

Wilfried Puwein

# Verbesserte Ertragslage der Österreichischen Bundesbahnen

**D**as WIFO untersuchte zu Jahresbeginn (Puwein, 1989) die längerfristige Entwicklung von Investitionen, Produktivität und Wirtschaftlichkeit der ÖBB und verglich sie mit der Deutschen Bundesbahn (DB) und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Die Produktivität der ÖBB ist viel geringer als die der benachbarten Bahnverwaltungen, ihre finanzielle Lage hat sich im Untersuchungszeitraum von 1975 bis 1987 bedeutend verschlechtert. Nach dem nunmehr vorliegenden Jahresabschluß verbesserten sich jedoch 1988 Produktivität und Wirtschaftlichkeit der ÖBB spürbar. Die Bahn profitierte von der allgemeinen Konjunkturbelebung und konnte gleichzeitig viel mehr Personal einsparen als in den Jahren zuvor. Die Leistungsdaten des 1. Halbjahres 1989 zeigen, daß diese Entwicklung heuer anhält. Die ÖBB sind jedoch gesetzlich beauftragt, verschiedene „gemeinwirtschaftliche“ Aufgaben zu erfüllen, die finanzielle Verluste verursachen. Seit 1986 grenzt eine Trennungsrechnung den gemeinwirtschaftlichen vom kaufmännischen Leistungsbereich ab. Das verdeutlicht, wieviel die gemeinwirtschaftlichen Leistungen den Steuerzahler kosten. Es erhebt sich aber auch die Frage, ob diese Leistungen der Bahn im heutigen verkehrspolitischen und sozialen Umfeld überhaupt noch benötigt werden und ob nicht andere Verkehrsträger sie kostengünstiger erbringen könnten.

Höhere Verkehrsleistungen, Tarifanhebungen und fast gleichbleibende Personalkosten haben die finanzielle

**Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) stellten Ende August ihren Jahresabschluß für 1988 vor: Der Bundeszuschuß konnte gegenüber 1987 verringert werden, in der Trennungsrechnung nahm der Reingewinn des kaufmännischen Leistungsbereichs kräftig zu. Die Trennungsrechnung wirft einige grundsätzliche Fragen über gemeinwirtschaftliche Leistungen der Bahn auf.**

Lage der ÖBB 1988 verbessert. Die Verkehrsleistungen nahmen im Güterverkehr um 0,9% zu, die Tarifeinnah-

## Zunahme der Tariferträge

men stiegen auf 9 864 Mill S (+1,5% gegen 1987). Die Gütertarife wurden am 1. Jänner 1988 um 2% angehoben, die tatsächlichen durchschnittlichen Tarifeinnahmen je n-t-km sind von 87,4 Groschen im Jahr 1987 auf 88,0 Groschen im Jahr 1988 gestiegen (+0,6%). Abgesehen von Problemen der Rechnungsabgrenzung kann diese Entwicklung durch die Abnahme des höher tarifierten Transitverkehrs (-7,4% gegen 1987) erklärt werden. Die kräftige Expansion des Stückgutverkehrs (+44%) war wohl mit verschiedenen Tarifkonzessionen an die Verloader verbunden. Die Stückgutreform hat dazu beigetragen, daß sich das Transportaufkommen trotz starker Konkurrenz des Straßengüterverkehrs seit 1986 fast verdoppelt hat. Der Containerverkehr auf der Bahn konnte auch 1988 seine zweistellige Zuwachsrate halten (+11,8%), das Aufkommen war siebenmal so hoch wie 1975. Mit 2,18 Mill. t erreichte der

Anteil des Containers am gesamten Transportaufkommen der Bahn 1988 erst 3,9%, der Stückgutanteil betrug nur 1,4%.

Die Personenverkehrsleistungen der ÖBB wuchsen 1988 um 5,7%, die Tarifeinnahmen erreichten 5 481 Mill S (+12,4% gegenüber 1987). Die durchschnittlichen Einnahmen je geleisteten Personenkilometer waren mit 70,4 Groschen um 6,3% höher als 1987. Diese Zunahme ist der Reform des Personentarifs vom 1. Jänner 1988 zu danken, mit der das Umweltticket eingeführt wurde (gegen Bezahlung einer Grundgebühr von 990 S kann die Bahn ein Jahr lang zum halben Preis benützt werden). Damit sind aber Vergünstigungen wie Vorzugsbank, Bergsteigerkarte, Stammkundenkarte und Fahrpreismäßigungen für Hochzeitspaare weggefallen. Der Umfang der Ermäßigung für den Berufs- und Schülerverkehr wurde etwas verringert, die Berechtigungsmarken verteuert. Zum besseren Jahresergebnis 1988 trug freilich auch die Erhöhung der als Tariferträge verbuchten Überweisungen aus dem Ausgleichsfonds für Familienbeihilfen um rund 300 Mill S auf 1 Mrd. S bei. Somit stammte 1988 fast ein Fünftel der Tarifeinnahmen des Personenverkehrs aus diesem Fonds.

