

Preise und Preiselastizitäten im Verkehr

Der Staat kann über Abgaben und Subventionen die Kosten bzw. Preise von Verkehrsleistungen beeinflussen. Die Wirkung der verkehrspolitischen Markteingriffe und die Höhe der staatlichen Einnahmen bzw. Ausgaben im Zuge der Eingriffe hängen von der Stärke der Reaktionen der Marktteilnehmer ab.

Abgabenerhöhungen bewirken bei unelastischer Nachfrage wohl eine Steigerung der Einnahmen für den Fiskus, die angestrebte Verringerung der belasteten Verkehrsleistungen wird aber kaum erreicht.

Innovationen in der Transportmitteltechnik, der Logistik und in der Umschlagstechnik sowie Verbesserungen der Infrastruktur ermöglichten erhebliche Produktivitätsgewinne im Verkehrswesen. Im wettbewerbsintensiven Straßengüterverkehr hatten sie nominelle Preissenkungen zur Folge, auf die auch die Bahn in ihrer Gütertarifbildung reagieren musste. Die Durchschnittseinnahmen je Nettotonnenkilometer der ÖBB, aber auch der SBB und der DB, waren ab Mitte der 1970er-Jahre tendenziell rückläufig. Die Deregulierung des Luftverkehrs baute Monopolrenten ab, verstärkte die Anstrengungen zu rascheren Produktivitätsgewinnen und verbilligte die Fracht- und Passagierluftfahrt. Erst in den Jahren 2005 bis 2007 bewirkten die Bemautung des hochrangigen Straßennetzes und die Kraftstoffverteuerung zusammen mit einer kräftigen Nachfragebelebung einen leichten Anstieg der Transportpreise im Straßengüterverkehr. Auch die Flugtarife zogen, bedingt durch die Kerosinverteuerung, wieder spürbar an. Die Tarife für den öffentlichen Personenverkehr werden hauptsächlich verkehrspolitisch bestimmt. Sie folgen der allgemeinen Verbraucherpreisentwicklung, Kostenänderungen im konkurrierenden motorisierten Individualverkehr werden kaum beobachtet.

Die Ergebnisse internationaler Studien über Preiselastizitäten im Personenverkehr zeigen eine sehr große Variationsbreite. Relativ elastisch reagiert die Nachfrage nach Leistungen der Luftfahrt und der Bahn auf Preisänderungen im Freizeit- und Urlaubsverkehr; unelastisch ist die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr. Die Schwankungsbreite der für den Güterverkehr geschätzten Elastizitäten ist ebenso groß wie für den Personenverkehr; für die einzelnen beförderten Waren wurden recht unterschiedliche Werte ermittelt.

Die Schätzungen von Preiselastizitäten für den Verkehr in Österreich zeigen Folgendes:

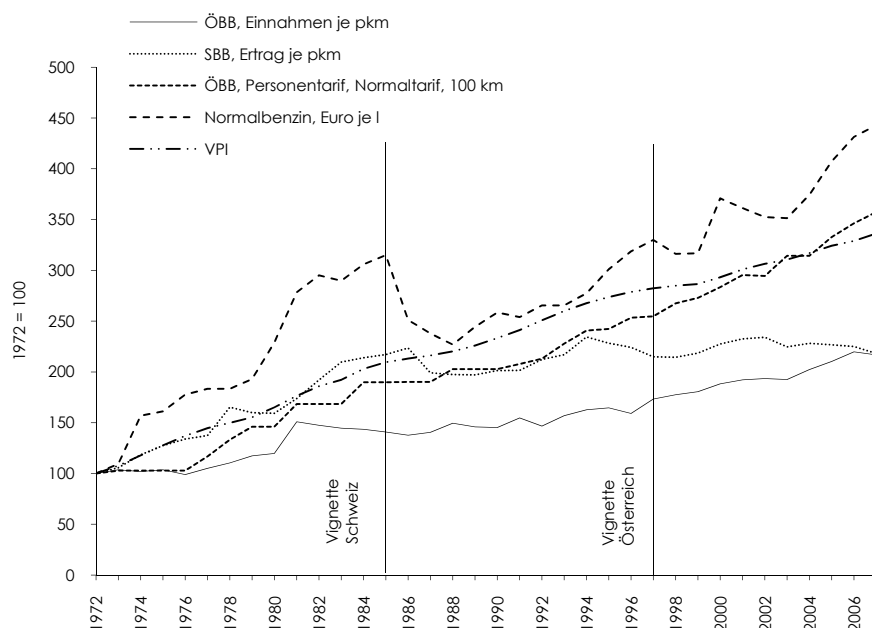
- Die Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen der Bahn und des öffentlichen Personennahverkehrs der Wiener Linien ist unelastisch.
- Ebenso unelastisch reagiert kurzfristig der Individualverkehr auf Änderungen der Kraftstoffpreise.
- Kurzfristig besonders preisreagibel sind die Pkw-Käufe. Hier spielen steuerlich bedingte Preisänderungen eine wesentliche Rolle. Angekündigte Steueränderungen lösen steuer-

mindernde Vorziehkäufen oder Kaufaufschübe aus. Bemerkenswert großen Einfluss hat auch die Benzinpreisentwicklung auf die Pkw-Neuzulassungen.

- Die Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen der ÖBB reagiert deutlich auf Preisänderungen.
- Die Verteuerung des Straßengüterverkehrs durch die Lkw-Streckenmaut verlagerte Transporte auf die Bahn.

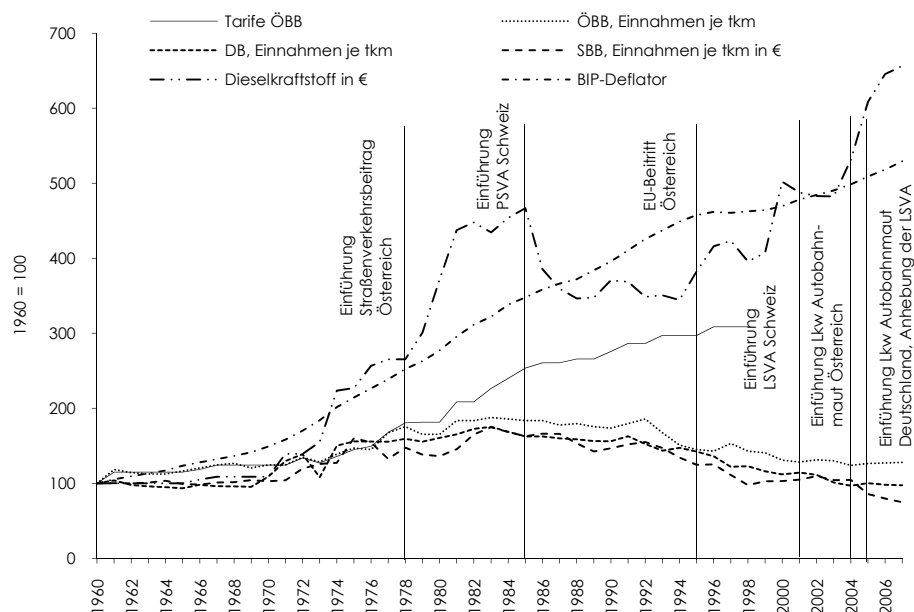
Im Sinne der angestrebten Verkehrsverlagerung von der Straße auf die "umweltfreundlichere" Schiene durch Abgaben und Subventionen hätte eine Verbilligung des Güterverkehrs und des Personenfernverkehrs auf der Bahn größere Wirkungen als Preisstützungen im öffentlichen Personennahverkehr. Abgaben auf Kraftstoffe haben kurzfristig vornehmlich eine günstige fiskalische Wirkung, längerfristig werden durch sie technologische Innovationen für Antriebe mit geringerem Kraftstoffverbrauch induziert. Die Kraftstoffnachfrage wird zudem durch die Preisdifferenzen zum Ausland beeinflusst.

Abbildung 1: Entwicklung der Preise im Personenverkehr der Bahnen



Q: Geschäftsberichte ÖBB und SBB, OMV, Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Abbildung 2: Entwicklung der Preise im Güterverkehr der Bahnen



Q: Geschäftsberichte DB, ÖBB und SBB, Statistik Austria, OMV, WIFO-Berechnungen. PSVA . . . Pauschale Schwerverkehrsabgabe. LSVA . . . Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe.

Wien, am 3. November 2009.

Rückfragen bitte an Prof. Dipl.-Ing. Dr. Wilfried Puwein, puwein@aon.at.

Nähere Informationen entnehmen Sie bitte dem WIFO-Monatsbericht 10/2009,
http://www.wifo.ac.at/www/jsp/index.jsp?fid=23923&id=37126&typeid=8&display_mode=2

Tabellen und Graphiken zu den Presseaussendungen des WIFO finden Sie jeweils auf der WIFO-Website, <http://www.wifo.ac.at/www/jsp/index.jsp?&fid=12>.