Dies gilt insbesondere für die Nordwestschweiz, die 2004 mit einem Branchenwachstum von rund 5 Prozent eindeutig die Wachstumsführerschaft am Oberrhein inne hat. Dort gelingt es, durch ständige Innovation und neuartige Produkte die internationale Wettbewerbsfähigkeit aufrechtzuerhalten.

Der bei einzelnen Unternehmungen vor allem im deutschen Teil des Oberrheins gegenwärtig zu verzeichnende Abbau von Kapazitäten ist nicht nur ein zyklisches Phänomen, sondern deutet vielmehr darauf hin, dass die Wachstumspotenziale nicht in allen Bereichen der chemisch-pharmazeutischen Industrie gleich sind: In einigen – insbesondere den grundstoffproduzierenden Bereichen zuzuordnenden – Teilen der Branche kommt es vermehrt zu Verlagerungen von Wirtschaftsaktivitäten in Regionen, gegenüber denen die EuroRegion Oberrhein im Kostenwettbewerb Nachteile aufzuweisen hat. Es ist davon auszugehen, dass der beschriebene Strukturwandel hin zu immer wertschöpfungs-

**Chemie, Bruttowertschöpfung real**



Zuwachsrate

*significatif n'est en vue pour 2005. Toutes les conditions requises pour garantir le maintien de la compétitivité internationale de l'industrie pharmaco-chimique du Rhin Supérieur sont réunies, conséquence d'une bonne coopération entre « Big Pharma », soit les grands laboratoires pharmaceutiques, les PME, les sociétés novatrices dans le domaine de la biotechnologie et les universités performantes. Les récentes analyses, établies par BAK Basel Economics pour le compte de l'International Benchmark Club, démontrent que la branche est parfaitement novatrice quant aux demandes de brevets et aux publications – bien que la comparaison internationale fasse apparaître un certain décalage en termes de dynamisme par rapport aux autres régions.*

*Au cours des premiers mois de l'année 2004, il s'est avéré que les régions où l'industrie pharmaco-chimique - ou certains de ses segments - ont su faire face à la restructuration des dernières années en misant prioritairement sur des créneaux permettant de dégager une forte valeur ajoutée, ont beaucoup mieux tiré leur épingle du jeu. Ce constat vaut tout particulièrement pour la Suisse du nord-ouest qui, en 2004, s'est clairement positionnée en tête du classement du Rhin Supérieur, avec une croissance sectorielle de 5 %. Cette région a su garder sa compétitivité au niveau international, grâce à une activité novatrice ininterrompue et par le développement de nouveaux produits.*

*La réduction des effectifs à laquelle sont actuellement contraintes nombre d'entreprises, notamment dans la partie allemande du Rhin Supérieur, est non seulement un phénomène cyclique, mais aussi révélateur de la disparité des potentiels de croissance. Certains segments de la branche, et plus particulièrement ceux produisant les matières de base, sont confrontés à des délocalisations d'activités économiques vers des régions manifestement plus compétitives en matière de coûts que l'EuroRegion du Rhin Supérieur. Il est prévisible que la restructuration mentionnée précédemment fera la part belle aux segments fortement générateurs de valeur ajoutée, mais en même temps porteurs*

Taux de croissance

forschungs- und innovationsintensiven Bereichen weitergehen wird. Der Rationalisierungsdruck dürfte in der Folge, trotz des erwarteten Expansionstempos der Gesamtbranche, eher noch zunehmen. Für die Zahl der Erwerbstätigen besteht in der Folge dieses Rationalisierungsdrucks sowohl für das laufende Jahr als auch für die mittlere Zukunft wenig Hoffnung auf einen überdurchschnittlichen Wachstumspfad.

**2.2.2 Investitionsgüter: Nachfrage steigt**

Die erheblichen Unsicherheiten über die wirtschaftliche Entwicklung führten auch im vergangenen Jahr national zu einer Investitionszurückhaltung, wovon insbesondere der Metallbau und die Maschinenindustrie betroffen waren. Die Indikatoren der letzten Monate zeigen jedoch, dass auch diese Branchen der Investitionsgüterindustrie ihren Tiefpunkt hinter sich haben und nun wieder wachsen. Das weltweit höhere Wirtschaftswachstum hat zu einer anziehenden Auslandsnachfrage geführt. Aber auch die Binnen- nachfrage für Investitionsgüter nimmt wieder deutlich zu. In der Folge dürfte die Wertschöpfung der Investitionsgüterindustrie in der EuroRegion Oberrhein 2004 um 2.5 Prozent zunehmen. Für das kommende Jahr kann mit einer erneuten Beschleunigung der Dynamik gerechnet werden.

Relativ erfreulich hält sich momentan die Investitionsgüterindustrie im Elsass. Die Exporte der Fahrzeugindustrie sind im ersten Quartal 2004 deutlich gestiegen. Die Installation spezieller Produktionsanlagen für neue Modelle lässt im Automobilsektor eine Zunahme der Bestellungen erwarten. Auch die Elektrotechnik erfreute sich zu Jahresbeginn einer sehr dynamischen Auslandsnachfrage. Gegen Jahresmitte flachte die Entwicklung der in- und ausländischen Auftragseingänge hingegen etwas ab. Für die zweite Jahreshälfte macht sich aber wieder leichter Optimismus breit. Obwohl der schwache Dollar dem Metall- und dem Maschinenbausektor im Elsass zu schaffen macht, scheinen sich diese Branchen nach den Wertschöpfungsrückgängen in den vergangenen Jahren wieder zu erholen. Die Auslandsnachfrage in diesen Segmenten der

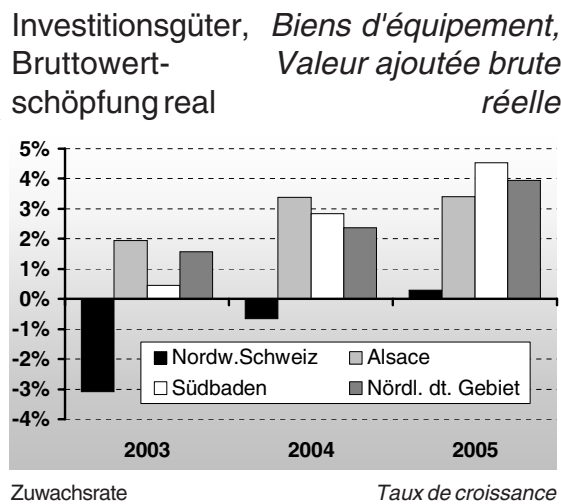
*de produits innovants et de stratégies de recherche. Malgré une expansion accélérée, la branche se verra obligée de rationaliser davantage. Par conséquent, il semble peu probable que le nombre de personnes actives augmentera de façon conséquente. Ce constat vaut autant pour 2004 qu'à moyen terme.*

**2.2.2 Biens d'équipement: une demande en hausse**

*Les graves incertitudes qui, en 2003, ont pénalisé l'évolution économique, ont provoqué une attitude attentiste auprès des investisseurs, pénalisant prioritairement la construction métallique et mécanique. Cependant, les indicateurs des derniers mois montrent que ces branches, qui font partie de l'industrie des biens d'équipement, ont passé le creux de la vague et qu'elles ont repris le chemin de la croissance. Une croissance économique mondiale en hausse a relancé la demande internationale, mais la demande nationale en biens d'équipement lui*

*emboîte d'ores et déjà le pas. Il est donc légitime de tableur, pour 2004, sur une hausse de 2,5 % de la valeur ajoutée réalisée par l'industrie des biens d'équipement de l'EuroRégion du Rhin Supérieur et sur une nouvelle accélération en 2005.*

*L'industrie alsacienne des biens d'équipement fait actuellement preuve d'une bonne tenue. Les exportations de la construction automobile ont sensiblement augmenté au premier trimestre 2004. Le fait que de nouvelles installations de production pour de nouveaux modèles de véhicules aient été mises en place, permet de supposer que les carnets de commandes du secteur vont être bien fournis. L'électrotechnique a également fait l'objet d'une forte demande internationale en début d'année, mais, vers le milieu de l'année, les entrées de commandes, tant nationales qu'internationales, se sont à nouveau tassées. Pour le deuxième semestre, l'optimisme est cependant de retour. Bien que la faiblesse du dollar américain pénalise le secteur de la construction métallique et mécanique en Alsace, ces deux branches semblent bien récupérer le ter-*



Investitionsgüterindustrie nahm zu Beginn des Jahres deutlich zu. Beim Metallbau drückt jedoch der Preisanstieg bei den Rohstoffen auf die Margen, was einige Betriebe vor Probleme stellt. Insgesamt dürften aber alle Teilbereiche der elsässischen Investitionsgüterindustrie 2004 positive Zuwachsraten erzielen, so dass für den gesamten Sektor eine Zunahme der realen Wertschöpfung von 3.4 Prozent realistisch erscheint. Im kommenden Jahr dürfte diese Branchendynamik ungefähr gleich hoch bleiben.

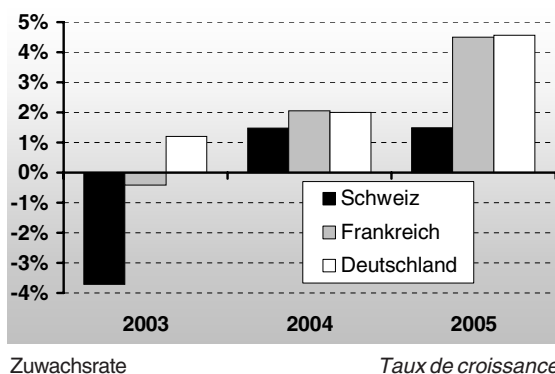
Die Investitionsgüterindustrie im deutschen Teil des Oberrheingebietes ist wieder deutlich auf Wachstumskurs. Bereits im zweiten Halbjahr 2003 vermeldeten die Unternehmen deutlich ansteigende Auftragseingänge und Umsätze. Besonders starke Impulse sind seitens der Exporte zu spüren. Am meisten profitierten die Unternehmen der Elektro- und Maschinenindustrie. Diese Entwicklung ist im ersten Halbjahr 2004 jedoch etwas ins Stocken geraten. Zwar zeigen sich die Export-Impulse stabil, die Binnennachfrage nach Investitionsgütern lässt jedoch zu wünschen übrig. Dennoch dürfte die Investitionsgüterindustrie im deutschen Oberrheingebiet nach einem Wachstum von 1.3 Prozent 2003 ihre Wertschöpfung im laufenden Jahr um 2.5 Prozent erhöhen. Im kommenden Jahr darf sogar eine weitere Wachstumsbeschleunigung erwartet werden. Die dynamischsten Branchen sind im laufenden Jahr der Maschinenbau und die Elektrotechnikindustrie.

Für die Nordwestschweizer Investitionsgüterproduzenten hat sich die Situation in den vergangenen Monaten nur leicht aufgehellt. Die Exporte von Metalle und Maschinen, Apparate, Elektrotechnik zogen erstmals nach langer Zeit wieder an. Insbesondere die Elektrotechnik, zu welcher auch die wachstumsstarke Medizinal- und Dentaltechnik gehört, dürfte im laufenden Jahr bereits wieder einen deutlichen Wertschöpfungszuwachs

rain qu'elles ont perdu ces dernières années en matière de valeur ajoutée. La demande internationale concernant ces deux segments de l'industrie des biens d'équipement a sensiblement repris au début de cette année. Cependant, la construction métallique voit ses marges comprimées par la hausse des prix des matières brutes et certaines entreprises ont du mal à s'en sortir. Malgré tout et globalement, toutes les

Investitionsgüter  
Bruttowertschöpfung, real

Biens d'équipement  
Valeur ajoutée brute réelle



sous-branches de l'industrie des biens d'équipement alsacienne devraient atteindre des taux de croissance positifs en 2004 et une progression de 3,4 % de la valeur ajoutée réelle pour l'ensemble du secteur ne semble pas exclue. En 2005, le dynamisme de cette branche devait se maintenir au même niveau.

L'industrie des biens d'équipement de la partie allemande du Rhin Supérieur a manifestement retrouvé le chemin de la croissance.

Déjà au deuxième semestre 2003, les entreprises annonçaient des entrées de commandes et un chiffre d'affaires en nette hausse. Les exportations affichent une progression particulièrement vigoureuse. Les entreprises de l'industrie électrotechnique et de construction mécanique ont été les gagnantes de cette évolution qui, malheureusement, s'est quelque peu essoufflée au premier semestre 2004. Les exportations se montrent, certes, stables, mais la demande domestique en biens d'équipement laisse à désirer. Cependant, malgré cette infortune, l'industrie des biens d'équipement dans la partie allemande du Rhin Supérieur devait être en mesure d'améliorer le taux de croissance de la valeur ajoutée de 1,3 % en 2003, à 2,5 %. Pour l'année prochaine, elle pourra même escompter une nouvelle augmentation de la valeur ajoutée. Cette année-ci, les deux branches qui se montrent les plus dynamiques sont la construction mécanique et l'électrotechnique.

Quant aux producteurs de biens d'équipement domiciliés dans la Suisse du nord-ouest, leurs perspectives ne se sont que timidement améliorées. Pour la première fois depuis longtemps, les exportations de métaux, de machines, d'appareils et d'électrotechnique ont affiché une reprise. Notamment, l'électrotechnique qui regroupe aussi la branche très porteuse de la production d'appareils médicaux et de dentiste-



erzielen. Infolge einer Werkschliessung in Pratteln entwickelt sich hingegen der Fahrzeugbau deutlich rückläufig. Aber auch der Maschinen- und der Metallbau dürften im laufenden Jahr kein Wachstum erzielen. Insgesamt erwarten wir für die Nordwestschweizer Investitionsgüterindustrie im Jahr 2004 einen Rückgang der realen Bruttowertschöpfung von 0.7 Prozent (2003: -3.1%). Mit dem weiteren Jahresverlauf dürfte sich vor allem die Binnennachfrage noch weiter verbessern. Für das kommende Jahr kann in der Nordwestschweizer Investitionsgüterindustrie eine leichte Wertschöpfungszunahme erwartet werden.

rie, devrait réussir une nette progression de la valeur ajoutée en 2004. En revanche, la construction automobile, sanctionnée par la fermeture d'un site de production à Pratteln, est en régression, mais la construction mécanique et métallique, elle non plus, ne réalisera pas plus de croissance cette année. Globalement, nous tablons pour l'industrie des biens d'équipement de la Suisse du nord-ouest sur un repli de la valeur ajoutée brute réelle de 0,7 % en 2004 (2003: -3,1%). La demande domestique reprendra certainement avant la fin de l'année et, pour l'année prochaine, ce secteur industriel pourra escompter une légère progression de sa valeur ajoutée.

**2.2.3 Bau: Leichtes Wachstum in 2004**

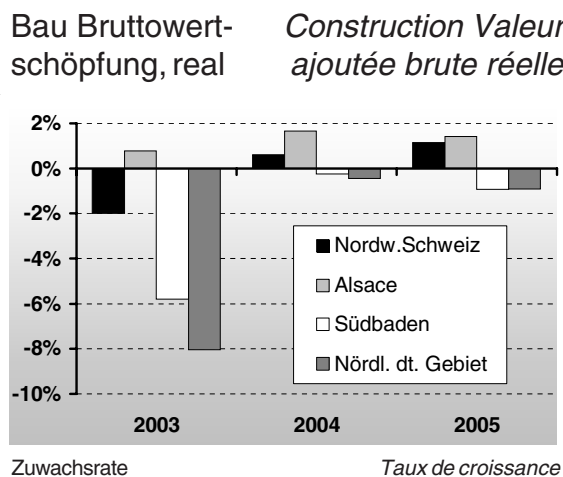
Nach einem deutlichen Rückgang im Jahr 2003 dürfte die Wertschöpfung des oberrheinischen Baugewerbes im laufenden Jahr leicht um 0.4 Prozent ansteigen. Hierbei zeigt sich insbesondere die elsässische Baukonjunktur deutlich dynamischer als im vergangenen Jahr. Für 2005 rechnen wir im oberrheinischen Baugewerbe mit einer leichten Wachstumsabschwächung auf 0.3 Prozent. Hierbei dürfte die Entwicklung zwischen den einzelnen Regionen sehr unterschiedlich verlaufen. Während das Baugewerbe in der Nordwestschweiz und im Elsass die positive Entwicklung fortsetzen kann, ist für das deutsche Teilgebiet des Oberrheingraben eine Verstärkung des Abwärtstrends zu erwarten.

Die reale Wertschöpfung des Nordwestschweizer Baugewerbes kam im vergangenen Jahr um 2 Prozent unterhalb des in 2002 realisierten Niveaus zu liegen. Markante Einbrüche waren insbesondere im Kanton Baselland zu verzeichnen. Für 2004 zeigen die Indikatoren eine deutlich bessere Entwicklung an. So lag die Bautätigkeit für Baselland im ersten Quartal 2004 - angetrieben von einer regen Wohnbautätigkeit - um rund 16 Prozent oberhalb des entsprechenden Vorjahreswertes. Für Basel Stadt ergab sich ein etwas geringerer Anstieg um rund 8 Prozent. Während die Bauwirtschaft auch hier von einer dynamischen Wohnbautätigkeit profitieren konnte, kam es im industriell gewerblichen Bereich nicht zuletzt angesichts der gegenwärtig hohen Leerstände zu deutlichen Rückgängen. Für das Gesamtjahr 2004 erwarten wir für die

**2.2.3 Bâtiment: croissance modeste en 2004**

Après avoir été en net recul en 2003, la valeur ajoutée du bâtiment dans le Rhin Supérieur devrait progresser de 0,4 % en 2004. Mais, très visiblement, c'est en Alsace que le bâtiment se porte mieux qu'avant. En 2005, la croissance du secteur du bâtiment devrait à nouveau fléchir un peu, abandonnant 0,3 % de sa croissance. Toutefois, les régions constituant le Rhin Supérieur connaîtront une évolution fort hétérogène.

Ainsi, le bâtiment dans la Suisse du nord-ouest et en Alsace poursuivra son développement positif, alors que la tendance à la baisse ira en s'accroissant dans le Rhin Supérieur allemand.



En 2003, la valeur ajoutée réelle du bâtiment dans la Suisse du nord-ouest a été de 2 % inférieure au niveau réalisé en 2002. C'est notamment dans le canton de Bâle-campagne que la branche a dû affronter de lourdes pertes. Pour 2004, les indicateurs augurent une évolution sensiblement plus positive. Ainsi la branche, portée notamment par une intense activité de construction résidentielle dans le canton de Bâle-campagne, a augmenté sa performance d'environ 16 % par rapport à l'année précédente. Celle de Bâle-ville - + 8% - a été un peu moins dynamique. Le bâtiment a certes pu profiter d'une demande soutenue en constructions de logements, mais la construction industrielle et professionnelle a été fortement hypothéquée par le grand nombre



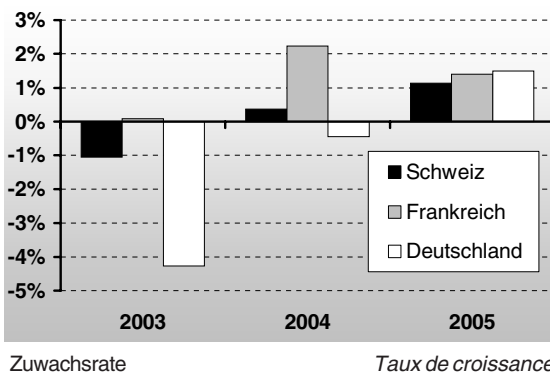
Nordwestschweizer Bauwirtschaft einen Zuwachs der realen Bruttowertschöpfung um 0.6 Prozent, wobei die Entwicklung in Baselland etwas dynamischer als in Basel Stadt verlaufen dürfte. Für 2005 rechnen wir im Nordwestschweizer Bausektor angesichts der sich weiter festigenden Konjunktur mit einer leichten Wachstumsbeschleunigung auf 1.2 Prozent.