## Personalkostenzuwachs gebremst

Die Personalkosten sind die weitest- und größte Aufwandposition der ÖBB. 1988 entfielen 35% des Gesamtaufwands (einschließlich der Pensions-

**Beschäftigte der ÖBB**

**Übersicht I**

	Insgesamt <sup>1)</sup>	Zentrale Verwaltung <sup>2)</sup>	Bahnhofdienst	Zugdienst <sup>3)</sup>	Baudienst <sup>4)</sup>	Werkstättendienst <sup>5)</sup>
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt						
1960	82 095	4 177	21 886	17 560	14 503	11 905
1970	75 038	4 569	22 448	15 337	11 941	9 536
1980	72 577	4 745	22 697	14 401	10 352	8 607
1988	67 875	4 764	21 002	13 102	9 803	7 905
1960 = 100						
1970	91	109	103	87	82	80
1980	88	114	104	82	71	72
1988	83	114	96	75	68	66

Q: ÖBB. Statistische Wirtschaftsberichte. — 1) Insgesamt: einschließlich Bahnbetriebsärzte, Lehrlinge und Teilbeschäftigte. — 2) Generaldirektion Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Zentralstellen, Zentraldienst der Bundesbahndirektionen. — 3) Zugbegleit- und -förderdienst einschließlich Schiffahrtbetrieb. — 4) Bau- und Bahnerhaltungsdienst. — 5) Betriebs- und Hauptwerkstättendienst einschließlich Schiffahrtwerkstätten

zahlung aus dem Bundeshaushalt — Kapitel Pensionen) auf Löhne und Gehälter sowie 30% auf Ruhe- und Versorgungsbezüge. Einschließlich der sozialen Abgaben beträgt der Personalkostenanteil rund 73%. Vorschläge zur wirtschaftlichen Sanierung der Bahn setzen daher meist bei der Senkung der Personalkosten an. Verlangt werden Personaleinsparungen und eine geänderte Pensionsregelung.

Die ÖBB haben in den letzten 30 Jahren ihr Personal stufenweise verringert: 1961 zählte man im Jahresdurchschnitt noch 82 024 Beschäftigte, 1969 75 165 (–1,1% pro Jahr). Nach einer Stagnation begann 1975 (74 766 Beschäftigte) wieder ein Personalabbau (Stand 1979: 72 498 Beschäftigte, –0,8% pro Jahr). Der letzte Schub setzte nach 1982 ein, der Personalstand sank von 72 922 auf 67 875 im Durchschnitt des Jahres 1988 (pro Jahr –1,2%). Die größte Einsparungsrate wurde 1988 erreicht (–2,3%). Die Zahl der Überstunden ist von 6,21 Mill. 1986 auf 4,62 Mill. 1987 und 4,16 Mill. 1988 gesunken.

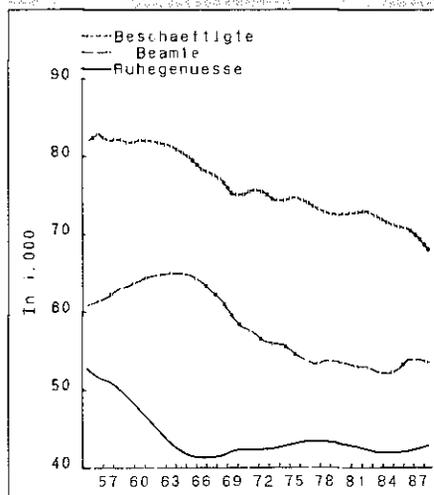
**Die Personalentwicklung war in den einzelnen Dienststellen der Bahn recht unterschiedlich. Am stärksten abgenommen hat der Personalstand im Bau- und Reparaturwesen, in der Verwaltung ist er gestiegen.**

Der Aktivitätsaufwand hat erstmals 1988 abgenommen. Die Personaleinsparungen seit Mitte der siebziger Jahre betrafen nur die Lohnbediensteten, Gastarbeiter und Teilzeitbeschäftigten, die Zahl der Beamten ist im wesentlichen konstant geblieben. Ihr Anteil an den Beschäftigten ist von 72,5% 1976 auf nunmehr 78,8% gestiegen. Damit zeichnet sich län-

gerfristig keine Entlastung im Pensionsaufwand ab. Derzeit kommen auf 100 Ruhegenüßempfänger 128 Beamte. Die Zahl der Ruhegenüßempfänger ist bis Mitte der sechziger Jahre stark zurückgegangen, seither hat sie sich wenig verändert.

Insgesamt beschäftigten die ÖBB 1988 um 17% weniger Personen als 1960. Von den wichtigsten Dienstbereichen der Bahn konnten der Werkstättendienst (–34%) und der Bau- und Bahnerhaltungsdienst (–62%) am meisten Personal einsparen. Diese Entwicklung ist vornehmlich technologisch bedingt: Die Oberbauarbeiten wurden weitgehend mechanisiert — der Arbeitszeitaufwand etwa der DB für den Holzschwellenumbau ist von 1950 bis 1975 um 70%, für die Durcharbeitung der Geleise um 93% gesunken (Weiß, 1979). Im Werkstättendienst benötigen Diesel- und Elektrolokomotiven viel weniger Instandhaltungspersonal als Dampflokomotiven.

**Personal und Pensionisten der ÖBB** *Abbildung 1*  
Jahresdurchschnitt



Aber auch durch vermehrte Vergaben von Bau- und Servicearbeiten an Fremdfirmen lassen sich Personaleinsparungen und möglicherweise eine höhere Wirtschaftlichkeit erreichen.

Relativ kräftig reduziert wurde das Personal im Zugbegleit- und Zugförderdienst (–25% gegenüber 1960), obschon die Betriebsleistungen der Triebfahrzeuge seit 1960 um 35%, die der Reisezüge (Wagenachskilometer) um 60% erhöht wurden. Die DB hat hier ihre Rationalisierungsmaßnahmen bereits viel weiter vorangetrieben, zu den Verkehrsspitzen traten allerdings im vergangenen Sommer im Zugförderdienst Engpaßprobleme auf. Diesen Schwierigkeiten könnte mit einer entsprechenden Reserve an Lokführern begegnet werden, die flexibel, auch in anderen Bereichen der Bahn, eingesetzt werden.

Im Bahnhofsdienst der ÖBB begann die Personaleinsparung erst in den achtziger Jahren. In diesem Bereich sind wohl die größten Rationalisierungsreserven zu orten; sie könnten durch eine Konzentration auf die größeren Verkehrsnachfrageströme, Automatisierung in der Zugbildung, Containerisierung und Einsatz von Mikroelektronik ausgeschöpft werden. In den zentralen Verwaltungsstellen hat das Personal seit 1960 um 14% zugenommen — eine Entwicklung, die auch in anderen österreichischen Unternehmen zu beobachten ist.

**Mehr Investitionen**

Die ÖBB investierten 1988 8 843 Mill. S, um 15,6% mehr als im Vorjahr. Während die Fahrparkinvestitionen auf 1 570 Mill. S gesenkt wurden (–7,5%), stiegen durch die forcierten Ausbaumaßnahmen im Zuge des Projektes „Neue Bahn“ die Bauinvestitionen auf 6 282 Mill. S (+19,5%). Dabei wurden der Ausbau der Schöberpaßstrecke, der Tauernbahn und der Pottendorfer Linie vorangetrieben, Bahnhöfe umgebaut sowie Planungen und Probebohrungen für Neutrassen vorgenommen. Anfang März 1989 beschloß der Nationalrat ein Investitionsprogramm für die ÖBB. In den nächsten zehn Jahren sollen 31 Mrd. S in das Projekt „Neue Bahn“ fließen. Diese Investitionen werden zu zwei Dritteln aus dem Bundesbudget und zu einem Drittel über

Sonderfinanzierung durch die ASFINAG finanziert (BGBl 136/1989) Den Großteil der Arbeiten soll eine Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG durchführen (BGBl 135/1989)

**Relation zwischen Aufwand und Ertrag spürbar verbessert**

Die ÖBB sind als Bundesbetrieb voll im Bundeshaushalt integriert Die Kassenabgänge sind im Defizit des Bundes enthalten. Der Bundesrechnungsabschluß 1988 weist Ausgaben der ÖBB (Kapitel 79) von 35 427 Mill. S (+2,1% gegenüber 1987) und Einnahmen von 28 226 Mill. S (+10,0%) aus. Die Ausgabendeckung ist von 74% auf fast 80% gestiegen. Zählt man den Ausgaben den gemäß § 17 des Bundesbahngesetzes von der Hoheitsverwaltung (Kapitel 55) übernommenen Pensionsaufwand hinzu und zieht auf der Einnahmenseite die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen gemäß § 18 des Bundesbahngesetzes sowie der Nahverkehrszuwendungen ab, so ergibt sich eine Ausgabendeckung von 40% für 1987 und über 42% für 1988 (1960 72%)

**Die finanzielle Lage der ÖBB hat sich nach 1970 stark verschlechtert. Sie konnten 1970 noch 70% ihrer Aufwendungen durch eigene Erträge decken, 1985 weniger als 50%.**

Es liegt im Wesen der kameralistischen Buchführung, daß Investitionen als Ausgaben verbucht und aktivierbare Eigenleistungen nicht als Erträge berücksichtigt werden Die ÖBB erstellen seit 1957 auch eine Gewinn- und Verlustrechnung, die den wirt-

**ÖBB im Bundeshaushalt 1988** *Übersicht 2*

	Mill. S	Veränderung gegen das Vorjahr in %
<b>Ausgaben</b>		
Insgesamt (Kap 79)	35 427	+ 2,1
Pensionen (Kap 55)	10 692	+ 3,6
Summe	46 119	+ 2,5
<b>Einnahmen</b>		
Insgesamt (Kap 79)	28 226	+ 10,0
Nahverkehr	1 466	+ 16,1
Abgeltungen	7 188	+ 16,2
Ohne Nahverkehr und Abgeltungen	19 572	+ 7,4

Q: Bundesministerium für Finanzen

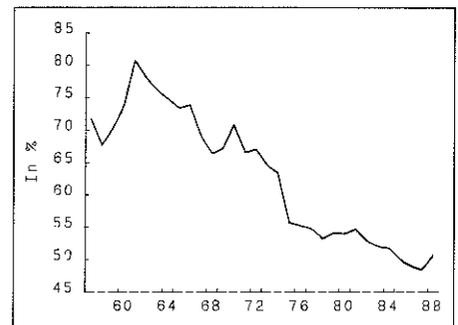
schaftlichen Erfolg des Unternehmens widerspiegelt. Finanzierungskosten belasten die Aufwandseite allerdings kaum, da Investitionsmittel zum überwiegenden Teil der Bund bereitstellt.

Im Lauf der Jahre wurden einige Änderungen und Umschichtungen in der Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommen, die in einem längerfristigen Vergleich zu berücksichtigen sind: Bis einschließlich 1968 wurden die gesamten Pensionszahlungen als Aufwand verbucht, es gab keine Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen Ab 1969 übernahm der Bund gemäß Bundesbahngesetz die teilweise Abdeckung des Aufwands für Ruhe- und Versorgungsbezüge, seit 1970 gilt er Sozial- und Subventionstarife ab Dementsprechend hat sich der Reinverlust verringert Seit 1974 wird nur noch der gemäß § 17 des Bundesbahngesetzes von den ÖBB zu tragende Pensionsaufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgswirksam ausgewiesen Die Höhe der bisher pauschalierten Abgeltungen der Sozial- und Subventionstarife wird seit 1974 gemäß § 18 des Bundesbahngesetzes auf einer leistungsbezogenen Basis ermittelt Seit 1984 werden Abgeltungen gemäß § 8 des Straßenverkehrsbeitragsgesetzes, seit 1985 weitere Abgeltungen gemäß § 18c des Bundesbahngesetzes (Betrieb von Nebenbahnen) auf der Ertragsseite verbucht.

Um die Entwicklung der finanziellen Ergebnisse ungebrochen wiedergeben zu können, wurde die Gewinn- und Verlustrechnung in ihrer Systematik von vor 1969 bis zur Gegenwart fortgeschrieben. Umschichtungen von Abgeltungen für Schülerfreifahrten aus dem Ausgleichsfonds für Familienbeihilfen (Zahlungen 1988 rund 1 Mrd. S) wurden nicht berücksichtigt

Von 1957 bis 1961 verbesserte sich die Ertragslage der Bahn 1961 wurde das beste finanzielle Ergebnis erreicht: Über 80% der Aufwendungen waren durch Betriebseinnahmen gedeckt Der Verlust betrug 1,9 Mrd. S. In den folgenden Jahren verschlechterte sich die Ertragslage, 1968 konnten die ÖBB nur knapp 66% der Aufwendungen selbst decken In dieser Periode bekam die Bahn die Konkurrenz der Straße voll zu spüren: Lukrative Transporte wanderten zur

**Aufwands- und Ertragsrelation der ÖBB** *Abbildung 2*  
Basis: Gewinn- und Verlustrechnung 1957



Straße ab, obwohl die Bahn ihre Tarife kaum erhöhte Auch der Betrieb der Schnellbahnen brachte für die ÖBB zusätzliche Belastungen. 1969 und 1970 stieg aufgrund der guten Konjunkturlage die Betriebsleistung im Personen- und Güterverkehr bei geringen Aufwandserhöhungen beträchtlich, der Deckungsgrad erreichte 71%. In den nächsten 7 Jahren blieben die Erträge immer weiter hinter den Aufwendungen zurück; 1977 konnten nur noch 55% der Aufwendungen durch Betriebseinnahmen gedeckt werden der rechnerische Verlust erreichte 11,8 Mrd. S. Bis 1981 stabilisierte sich die finanzielle Lage der ÖBB etwas, 1982 nahm der Abgang wieder stark zu, 1985 fiel die Aufwandsdeckung erstmals unter die 50%-Marke. 1987 betrug die Aufwandsdeckung 48,3%, der rechnerische Verlust 22,7 Mrd. S Die oben beschriebene Entwicklung hat die Aufwandsdeckung 1988 auf 50,8% erhöht, der rechnerische Verlust betrug 22,3 Mrd. S Ein Großteil des Verlustes wird auf die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bahn zurückgeführt

**Gemeinwirtschaftliche Leistungen kosten 12,4 Mrd. S**

Die ÖBB veröffentlichten in ihrem Geschäftsbericht 1986 erstmals eine Trennungsrechnung, die einen gemeinwirtschaftlichen und einen kaufmännischen Leistungsbereich gesondert ausweist. Seit 1. Jänner 1987 haben die ÖBB für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen einen gesetzlichen Auftrag die Kosten sind vom Bund zu ersetzen Zu diesen Leistungen zählen

- die Gewährung von Tarifermäßigungen im Schienenverkehr, die

Trennungsrechnung 1988 der ÖBB

Übersicht 3

	Gewinn- und Verlustrechnung					
	Insgesamt		Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbereich		Kaufmännischer Leistungsbereich	
	Mill S	Veränderung gegen das Vorjahr in %	Mill S	Veränderung gegen das Vorjahr in %	Mill S	Veränderung gegen das Vorjahr in %
<b>Aufwendungen</b>	33 884	+ 1,1	14 142	+ 2,1	19 742	+ 0,4
Personal	21 698	- 0,5	9 160	- 1,1	12 538	- 0,1
Abschreibungen	4 562	+ 13,4	2 866	+ 20,1	1 696	+ 2,9
Übrige Sachaufwendungen	7 624	- 0,9	2 116	- 4,5	5 508	+ 0,6
<b>Erträge</b>	34 655	+ 1,8	14 142	+ 2,1	20 513	+ 1,5
Personen- und Gepäckverkehr	5 482	+ 12,4	1 495	+ 36,2	3 987	+ 5,5
Güterverkehr	9 864	+ 1,5	154	+ 0,5	9 710	+ 1,5
Abteilungen und Zuwendungen						
Tarife	3 799	- 19,1	2 047	- 23,6	1 752	- 13,2
Straßenverkehrsbeitrag	35	+ 37,5	-	-	35	+ 37,5
Nebenbahnen	2 341	- 6,7	2 341	- 6,7	-	-
Nahverkehr	2 274	+ 9,0	2 274	+ 9,0	-	-
Verkehrsweg	3 971	+ 3,5	3 971	+ 3,5	-	-
Übrige Erträge	6 889	+ 4,1	1 860	+ 3,0	5 029	+ 4,5
<b>Reingewinn</b>	771	+ 45,4	-	-	771	+ 45,4

Q: ÖBB Geschäftsbericht 1988

dacht werden. Im einzelnen ist zu den im Geschäftsbericht 1987 (ÖBB, 1987) angeführten gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu bemerken:

— „Gewährung von Tarifermäßigungen“: Die höchsten Tarifermäßigungen werden im Berufsverkehr (ursprünglich „Arbeiterwochenkarte“) gewährt. Sie sollten sozial schwache Schichten entlasten und ihre berufliche Mobilität fördern. Wie Inzidenzanalysen für Österreich und die Bundesrepublik Deutschland zeigen, profitieren aber von Fahrpreisermäßigungen vor allem mittlere Einkommenschichten (Puwein, 1987; Brunnbauer et al., 1981). Verkehrssubventionen machen außerdem Standorte in Ballungsgebieten attraktiver. Das erschwert die regionalpolitisch erwünschte Verlagerung von Arbeitsplätzen in wirtschaftsschwache Regionen (Hamm, 1989). Die Tarifermäßigungen im Güterverkehr begünstigen vorwiegend die Grundstoffindustrie; es wäre zu prüfen, ob dies im Sinne des angestrebten Strukturwandels hin zur Finalindustrie ist.

— „Beförderung von Personen auf Hauptbahnen im Nahverkehr“: Im Nahverkehr (Reisestrecke bis 70 km) ist die Kosten-Ertrag-Relation vor allem wegen der relativ großen Zahl ermäßigter Fahrten sehr ungünstig. Die Tarifermäßigungen werden den ÖBB aber bereits gesondert abgegolten. Aufgrund dieser Abgrenzungen verbuchen die ÖBB in der Trennungsrechnung Abteilungen für Tarifermäßigungen im Fernverkehr als Erträge des kaufmännischen Bereichs und Volltarifeinnahmen im Nahverkehr als Erträge des gemeinwirtschaftlichen Bereichs.

— „Weiterführung betriebswirtschaftlich nicht vertretbarer Nebenbahnen“: Die Fläche kann durch das Krafffahrzeug kostengünstiger und mit höherer Transportqualität (kürzere Transportdauer) bedient werden. Neuerungen in der Transportorganisation könnten gewährleisten, daß möglichst viel Transportaufkommen aus der Fläche in leistungsfähige Schienentransportachsen eingebunden wird (kombinierter Verkehr Park-and-Ride).

— „Betriebs- und Beförderungspflicht des Unternehmens, verbunden mit der Aufrechterhaltung von Kapazitätsreserven, um jederzeit die Verkehrsbedienung der Bevölkerung und

aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht einzuräumen oder beizubehalten wären (Tarifverordnung vom 14. Oktober 1986).

- die Beförderung von Personen auf Hauptbahnen im Nahverkehr (Nahverkehrsverordnung vom 14. Oktober 1986),
- die Weiterführung betriebswirtschaftlich nicht vertretbarer Nebenbahnen (Nebenbahnverordnung vom 2. Juni 1987).

Mit der Schienenverkehrswegverordnung vom 17. Februar 1987 übernahm der Bund auch die finanzielle Verantwortung für den Schienenverkehrsweg, die ÖBB haben für die Inanspruchnahme im kaufmännischen Leistungsbereich Benutzungsentgelt zu leisten.

**Viele Aufgaben und Auflagen für die Bahn sind nicht mehr zeitgemäß. Sie sollten im Sinne eines effizienteren Mitteleinsatzes neu überdacht werden.**

Die Trennungsrechnung veranschaulicht, wieviel die gemeinwirtschaftlichen Leistungen kosten sowie welche Abteilungen und Zuwendungen der Bund dafür leistet. Gemäß der Trennungsrechnung 1988 stellten die ÖBB dem Bund für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen insgesamt 12 385 Mill. S in Rechnung (Pensionszahlungen aus dem Kapitel Pensionen sind hier nicht enthalten). Davon entfielen 3 799 Mill. S auf Tarifermäßigungen, 2 274 Mill. S auf Nahver-

kehrsbeiträge 2 341 Mill. S auf Beiträge für den Betrieb von Nebenbahnen und 3 971 Mill. S auf die Bereitstellungskosten des Schienenverkehrsweges.

Neben den durch Verordnungen aufgetragenen und abgegoltenen gemeinwirtschaftlichen Aufgaben werden die ÖBB mit anderen Leistungen bzw. Auflagen belastet. Das Bundesbahngesetz (in der Fassung des BGBl. 151/1984) spricht ganz allgemein von Leistungen, „deren Bereitstellung oder weitere Erbringung von dem Schienenverkehrswege im öffentlichen Interesse, insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrs-, der Wirtschafts-, Agrar- und Forstpolitik, der Finanz- und Wehrpolitik, der Raumordnungs- und Bevölkerungspolitik, der Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik sowie der Umweltschutzpolitik, geboten erscheint, die jedoch von den ÖBB unter Bedachtnahme auf die Grundsätze einer kaufmännischen Betriebsführung nicht erbracht werden könnten. Dazu zählt auch die Bereithaltung des Schienenverkehrsweges.“ Die ÖBB haben diese Leistungen unter „Bedachtnahme auf höchstmögliche Wirtschaftlichkeit“ zu erbringen. Die mit den gemeinwirtschaftlichen Leistungen zusammenhängenden Einnahmehausfälle oder Aufwendungen hat der Bund den ÖBB abzugelten.

Im Sinne einer grundsätzlichen Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Bahn sollten diese gemeinwirtschaftlichen Leistungen neu über-

der Volkswirtschaft zu gewährleisten“: Diese Pflichten müssen wohl mit der Erteilung von Bedienungsmonopolen verbunden werden (*Wissenschaftlicher Beirat*, 1988). Angesichts des scharfen Wettbewerbs im Verkehrswesen in Österreich und des Umstands, daß ohnedies nur noch rund 12% des Personenverkehrs und ein Drittel des Güterverkehrs auf der Bahn abgewickelt werden, scheinen diese Pflichten der ÖBB aber nicht mehr zeitgemäß.

— „Auslastung der volkswirtschaftlichen Produktionskapazität zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der österreichischen Wirtschaft im Rahmen der Investitions- und Einkaufspolitik der ÖBB, gegebenenfalls unter Inkaufnahme höherer Kosten“: Diese Auflage widerspricht der Wettbewerbsordnung in einer freien Wirtschaft, sie kann strukturelle Fehlallokationen von Ressourcen verursachen. In Hinblick auf die von Österreich angestrebte Teilnahme am EG-Binnenmarkt (Wettbewerbsregeln für die öffentliche Beschaffungspolitik) ist sie kaum haltbar.

— „Koordination der Tarifpolitik der ÖBB mit den Notwendigkeiten der Konjunktur- und Preispolitik des Staates“: Wegen des heftigen Wettbewerbs im Güterverkehr sind die ÖBB in großen Bereichen nur noch Preisnehmer. In der Praxis wird nunmehr der Gütertarif entsprechend der Lage auf dem Verkehrsmarkt recht flexibel gehandhabt. Die Personenverkehrstarife haben im Verbraucherpreisindex ein Gewicht von 0,3% und sind damit kaum ein Instrument der Preispolitik.

— „Verbesserung der Energiebilanz, weil der elektrisch betriebene Schienenverkehr ungleich weniger energieaufwendig ist als der Straßenverkehr; Schonung der volkswirtschaftlichen Zahlungsbilanz und Sicherung lebenswichtiger Verkehrsleistungen — vor allem in Krisenfällen — durch Verwendung elektrischer Energie, die fast zur Gänze im Inland erzeugt wird“: Bezogen auf den Primärenergieeinsatz pro Platzkilometer benötigt der Autobus bedeutend weniger, der Pkw ungefähr doppelt so viel Energie wie die Bahn. Im Straßengüterverkehr ist der spezifische Energieaufwand wohl drei- bis viermal so hoch wie auf der Bahn, die Energieversorgung der Bahn muß aber im Rahmen des Gesamtenergiever-

brauchs gesehen werden: Im Sommerhalbjahr ist der Bahnverkehr energiepolitisch sehr günstig zu beurteilen, weil genügend Strom aus (erneuerbarer) Wasserkraft zur Verfügung steht. Im Winterhalbjahr ist elektrische Energie knapp und wird zu einem großen Teil aus importierter Primärenergie (Kohle, Erdöl, Erdgas) erzeugt. Die energiepolitischen Überlegungen sollten die marginalen Kosten (und die Umweltbelastung) der Stromproduktion mit einbeziehen. In bezug auf die Vorsorge für Krisenzeiten ist anzumerken, daß lebenswichtige Verkehrsleistungen auch durch die Anlage von Treibstofflagern abgesichert werden können. Für elektrische Energie kann es in Krisenfällen vordringlichere Einsatznotwendigkeiten geben als den Transportzweck.

— „Schutz von Umwelt und Landschaft vor Lärm und Abgasen durch umweltfreundliche elektrische Betriebsführung“: Die Bahn verursacht pro Leistungseinheit wesentlich weniger Umweltschäden als der Straßenverkehr (*Kandler*, 1983). Das zentrale Problem von umweltbezogenen Strategien ist die Tatsache, daß es trotz verbesserten Leistungsangebotes der Bahn und zurückhaltender Tarifpolitik nicht gelingt, das Wachstum des Kfz-Verkehrs einzuschränken. Eine weitere Steigerung der Angebotsqualität und fortgesetzte Tarifiermäßigungen erfordern umfangreiche öffentliche Mittel für die Bahn — Mittel, die vielleicht für andere Umweltschutzaufgaben fehlen (*Meyer*, 1987). Angesichts der begrenzten finanziellen Ressourcen sollte daher die ökologisch begründete Bahnförderung zielgerichteter sein: Die größten Probleme verursacht der Kfz-Verkehr zur Zeit in den Ballungszentren und auf bestimmten Transitrouten. Hier sollte ein leistungsfähiges Angebot der Bahn geschaffen werden, gleichzeitig müßte aber der Kfz-Verkehr durch regulative Maßnahmen gedrosselt werden (Parkraumbewirtschaftung in den Zentren, Nachtfahrverbote, Kontingentierung der Lkw-Fahrten auf stark belasteten Routen). Darüber hinaus wäre die Umweltverträglichkeit des motorisierten Straßenverkehrs noch beträchtlich zu verbessern: nicht nur durch Entwicklung noch sparsamerer und leiserer Motoren und geringerer Emissionswerte, sondern vor allem durch bessere Überwachung des ge-

setzlich vorgeschriebenen technischen Zustands der Fahrzeuge und der Geschwindigkeitsbegrenzungen. Diese Maßnahmen würden außerdem den Kfz-Verkehr verteuern bzw. für bestimmte Autofahrer weniger attraktiv machen und so die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn erhöhen.

— „Vermeidung von Verkehrsunfällen und den damit verbundenen Folgekosten durch eine im Vergleich zum Straßenverkehr wesentlich höhere Verkehrssicherheit“: Die Sicherheit des gesamten Verkehrs läßt sich wohl rascher und effizienter verbessern, wenn man zunächst direkt beim Straßenverkehr ansetzt. Im Straßenverkehr besteht das höchste Unfallrisiko im Freizeitverkehr (besonders im nächtlichen Wirtshaus-zu-Wirtshaus-Verkehr) — einem Verkehrszweck, an dem die Bahn nur einen sehr geringen und kaum zu steigernden Anteil hat. In der Hebung der Straßenverkehrssicherheit in Österreich liegen noch große Reserven, wie Vergleiche mit der internationalen Unfallstatistik zeigen. Würden die in hinsichtlich der Motorisierung reiferen Ländern seit langem bewährten polizeilichen Überwachungsmethoden sowie Art und Höhe der Strafen für Übertretungen übernommen, so könnte die Zahl von Unfallopfern im Straßenverkehr sicher rasch sinken.

Ein effizienter Einsatz der Bahn für gemeinwirtschaftliche Leistungen würde erfordern, daß die Ziele der Verkehrspolitik klar definiert sowie Kosten und Nutzen der Bahn und alternative Mittel zur Erreichung der Ziele qualitativ und quantitativ bewertet werden. Die Trennungsrechnung der Bahn kann dabei eine wertvolle verkehrspolitische Entscheidungsgrundlage sein. Die vorliegende Trennungsrechnung wurde aber eher als Rechenwerk konzipiert, das der Öffentlichkeit deutlich machen soll, daß die Bundeszuschüsse an die Bahn keine Defizite abdecken, sondern Rechnungen für die vom Bund bestellten Leistungen begleichen.

In einer Stellungnahme zur ähnlich aufgebauten Trennungsrechnung der Deutschen Bundesbahn schlägt der *Wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr — Gruppe Verkehrswirtschaft* (1986) vor, die Trennungsrechnung so zu gestalten, daß sie die Transparenz fördert und die Steuerung verbessert. Eine richtig

verstandene und zweckgerecht auf-gebaute Trennungsrechnung als Bereichsrechnung ist grundsätzlich geeignet, die Gewinn- und Verlustquellen der Bahn nach Tätigkeitsfeldern und Verantwortungsbereichen offenzulegen und zugleich Aussagen zu liefern, die als zuverlässige Entscheidungshilfen dienen können. Eine Bereichsrechnung fördert die wirtschaftliche Verantwortung in den verschiedenen betrieblichen Einheiten der Bahn. Sie muß immer in Verbindung mit dem Budget gesehen werden. Voraussetzungen dafür sind aussagefähige Teilkosten- und Deckungsbeitragsrechnungen

**Gute Aussichten für 1989**

In der wirtschaftlichen Entwicklung der ÖBB ist im Vorjahr eine deutliche Trendwende eingetreten. Die Ergebnisse des 1. Halbjahres 1989 lassen erkennen, daß sich die Ertragslage der ÖBB weiterhin günstig entwickelt. Die Güterverkehrsleistungen nahmen gegenüber 1988 um 8,7% zu: Einfuhr- (+10,8%), Ausfuhr- (+10,2%) und Inlandverkehr (+9,8%) wuchsen fast gleich stark der Transitverkehr stieg um 2,7%. Besonders lebhaft war die Transportnachfrage für Holz und Holzwaren (Wagenstellungen +20,4% gegenüber dem 1. Halbjahr 1988), Metalle (+13,7%), Papier und Zellstoff (+9,6%) und Baustoffe (+8,3%). Auch für Fertigwaren wurden bedeutend mehr Wagen angefordert als im Vorjahr. Die Tarifeinnahmen aus dem Güterverkehr erreichten im 1. Halbjahr 1989

**Entwicklung der ÖBB**

**Übersicht 4**

		1988	1989 <sup>1)</sup> 1. Halbjahr	Ø 1983/1988	1988	1989 1. Halbjahr
		Absolut		Veränderung gegen das Vorjahr in %		
<i>Personenverkehr</i>						
Tariferträge	Mill S	5 508 4	2 773 7	+ 17	+143	- 10
Beförderte Personen	in 1.000	160 257		- 08	+ 09	
Personenkilometer	Mill	7 783		+ 19	+ 57	
<i>Güterverkehr</i>						
Tariferträge						
Mill S		9 849 9	5 017 4	- 00	+ 21	+ 57
Mill n-t-km <sup>2)</sup>		11 059 0	5 650 0	+ 09	+ 05	+ 85
Inland		3 207 0	1 531 0	- 07	- 78	+ 98
Ausfuhr		2 298 0	1 257 0	+ 43	+ 93	+102
Einfuhr		2 888 0	1 498 0	+ 29	+ 89	+108
Transit		2 657 0	1 364 0	- 10	- 74	+ 27
Wagenstellungen <sup>2)</sup>		965 430 0	483 286 0	- 21	- 98	+ 99

Q: ÖBB — 1) Vorläufige Erfolgsrechnung — 2) Insgesamt: ohne Stückgut

5 017 Mill S, um 5,7% mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres

Im Personenverkehr gab es einige Tarifneuheiten; so ersetzt seit Anfang 1989 die Rabbit-Karte die Bundesnetz Karte, die 5.000-km-Bank wird nicht mehr angeboten. Trotz lebhaften Reiseverkehrs und steigenden Berufsverkehrs nahmen die Tarifeinnahmen leicht ab. Mit 2 773 Mill S waren sie um 1% niedriger als im Vorjahr. Über die Personenverkehrsleistungen im 1. