

Steigerung des Gütertransports auf der Donau kann positive Beschäftigungswirkungen haben

Das Binnenschiff gilt als umweltfreundlicher und kosteneffizienter Transportträger. Der Güterverkehr per Binnenschiff hat zwar nur einen kleinen Transportanteil in Europa, könnte aber in Zukunft insbesondere als Teil eines verstärkt intermodalen Transportsystems eine größere Rolle spielen. Auch im Donaauraum bestehen Potentiale für eine Ausweitung des Transports mit dem Binnenschiff, die der regionalen Wirtschaft Vorteile bringen könnten. Die Förderung der Binnenschifffahrt ist nicht zuletzt deswegen einer der prioritären Maßnahmenbereiche innerhalb der "Donaauraum-Strategie" der EU.

Von einer Steigerung des Transportvolumens der Binnenschifffahrt in der Donauregion verspricht sich die Politik der EU und der Donau-Anrainerländer eine logistische und ökologische Verbesserung des Transportsystems, aber auch positive regionalwirtschaftliche Wirkungen. Die Förderung des Gütertransports auf der Donau gehört deswegen zu den politischen Prioritäten der "Donaauraum-Strategie". Die niedrigen spezifischen Kosten und die hohe Transportkapazität gelten als die wesentlichen Vorteile des Transportträgers Binnenschiff. Diese Charakteristika und Faktoren sind vor allem für Verlader aus den Branchen Grundstoffe, Stahlerzeugung oder Agrargüter von Bedeutung.

In der Studie "Danube+20" unter Beteiligung des WIFO wurden im Auftrag der Europäischen Kommission die Beschäftigungseffekte einer Steigerung des Transportvolumens der Binnenschifffahrt im Donaauraum geschätzt. Ein Szenario, das eine Ausweitung der Tonnage der Binnenschifffahrt zwischen 2010 und 2020 um 20% vorsieht, basiert auf Annahmen über eine durch allgemeines Wirtschaftswachstum getriebene Steigerung des Transportvolumens und die positiven Nachfrageeffekte von Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität und Senkung der Kosten der Binnenschifffahrt.

Gemäß den Simulationen mit dem multiregionalen Input-Output-Modell "ADAGIO" kann ein Transportzuwachs von 20% in den Anrainerregionen der Donau mit einer Beschäftigungsausweitung einhergehen. Die Zunahme der Beschäftigung resultiert vor allem aus induzierten ökonomischen Effekten, d. h. einer Senkung der durchschnittlichen Transportkosten für die gesamte Wirtschaft.

Wie die Modellschätzung zeigt, ist diese Ausweitung des Transportvolumens der Binnenschifffahrt mit der Schaffung von etwa 7.000 bis 8.000 Arbeitsplätzen verbunden. Dies ist aus

der europäischen Perspektive ein kleiner Beschäftigungszuwachs, allerdings sind aus einem umfassenden Blickwinkel der europäischen Regionalentwicklung zweifellos weitere Wirkungskanäle zu beachten. So gilt die Binnenschifffahrt als umweltfreundlich, insbesondere dank des geringeren spezifischen Energieverbrauchs und niedriger spezifischer CO₂-Emissionen. Die Förderung der Binnenschifffahrt kann einerseits wirtschaftliche Impulse liefern und ist andererseits ein wichtiges Element einer Verkehrspolitik, die ein nachhaltiges Verkehrsangebot in der Donauregion zum Ziel hat.

Wien, am 7. April 2015

Rückfragen bitte am Mittwoch, dem 8. April 2015, zwischen 10 Uhr und 12 Uhr an Dr. Gerhard Streicher, Tel. (1) 798 26 01/272, Gerhard.Streicher@wifo.ac.at

Nähere Informationen entnehmen Sie bitte dem WIFO-Monatsbericht 3/2015 (<http://monatsberichte.wifo.ac.at/57873>)