Im deutschen Teilgebiet des Oberrheingebietes hat sich die Krise des Baugewerbes im vergangenen Jahr nochmals verstärkt. Der Wertschöpfungsrückgang beschleunigte sich gegenüber 2002 auf über 7 Prozent. Ein Ende der Baukrise ist auch für das laufende Jahr nicht in Sicht. So zeigen die Umsätze für das Bauhauptgewerbe in weiten Teilen des deutschen Oberrheingebietes eine anhaltend negative Entwicklung an. Dem allgemein negativen Trend scheint sich gegenwärtig einzig der Raum Lörrach entziehen zu können. Insgesamt gibt es jedoch kaum Anzeichen für eine baldige Besserung der Lage. Im öffentlichen Bau fehlen die finanziellen Mittel und im gewerblichen Bau halten sich die Erweiterungsinvestitionen in engen Grenzen. Zwar profitiert der Wohnungsbau gegenwärtig von Vorzieheffekten aufgrund des für 2005 geplanten Wegfalls der Eigenheimzulage, er dürfte aber im nächsten Jahr umso stärker zurückgehen. Für das Gesamtjahr 2004 rechnen wir für das Baugewerbe mit einem Wertschöpfungsrückgang von 0.4 Prozent, der sich 2005 mit dem Wegfall der Sondereffekte im Wohnungsbau auf 0.9 Prozent beschleunigen dürfte.

Der elsässische Infrastrukturbausektor profitiert gegenwärtig von den positiven Impulsen des Projektes „Tram-Train“ in Mulhouse. Die erste Etappe dieses urbanen-regionalen Infrastrukturprojektes sollte 2007 fertig sein, was bis zu diesem Zeitpunkt zu willkommenen Wachstumsimpulsen führt. Die offiziellen TGV-EST-Projekte sowie die Verdoppelung der Gleise zwischen Mulhouse und Strasbourg lassen auch zukünftig eine dynamische Infrastrukturbauentwicklung erwarten. Der Wohnungsbau zeigt sich gegenwärtig ebenfalls in guter Verfassung und kann von Steuerboni, tiefen Hypozinsen und spezifischen Investitionsanreizprogrammen profitieren.

*de locaux vides. Nous tablons sur une augmentation de la valeur ajoutée brute, réalisée par le bâtiment dans la Suisse du nord-ouest de 0,6 %*

**Bau Bruttowertschöpfung, real**



**Construction Valeur ajoutée brute réelle**

*pour la totalité de l'année 2004, tout en précisant que l'évolution dans le canton de Bâle-campagne se montrera certainement plus dynamique que celle du canton de Bâle-ville. En 2005, la conjoncture de la branche devrait se confirmer et favoriser une accélération de la croissance à 1,2 %.*

*Dans la sous-région allemande du Rhin Supérieur, la crise qui secouait le bâtiment s'est encore aggravée en 2003. Le repli de la valeur ajoutée s'est accéléré à plus de 7 % par rapport à 2002, et rien ne laisse présager la fin des difficultés dans le bâtiment. Par conséquent, le chiffre d'affaires du secteur, principalement du gros œuvre, affiche toujours une tendance à la baisse. Il semblerait que seule la zone de Lörrach ait pu se soustraire à cette tendance négative. Mais dans l'ensemble, aucun signe précurseur ne semble annoncer un revirement de tendance. Dans le secteur public, les fonds pour construire font défaut, et la construction professionnelle est étouffée par la modestie des investisseurs. S'il est vrai que la construction résidentielle tire actuellement profit de la perspective de la suppression des allègements fiscaux pour maisons individuelles annoncée pour 2005, nombre de projets sont réalisés plus tôt que prévu. Il est tout aussi vrai qu'en 2005, le repli sera d'autant plus sensible. Nous escomptons un recul de 0,4 % de la valeur ajoutée sur l'ensemble de l'année 2004, recul qui risque de s'accroître à 0,9 % en 2005, quand les mesures fiscales prendront fin.*

*En Alsace, le secteur des infrastructures bénéficie actuellement des retombées positives du projet « tram-train » à Mulhouse. La première phase de ce projet d'infrastructure urbaine et régionale devrait se terminer en 2007 ; jusqu'à cette échéance, les impulsions qu'il fournira à la croissance seront les bienvenues. Mais même au-delà de cette date, les projets du TGV-Est et de l'aménagement du tracé ferroviaire en double voie entre Mulhouse et Strasbourg laissent présager une évolution dynamique en matière d'infrastructures. Actuellement, la construction résidentielle se porte très bien, car elle est privilégiée par des avantages fiscaux, des taux*

Demgegenüber zeigt sich der industriell gewerbliche Bau weiterhin schwach. Insgesamt erwarten wir für die elsässische Bauwirtschaft im Jahr 2004 einen Zuwachs der realen Bruttowertschöpfung um 1.7 Prozent, der sich 2005 auf 1.5 Prozent abschwächen dürfte.

### **3. Die Erreichbarkeit in der EuroRegion Oberrhein: Die Rolle des EuroAirports**

#### **3.1 Einleitung**

Die Verkehrsinfrastruktur spielt eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von Regionen. Regionen mit gutem Zugang zu den verschiedenen Märkten sind gemäss wirtschaftswissenschaftlicher Theorie produktiver, wettbewerbsfähiger und somit grundsätzlich erfolgreicher als Regionen, welche schlecht erreichbar sind. Ökonomisch ist dies auf die tieferen Transport- und Zeitkosten zurückzuführen, die für Unternehmen in gut erreichbaren Regionen anfallen. Erst diese tieferen Kosten ermöglichen eine Arbeitsteilung zwischen Regionen und damit regionale Spezialisierung, welche Grössenvorteile und Spezialisierungsgewinne einbringt.

Insbesondere in einer zunehmend globalisierten Welt bestimmt die Erreichbarkeit eines Standortes wesentlich, in welchem Umfang die entsprechende Region am wirtschaftlichen Wachstumsprozess teilhaben kann. In der Diskussion um Standortfaktoren ist Erreichbarkeit – insbesondere die Personenerreichbarkeit – deshalb ein relevantes Thema. Aussagen zur Güte der Erreichbarkeit verschiedener Regionen beruhen bislang allerdings oft auf subjektiven Einschätzungen. BAK Basel Economics hat gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich und dem Wirtschaftswissenschaftlichen Zentrum der Universität Basel eine quantitative Analyse dieser Thematik vorgenommen.

Gerade auch die EuroRegion Oberrhein, welche diverse Geschäftssitze globaler Unternehmen

*d'intérêt favorables et des programmes spécifiques visant à favoriser les investissements. En revanche, la construction de locaux industriels et professionnels accuse toujours un grand malaise. Globalement, nous estimons que le produit intérieur brut réel du bâtiment alsacien atteindra une croissance de 1,7 % en 2004, mais seulement de 1,5 % en 2005.*

### **3. L'Accessibilité dans l'Euro Région DU Rhin Supérieur: le rôle de l'EuroAirport**

#### **3.1 Introduction**

*Le développement des régions est largement tributaire de l'infrastructure des voies de communication. Tous les économistes sont d'accord pour confirmer que les régions qui jouissent d'un accès facile aux différents marchés sont plus productives, plus compétitives et, par conséquent, réussissent mieux que celles qui sont d'un accès difficile. Du point de vue économique, ceci s'explique par le fait que les entreprises implantées dans les régions facilement accessibles ont un avantage en termes de frais et de délais de transport, inférieurs aux régions éloignées. Seule la réduction de ces coûts permet la répartition du travail entre les régions et donc une spécialisation régionale, critère qui est porteur d'économie d'échelle et d'opportunités de spécialisation.*

*Dans un monde de plus en plus globalisé, l'accessibilité d'un site d'implantation est déterminant pour une région désireuse de participer à la croissance économique. Par conséquent, l'accessibilité, notamment pour les personnes, est un des facteurs d'implantation des plus pertinents. Toutefois, jusqu'à présent, les constats attestant la qualité d'accès des différentes régions reposaient souvent sur des critères d'ordre subjectif. En collaboration avec l'Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (Institut pour la planification du trafic et des systèmes de transport) de l'ETH Zurich et le Wirtschaftswissenschaftliche Zentrum (Centre des sciences économiques) de l'Université de Bâle, la BAK Basel Economics a procédé à une analyse quantitative de ce thème.*

*L'EuroRégion du Rhin Supérieur, si elle veut maintenir les diverses sociétés multinationales*

aufweist – insbesondere im chemisch-pharmazeutischen Bereich - ist zur deren Erhalt auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen. Mit dem aktuellen Spezialthema der „REGIO Perspektiven“ zeigt BAK Basel Economics daher auf, wie es um die Personenerreichbarkeit in der EuroRegion Oberrhein und in der Regio TriRhena im Speziellen steht. Dabei soll zur Sprache kommen, welches die wichtigsten Garanten der Erreichbarkeit sind, wie sich die Erreichbarkeit in der jüngsten Vergangenheit verändert hat und welche Bedeutung der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg für die Erreichbarkeit der Region besitzt.

#### **Methodik des Erreichbarkeitsmodells:**

Die Analysen wurden für die beiden Bereiche interkontinental (aussereuropäische Zieldestinationen) und interregional (europäische Zieldestinationen) getrennt durchgeführt. Während für den interkontinentalen Bereich die Flugzeiten ausschlaggebend sind, stützt sich die interregionale Erreichbarkeit auf die minimalen Fahrzeiten der drei Verkehrsträger Luft, Strasse und Bahn. Als Basis für die Analysen dienen die Reisezeiten der Flug- und Bahnfahrpläne vom Herbst 2002. Im Flugbereich wurde zudem eine Aufdatierung auf den Stand vom November 2003 vorgenommen. Gemessen wurden Verbindungen von Zentrum zu Zentrum. In die Reisezeiten integriert sind deshalb nicht nur die reinen Strassen-, Bahn- und Flugzeiten, sondern auch Zufahrtszeiten zu den Flughäfen, Transferzeiten beim Verkehrsmittelwechsel, flughafen- und zielspezifische Check-in-Zeiten, sowie bei Bahn und Flug allfällige Umsteigezeiten. Die Strassenfahrzeiten beruhen auf realistischen Durchschnittsgeschwindigkeiten. Nebst den Reisezeiten fließt das BIP der rund 400 Quell- und Zielregionen als Indikator und Gewichtungsfaktor ein. Als Basis des Index (mit 100 Punkten) wird jeweils das durchschnittliche, mit dem regionalen BIP gewichtete Erreichbarkeitspotential der Regionen im erweiterten Alpenraum, eingesetzt.

In die vorliegende Analyse fließen die Daten für folgende Städte ein: Basel und Liestal für die Nordwestschweiz, Mulhouse für Haut-Rhin, Strasbourg für Bas-Rhin, Freiburg und Lörrach für Südbaden sowie Karlsruhe, Offenburg und Rastatt für das nördliche deutsche Oberrheingebiet.

*dont elle héberge les sièges sociaux, et qui travaillent principalement dans le domaine de l'industrie pharmaco-chimique, doit aussi veiller à être d'un accès facile. Le sujet spécial de la présente édition des « Perspectives REGIO » est donc consacré à l'examen de l'accessibilité pour les personnes dans l'EuroRégion du Rhin Supérieur et plus précisément dans la Régio TriRhena. Il s'agira de démontrer quels sont les principaux garants de l'accessibilité, quelles sont les récentes mutations qu'a subies cette accessibilité et quelle importance revêt l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg pour l'accessibilité de la région.*

#### **Méthode appliquée pour le modèle:**

*Les analyses ont été faites de façon séparée pour le secteur intercontinental (destinations hors Europe) et le secteur interrégional (destinations européennes). Alors que pour le secteur intercontinental, les horaires des vols sont déterminants, l'accessibilité interrégionale est jugée sur la base des durées minimales de voyage des trois modes de transport, à savoir l'avion, la route et le rail. Les analyses se fondent sur les horaires officiels des vols et des chemins de fer en vigueur à l'automne 2002. Pour le trafic aérien, les horaires ont été actualisés pour les ajuster à la situation existant en novembre 2003. Le temps nécessaire pour se rendre d'un centre ville à un autre constitue l'objet des mesures. Par conséquent, nous n'avons pas seulement relevé le temps de voyage sur route, rail ou par avion proprement dit, mais aussi le temps pour atteindre l'aéroport, le temps du transfert pour changer de moyen de transport, le temps nécessaire au check-in (enregistrement) à l'aéroport, ou encore les temps nécessaires pour prendre une correspondance, en d'autres termes, changer de train ou d'avion. Les durées des déplacements sur route correspondent à des valeurs moyennes réalistes. A côté des durées de voyage, le PIB des quelque 400 régions d'origine ou de destination constitue un indicateur et un facteur de pondération. Le potentiel d'accessibilité des régions faisant partie de l'Espace Alpin Elargi, pondéré avec le PIB régional moyen, compose la base de l'indice, qui comporte 100 points au total.*

*La présente analyse réunit les données des villes suivantes : Bâle et Liestal pour la Suisse du nord-ouest, Mulhouse pour le Haut-Rhin, Strasbourg pour le Bas-Rhin, Fribourg et Lörrach pour le sud du pays de Bade, ainsi que Karlsruhe, Offenburg et Rastatt pour la zone nord du Rhin Supérieur allemand.*

Um einen Eindruck zum Stand der Erreichbarkeit in der EuroRegion Oberrhein zu gewinnen, wird neben einem regionsinternen Vergleich auch eine Gegenüberstellung mit einigen wichtigen Benchmark-Regionen vorgenommen. Als Vergleichsregionen wurden die jeweils nächstgelegenen übergeordneten Zentrumsregionen gewählt. Für das Elsass ist dies Paris, für das deutsche Oberrheingebiet Stuttgart und für die Nordwestschweiz Zürich.

*Afin de se procurer un aperçu de l'accessibilité actuelle de l'EuroRégion du Rhin Supérieur, il convient de compléter la comparaison à l'intérieur de la région par une confrontation avec quelques régions importantes de « benchmarking », soit de référence. A ce titre, a été choisi, pour chaque région étudiée, le centre régional supérieur le plus proche. Pour l'Alsace, c'est donc Paris, pour le Rhin Supérieur allemand, Stuttgart, et pour la Suisse du nord-ouest, Zurich.*

### 3.2 Die interkontinentale Erreichbarkeit am Oberrhein

Unter der interkontinentalen Erreichbarkeit ist die Qualität von Verbindungen einer Region zu aussereuropäischen Destinationen zu verstehen. Als einziges Verkehrsmittel im Geschäftsverkehr kommt dafür der Flugverkehr – sowie die Anbindung per Bahn und Strasse an diesen – in Frage. So finden sich sehr hohe Indexwerte insbesondere bei Metropolen mit grossen Hubs, namentlich Frankfurt, Amsterdam und London. Insbesondere Frankfurt profitiert dabei vom dichtesten Flugplan Europas und nimmt hinsichtlich der interkontinentalen Erreichbarkeit den Spitzenplatz in Europa ein. Relativ tief sind Werte von Regionen, welche weiter entfernt von grösseren Flughäfen liegen. Es zeigt sich somit, dass ein guter Anschluss an einen grossen Hub für die interkontinentale Erreichbarkeit einer Region von enorm grosser Bedeutung ist.

Diese Feststellung wird auch unterstrichen, wenn man die Resultate der Regionen am Oberrhein betrachtet. So haben insbesondere jene Teilregionen hohe interkontinentale Erreichbarkeitswerte, welche gut an Frankfurt oder Paris angeschlossen sind

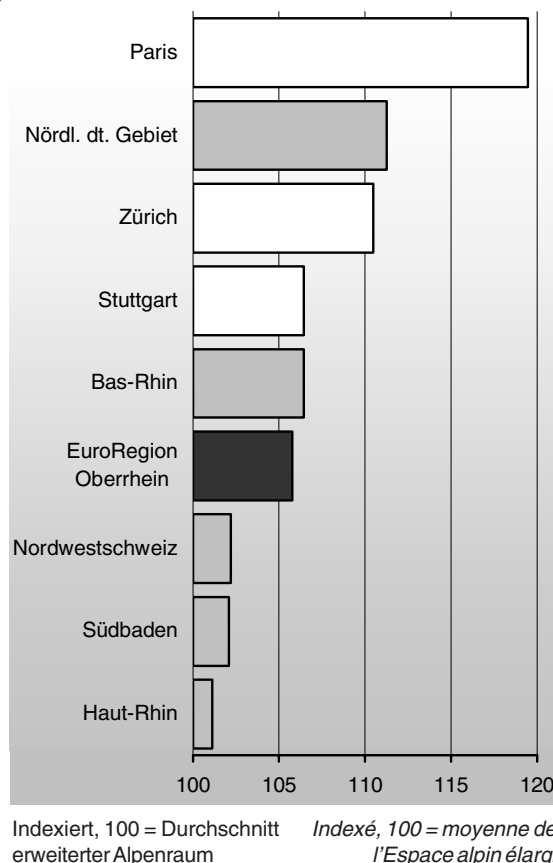
### 3.2 L'accessibilité intercontinentale du Rhin Supérieur

*L'accessibilité intercontinentale signifie la qualité des liaisons d'une région avec des destinations hors Europe. Pour les déplacements professionnels, le seul moyen de transport envisageable est l'avion, sans pour autant oublier les liaisons ferroviaires et routières permettant d'atteindre l'aéroport. Ainsi, les métropoles telles que Francfort, Londres et Amsterdam, équipées d'un « hub », c'est-à-dire d'un aéroport*

*servant de plate-forme de correspondances, bénéficient d'indices très élevés. Francfort, notamment, est privilégiée par le trafic aérien le plus dense d'Europe, ce qui lui vaut le premier rang parmi les métropoles européennes en matière d'accessibilité intercontinentale. En revanche, les régions plus éloignées des grands aéroports font apparaître des indices nettement inférieurs. Il est donc évident que le raccordement à un grand hub est primordial pour l'accessibilité intercontinentale d'une région.*

*Ce constat s'avère particulièrement vrai pour les régions du Rhin Supérieur. Ainsi, les sous-régions ayant les indices d'accessibilité les plus élevés sont celles qui bénéficient d'une proximité géographique et de liaisons avantageuses avec ces hubs. Les régions*

Interkontinentale Erreichbarkeit, 2002      Accessibilité intercontinentale, 2002





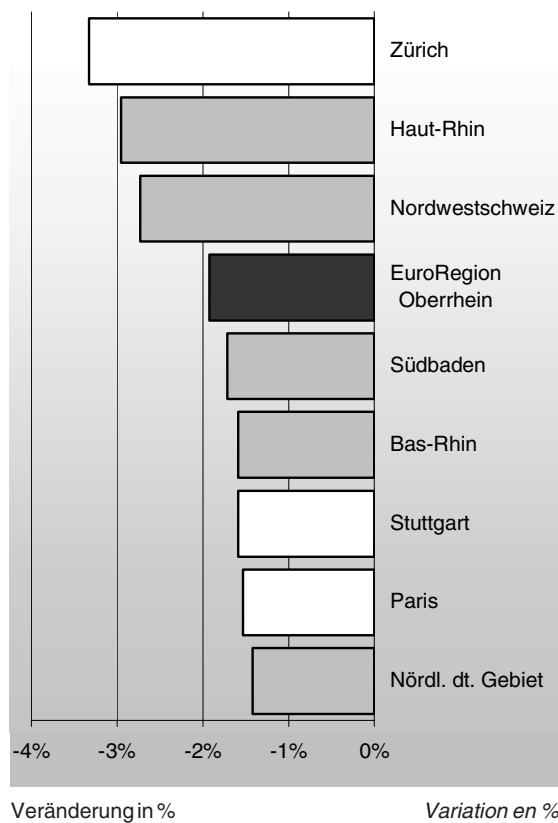
und folglich auch geographisch diesen Hubs am nächsten liegen. Den höchsten Wert weisen die nördlichen deutschen Gebiete auf, gefolgt vom französischen Departement Bas-Rhin. Das Schlusslicht bildet hingegen das Departement Haut-Rhin, welches knapp hinter Südbaden und der Nordwestschweiz liegt.

Im Vergleich zu den übergeordneten Zentren ist die interkontinentale Erreichbarkeit der EuroRegion Oberrhein zwar meist tiefer, die Differenzen halten sich aber in Grenzen. Einzig Paris als interkontinentales Drehkreuz im Flugverkehr ist der EuroRegion um Längen voraus. Die Erreichbarkeit der nördlichen deutschen Gebiete ist dank der Nähe zu Frankfurt sogar grösser als jene Zürichs und Stuttgart. Im Durchschnitt liegt die gesamte EuroRegion Oberrhein zwar hinter Paris und Zürich, jedoch gleich auf mit Stuttgart. Hinter der EuroRegion liegen sogar diverse weitere europäische Metropolen wie Berlin, Hamburg oder Lyon.

Die Schweizer Fluggesellschaft SWISS – die auf dem ehemaligen Regional-Carrier CROSSAIR aufgebaute Nachfolgeunternehmung der Konkurs gegangenen SWISSAIR – musste im Flugplan vom November 2003 diverse Flüge aus betriebswirtschaftlichen Gründen streichen. Aber auch diverse andere Fluggesellschaften konnten ihr früheres Angebot nicht mehr Aufrecht erhalten. Insbesondere aber die Massnahmen der SWISS hatten für den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg und damit auch für die interkontinentale Erreichbarkeit der ganzen Oberrhein-Region beträchtliche Konsequenzen.

Der interkontinentale Erreichbarkeitsindex für die gesamte EuroRegion Oberrhein sank 2003 um 1.9 Prozent. Den grössten Verlust an Er-

**Veränderung der interkontinentalen Erreichbarkeit, 2002-2003**



*situées dans le nord du Rhin Supérieur allemand affichent les indices les plus élevés, suivies par le département français du Bas-Rhin. En revanche, le département du Haut-Rhin fait office de lanterne rouge, puisqu'il se place au dernier rang, juste derrière le sud du pays de Bade et la Suisse du nord-ouest.*

**Variation de l'accessibilité intercontinentale, 2002-2003**

*S'il est vrai que l'accessibilité intercontinentale de l'EuroRégion du Rhin Supérieur n'égalé pas tout à fait celle des grands pôles économiques les plus proches, les différences ne sont pas énormes pour autant. Seul Paris, en tant que plaque tournante du trafic aérien intercontinental, devance considérablement l'EuroRégion. En revanche, l'accessibilité de la zone nord du Rhin Supérieur est supérieure à celle de Zurich ou de Stuttgart, puisqu'elle se situe plus près de Francfort. En moyenne, l'ensemble de l'EuroRégion du Rhin Supérieur, si elle ne peut pas concurrencer Paris et Zurich, atteint le même niveau d'accessibilité que Stuttgart. Ce qui plus est - il y a des métropoles européennes telles que Berlin, Hambourg ou Lyon qui doivent céder le pas à l'EuroRégion.*

*La compagnie aérienne suisse SWISS, émanation de la CROSSAIR, l'ancienne compagnie à vocation régionale, et successeur de la SWISSAIR, tombée en faillite, a dû, pour des raisons économiques, réduire son trafic aérien, en vigueur à partir de novembre 2003. Plusieurs autres compagnies aériennes ont également été contraintes de diminuer le nombre de vols proposés. Mais ce sont surtout les mesures de restrictions mises en œuvre par SWISS qui ont eu des répercussions conséquentes sur l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg et donc sur l'accessibilité intercontinentale de toute la région du Rhin Supérieur.*

*En 2003, l'indice d'accessibilité intercontinentale de l'ensemble de l'EuroRégion du Rhin Supérieur a baissé de 1,9 %. Ce sont surtout les*

reichbarkeit erlitten diejenigen Teilgebiete, welche schon vorher eine vergleichsweise niedrige Erreichbarkeit besaßen. So sank die Erreichbarkeit im Departement Haut-Rhin und in der Nordwestschweiz um gegen 3 Prozent. Die Erreichbarkeit in den drei übrigen Gebieten sank um etwa 1.5 Prozent. Von den ausserregionalen Vergleichsmetropolen erlitt Zürich sogar einen deutlich grösseren Rückgang als die EuroRegion, während Paris und Stuttgart nur leicht an Erreichbarkeit verloren haben.

*sous-régions qui, de toute façon, étaient déjà le moins facilement accessibles, qui en ont le plus souffert. Ainsi, l'accessibilité du Haut-Rhin et de la Suisse du nord-ouest a reculé de presque 3 %, par rapport à environ 1,5 % dans les trois autres régions. Quant aux métropoles de référence situées à l'extérieur de la région étudiée, Zurich est la grande perdante, puisqu'elle a été plus fortement touchée que l'EuroRégion, alors que les pertes de Paris et Stuttgart sur le plan de l'accessibilité n'ont été que marginales.*

### 3.3 Die interregionale Erreichbarkeit am Oberrhein

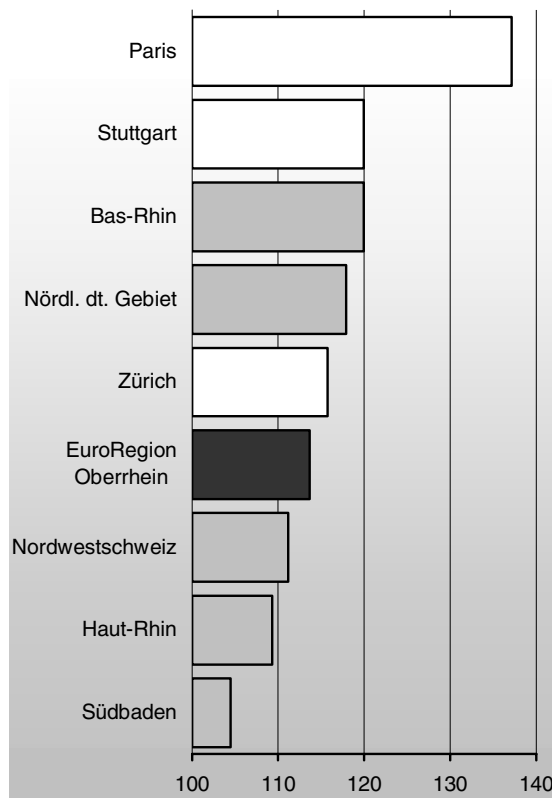
Die interregionale – oder innereuropäische – Erreichbarkeit einer Region beruht auf verschiedenen Verkehrsträgern. Neben schnellen Flugverbindungen ist auch eine gute direkte Anbindung über das europäischen Schienen- und Strassennetz von enormer Bedeutung. Im Vergleich zu den Resultaten der interkontinentalen Erreichbarkeit, wo die geographische Lage innerhalb Europas – zentral oder peripher – eine untergeordnete Rolle spielt, ist bei der Untersuchung des inner-europäischen Marktzugangs für Regionen die geographische Lage hingegen ein entscheidender Faktor. Die Anbindung an eine grosse Flugdrehscheibe ist hingegen weniger bedeutend. Für Ziele in naher und mittlerer Entfernung sind vor allem gute Bahn- und Strassenverbindungen massgeblich. So haben die Städte und Regionen im Herzen Europas bei der interregionalen Erreichbarkeit strategische Vorteile. Die Spitzenpositionen im interregionalen Ranking werden allesamt durch Agglomerationen im ökonomischen Zentrum des europäischen Marktes belegt.

### 3.3 L'accessibilité interrégionale dans le Rhin Supérieur

*L'accessibilité interrégionale – ou intra-européenne – d'une région repose sur la présence de plusieurs modes de transport. Les connexions aériennes rapides n'en sont pas les seules garanties ; encore faut-il que la région soit directement raccordée aux réseaux européens routiers et ferroviaires. Alors que la situation géographique de la région – au centre ou à la périphérie de l'Europe – joue un rôle secondaire pour l'accessibilité intercontinentale, elle est déterminante pour juger de l'accès des régions aux marchés européens. En revanche, le raccordement à une plaque tournante du transport aérien s'avère d'une importance moindre. Pour atteindre les destinations, peu ou moyennement distantes, il faut disposer, avant tout, d'un bon réseau routier et ferroviaire. Ainsi, les villes et les régions situées au cœur de l'Europe bénéficient d'atouts stratégiques en terme d'accessibilité interrégionale. Les premiers rangs dans le classement interrégional sont tous occupés par les agglomérations situées dans le centre économique du marché européen.*

Interregionale Erreichbarkeit, 2002

Accessibilité interrégionale, 2002



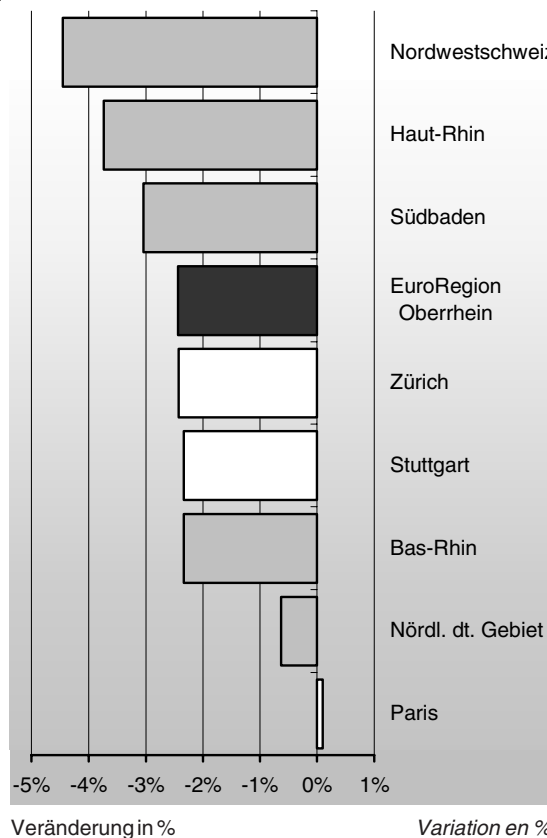
Indexiert, 100 = Durchschnitt erweiterter Alpenraum      Indexé, 100 = moyenne de l'Espace Alpin Elargi

Die regionale Verteilung der innereuropäischen Erreichbarkeit am Oberrhein weist in der Folge Ähnlichkeiten mit der interkontinentalen auf. Wiederum können die nördlichen Gebiete, welche den zentraleuropäischen Wirtschaftszentren näher liegen, mit höheren Werten aufwarten. Im Gegensatz zur interkontinentalen Erreichbarkeit übertrifft dieses Mal das Department Bas-Rhin die nördlichen deutschen Gebiete. Mit relativ deutlichem Abstand besitzt Südbaden die tiefste interregionale Erreichbarkeit innerhalb der Euro-Region Oberrhein.

**Veränderung der interregionalen Erreichbarkeit 2002-2003**

Bei den Vergleichsmetropolen fällt die Dominanz von Paris auf, welche insbesondere auf guten Flugverbindungen und der Funktion des zentralen Knotenpunkts im französischen TGV-System basiert. Auch die interregionale Erreichbarkeit Stuttgarts übertrifft alle Regionen am Oberrhein, während diejenige Zürichs nur knapp über dem Mittel der EuroRegion liegt.

Auch für die Europaflüge brachte der Flugplan 2003 diverse Neuerungen. Gerade innerhalb der SWISS fielen diverse ehemalige CROSSAIR-Flüge den Restrukturierungsmaßnahmen zu Opfer. Dies hatte auch grosse Folgen für den EuroAirport, den Heimflughafen der ehemaligen CROSSAIR. So nahm die interregionale Erreichbarkeit im Haut-Rhin, in Südbaden und vor allem in der Nordwestschweiz am meisten ab, während die weniger dem EuroAirport zugeneigten Regionen Bas-Rhin und insbesondere das nördliche deutsche Gebiet sich weniger betroffen zeigten. Stuttgart und Zürich mussten ebenfalls einen Rückgang der interregionalen Erreichbarkeit hinnehmen, während Paris hingegen eine leichte Zunahme verzeichnete.



*La répartition régionale de l'accessibilité intra-européenne dans le Rhin Supérieur est comparable à l'accessibilité intercontinentale. En effet, les régions situées au nord de cet espace et plus près des pôles économiques du cœur de l'Europe, sont mieux placées sur l'échelle des indices. Cependant, le département du Bas-Rhin, parent pauvre sur le plan de l'accessibilité intercontinentale, se distingue par une meilleure accessibilité intra-européenne et devance la zone nord du Rhin Supérieur allemand. Le sud du pays de Bade, en revanche, reste largement à la traîne au niveau de l'accessibilité interrégionale.*

**Variation de l'accessibilité intercontinentale, 2002-2003**

*Quant aux métropoles de référence, Paris se distingue par sa position dominante, fondée sur ses excellentes connexions en matière de trafic aérien et sa fonction de passage obligé dans le réseau français des trains à grande vitesse (TGV). Mais Stuttgart est également bien lotie, quant à son accessibilité interrégionale qui est supérieure à celles des autres régions du Rhin Supérieur. Zurich, en revanche, dépasse à peine la moyenne de l'EuroRégion.*

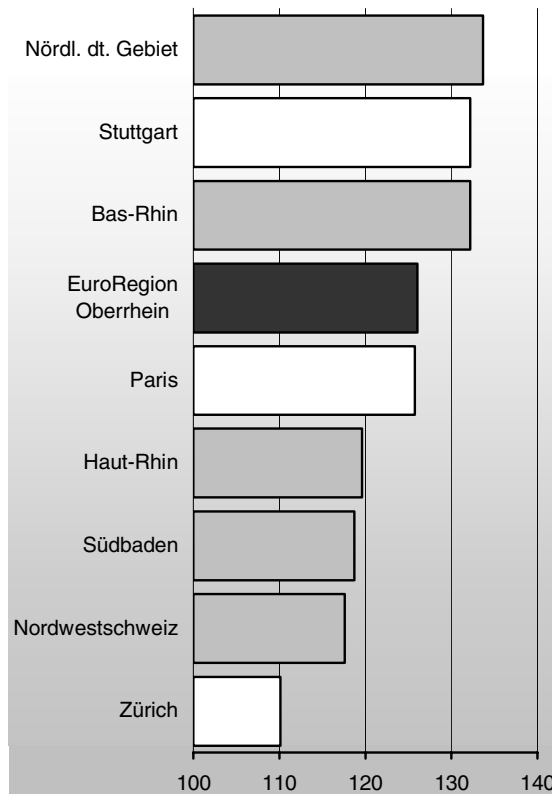
*Le trafic aérien pour 2003 impliquait une série de changements qui concernaient également les vols intra-européens. La SWISS, contrainte à des mesures de restructuration, a notamment supprimé un grand nombre de vols qui étaient autrefois opérés par CROSSAIR, ce qui a évidemment eu des conséquences significatives pour l'EuroAirport, aéroport d'attache de l'ancienne CROSSAIR. Par conséquent, l'accessibilité interrégionale du Haut-Rhin, du sud du pays de Bade et surtout de la Suisse du nord-ouest a été particulièrement pénalisée, alors que le Bas-Rhin et surtout la partie nord du Rhin Supérieur allemand, tous deux moins tributaires de l'EuroAirport, se sont montrés moins concernés. Stuttgart et Zurich ont aussi accusé un recul en matière d'accessibilité interrégionale, alors que Paris a vu son indice augmenter légèrement.*

### 3.4 Die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsträger für die interregionale Erreichbarkeit

Da zur Berechnung des interregionalen Erreichbarkeitswerts die Werte für die Verkehrsträger Bahn und Strasse zunächst separat berechnet werden, lassen sich auch die entsprechenden Resultate einzeln abbilden. Geographische Zentralität spielt nirgends eine so grosse Rolle wie beim Verkehrsträger Strasse. Der Grund liegt hauptsächlich darin, dass Europa im Allgemeinen relativ homogen mit Strassenangeboten versorgt ist, zumindest auf der Ebene von Regionalzentren. Fast alle verfügen über einen Autobahnanschluss. Peripher liegende Benchmarkmetropolen bilden ziemlich geschlossenen hinteren Teil der gesamteuropäischen Rangliste. Regionen mit hoher Strassenerreichbarkeit befinden sich alle im zentraleuropäischen Raum, insbesondere in Deutschland.

Von seiner zentralen Lage kann auch die EuroRegion Oberrhein profitieren. So liegt die Region zwar leicht hinter Stuttgart, jedoch gleich auf mit Paris und deutlich vor Zürich. Diverse andere europäische Metropolen, wie zum Beispiel London, Mailand oder Berlin haben eine klar tiefere Strassenerreichbarkeit. Innerhalb der EuroRegion Oberrhein haben einmal diejenigen Gebiete die höchsten Werte, welche den europäischen Wirtschaftszentren, insbesondere Frankfurt, am nächsten liegen, also Bas-Rhin und die nördlichen deutschen Gebiete. Den Schluss bildet folglich die Nordwestschweiz.

Erreichbarkeit per Strasse, 2002



Indexiert, 100 = Durchschnitt erweiterter Alpenraum

### 3.4 L'importance des différents modes de transport pour l'accessibilité interrégionale

Dans la mesure où le calcul de l'indice de l'accessibilité interrégionale exige que l'on calcule au préalable, et de façon séparée, les valeurs des modes de transport rail et route, il est aisé de présenter les résultats respectifs individuellement. Pour la route, la situation géographique centrale est d'une importance primordiale, beaucoup plus que pour les autres modes de transport. Ceci s'explique par le fait qu'en Europe, de manière générale, le réseau routier est relativement homogène, du moins au niveau des pôles économiques régionaux qui disposent presque tous d'un raccordement autoroutier. Les métropoles de benchmarking, situées à la périphérie de l'Europe se classent quasiment toutes aux derniers rangs du palmarès d'accessibilité. Les régions facilement accessibles par la route se trouvent toutes au centre de l'Europe, et plus particulièrement en Allemagne.

L'EuroRégion du Rhin Supérieur fait partie des régions privilégiées par une situation géographique centrale. Certes, elle se place derrière Stuttgart, mais au même niveau que Paris et très clairement devant Zurich. D'autres métropoles européennes, telles que, par exemple, Londres, Milan ou Berlin, sont beaucoup moins facilement accessibles par la route. A l'intérieur de l'EuroRégion, les régions situées au plus proche des pôles économiques européens, notamment de Francfort, comme c'est le cas du Bas-Rhin et du nord du Rhin Supérieur allemand, tirent beaucoup mieux leur épingle du jeu que les régions plus éloignées. Il n'est donc pas surprenant de voir la Suisse du nord-ouest reléguée au dernier rang.

Indexé, 100 = moyenne de l'Espace Alpin Elargi



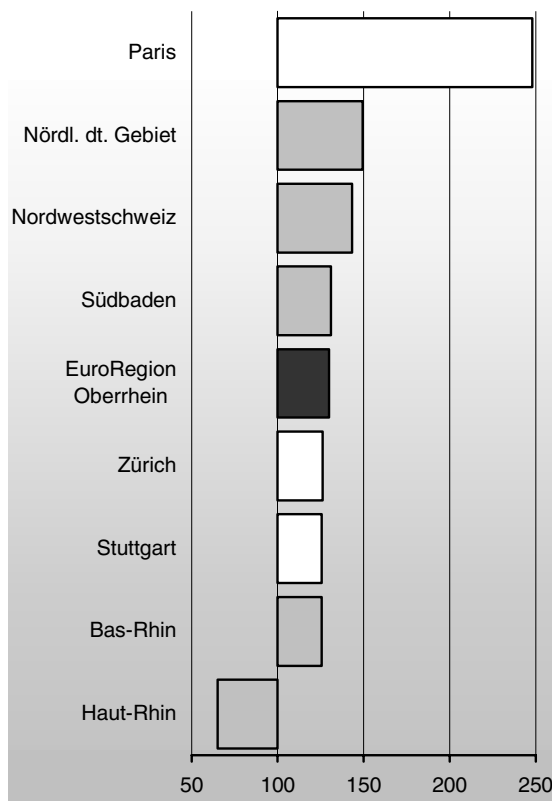
Auch für die Erreichbarkeit per Bahn hat geographische Zentralität eine gewisse Bedeutung. Da die Versorgung mit Bahnangeboten aber für die europäischen Regionalzentren stark unterschiedlich ist, ergibt sich ein viel heterogeneres Kartenbild als bei der Strasse. Die Orte mit Hauptknoten im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz setzen sich klar ab und erreichen teilweise doppelt so hohe Indikatorwerte wie direkt umliegende Gebiete. Daher sind die Resultate der Bahnerreichbarkeit auch einer sehr hohen Streuung unterworfen.

Wie schon bei der Strasse erlangt auch bei der Bahnerreichbarkeit die EuroRegion Oberrhein ansehnliche Werte. Zwar ist die Region von Paris, welches den höchsten Wert in ganz Europa besitzt, klar distanziert, gegenüber Zürich und Stuttgart fällt das Resultat hingegen leicht besser aus. Innerhalb der EuroRegion besitzen die nördlichen deutschen Gebiete und die Nordwestschweiz die höchsten Bahnwerte, während das Département Haut-Rhin von den anderen Regionen deutlich abfällt.

Eine zentrale Frage bei der Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger ist deren Bedeutung für die gesamte Erreichbarkeit einer Region. Mit dem von BAK und ihren Partnern entwickelten Modell lässt sich dafür der Anteil des totalen europäischen Bruttoinlandsproduktes berechnen, welches je am schnellsten mit den verschiedenen Verkehrsträgern erreicht wird. Untersucht wird dabei das für Geschäftsreisende wichtige Zeitfenster von 5.30 bis 9.00 Uhr für die drei wichtigsten Städte der Regio TriRhena (Basel, Freiburg und Mulhouse). Das Eigenpotential gibt dabei die Wirtschaftsleistung der entsprechenden Region an, für welche keine Reisetätigkeit notwendig ist.

*Mais, même en matière d'accessibilité par le rail, il convient de ne pas sous-estimer la portée d'une situation géographique centrale. Il s'avère*

**Erreichbarkeit per Bahn, 2002** **Accessibilité par la voie ferroviaire, 2002**



Indexiert, 100 = Durchschnitt erweiterter Alpenraum

Indexé, 100 = moyenne de l'Espace Alpin Elargi

*que le raccordement des pôles régionaux européens aux réseaux ferroviaires est très disparate ; la cartographie du rail en Europe est donc fondamentalement différente de celle de la route. Les agglomérations qui constituent un nœud du trafic ferroviaire dans le réseau à grande vitesse sont nettement favorisées et atteignent des scores d'accessibilité parfois deux fois plus élevés que leur périphérie directe. Dès lors, les résultats de l'enquête sur l'accessibilité par rail sont extrêmement disparates.*

*L'EuroRégion du Rhin Supérieur est facilement accessible, autant par le rail que par la route. Certes, Paris et sa conurbation se placent loin devant puisqu'elles atteignent le meilleur score de l'Europe toute entière, mais l'EuroRégion est néanmoins mieux lotie que Zurich et Stuttgart. A l'intérieur de cette région,*

*ce sont le nord du Rhin Supérieur allemand et la Suisse du nord-ouest qui offrent la meilleure accessibilité par le rail, alors que le département du Haut-Rhin reste nettement à la traîne par rapport aux autres régions.*

*L'importance respective des différents modes de transport pour l'accessibilité globale d'une région joue un rôle prépondérant dans l'évaluation de ceux-ci. Le modèle élaboré par BAK et ses partenaires permet de calculer la quote-part de l'ensemble du produit intérieur brut européen qui peut être rejoint avec les différents modes de transport. Pour ce faire, on analyse les créneaux horaires de 5.30 h à 9.00 h qui correspondent aux horaires les plus recherchés par la clientèle d'affaires, et ceci pour les trois villes les plus importantes de la Régio TriRhéna (Bâle, Fribourg, Mulhouse). Dans cette analyse, le terme « potentiel propre » désigne la performance économique de la région en question et pour laquelle aucun déplacement n'est néces saire.*

Gut ersichtlich ist die dominante Bedeutung des Flugverkehrs. Von allen drei Städten aus sind rund 80 Prozent des europäischen Bruttoinlandsprodukts am schnellsten mit dem Flugzeug erreichbar ist, zwischen 10 und 20 Prozent per Strasse und nur etwa 3 Prozent per Bahn. Von sehr hoher Relevanz ist der Flugverkehr für Basel, doch dank guter Bahnverbindungen sind auch die Anteile für den Schienenverkehr vergleichsweise hoch. Letzteres gilt auch für Freiburg, welches dank der geographisch leicht zentraleren Lage am wenigsten auf gute Flugverbindungen angewiesen ist. Wie aus den vorangegangenen Resultaten zu erwarten war, ist der Bahnverkehr für Mulhouse fast irrelevant. Umso grösser ist dafür die Bedeutung der Strasse.

**Bedeutung der Verkehrsträger für die interregionale Erreichbarkeit**

		Luft	Strasse	Bahn	Eigenpotential
Basel	2002	83.5	13.2	3.1	0.2
	2003	80.5	15.7	3.7	0.2
Freiburg	2002	79.1	18.3	2.5	0.1
	2003	77.7	19.8	2.5	0.1
Mulhouse	2002	82.5	17.3	0.1	0.2
	2003	80.0	19.8	0.1	0.2

Anteile in %

Quotes-parts en %

Ebenfalls sehr deutlich ist auf Tabelle 1 das verringerte Angebot im Flugverkehr im Jahr 2003 zu sehen. Der Anteil der Luftfahrt hat an allen drei Ausgangspunkten um etwa 2 bis 3 Prozentpunkte abgenommen. Davon profitiert hat insbesondere der Strassenverkehr.

Die hohe Relevanz des Flugverkehrs für die Erreichbarkeit unterstreicht auch eine Auswertung nach Isochronen (Prozentualer Anteil des europäischen BIP, welches in x Stunden erreicht wird). Die Daten stammen wiederum aus dem Startfenster von 5.30 bis 9.00 Uhr und zeigen das Ergebnis für die gesamte interregionale Erreichbarkeit sowie für die Verkehrsträger Bahn und Strasse für Basel (Auf separate Berechnungen für den Luftverkehr wurde verzichtet, weil insbesondere für kurze Strecken keine sinnvollen Resultate möglich wären). Bis zu einer Reisezeit von 2.5 Stunden wird die Erreichbarkeit Basels hauptsächlich durch die Verkehrsträger Strasse und Bahn bestimmt. In dieser Zeit werden rund 6 Prozent des europäischen BIPs erreicht. Danach setzt die Wirkung des Flugverkehrs ein. Bei einer Reisezeit von sechs Stunden liegen bereits knapp 80 Prozent der europäischen Wirtschaftsleistung in Reichweite.

Die Resultate zeigen, dass gute Flugverbindung von enormer Bedeutung für die EuroRegion

*Le rôle prédominant du trafic aérien est évident. Depuis les trois villes citées précédemment, l'avion représente le mode de transport le plus rapide pour atteindre 80 % du produit intérieur brut européen ; 10 à 20 % peuvent être rejoins par la route et seuls 3 % par le train. Le trafic aérien est d'une importance majeure pour Bâle. Mais grâce à un réseau ferroviaire performant, l'accessibilité par le rail est relativement bonne. Ce dernier critère vaut autant pour Fribourg, ville qui, en raison de sa situation géographique centrale, est moins tributaire des liaisons aériennes que les deux autres villes. Pour Mulhouse, le trafic ferroviaire ne joue qu'un rôle mineur, comme les résultats exposés ci-dessus le laissent entrevoir ; mais la route est d'autant plus importante.*

**Importance des différents modes de transport pour l'accessibilité interrégionale**

*Le tableau 1 met en évidence la diminution du nombre de vols intervenue en 2003. Le trafic aérien a perdu 2 à 3 % de sa quote-part sur les trois villes, ce qui profite essentiellement au trafic routier.*

*L'évaluation selon les isochrones (quote-part en % du PIB européen, qui peut être rejoint en n heures) montre la grande pertinence du trafic aérien pour l'accessibilité. Les données présentées correspondent à nouveau aux créneaux horaires de 5.30 h à 9.00 h et indiquent les résultats pour l'accessibilité interrégionale dans sa totalité, ainsi que pour le rail et la route reliant Bâle. (Les calculs séparés pour le seul trafic aérien ont été supprimés, car, notamment, les trajets courts ne permettent guère d'obtenir des résultats probants). Pour un déplacement de moins de deux heures et demies, l'accessibilité de Bâle est prioritairement déterminée par la route et le rail. Dans ce laps de temps, on rejoint environ 6 % du PIB européen. Au-delà de cette durée, le trafic aérien prend le relais. En six heures de voyage, on accède à presque 80 % de la performance économique européenne.*

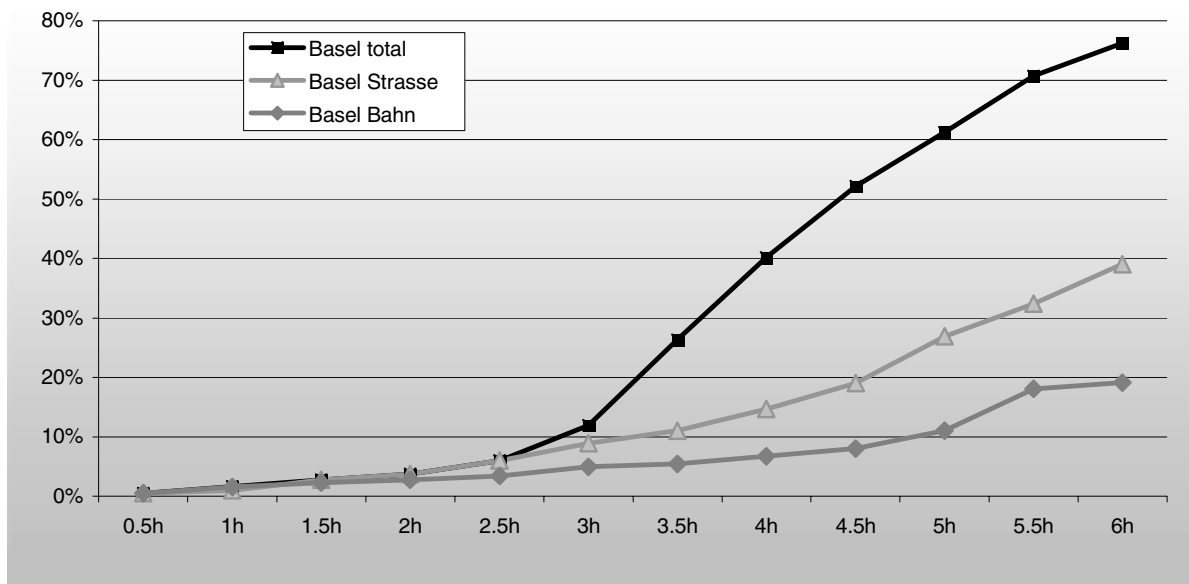
*Ces résultats mettent en évidence l'importance capitale de bonnes liaisons aériennes pour*

Oberrhein ist. Deshalb wird im kommenden Kapitel ein spezieller Fokus auf den Flugverkehr und insbesondere auf den trinationalen Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg gelegt.

*l'EuroRégion du Rhin Supérieur. Pour cette raison, le chapitre suivant est consacré spécialement au trafic aérien et notamment à celui de l'aéroport tri national de Bâle-Mulhouse-Fribourg.*

Prozentualer Anteil des europäischen BIPs, welches in x Stunden erreicht wird

*Pourcentage au PIB européen qui peut être rejoint en n heures*



### 3.5 Die Bedeutung des EuroAirports Basel-Mulhouse-Freiburg für die Regio TriRhena

### 3.5 L'importance de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg pour la Régio TriRhéna

Innerhalb der EuroRegion Oberrhein liegen drei Flughäfen, welche regelmässige Passagierflüge anbieten: der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, der Flughafen Strasbourg und der Baden-Airpark Karlsruhe/Baden-Baden. Das grösste Passagieraufkommen besitzt der EuroAirport mit etwa 2.5 Millionen Personen im Jahr 2003, gefolgt vom Flughafen Strasbourg mit rund 2 Millionen Passagieren. Von deutlich kleinerer Relevanz ist hingegen der Baden-Airpark, welcher rund 300'000 Passagiere zählte und nur vereinzelte europäische Destinationen im Angebot hat. Trotzdem ist jener in letzter Zeit häufig in die Schlagzeilen geraten. So wehrte sich der Flughafen vehement gegen eine Passagierflugbewilligung für den Flugplatz Lahr, einem weiteren kleinen Airport im deutschen Oberrheingebiet, den insbesondere der Europapark in Rust nutzen wollte. Der kürzliche Entscheid des

*L'EuroRégion Rhin Supérieur héberge trois aéroports proposant des vols réguliers pour passagers : l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg, l'aéroport de Strasbourg et le Baden-Airpark Karlsruhe/Baden-Baden. L'EuroAirport qui a acheminé environ 2,5 millions de personnes en 2003, brasse le plus grand nombre de passagers ; il est suivi par l'aéroport de Strasbourg qui en accueille 2 millions. Le Baden-Airpark qui ne propose qu'un nombre limité de vols vers des destinations européennes, est nettement moins important, puisque 300.000 passagers seulement y sont passés en 2003. Ceci ne l'a pas empêché de faire, à plusieurs reprises, la « une » des journaux. Ainsi, l'aéroport s'est battu avec véhémence pour éviter que l'aérodrome de Lahr, autre petit aéroport de la région, n'obtienne une licence pour le transport de passagers, licence qui intéressait en priorité le parc d'at-*

zuständigen Ministeriums gegen eine Passagierfluggenehmigung wurde von den Befürwortern als skandalös und befangen kommentiert. Nicht zustande gekommen ist eine gemeinsame Trägerschaft für die beiden Airports. Kritiker werfen dem Airport insbesondere seinen sehr hohen Subventionsbedarf vor.

Passagierzahlen, 2003

Euroairport	2490
Strasbourg	2065
Baden-Airport	ca. 300

in Tsd. Personen  
Diverse Quellen

Passagers, 2003

En milliers de personnes  
Divers sources

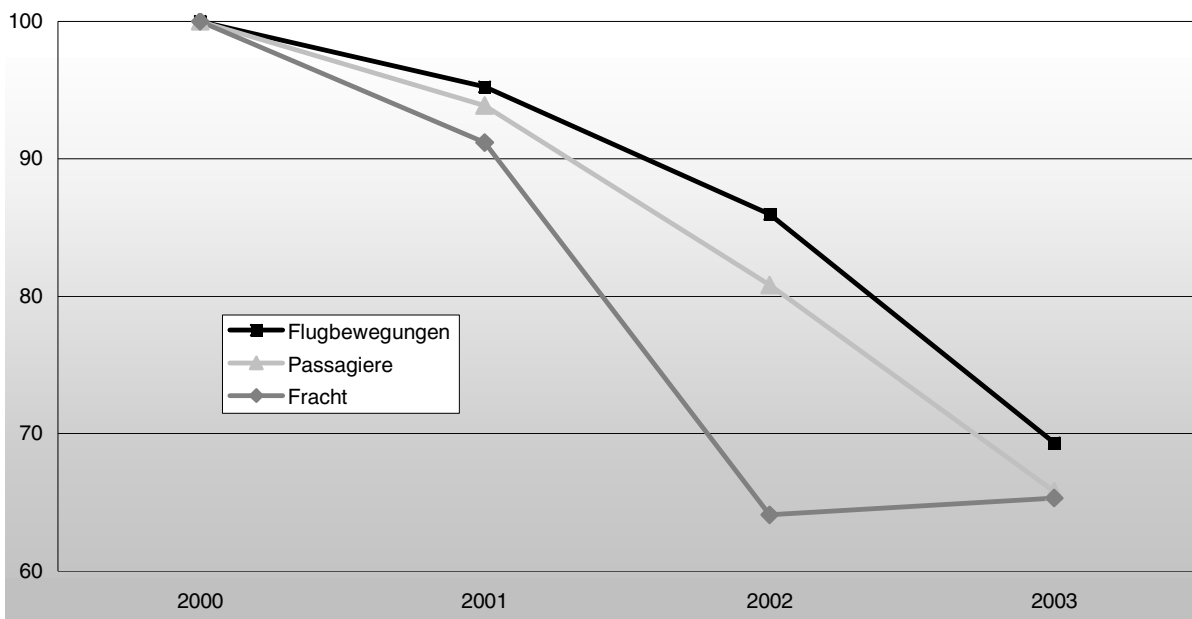
*tractions tout près, l'Europapark à Rust. La décision ministérielle intervenue récemment, et qui refuse la délivrance d'une telle autorisation, a été jugée scandaleuse et partielle par les partisans du projet. Il n'a pas non plus été possible d'instaurer un organe de gestion commun pour les deux aéroports. Les opposants à ce projet critiquent notamment les subventions conséquentes dont cet aéroport aurait besoin.*

Im Folgenden wird nun der grösste Flughafen in der EuroRegion Oberrhein, der EuroAirport, dessen Entwicklung in der kürzeren Vergangenheit sowie seine Bedeutung für sein engeres Einzugsgebiet, die Regio TriRhena, analysiert. Der EuroAirport bekam die internationale Krise in der Luftfahrt, das Grounding der SWISSAIR und die anhaltenden Probleme und Abbaumassnahmen der Nachfolgegesellschaft SWISS deutlich zu spüren. So annullierte die SWISS allein zwischen Februar und Oktober 2003 18 Destinationen und 38 tägliche Start- und Landefrequenzen. Flugbewegungen, Passagiere und Frachtvolumen sind von 2000 bis 2003 jeweils um über 30 Prozent gesunken. Während der Rückgang der Flugbewegungen und der Passagiere im vergangenen Jahr nochmals akzentuierte und knapp 20 Prozent betrug, nahm das Frachtvolumen

*Le thème traité dans le chapitre suivant sera l'aéroport le plus grand de l'EuroRégion du Rhin Supérieur, à savoir l'EuroAirport. Il comporte une analyse de son évolution récente et de son importance pour sa zone de chalandise, la Régio TriRhéna. L'EuroAirport a beaucoup souffert de la crise qui a secoué le trafic aérien à niveau international, du « grounding » de la SWISSAIR ainsi que des problèmes persistants et des restructurations dont a été victime son successeur SWISS. Pour la seule période allant de février à octobre 2003, SWISS a supprimé 18 destinations et annulé 38 décollages ou atterrissages journaliers. Entre 2000 et 2003, le nombre de vols, de passagers et le volume de fret ont baissé de 30 %. Cependant, alors que cette baisse du nombre de vols et de passagers s'est accentuée*

Passagiere, Fracht und Flugbewegungen am EuroAirport

Passagers, fret et vols à l'EuroAirport



Indexiert, 2000 = 100  
Quelle: EuroAirport 2004

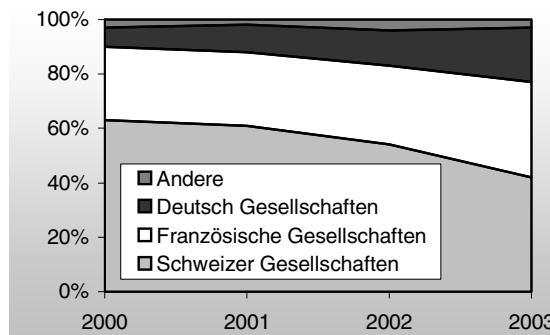
Indexé, 2000 = 100  
Source: EuroAirport 2004



jedoch wieder um etwa 2 Prozent zu. Im Linienvverkehr betrug der Passagierückgang sogar 24 Prozent, dafür entwickelte sich der Charter-Verkehr deutlich positiv. Also Folge davon sank auch der Umsatz um rund 12 Prozent und der Flughafen verzeichnete zum ersten Mal seit 10 Jahren ein negatives operatives Ergebnis.

**Nationalitäten der Fluggesellschaften am EuroAirport, 2000-2003**

**Nationalité des compagnies exploitant l'EuroAirport, 2000-2003**



Anteile in % der Passagiere  
Quelle: EuroAirport 2004

Quotes-parts en % en termes de passagers  
Source: EuroAirport 2004

en 2003 pour atteindre 20 %, le volume du fret a regagné environ 2 %. Au niveau des vols réguliers, la diminution du nombre de passagers avait même atteint 24 %. En revanche, les vols charters ont connu une évolution positive. Bien évidemment, le chiffre d'affaires réalisé par l'aéroport a également accusé une baisse conséquente de l'ordre de 12 % et, pour la première fois depuis 10 ans, il a dû afficher un résultat opérationnel négatif.

Zum ersten Mal in der Geschichte des EuroAirports wurden im vergangenen Jahr Stellen abgebaut. Ende Jahr waren 248 Mitarbeiter beschäftigt, 29 weniger als ein Jahr zuvor. Insgesamt arbeiten jedoch über 5'500 Personen am Flughafen. Die meisten davon – etwa 1'700 Personen – sind bei der SWISS beschäftigt.

L'an dernier, pour la première fois dans l'histoire de l'EuroAirport, il y a eu des suppressions d'emplois. A la fin de 2003, les effectifs s'élevaient encore à 248 collaborateurs, soit 29 de moins que l'année précédente. Mais le nombre total des personnes travaillant à l'aéroport est largement supérieur, puisqu'on compte plus de 5.500 personnes, dont environ 1.700 sont employées par la SWISS.

Ebenfalls sehr deutlich ist der Abbau der Schweizer Airlines bei der Betrachtung der Nationalität der Fluggesellschaften ersichtlich. Während im Jahr 2000 noch 63 Prozent der Passagiere im Linienvverkehr mit einer Schweizer Fluggesellschaft – damals noch mehrheitlich SWISSAIR oder CROSSAIR – flogen, betrug derselbe Anteil im vergangenen Jahr noch 42 Prozent.

La ventilation du nombre de passagers par nationalité de compagnie aérienne utilisée est aussi révélatrice du déclin des compagnies aériennes suisses. Alors qu'en 2000, 63 % des passagers sur les vols réguliers avaient choisi une compagnie suisse pour se déplacer – en règle générale SWISSAIR ou CROSSAIR - ils n'étaient plus que 42 % en 2003.

Die Reduktion der Flüge ab dem EuroAirport schlägt sich auch in dessen Bedeutung für die Erreichbarkeit in der Regio TriRhena und in ihren drei Zentren – Basel, Mulhouse und Freiburg – nieder. Während im Jahr 2002 knapp 60 Prozent des Bruttoinlandsprodukts ausserhalb Europas mit einem Flug ab Basel (Interkontinentaler Flug oder Zubringer zu einem anderen Flughafen) erreichbar war, so lag dieser Wert im Jahr 2003 nur noch bei 31.4 Prozent. Ein bedeutender Teil davon ist mit dem Wegfall von Zubringerflügen nach Zürich zu erklären. Damit hat für die Verkehrsträger Strasse und Bahn auch die Relevanz als Zubringer zugenommen. Gross an Bedeutung gewonnen hat für Basel der Flughafen Frankfurt, dessen Anteil von 25 auf 44 Prozent stieg. Ebenfalls zugelegt hat der Flughafen Zürich. Für ein paar wenige Destinationen wurde zudem der Flughafen Strasbourg interessanter.

La diminution du nombre de vols au départ de l'EuroAirport se répercute évidemment aussi sur son rôle dans l'accessibilité de la Régio TriRhéna et de ses trois centres urbains – Bâle, Mulhouse et Fribourg. Alors qu'en 2002, on pouvait encore accéder à presque 60 % du produit intérieur brut extra-européen au moyen d'un vol partant de Bâle (soit par vol intercontinental direct, soit par un vol de liaison vers un autre aéroport), ce pourcentage n'était plus que de 31,4 % en 2003. Ce phénomène s'explique essentiellement par la suppression des navettes vers Zurich, mais, en même temps, les voyageurs ont plus souvent recours à la route et au rail pour se rendre à l'aéroport. Parallèlement, l'aéroport de Francfort a considérablement gagné en importance pour Bâle, et sa part a augmenté de 25 % à 44 %. L'aéroport de Zurich a également intensifié son activité, de même que l'aéroport de Strasbourg, mais ce dernier pour certaines destinations seulement.

Ähnlich ist die Situation für Interkontinentalreisende aus Mulhouse, für welche jedoch der Flughafen Zürich eine deutlich kleinere Relevanz besitzt. Der Anteil des EuroAirport nahm von 65

*La situation est comparable pour les voyageurs originaires de Mulhouse et à destination intercontinentale; toutefois, l'aéroport de Zurich n'est que marginalement intéressant pour cette clien-*

**Der EuroAirport als Check-In-Airport für Interkontinentalflüge**

*L'EuroAirport en tant que Check-In-Airport pour vols intercontinentaux*

		EuroAirport	Stuttgart	Frankfurt	Zürich	Strasbourg
Basel	2002	58.5	0.0	24.5	17.0	0.0
	2003	31.4	0.1	44.2	24.1	0.2
Freiburg	2002	3.6	4.1	91.2	0.8	0.2
	2003	5.5	2.3	91.6	0.3	0.3
Mulhouse	2002	65.2	0.1	24.4	5.4	4.9
	2003	38.9	0.4	51.8	6.8	2.1

Anteile in %<sup>1</sup>

*Quotes-parts en %<sup>1</sup>*

auf 39 Prozent ab. Für Reisende aus Freiburg hatte bereits im Jahr 2002 der Flughafen Frankfurt eine dominante Bedeutung, an welcher sich auch 2003 kaum etwas änderte. Entgegen dem allgemeinen Trend gewann der EuroAirport für Freiburg im interkontinentalen Bereich leicht an Attraktivität. Ebenfalls von einer gewissen Relevanz ist für Freiburg der Flughafen Stuttgart. Enorm wichtig ist der EuroAirport für die Regio TriRhena im interregionalen Flugverkehr. Für gegen 90 Prozent der Destinationen, welche am besten per Luft erreichbar sind, führte nach

*tèle. La part de l'EuroAirport a baissé de 65 à 39 %. Déjà en 2002, les voyageurs partant de Fribourg s'étaient tournés vers Francfort et cette situation n'a guère changé en 2003. A l'inverse de la tendance générale, l'EuroAirport est devenu un peu plus attractif pour les voyageurs fribourgeois partant pour une destination intercontinentale. Mais ils ne rechignent pas non plus à se rendre à l'aéroport de Stuttgart. En revanche, en ce qui concerne le transport aérien interrégional, l'EuroAirport est une plateforme incontournable dans la Régio TriRhéna. En automne 2002, les vols proposés au départ*

**Der EuroAirport als Check-In-Airport für Europaflüge**

*L'EuroAirport en tant que Check-In-Airport pour vols européens*

		Mulhouse-Bâle	Zürich	Stuttgart	Strasb.-Entzh.	Frankfurt	Diverse
Basel	2002	86.2	5.6	1.9	5.1	0.9	0.3
	2003	86.1	3.0	1.2	8.8	0.7	0.2
Freiburg	2002	65.8	0.0	11.2	7.2	15.8	0.2
	2003	59.7	0.0	15.1	10.7	14.4	0.0
Mulhouse	2002	88.7	1.6	1.3	7.6	1.0	0.0
	2003	83.8	0.0	1.5	13.6	0.7	0.3

Anteile in %<sup>2</sup>

*Quotes-parts en %<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> Prozentualer Anteil des totalen Modell-BIP ausserhalb Europas, welches aus Basel bei der Verwendung der angegebenen Flughäfen als Check In-Airports am schnellsten erreicht wird (Flugplan Montag)

<sup>1</sup> *Pourcentage du PIB (modèle) total hors Europe, qui peut être rejoint le plus rapidement en partant de Bâle et en utilisant les aéroports indiqués à titre de Check-In-Airports (horaire des vols lundi)*

<sup>2</sup> Prozentualer Anteil des per Flug am schnellsten erreichbaren BIP innerhalb Europas, welches aus Basel bei der Verwendung der angegebenen Flughäfen als Check In-Airports am schnellsten erreicht wird (Zeitfenster 5.30-9.30)

<sup>2</sup> *Pourcentage du PIB en Europe, pouvant être rejoint au plus rapidement par avion en partant de Bâle et en utilisant un des aéroports indiqués à titre de Check-In-Airport (créneau horaire 5.30 h-9.30 h)*

Flugplan Herbst 2002 ab Basel oder Mulhouse ein Flug ab dem EuroAirport (Direktflug oder Zubringer, Startfenster 5.30-9.00 Uhr) am Schnellsten zum Ziel. Für Freiburg lag der entsprechende Anteil bei rund 65 Prozent. Während für Freiburg die Flughäfen in Frankfurt und Stuttgart relativ wichtige Alternativen sind, ist die Relevanz Zürichs und Strasbourgs für Basel und Mulhouse vergleichsweise klein. Für vereinzelte Destinationen konnte sich für Freiburg oder Basel auch ein Flug ab Mailand lohnen.

Im innereuropäischen Flugverkehr hat der EuroAirport mit dem Flugplan vom vergangenen November für die Regio TriRhena nur leicht an Bedeutung verloren. Auch wenn die ehemalige Europadrehscheibe der CROSSAIR mit dem Flugplan eine deutliche Reduktion der europäischen Destinationen und Flüge hinnehmen musste. Zwar sind einige Destinationen – wie zuvor bereits erläutert – neu per Strasse schneller erreichbar, doch die Fahrt zu einem anderen Flughafen kann nur in wenigen Fällen eine Alternative darstellen. Der Anteil des EuroAirports für Basel blieb konstant bei 86 Prozent, für Mulhouse sank er um 5 Prozentpunkte auf 84 Prozent und für Freiburg um 6 Prozentpunkte auf 66 Prozent. Ab allen drei regionalen Zentren hat der Flughafen Strasbourg leicht an Relevanz gewonnen, für Freiburg auch der Flughafen Stuttgart. In vereinzelten Fällen lohnt sich neu sogar eine Fahrt nach Düsseldorf oder Nürnberg. Die nachfragegestärkste Strecke (Hin- und Rückflug) am Euroairport war im vergangenen Jahr mit über einer halben Million Passagieren Paris, gefolgt von London und Frankfurt.

### 3.6 Fazit und Ausblick

Es kann festgehalten werden, dass die EuroRegion Oberrhein trotz einer Einbusse im vergangenen Jahr relativ gut erschlossen ist. Bezüglich der interkontinentalen Erreichbarkeit liegt die Region zwar klar hinter grossen europäischen Metropolen wie Paris, London oder Frankfurt, im Vergleich zu mittelgrossen Zentren muss sich die Oberrhein-Region nicht verstecken. Auch wenn die beiden grösseren Flughäfen der Region – der EuroAirport und Strasbourg – nur eine

*de l'EuroAirport permettait de relier 90 % des destinations auxquelles on accède de préférence par avion. Ces connexions, soit par vol direct, soit par un vol de liaison, effectués pendant les créneaux horaires de 5.30 h à 9.00h, représentaient, pour les voyageurs de Bâle ou de Mulhouse, la formule la plus rapide. Pour Fribourg, ce pourcentage était d'environ 65 %. Les aéroports de Francfort et de Stuttgart constituent donc une alternative de taille pour Fribourg, alors que Zurich et Strasbourg ne jouissent pas du même privilège pour Bâle et Mulhouse. Dans certains cas, même un départ de Milan pouvait s'avérer intéressant pour un voyageur originaire de Fribourg ou de Bâle.*

*La modification du trafic, intervenue en novembre dernier, n'a minoré que marginalement l'importance de l'EuroAirport pour les liaisons inter-européennes de la Régio TriRhéna. Certes, l'aéroport, autrefois plaque tournante pour la CROSSAIR, doit désormais se contenter d'une offre de vols sensiblement réduite vers des destinations européennes, mais, d'une part, certaines de ces destinations peuvent être plus rapidement atteintes par la route et d'autre part, seul dans quelques cas isolés, le trajet jusqu'à un autre aéroport constitue une véritable alternative. La part de l'EuroAirport pour ce qui est des départs de Bâle s'est maintenue à 86 %. Pour Mulhouse, elle a baissé de 5 % à 84 % et pour Fribourg de 6 % à 66 %. L'aéroport de Strasbourg a légèrement gagné en importance pour ces trois centres urbains ; les voyageurs originaires de Fribourg ont aussi découvert Stuttgart comme solution alternative. Dans ce nouveau contexte, un déplacement jusqu'à Düsseldorf ou Nuremberg peut parfois se justifier. L'année dernière, la destination la plus recherchée (aller/retour) en partance de l'EuroAirport, a été Paris qui a attiré plus de 500.000 passagers, suivie de Londres et de Francfort.*

### 3.6 Conclusion et perspectives

*Il en résulte que, malgré les pertes subies en 2003, l'EuroRégion du Rhin Supérieur est relativement bien raccordée aux grands réseaux de transport. Certes, en termes d'accessibilité intercontinentale, la région ne se situe pas au même rang que Paris, Londres ou Francfort. Mais elle n'a rien à envier aux centres urbains de dimension moyenne. Même si les deux plus grands aéroports de la région – l'EuroAirport et Strasbourg – ne proposent qu'un nombre limité*



geringe Zahl von interkontinentalen Flügen anbieten, so ist eine recht gute Anbindung an grössere Hubs vorhanden. Per Flug ist diesbezüglich vor allem Paris zu erwähnen, mit Zürich und insbesondere Frankfurt sind auch zwei Grossflughäfen mit diversen interkontinentalen Verbindungen per Landweg gut zu erreichen. Die Relevanz Frankfurts für die EuroRegion hat insbesondere mit den Abbaumassnahmen von SWISS weiter zugenommen.

Besser als interkontinental schneidet die EuroRegion Oberrhein hinsichtlich der interregionalen Erreichbarkeit ab. So kommt der Region insbesondere zu Gute, dass sie innerhalb Europas geographisch relativ zentral gelegen ist und auch schon allein per Landweg gut an die europäischen Wirtschaftszentren angebunden ist. Der Landweg ist vor allem für eine Reisezeit bis etwa 2.5 Stunden relevant, wobei aber die Strasse gegenüber der Bahn klar bevorteilt ist. Insbesondere für Mulhouse ist die Bahn sogar von einer fast zu vernachlässigen Bedeutung.

Ab einer Reisezeit von etwa 3 Stunden wird die Erreichbarkeit der Region grösstenteils vom Verkehrsträger Luft bestimmt. Die starken Abbaumassnahmen des Schweizer Nationalcarriers SWISS an der „Europadreh Scheibe“ EuroAirport, aber auch diverse Flugplankürzungen anderer Gesellschaften, führten dazu, dass die EuroRegion Oberrhein und insbesondere die Regio TriRhena den wohl grössten Rückgang an interregionaler Erreichbarkeit in ganz Europa erleiden mussten.

Die Entwicklung der letzten Jahre hinterliess auch auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg seine Spuren. Seit dem Jahr 2000 sank das Passagiervolumen um über ein Drittel. Dennoch kann gerade diese Entwicklung auch als neue Chance betrachtet werden. Mit dem starken Abbau der SWISS hat man sich gezwungenermassen von der starken Abhängigkeit von dieser Gesellschaft etwas befreit. Während im Jahr 2000 noch fast zwei Drittel der Passagiere mit einer Maschine der Vorgängergesellschaften CROSSAIR und SWISSAIR befördert worden sind, flogen im Jahr 2003 noch 40 Prozent der EuroAirport-Kunden mit der SWISS. Andere Fluggesellschaften sind im Begriff, entstandene Lücken zu füllen und neue Destinationen anzubieten. So haben 2003 vier neue Fluggesellschaften die Angebotsvielfalt am EuroAirport vergrössert. Mit dem Sommerflugplan 2004 hat zudem EasyJet, ein neuer wichtiger Player im

*de vols intercontinentaux, elle est néanmoins assez bien reliée aux grands « hubs ». Ce constat vaut tout particulièrement pour Paris, facilement joignable par avion. Quant à Zurich et Francfort, deux aéroports importants offrant des connexions intercontinentales multiples, ils peuvent aussi être reliés par voie terrestre. La restructuration de SWISS a, bien évidemment, accentué l'importance de Francfort pour l'EuroRégion.*

*En matière d'accessibilité interrégionale, l'EuroRégion du Rhin Supérieur est plus compétitive. Ainsi, la région profite de son emplacement géographique relativement central et du fait qu'elle est bien raccordée aux réseaux routier et ferroviaire et donc facile d'accès, même par voie terrestre. C'est d'ailleurs la voie terrestre qui prédomine dans le choix du mode de transport pour les déplacements de moins de deux heures et demies. Précisons que la route est largement préférée au rail. D'ailleurs, pour Mulhouse, l'approche par le rail est presque négligeable.*

*A partir d'une durée de voyage de trois heures, l'avion est le mode de transport qui prend le relais et qui détermine l'accessibilité. Depuis que les mesures de restructuration de la SWISS, compagnie nationale suisse, mais aussi les suppressions de vols d'autres compagnies, ont fortement pénalisé l'EuroAirport, la « plaque tournante européenne », l'EuroRégion du Rhin Supérieur et tout particulièrement la Régio TriRhéna ont certainement subi la plus grande perte en termes d'accessibilité interrégionale de toute l'Europe.*

*Les événements des dernières années ont laissé leurs séquelles à l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg. Depuis l'année 2000, le nombre de passagers a baissé de plus d'un tiers. Cependant, cette évolution pourrait aussi constituer une chance pour un nouveau départ. La défection massive de la SWISS a obligé l'EuroAirport à se libérer de la forte dépendance qui le liait à cette compagnie. Alors qu'en 2000, presque deux tiers des passagers ont été transportés dans un appareil appartenant à une des deux sociétés précédentes, la CROSSAIR ou la SWISSAIR, en 2003, seuls 40 % des passagers de l'EuroAirport voyageaient encore avec la SWISS. D'autres compagnies sont en train de combler les lacunes et d'offrir de nouvelles destinations. Ainsi, en 2003, quatre nouvelles compagnies sont venues étoffer l'éventail des offres. Depuis l'horaire d'été 2004, il existe aussi EasyJet, nouvel acteur européen, qui*



innereuropäischen Fluggeschäft, die Bedienung des EuroAirports aufgenommen und bietet vorerst Verbindungen nach London, Liverpool und Berlin an. Weitere Destinationen sind für die Zukunft vorgesehen. Diese neue Vielfalt an Fluggesellschaften würde auch helfen, ein weiterer Abbau SWISS oder sogar einen vollständigen Rückzug dieser Fluggesellschaft vom EuroAirport abzufedern.

Auch der Flughafen selbst arbeitet entschlossen an seiner Zukunft und an seiner Attraktivität. Trotz des rückläufigen Passagieraufkommens und der Probleme der SWISS wurde das neue Schweizer Terminal-Süd im letzten Jahr fertiggestellt. Zwar wurde dieses noch nicht in Betrieb genommen, mit den Prognosen der International Air Association (IATA) für den europäischen Luftfahrtbereich (ein Wachstum von 4.1 Prozent im Jahr 2004, sogar 6.2 Prozent im kommenden Jahr) und der neuen Strategie der Diversifizierung ist man aber überzeugt dies bald nachholen zu können. Erste Anzeichen für eine Erholung sind da. Nachdem im ersten Quartal 2004 als Folge des Basiseffektes durch den SWISS-Abbau im vergangenen Jahr nochmals ein Passagierückgang verzeichnet worden war, verlief die Entwicklung seit April wieder deutlich positiv. Auch wenn das Niveau im ersten Halbjahr noch unter dem Vorjahr lag, erwarten die Verantwortlichen des EuroAirports bis zum Jahresende ein Wachstum gegenüber 2003.

Die nächsten Investitionen in die Zukunft stehen auch bereits an. So soll in Kürze eine neue Expressfrachtzone erstellt werden. Zudem plant der Basler Pharma-Weltkonzern Novartis ein eigenes Terminal für seine Geschäftsreisenden. Aber auch das Projekt des Eisenbahnanschlusses ist ein wichtiges strategisches Ziel des Flughafens. Dennoch darf neben dem Schaffen von guten Voraussetzungen für die Luftfahrt auch der Landverkehr in der EuroRegion Oberrhein in Zukunft nicht vernachlässigt werden. Insbesondere ein besserer Anschluss an die europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindungen muss weiterhin eine hohe Priorität genießen, damit die Region Oberrhein bezüglich der Erreichbarkeit in der Konkurrenz der europäischen Region mithalten kann. Ein herber Rückschlag ist diesbezüglich jedoch der durch die Deutsche Bahn verhängte Planungstop für den Ausbau der Rheintalbahn.

*dessert l'EuroAirport et qui propose, dans un premier temps, des liaisons avec Londres, Liverpool et Berlin. D'autres destinations sont prévues. Cette diversification pourrait permettre d'atténuer les conséquences d'un repli ou d'un retrait complet de la SWISS de l'EuroAirport.*

*D'ailleurs, cet aéroport s'engage fortement pour assurer son avenir et se rendre plus attractif. Malgré un nombre de passagers en baisse et les difficultés de la SWISS, le nouveau terminal sud côté suisse a été achevé en 2003. Il est vrai qu'il n'a pas encore été mis en service, mais les responsables sont convaincus que cela ne saurait tarder. Ils s'appuient sur les prévisions de l'International Air Association (IATA) pour l'espace aérien européen, qui tablent sur une croissance de 4,1 % en 2004, voire 6,2 % en 2005 et sur la nouvelle stratégie de diversification. Les signes précurseurs d'une reprise ont déjà été détectés. Alors qu'au premier trimestre 2004, à la suite des restructurations de la SWISS, le nombre de passagers qui avait déjà atteint un très bas niveau, a encore baissé, on constate, depuis avril 2004, un revirement de tendance. Et, bien que le niveau du premier semestre ait encore été inférieur à celui de l'année précédente, les responsables de l'EuroAirport escomptent une croissance qui interviendra avant la fin de l'année.*

*Dès à présent, on commence à investir pour l'avenir. Ainsi, la construction d'une nouvelle zone pour le fret express est imminente et le groupe Novartis, société pharmaceutique de renom mondial, prévoit la construction de son propre terminal pour les déplacements professionnels de ses cadres. Mais, l'aéroport n'oublie pas pour autant le raccordement ferroviaire, projet hautement stratégique. Toutefois, il convient de ne pas miser uniquement sur les liaisons aériennes ; les voies de communication terrestres de l'EuroRégion du Rhin Supérieur méritent aussi d'être améliorées. L'accent doit notamment être mis sur un meilleur raccordement aux réseaux de trains à grande vitesse, afin de rendre l'EuroRégion du Rhin Supérieur compétitive en matière d'accessibilité. Dans ce contexte, la suspension des projets d'aménagement du tracé de la vallée rhénane, décidée par la Deutsche Bahn, constitue un rude échec.*

**Tabelle 1 Gesamtwirtschaftliche Konjunkturindikatoren**  
**Tableau 1 Indicateurs conjoncturels macro-économiques**

Bruttoinlandsprodukt <i>Produit intérieur brut</i>	Prozentuale Veränderung gegenüber Vorjahr <i>Taux de variation annuel</i>						
	2002	2003	2004	2005	85-90	90-00	00-05
<b>WESTEUROPA</b>	<b>1.0</b>	<b>0.9</b>	<b>2.1</b>	<b>2.3</b>	<b>3.3</b>	<b>2.0</b>	<b>1.6</b>
EuroRegion Oberrhein	0.7	0.4	1.9	2.4	3.6	1.9	1.5
Regio TriRhena	0.9	0.6	2.0	2.5	2.8	1.8	1.7
<b>SCHWEIZ</b>	<b>0.2</b>	<b>-0.5</b>	<b>1.3</b>	<b>1.8</b>	<b>2.7</b>	<b>1.1</b>	<b>0.7</b>
Nordwestschweiz	2.5	0.6	2.0	2.6	2.1	1.7	2.0
<b>DEUTSCHLAND</b>	<b>0.2</b>	<b>-0.1</b>	<b>1.4</b>	<b>1.9</b>	<b>3.4</b>	<b>1.7</b>	<b>0.9</b>
<b>Dt. Oberrheingebiet</b>	<b>0.1</b>	<b>-0.2</b>	<b>1.7</b>	<b>2.4</b>	<b>4.6</b>	<b>1.8</b>	<b>1.2</b>
<b>Nördl. dt. Oberrheingebiet</b>	<b>0.1</b>	<b>-0.4</b>	<b>1.7</b>	<b>2.3</b>	<b>4.8</b>	<b>1.9</b>	<b>1.2</b>
Südpfalz	1.0	-0.5	1.3	1.8	5.3	1.9	0.7
Region Karlsruhe	-0.3	-0.7	1.9	2.5	5.2	1.9	1.2
Region Rastatt	1.9	0.2	1.6	2.5	4.7	1.7	1.6
Ortenau	-0.7	-0.3	1.6	2.2	3.6	1.9	0.9
<b>Südbaden</b>	<b>0.1</b>	<b>0.4</b>	<b>1.6</b>	<b>2.4</b>	<b>4.2</b>	<b>1.6</b>	<b>1.4</b>
Region Freiburg	-0.1	-0.3	1.6	2.4	4.5	1.8	1.3
Region Lörrach	0.3	1.7	1.5	2.4	3.7	1.2	1.6
<b>FRANCE</b>	<b>1.1</b>	<b>0.5</b>	<b>2.3</b>	<b>2.4</b>	<b>3.3</b>	<b>1.9</b>	<b>1.7</b>
<b>Alsace</b>	<b>0.5</b>	<b>1.1</b>	<b>2.1</b>	<b>2.3</b>	<b>3.0</b>	<b>2.2</b>	<b>1.6</b>
Bas-Rhin	1.3	1.2	2.0	2.3	3.5	2.0	1.6
Haut-Rhin	-0.7	0.8	2.4	2.3	2.1	2.6	1.6

Zahl der Erwerbstätigen <i>Emploi total</i>	Prozentuale Veränderung gegenüber Vorjahr <i>Taux de variation annuel</i>						
	2002	2003	2004	2005	85-90	90-00	00-05
<b>WESTEUROPA</b>	<b>0.5</b>	<b>0.3</b>	<b>0.3</b>	<b>0.5</b>	<b>1.5</b>	<b>0.4</b>	<b>0.6</b>
EuroRegion Oberrhein	0.5	-0.1	0.2	0.7	1.3	0.8	0.5
Regio TriRhena	0.4	0.2	0.1	0.7	1.3	0.6	0.5
<b>SCHWEIZ</b>	<b>0.6</b>	<b>-0.1</b>	<b>0.4</b>	<b>0.9</b>	<b>2.6</b>	<b>0.2</b>	<b>0.7</b>
Nordwestschweiz	1.1	0.5	0.4	1.1	2.4	-0.3	0.9
<b>DEUTSCHLAND*</b>	<b>-0.6</b>	<b>-1.1</b>	<b>-0.4</b>	<b>0.0</b>	<b>1.5</b>	<b>0.3</b>	<b>-0.3</b>
<b>Dt. Oberrheingebiet</b>	<b>0.2</b>	<b>-0.6</b>	<b>0.2</b>	<b>0.4</b>	<b>1.6</b>	<b>0.9</b>	<b>0.4</b>
<b>Nördl. dt. Oberrheingebiet</b>	<b>0.2</b>	<b>-1.0</b>	<b>0.2</b>	<b>0.5</b>	<b>1.6</b>	<b>0.9</b>	<b>0.4</b>
Südpfalz	0.2	-1.3	0.0	0.2	1.1	1.0	0.0
Region Karlsruhe	0.1	-1.2	0.4	0.7	1.6	0.6	0.5
Region Rastatt	0.6	-0.5	0.2	0.4	1.9	1.0	0.4
Ortenau	-0.1	-0.7	0.0	0.2	1.7	1.3	0.3
<b>Südbaden</b>	<b>0.2</b>	<b>0.0</b>	<b>0.1</b>	<b>0.3</b>	<b>1.6</b>	<b>1.0</b>	<b>0.4</b>
Region Freiburg	0.2	-0.3	0.2	0.4	1.7	1.3	0.4
Region Lörrach	0.2	0.5	-0.1	0.1	1.4	0.3	0.5
<b>FRANCE</b>	<b>0.5</b>	<b>-0.3</b>	<b>0.3</b>	<b>0.8</b>	<b>0.9</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>
<b>Alsace</b>	<b>0.8</b>	<b>0.5</b>	<b>0.1</b>	<b>1.1</b>	<b>0.2</b>	<b>1.1</b>	<b>0.6</b>
Bas-Rhin	1.5	0.7	0.3	1.3	0.6	1.1	0.8
Haut-Rhin	-0.1	0.2	-0.1	0.8	-0.4	1.0	0.2

**Tabelle 2 Makroökonomische Indikatoren und Branchenindikatoren**  
**Tableau 2 Indicateurs macro-économiques et indicateurs par branche**

Preisniveau <i>Niveau des prix</i>	Prozentuale Veränderung gegenüber Vorjahr <i>Taux de variation annuel</i>							
	2002	2003	2004	2005	85-90	90-00	00-05	
Schweiz	0.6	0.6	0.6	1.4	2.5	1.9	0.9	
Deutschland	1.3	1.1	1.5	0.7	1.4	2.5	1.3	
France	1.9	2.1	2.2	1.7	3.1	1.7	1.9	
<b>Zinssatz langfristig</b> <i>Taux d'intérêt à long terme</i>								
Schweiz	3.2	2.7	3.0	3.4	4.8	4.4	3.3	
Deutschland	4.8	4.1	4.3	4.9	6.8	6.3	4.7	
France	5.0	4.1	4.4	4.9	9.6	6.6	4.8	
<b>Arbeitslosenquote</b> <i>Taux de chômage</i>								
Schweiz	2.6	3.7	3.7	3.1	0.7	3.5	2.8	
Deutschland	9.8	10.5	10.4	10.3	8.0	9.6	10.0	
France	9.1	9.8	9.8	9.4	9.9	11.1	9.3	
<b>Wechselkurs</b> <i>Taux de change</i>								
1 Schweizer Franken (in €)	0.68	0.66	0.65	0.65	0.61	0.61	0.66	
1 Euro (in \$)	0.94	1.13	1.21	1.14	1.07	1.17	1.04	
1 Schweizer Franken (in \$)	0.65	0.74	0.78	0.74	0.61	0.71	0.68	

**Reale Bruttowertschöpfung in der EuroRegion Oberrhein**  
**Valeur ajoutée brute réelle de la EuroRégion du Rhin Supérieur**

in Mrd. Euro zu Preisen und Wechselkursen von 1995  
 en mrd. d'Euro aux prix et taux de change de 1995

	2002	2003	2004	2005	85-90	90-00	00-05	
<b>Bruttoinlandsprodukt</b>	<b>143.6</b>	<b>144.1</b>	<b>146.8</b>	<b>150.3</b>				<b>Produit intérieur brut</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	0.7	0.4	1.9	2.4	3.6	1.7	1.5	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Primärer Sektor</b>	<b>2.0</b>	<b>1.8</b>	<b>1.8</b>	<b>1.8</b>				<b>Secteur primaire</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	-0.2	-6.8	-0.4	0.0	2.3	2.6	-3.1	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Sekundärer Sektor</b>	<b>47.5</b>	<b>47.7</b>	<b>48.8</b>	<b>50.1</b>				<b>Secteur secondaire</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	-0.2	0.4	2.3	2.6	3.0	1.4	1.2	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Chemie</b>	<b>9.2</b>	<b>9.5</b>	<b>10.0</b>	<b>10.4</b>				<b>Chimie</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	6.7	3.1	4.4	4.5	3.3	5.8	4.3	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Investitionsgüter</b>	<b>18.1</b>	<b>18.3</b>	<b>18.7</b>	<b>19.4</b>				<b>Biens d'équipement</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	-0.8	1.1	2.5	3.5	4.5	1.9	1.9	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Bauwirtschaft</b>	<b>6.8</b>	<b>6.6</b>	<b>6.6</b>	<b>6.6</b>				<b>Bâtiment, Génie civil</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	0.0	-3.7	0.4	0.3	2.7	-1.0	-0.1	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Sonst. prod. Industrie</b>	<b>13.3</b>	<b>13.3</b>	<b>13.5</b>	<b>13.6</b>				<b>Autres ind. productr.</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	-3.7	-0.3	1.3	1.2	1.6	0.2	-1.0	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Tertiärer Sektor</b>	<b>89.0</b>	<b>89.6</b>	<b>91.3</b>	<b>93.6</b>				<b>Secteur tertiaire</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	1.9	0.7	1.8	2.5	3.8	2.0	2.1	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Handel</b>	<b>13.7</b>	<b>14.0</b>	<b>14.1</b>	<b>14.4</b>				<b>Commerce</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	2.3	1.9	0.9	2.2	3.8	0.9	2.6	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Gastgewerbe</b>	<b>2.3</b>	<b>2.4</b>	<b>2.4</b>	<b>2.5</b>				<b>Hôtellerie</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	0.5	1.1	1.6	2.3	2.4	-1.5	2.1	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Verkehr, Komm.</b>	<b>9.7</b>	<b>9.6</b>	<b>9.8</b>	<b>10.2</b>				<b>Transport, Communic.</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	3.4	-0.9	2.5	3.4	4.6	4.1	2.9	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Finanzsektor</b>	<b>7.7</b>	<b>7.9</b>	<b>8.1</b>	<b>8.3</b>				<b>Secteur financier</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	-2.6	2.4	2.0	2.4	3.3	1.3	0.9	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Untern.dienstl., Immob.</b>	<b>29.0</b>	<b>29.0</b>	<b>29.6</b>	<b>30.5</b>				<b>Serv. Entrepr., Immob.</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	2.1	-0.3	2.1	3.1	5.3	2.7	2.2	<i>taux de variation annuel</i>
<b>Übrige Dienstleistg.</b>	<b>26.5</b>	<b>26.8</b>	<b>27.3</b>	<b>27.8</b>				<b>Autres services</b>
%-Zuw. gg. Vorper.	2.3	1.4	1.8	1.7	2.7	1.8	1.7	<i>taux de variation annuel</i>

**Tabelle 3** Branchenindikatoren in der Regio TriRhena  
**Tableau 3** Indicateurs par branche de la Regio TriRhena

Reale Bruttowertschöpfung <i>Valeur ajoutée brute réelle</i>	Prozentuale Veränderung gegenüber Vorjahr <i>Taux de variation annuel</i>							
	2002	2003	2004	2005	85-90	90-00	00-05	
<b>Bruttoinlandsprodukt</b>	<b>0.9</b>	<b>0.6</b>	<b>2.0</b>	<b>2.5</b>	<b>2.8</b>	<b>1.8</b>	<b>1.7</b>	<b>Produit intérieur brut</b>
<b>Primärer Sektor</b>	<b>-2.8</b>	<b>-7.6</b>	<b>-0.6</b>	<b>-0.4</b>	<b>2.0</b>	<b>1.5</b>	<b>-3.6</b>	<b>Secteur primaire</b>
<b>Sekundärer Sektor</b>	0.3	0.6	2.6	2.8	2.6	1.6	1.7	<b>Secteur secondaire</b>
Bergb., Steine, Erden	-8.9	-1.4	0.7	-0.1	-1.7	-1.8	-4.6	<i>Industrie extractive</i>
Verarbeit. Gewerbe	0.8	1.0	3.0	3.2	2.6	2.0	2.1	<i>Industries manufacturières</i>
Nahr.- u. Genussmittel	-2.6	-0.2	1.3	0.4	-0.3	0.0	-0.8	<i>Ind. agricole et alimentaire</i>
Textil, Bekleidung	-2.3	-5.5	0.5	0.6	-1.9	-3.7	-2.9	<i>Textile, Habillement</i>
Chemie	7.0	3.3	4.5	4.5	3.5	5.7	4.6	<i>Industrie chimique</i>
Investitionsgüter	-2.5	0.2	2.6	3.3	3.5	1.6	1.6	<i>Biens d'équipement</i>
Metall	-4.8	-1.6	1.7	2.4	3.7	0.1	-0.2	<i>Métallurgie</i>
Maschinen, Fahrzeuge	-1.4	-2.1	1.7	3.2	2.7	0.8	0.3	<i>Machines, Véhicules</i>
Elektronik, Uhren	-1.3	1.1	3.6	3.2	5.1	3.3	2.0	<i>Instr. electr., Horlogerie</i>
Fahrzeugbau	-3.5	3.5	3.2	4.1	2.1	1.9	4.5	<i>Véhicules</i>
Übrige Industrie	-3.8	-1.5	0.7	1.1	2.6	-0.4	-1.0	<i>Autres ind. manufacturières</i>
Bauwirtschaft	-0.3	-2.8	0.6	0.6	2.6	-0.2	0.2	<i>Bâtiment, Génie civil</i>
Energie, Wasser	-4.6	4.5	2.5	2.1	3.2	2.7	0.3	<i>Energie, Eau</i>
<b>Tertiärer Sektor</b>	2.0	1.0	1.8	2.4	2.8	2.1	2.1	<b>Secteur tertiaire</b>
Handel	1.9	1.3	1.0	2.1	2.7	0.6	2.1	<i>Commerce</i>
Gastgewerbe	-0.5	1.6	1.9	2.6	1.8	-1.8	1.9	<i>Hôtellerie</i>
Verkehr, Kommunikation	4.1	-0.7	2.2	3.3	3.5	3.8	2.5	<i>Transport, Communication</i>
Finanzsektor	-1.4	2.2	1.9	2.4	1.5	0.9	0.4	<i>Secteur financier</i>
Untern.dienstl., Immob.	2.9	0.5	2.1	3.1	3.8	3.7	2.9	<i>Serv. Entrepr., Immob.</i>
Übrige Dienstleistungen	1.9	1.5	1.5	1.7	2.7	2.0	1.8	<i>Autres services</i>
<b>Chemie</b>								<b>Chimie</b>
Nordwestschweiz	9.0	2.9	4.9	4.7	3.2	6.9	5.3	<i>Suisse du Nord-Ouest</i>
Haut-Rhin	2.6	4.1	3.5	3.9	5.5	5.1	3.0	<i>Haut-Rhin</i>
Südbaden	-2.1	4.9	2.6	3.4	3.6	1.0	1.0	<i>Sud du Pays de Bade</i>
<b>Investitionsgüter</b>								<b>Biens d'équipement</b>
Nordwestschweiz	-2.4	-3.1	-0.6	0.3	3.7	-0.6	-1.4	<i>Suisse du Nord-Ouest</i>
Haut-Rhin	-1.0	2.0	4.5	3.7	1.0	3.5	3.7	<i>Haut-Rhin</i>
Südbaden	-3.9	0.4	2.8	4.5	5.2	1.7	1.4	<i>Sud du Pays de Bade</i>
<b>Bauwirtschaft</b>								<b>Bâtiment, Génie civil</b>
Nordwestschweiz	0.2	-2.0	0.6	1.2	2.2	-0.4	0.8	<i>Suisse du Nord-Ouest</i>
Haut-Rhin	3.1	0.9	1.9	1.6	5.9	-1.2	4.2	<i>Haut-Rhin</i>
Südbaden	-2.7	-5.8	-0.2	-0.9	1.7	0.6	-2.5	<i>Sud du Pays de Bade</i>
<b>Tertiärer Sektor</b>								<b>Secteur tertiaire</b>
Nordwestschweiz	2.3	0.7	1.8	2.5	1.9	1.6	1.8	<i>Suisse du Nord-Ouest</i>
Haut-Rhin	1.2	0.9	1.9	2.0	2.1	2.8	1.7	<i>Haut-Rhin</i>
Südbaden	2.2	1.4	1.7	2.6	4.7	2.5	2.7	<i>Sud du Pays de Bade</i>



## 4. Tableaux ALSACE

Tableau 4

### EXPORTATIONS ALSACIENNES

en mio de EURO

	2002 IV	2003 I	2003 II	2003 III	2003 IV	2004 I	2001	2002	2003
Agriculture	77.4	67.6	63.1	65.1	60.8	60.3	260.0	278.3	256.5
<i>Variation en % sur 1 an</i>	4.0	-1.1	1.5	-7.5	-21.5	-10.8	-18.6	7.0	-7.8
Pêche, aquaculture	0.8	0.5	0.5	0.5	0.8	0.5	2.7	2.2	2.3
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-10.3	-15.5	9.4	28.5	7.7	2.9	-10.1	-19.2	5.5
Ind. alimentaire et tabac	436.0	362.4	369.8	370.9	424.9	385.7	1790.7	1601.4	1528.0
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-0.3	-3.9	-5.0	-7.0	-2.6	6.4	-1.2	-10.6	-4.6
Extraction et dérivés	70.0	87.2	83.0	85.9	99.5	58.4	336.8	295.6	355.6
<i>Variation en % sur 1 an</i>	2.2	39.0	-15.2	32.1	42.1	-33.0	-20.5	-12.2	20.3
Electricité, gaz, eau	3.4	1.8	1.7	0.4	1.8	0.4	1.6	12.4	5.8
<i>Variation en % sur 1 an</i>	762.7	-51.4	-41.1	-80.9	-48.3	-77.5	-19.5	680.2	-53.4
Industrie textile et habillement	193.2	233.9	198.5	200.7	174.1	233.5	839.1	853.0	807.1
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-7.1	2.3	-10.4	-4.3	-9.9	-0.2	2.0	1.7	-5.4
Industrie du cuir et chaussure	45.3	53.6	40.5	55.0	43.8	58.7	117.8	193.6	192.9
<i>Variation en % sur 1 an</i>	60.3	40.9	-8.0	-17.0	-3.2	9.6	19.4	64.3	-0.3
Papier et arts graphiques	152.0	149.9	142.5	146.6	166.7	158.2	624.0	595.5	605.6
<i>Variation en % sur 1 an</i>	3.8	6.8	-7.5	-1.7	9.6	5.6	14.1	-4.6	1.7
Minéraux non métalliques	58.3	54.2	62.1	58.4	57.3	52.5	252.4	240.8	232.0
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-9.5	-1.8	-2.1	-8.5	-1.7	-3.1	3.3	-4.6	-3.6
Caoutchouc, plastique et cuir	123.6	130.2	139.4	127.2	123.9	134.9	524.6	548.9	520.7
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-3.1	-10.0	-3.8	-6.3	0.2	3.6	-2.3	4.6	-5.1
Chimie	1150.0	1364.1	1318.0	1029.5	1118.8	1446.3	4432.6	4714.8	4830.4
<i>Variation en % sur 1 an</i>	9.7	7.2	9.2	-5.2	-2.7	6.0	16.4	6.4	2.5
Métallurgie	453.4	460.4	433.9	439.7	464.1	513.8	1842.1	1823.6	1798.0
<i>Variation en % sur 1 an</i>	9.0	1.6	-7.3	-2.0	2.4	11.6	5.8	-1.0	-1.4
Machines et équipements	702.3	646.5	657.2	655.6	675.7	642.0	2513.6	2596.2	2634.9
<i>Variation en % sur 1 an</i>	12.7	7.1	-0.9	4.6	-3.8	-0.7	6.1	3.3	1.5
Electrotec. optique, horlogerie	481.1	487.4	527.4	523.2	629.9	818.9	2051.8	2009.2	2167.9
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-20.3	-10.9	3.9	10.5	30.9	68.0	34.9	-2.1	7.9
Matériel de transport	1372.2	1344.3	1318.1	1280.1	1431.5	1531.1	4473.5	5662.5	5374.1
<i>Variation en % sur 1 an</i>	6.6	-8.1	-5.9	-10.2	4.3	13.9	10.3	26.6	-5.1
Bois, meubles	109.8	105.0	105.0	93.6	106.2	109.6	461.1	432.3	409.8
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-3.6	0.7	-4.5	-13.5	-3.2	4.4	-9.0	-6.3	-5.2
Autres industries manufacturières	49.4	51.6	42.0	50.3	50.3	51.5	122.7	198.6	194.2
<i>Variation en % sur 1 an</i>	52.9	-1.0	-18.3	9.9	2.0	-0.1	9.4	62.0	-2.2
Total des exportations	5478.1	5600.5	5502.5	5182.7	5630.0	6256.4	20646.9	22054.4	21915.8
<i>Variation en % sur 1 an</i>	3.7	-0.3	-1.5	-3.5	2.8	11.7	9.1	6.8	-0.6

Source: Direction Régionale des Douanes de Mulhouse; pour cause de changement de classification en premier trimestre 1999 les données ne sont plus comparables

Tableau 5

### TRAFIC FLUVIAL DANS LES PORTS DE MULHOUSE-RHIN

	2004 APR	2004 MAI	2004 JUN	2003 III	2003 IV	2004 I	2004 II	2001	2002	2003
Trafic fluvial total (1000 t)	526.9	515.8	556.1	1220.5	1237.4	1489.1	1598.7	5488.8	5788.2	5476.4
<i>Variation en % sur 1 an</i>	13.5	-2.2	17.1	-18.9	-9.4	-4.1	9.0	-2.6	5.5	-5.4
<i>Variation en % sur 1 période cvs</i>	6.0	-6.8	8.5	-13.3	9.0	8.8	6.1			
a) Entrées (1000 tonnes)	260.9	255.7	294.0	677.3	647.7	789.2	810.5	2768.1	2822.8	2882.6
<i>Variation en % sur 1 an</i>	18.0	-2.0	23.1	-6.0	-6.2	-5.7	12.5	-0.2	2.0	2.1
<i>Variation en % sur 1 période cvs</i>	0.6	-6.4	13.3	-2.9	-2.0	11.4	6.1			
b) Sorties (1000 tonnes)	265.9	260.1	262.2	543.2	589.7	699.9	788.2	2720.7	2965.3	2593.8
<i>Variation en % sur 1 an</i>	9.5	-2.4	10.9	-30.8	-12.6	-2.1	5.7	-4.9	9.0	-12.5
<i>Variation en % sur 1 période cvs</i>	19.3	-10.7	7.2	-28.1	27.3	9.8	5.2			

Source: Ports de Mulhouse-Rhin

Tableau 6

**INDICATEURS DE L'EVOLUTION DANS LA CONSTRUCTION**

	2002 IV	2003 I	2003 II	2003 III	2003 IV	2004 I	2004 II	2001	2002	2003
<b>Haut-Rhin</b>										
Logements autorisés	1424	1348	1136	1239	1222	1024	1514	4465	4436	4945
<i>Variation en % sur 1 an</i>	13.2	26.3	3.8	-0.3	-14.2	-24.0	33.3	-8.9	-0.6	11.5
Logements commencés	828	933	889	1196	1019	933	1471	4206	3324	4037
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-2.4	0.9	27.7	68.7	23.1	0.0	65.5	-0.7	-21.0	21.5
Autres bâtiments autorisés (SHON)	107815	124889	198723	163335	74506	71264	145945	515857	503179	561453
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-30.6	23.2	30.8	39.7	-30.9	-42.9	-26.6	-19.7	-2.5	11.6
<i>Variation en % sur une période cvs</i>	-10.8	53.6	9.2	-6.5	-54.8	41.0	14.9	—	—	—
Autres bâtiments commencés (SHON)	115725	90273	-69271	14526	411521	88587	98077	533547	515034	447049
<i>Variation en % sur 1 an</i>	11.9	-43.7	-176.6	-83.9	255.6	-1.9	241.6	942.4	-3.5	-13.2
<i>Variation en % sur 1 période cvs</i>	1.5	-35.6	-194.4	150.7	1051.6	-83.3	57.6	—	—	—
<b>Bas-Rhin</b>										
Logements autorisés	1626	1304	1085	1873	1619	1069	1924	6245	6114	5881
<i>Variation en % sur 1 an</i>	5.2	-15.4	-35.1	14.4	-0.4	-18.0	77.3	-3.7	-2.1	-3.8
Logements commencés	1298	1486	1181	1340	1147	1277	1459	5654	5366	5154
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-9.5	5.8	-7.3	5.9	-11.6	-14.1	23.5	0.1	-5.1	-4.0
Autres bâtiments autorisés (SHON)	177189	135708	102867	191547	163645	251990	140307	884978	722212	593767
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-28.4	5.3	209.3	-21.1	-7.6	85.7	36.4	-10.9	-18.4	-17.8
<i>Variation en % sur une période cvs</i>	-14.6	-13.8	1.8	-7.3	15.0	57.8	-19.5	—	—	—
Autres bâtiments commencés (SHON)	219640	17943	247539	128196	122897	128223	95302	882095	794217	516575
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-73.4	-92.3	143.3	154.2	-44.0	614.6	-61.5	936.1	-10.0	-35.0
<i>Variation en % sur 1 période cvs</i>	201.1	-66.9	346.7	24.1	-93.7	938.5	-69.8	—	—	—

SHON Surface hors œuvre nette en milliers de m<sup>2</sup>

Source: Siclone, CEBTP Strasbourg

Tableau 7

**INDICATEURS DE L'EVOLUTION DE L'EMPLOI**

	2004 APR	2004 MAY	2004 JUN	2003 II	2003 III	2003 IV	2004 I	2001	2002	2003
<b>Haut-Rhin</b>										
Demandes d'emploi en fin de mois	25395	24856		21361	23103	25382	26592	14639	18668	23105
<i>Variation en % sur 1 an</i>	17.5	16.9		23.2	23.8	24.1	17.8	-8.8	27.5	23.8
<i>Variation en % sur 1 période cvs</i>	0.7	0.9		4.9	5.3	5.3	2.2	—	—	—
Taux de chômage, définition BIT, cv	7.5	7.7	8.0	8.2	4.9	6.2	7.6	—	—	—
Taux de chômage l'année précédente	6.1	6.4	6.5	7.1	5.2	4.9	6.2	—	—	—
Taux de chômage la période précédent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Alsace et France</b>										
Indice Manpower, Alsace, cvs	40	40	41	46	45	44	42	80	58	45
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-12.2	-11.0	-11.4	-19.1	-26.4	-18.8	-10.9	-4.1	-27.5	-21.8
<i>Variation sur 1 période cvs</i>	0.2	-3.4	2.3	-3.4	-2.0	-2.8	-3.1	—	—	—
Indice Manpower, France, cvs	44	44	44	49	48	46	44	94	66	49
<i>Variation en % sur 1 an</i>	-14.0	-10.2	-8.7	-27.9	-28.0	-23.3	-17.5	-10.0	-29.8	-25.0
<i>Variation sur 1 période cvs</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Indice Manpower des offres d'emploi publiées dans la presse

Source: DDTE, Manpower

Tableau 8

**L'HOTELLERIE HAUT-RHINOISE**

	2004 MAR	2004 APR	2004 MAY	2003 II	2003 III	2003 IV	2004 I	2000	2001	2002
Taux d'occup. dans l'hôtellerie en %	43.3	54.6	20.8	57.5	66.4	56.7	42.1	55.9	55.3	55.2
Variation en % sur 1 an	4.1	5.0	7.0	-1.9	-1.8	3.2	4.7	-2.4	-1.2	-0.2
Nuitées: Total (en '000)	149.5	216.5	250.8	699	864	661	394	2612	2706	2615
Variation en % sur 1 an	-5.7	4.9	4.3	-4.8	-5.5	-2.0	0.7	-2.2	3.6	-3.4
Nuitées: Clientèle française (en '000)	86.9	110.6	132.1	373	437	396	246	1465	1500	1460
Variation en % sur 1 an	-7.2	-0.8	5.2	-5.3	-4.5	-1.0	-3.1	-0.9	2.4	-2.7
Nuitées: Clientèle étrangère (en '000)	62.6	105.9	118.7	326	427	265	148	1148	1206	1155
Variation en % sur 1 an	-3.5	11.6	3.3	-4.1	-6.5	-3.4	7.7	-3.8	5.1	-4.2

Source: Alsace Tourisme, nouvelle définition dès premier trimestre 1999

## 5. Tabellen SÜDBADEN

Tabelle 9

**ARBEITSMARKT**

	2004 APR	2004 MAY	2004 JUN	2003 III	2003 IV	2004 I	2004 II	2001	2002	2003
ARBEITSLOSE	30358	38265	28568	30394	29852	31316	29397	26687	28161	30444
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-1.2	-1.6	-1.7	8.8	4.9	-1.2	-1.5	-5.5	5.5	8.1
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	0.3	-0.5	-0.0	1.0	-2.0	-1.1	0.7	—	—	—
ARBEITSLÖSENQUOTE	6.0	5.8	5.6	6.0	5.9	6.2	5.8	6.1	6.3	6.1
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-5.7	-4.9	-5.9	-4.1	-7.3	-5.0	-5.5	-8.8	3.5	-3.1
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	0.4	0.7	-0.1	-3.3	-2.7	-1.5	1.9	—	—	—
KURZARBEITER	1748	2021	1899	2727	1684	1589	1889	2121	3146	2641
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-53.0	-20.6	-41.5	-4.6	-43.4	-46.7	-40.4	179.5	48.4	-16.1
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-6.1	44.0	-32.4	-18.1	-26.3	-8.9	5.6	—	—	—
OFFENE STELLEN	3348	3168	2908	3596	2929	4082	3141	5959	4689	4336
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-57.7	-26.3	-19.1	-22.4	-13.0	-26.5	-40.4	-4.9	-21.3	-7.5
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	37.6	17.2	2.9	-19.4	1.5	-16.6	-18.8	—	—	—

Quellen: Arbeitsämter Freiburg, Lörrach

Tabelle 10

**GASTGEWERBE**

	2004 MAR	2004 APR	2004 MAY	2003 II	2003 III	2003 IV	2004 I	2001	2002	2003
<b>LOGIERNÄCHTE</b>										
Insgesamt (in Tsd.)	467	662	788	2095	2513	1580	1193	8040	7813	7532
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-8.4	5.2	6.3	0.2	-5.6	-2.5	-11.3	-0.8	-2.8	-3.6
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-10.7	12.3	-1.5	-0.7	-5.6	7.1	-8.3	—	—	—
Von Gästen aus dem Ausland (in Tsd.)	63	112	112	277	402	209	188	984	1019	1062
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-1.4	23.1	26.7	4.9	2.4	8.7	7.4	2.0	3.6	4.2
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-11.2	3.7	-4.6	3.2	-1.2	4.3	-1.2	—	—	—
Von Gästen aus dem Inland (in Tsd.)	405	550	676	1818	2111	1371	1006	7057	6794	6471
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-9.4	2.2	3.6	-0.5	-7.0	-4.0	-14.1	-1.2	-3.7	-4.8
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-10.4	7.4	0.8	-2.0	-6.0	7.8	-9.4	—	—	—

Quelle: Statist. Landesamt Baden-Württemberg

Tabelle 11

**BAUWIRTSCHAFT**

	2004 MAR	2004 APR	2004 MAY	2003 II	2003 III	2003 IV	2004 I	2001	2002	2003
<b>GELEISTETE ARBEITSSTUNDEN</b>										
Total (in Tsd.)	521	500	438	1540	1580	1501	1178	7424	6371	5786
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	4.8	-4.9	-14.8	-13.2	-6.2	-1.5	1.1	-9.8	-14.2	-9.2
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	1.4	-8.6	-9.5	-1.8	1.6	2.2	-1.0	—	—	—
Wohnungsbau (in Tsd.)	160	159	142	485	478	482	381	2253	1901	1809
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	3.2	-7.0	-12.9	-10.4	-4.2	7.6	4.7	-21.6	-15.6	-4.8
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-3.3	-7.0	-6.4	0.6	2.3	7.2	-5.9	—	—	—
Gewerbl. u. Industr. Bau (in Tsd.)	140	133	126	429	430	440	325	2000	1707	1638
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-2.1	-8.3	-11.9	-3.4	-4.4	1.6	-4.1	-7.8	-14.7	-4.0
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	1.3	-4.3	-3.1	0.6	-1.9	5.7	-7.3	—	—	—
Öffentl. u. Verkehrsbau (in Tsd.)	221	208	170	626	672	579	472	3171	2763	2339
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	11.1	-1.0	-18.3	-20.8	-8.7	-10.0	2.2	-0.5	-12.9	-15.3
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	6.0	-9.2	-17.3	-3.7	1.7	-3.0	7.0	—	—	—
BRUTTOLOHN U. -GEHALT (in Mio. EURO)	11.0	11.4	11.0	37.5	38.5	38.6	32.6	179.9	161.9	148.8
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-7.0	-10.3	-11.8	-7.2	-7.0	-8.1	-4.7	-6.1	-10.0	-8.1
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-1.8	-4.1	-3.1	-0.5	-1.9	-6.1	4.4	—	—	—
UMSATZ (in Mio. EURO)	38.8	40.9	42.8	138.7	152.1	149.4	98.4	640.5	586.8	533.9
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	4.2	-11.7	-6.5	-13.7	-2.1	-3.4	5.1	-2.2	-8.4	-9.0
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-2.5	-8.7	1.2	2.9	0.8	-4.0	4.0	—	—	—
	2002 IV	2003 I	2003 II	2003 III	2003 IV	2004 I		2001	2002	2003
<b>BAUGENEHMIGUNGEN</b>										
Gebäude Total (Anzahl)	524	655	454	493	538	705		2124	1980	2140
%-Zuwachs gegen Vorjahresper	9.2	39.1	-11.7	4.7	2.7	7.6		-17.1	-6.8	8.1
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	8.2	19.3	-38.1	32.2	4.6	25.2		—	—	—
Wohngebäude (Anzahl)	445	569	391	395	436	632		1689	1608	1791
%-Zuwachs gegen Vorjahresper	15.6	44.1	-1.0	5.9	-2.0	11.1		-19.1	-4.8	11.4
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	13.1	14.2	-30.5	19.1	3.4	29.5		—	—	—
Nichtwohngebäude (Anzahl)	79	86	63	98	102	73		435	372	349
%-Zuwachs gegen Vorjahresper	-16.8	13.2	-47.1	0.0	29.1	-15.1		-8.0	-14.5	-6.2
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-11.6	31.1	-54.1	87.8	12.8	-8.7		—	—	—

Quelle: Statist. Landesamt Baden-Württemberg



Tabelle 12

**VERARBEITENDES GEWERBE**

	2004	2004	2004	2003	2003	2003	2004	2001	2002	2003
	MAR	APR	MAY	II	III	IV	I			
GELEISTETE ARBEITSSTUNDEN (in Mio.)	11.15	10.23	9.7	29.78	29.71	30.37	30.68	141.96	133.90	119.87
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	9.3	-0.7	-2.6	-12.0	-9.3	-8.7	2.2	-0.9	-5.6	10.5
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	5.2	-6.0	-0.4	0.3	0.1	-1.7	3.7	—	—	—
BRUTTOLOHN U. -GEHALT										
Total (in Mio. EURO)	230	233	230	734	672	782	682	2891	2832	2864
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	2.4	-0.7	-0.6	0.4	-0.2	1.9	0.9	1.1	-2.1	1.2
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	0.6	-1.3	-1.5	-0.6	-0.3	0.2	1.6	—	—	—
Bruttolohn (in Mio. EURO)	108	109	108	348	325	375	319	1405	1363	1374
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	3.3	-1.5	-0.5	0.2	-1.2	1.1	-2.3	2.5	-3.0	0.8
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	1.7	-1.9	-0.7	-2.5	-0.6	1.3	-0.3	—	—	—
Bruttogehalt (in Mio. EURO)	122	123	122	386	347	408	363	1486	1469	1490
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	1.6	0.1	-0.7	0.7	0.8	2.7	3.9	-0.2	-1.2	1.5
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-0.3	-0.7	-2.2	0.6	-0.0	-0.1	3.1	—	—	—
UMSATZ (in Mio. EURO)	1279	1143	1097	3416	3412	3674	3326	14827	14044	13925
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	5.5	-2.0	-2.1	-4.1	-1.0	2.6	-2.8	-1.7	-5.3	-0.8
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	6.8	-5.5	-0.6	-0.8	-0.2	1.2	-2.9	—	—	—

Quelle: Statist. Landesamt Baden-Württemberg

**6. Tabellen NORDWESTSCHWEIZ**

Tabelle 13

**PREISE**

	2004	2004	2004	2003	2003	2004	2004	2001	2002	2003
	APR	MAY	JUN	III	IV	I	II			
BASLERINDEX DER KONSUMENTEN- PREISE (Mai 1993=100)	109.8	110.0	110.3	108.2	108.97	108.53	110.03	107.38	108.06	108.7
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	0.6	0.9	1.2	0.3	0.5	-0.1	0.9	0.9	0.6	0.6
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	0.3	0.3	0.3	-0.2	0.5	-0.2	0.8	—	—	—
BASLERMIETINDEX (Mai 1993=100)	110.6	110.9	112.7	112.8	112.0	110.2	111.4	110.1	110.3	111.3
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	0.6	1.3	1.4	1.0	0.8	-0.6	1.8	1.6	0.1	1.0
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	0.3	0.4	0.3	0.5	-0.1	-0.1	0.8	—	—	—

Quellen: Statist. Amt BS

Tabelle 14

**DETAILHANDEL**

	2004	2004	2004	2003	2003	2004	2004	2001	2002	2003
	APR	MAY	JUN	III	IV	I	II			
DETAILHANDELSINDEX (1985=100)	165.8	155.6	155.5	145.6	168.7	148.9	158.9	154.0	150.6	155.4
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	1.1	-6.0	1.9	5.4	4.2	1.5	-1.1	6.6	-2.3	3.2
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	2.5	-7.3	6.6	0.3	-0.8	-1.7	1.1	—	—	—

Quelle: Verschieden Unternehmen des Handels in der NWCH

Tabelle 15

**ARBEITSMARKT**

	2004 APR	2004 MAY	2004 JUN	2003 III	2003 IV	2004 I	2004 II	2001	2002	2003
ERWERBSTÄTIGENINDEXBS(1985=100)	—	—	—	102.9	104.6	104.6	104.6	102.1	103.5	104.2
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	—	—	—	-1.1	1.5	-1.3	1.3	1.2	1.4	0.7
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber	—	—	—	-0.36	1.7	-0.0	0.0	—	—	—
ERWERBSTÄTIGENINDEXBL(1985=100)	—	—	—	121.4	122.5	122.4	122.6	120.5	121.6	122.2
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	—	—	—	-0.6	0.7	-0.5	0.7	2.1	1.0	0.5
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber	—	—	—	-0.3	1.0	-0.1	0.2	—	—	—
MANPOWER-STELLENINDEXBS	17.0	16.8	16.0	15.1	15.3	16.1	16.8	44.3	27.8	17.1
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-11.5	-11.6	-9.6	-41.9	-28.7	-17.4	-10.9	-6.1	-37.1	-38.4
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	1.6	-3.5	-0.9	-15.4	11.7	-0.6	-6.7	—	—	—
ARBEITSLOSENWCH	10538	10313	10191	9588	10472	11187	10347	4585	6443	9581
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	10.7	10.4	6.5	52.3	37.9	27.3	9.2	-0.2	40.5	48.7
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-3.4	-0.2	-1.2	5.4	-4.8	3.4	-4.4	—	—	—
ARBEITSLOSENQUOTENWCH	3.7	3.6	3.5	3.3	3.6	3.9	3.6	1.6	2.2	3.3
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	10.7	9.8	6.6	52.4	37.9	27.3	8.8	-0.2	40.5	48.8
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-3.7	-0.1	-1.1	5.3	5.0	3.3	-4.7	—	—	—

Quellen: Kant. Arb.amt BS, KIGA BL, KIGA AG, AWA SO, Manpower S.A.

Tabelle 16

**BAUWIRTSCHAFT**

	2002 IV	2003 I	2003 II	2003 III	2003 IV	2004 I	2001	2002	2003
BAUTÄTIGKEIT (in Mio. CHF.)	145.1	121.3	178.0	229.7	161.0	124.7	767.1	646.8	690.1
Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-15.2	-0.3	11.7	4.2	10.9	2.8	-25.9	-15.7	6.7
Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-34.2	-16.4	46.7	29.6	-30.0	-22.5	—	—	—
AUFTRAGSEINGANG (in Mio. CHF.)	111.2	170.4	172.7	181.7	128.1	187.0	32.0	577.3	653.0
Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-20.9	43.1	-8.9	15.5	15.2	9.74	-7.7	-21.1	13.1
Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-14.3	28.1	-7.0	12.6	-14.5	22.6	—	—	—
ARBEITSVORRAT (in Mio. CHF.)	229.1	462.9	457.6	409.6	376.8	439.1	328.6	278.5	426.7
Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-23.3	56.4	40.3	55.8	64.5	-5.1	-28.25	-15.2	53.2
Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-4.5	54.0	1.06	1.8	-2.8	-5.9	—	—	—

Quelle: Schweiz. Baumeisterverband

Tabelle 17

**GASTGEWERBE**

	2003 OCT	2003 NOV	2003 DEC	2003 III	2003 IV	2004 I	2004 II	2001	2002	2003
LOGIERNÄCHTE BS UND BL										
Insgesamt (in Tsd.)	86.8	76.8	54.1	199.9	217.7	—	—	825.9	801.4	835.8
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	15.8	16.7	14.0	0.6	15.7	—	—	-1.9	-3.0	4.3
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber	15.7	-7.4	-0.6	0.9	12.4	—	—	—	—	—
Von Gästen aus dem Ausland (in 1000)	58.1	41.9	34.2	131.8	134.1	—	—	509.9	510.2	534.2
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	21.1	9.2	10.7	5.0	14.5	—	—	-4.8	0.1	4.7
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	12.7	-15.8	1.8	5.6	10.5	—	—	—	—	—
Von Gästen aus dem Inland (in 1000)	28.7	34.87	20.0	68.1	83.6	—	—	316.0	291.2	301.6
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	6.3	27.3	20.2	-7.1	17.7	—	—	3.3	-7.9	3.6
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	37.5	0.7	2.5	-9.4	17.3	—	—	—	—	—

Quelle: Bundesamt für Statistik

Tabelle 18

**VERKEHR/KOMMUNIKATION**

	2004 APR	2004 MAY	2004 JUN	2003 III	2003 IV	2004 I	2004 II	2001	2002	2003
<b>GÜTERUMSCHLAG RHEINHÄFENBSU.BL</b>										
Total (in 1000t)	669.3	610.3	663.54	1604.2	1703.3	1841.3	1943.2	8574.9	8254.7	7170.8
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	9.3	-18.6	0.1	-21.1	-6.7	0.2	-4.0	0.3	-3.7	-13.1
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	8.4	-13.4	10.1	-12.0	10.3	1.0	-2.7	—	—	—
Ankunft (in 1000t)	575	537	572	1376	1496	1608	1682	7796	7402	6296
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	6.1	-20.4	-1.3	-23.0	-7.37	-1.24	-6.24	1.9	-5.1	-14.9
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	8.6	-11.4	8.7	-13.7	10.3	0.7	-3.1	—	—	—
Abgang (in 1000t)	94	73	92	228	207	233	260	779	853	875
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	34.1	-2.5	9.9	-6.9	-1.6	11.0	13.3	-12.9	9.5	2.6
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	8.0	-24.3	15.8	-7.5	-1.1	10.6	12.9	—	—	—
<b>EUROAIRPORTBASEL-MULHOUSE-FREIBURG</b>										
Luftfracht (in t)	2826	2790	3385	7527	7756	7297	9001	67847	28979	30058
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	17.8	12.1	27.5	22.4	3.3	0.9	19.3	-12.4	-57.3	3.7
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	34.5	-4.39	10.4	-5.4	3.4	7.0	13.6	—	—	—
Luftfracht-Ersatzverkehr (in t)	4200	4200	4200	12600	12569	12600	12600	45614	48679	49796
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-2.0	2.9	0.0	3.0	7.5	4.5	0.3	-2.5	6.7	2.3
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-0.4	0.9	-4.3	3.4	-1.0	3.6	-5.7	—	—	—
Passagiere (in 1000)	207	224	248	732	552	450	680	3551	3058	2490
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	5.2	15.9	7.3	-17.7	-19.2	-22.9	9.3	-6.1	-13.9	-18.6
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	16.0	4.3	-2.1	1.5	6.3	-6.8	10.1	—	—	—

Quellen: Rheinschiffahrtsdirektion Basel, Bundesamt für Zivilluftfahrt, EuroAirport

Tabelle 19

**EXPORTE NACH WARENART (in Mio. CHF)**

	2002 IV	2003 I	2003 II	2003 III	2003 IV	2004 I	2001	2002	2003
TOTAL (ohne Edelsteine u. Kunstgegenst.)	7547	8679	7991	8311	8677	10091	30454	32920	33659
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	3.4	2.8	-8.7	1.6	15.0	16.3	11.8	8.1	2.2
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-5.4	2.3	-4.1	9.3	6.8	4.5	—	—	—
TEXTILIEN UND BEKLEIDUNG	22.4	25.4	22.8	21.7	20.9	23.4	120.1	98.9	90.8
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-12.7	-9.4	-9.7	-6.7	-6.6	-8.3	-32.9	-17.7	-8.2
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-0.1	-2.7	-4.3	0.9	-0.64	-0.6	-4.85	—	—
PAPIER UND PAPIERWAREN	55	54	58	52	56	52	233	226	220
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-5.5	-4.8	2.0	-9.6	1.2	-3.3	6.6	-3.0	-2.9
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-2.8	1.7	1.3	-9.8	8.8	-2.6	—	—	—
CHEMIKALIEN UND VERW. ERZEUG.	6227	7447	6646	6923	7096	8684	25175	27857	28111
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	5.4	-0.8	-2.6	-7.4	-3.5	9.7	1.9	-5.7	-3.7
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-2.7	-9.6	4.8	0.3	1.5	3.6	—	—	—
METALLE UND METALLWAREN	133	138	137	127	139	153	652	564	540
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	-7.9	0.6	-8.3	-12.4	4.3	10.9	-7.3	-13.5	-4.2
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	-7.7	1.4	-5.6	-0.6	9.5	8.1	—	—	—
MASCHINEN, APPARATE, ELEKTRONIK	398	329	313	334	378	320	1509	1433	1355
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	4.5	6.7	-14.1	-7.6	-5.0	-2.7	-8.6	-5.1	-5.4
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	1.3	-4.1	-6.0	0.9	3.9	-0.7	—	—	—
FEINMECHANIK, OPT. GERÄTE, UHREN	248	246	258	252	281	290	885	889	1037
%-Zuwachs gegen Vorjahresperiode	11.3	19.9	16.1	18.2	13.3	17.9	7.1	0.4	16.7
%-Zuwachs gegen Vorperiode, saisonber.	9.3	4.4	2.0	1.2	5.7	7.9	—	—	—

Quelle: Eidgenössische Oberzolldirektion

# Ein Blick auf die Regio TriRhena

## Regards sur la Regio TriRhena



"Regio Perspektiven" ist ein für die Regionen Nordwestschweiz, Elsass und deutsches Oberrheingebiet erarbeiteter Konjunkturbericht. Jeweils im Sommer und Winter erscheint eine umfangreiche strukturelle und konjunkturelle Analyse mit Prognosen zur Wirtschaftslage in der trinationalen EuroRegion Oberrhein im internationalen und nationalen Umfeld. Zwischen diesen beiden Terminen werden jeweils im Frühjahr und Herbst die neuesten Entwicklungen im Rahmen eines vierseitigen Updates und eines Tabellenbandes aufgearbeitet.

Wirtschaftsdaten, die sonst nur vereinzelt zugänglich sind, finden Sie hier vier mal jährlich zu einem hochaktuellen Bericht vereinigt. Ein unentbehrliches Informationsinstrument für alle, die sich über die wirtschaftliche Entwicklung der EuroRegion Oberrhein auf dem Laufenden halten wollen.

«Perspectives Régio» est un rapport conjoncturel, établi à l'intention de l'Alsace, de la Suisse du Nord-ouest et du Rhin Supérieur allemand. Deux fois par an, en été et en hiver, ce rapport offre un pronostic structurel et conjoncturel, traitant aussi de la situation économique de l'EuroRégion Rhin Supérieur dans son contexte national et international. Entre ces deux dates de parution, on tient compte des évolutions actuelles sous forme d'une mise à jour de quatre pages, publiée au printemps et en automne.

Quatre fois par an, un rapport actualisé vous est proposé, réunissant en un seul volume des données économiques, habituellement séparées. Il s'agit là d'un instrument d'information, indispensable à tous ceux qui veulent se tenir informés sur l'évolution économique dans l'EuroRégion du Rhin Supérieur.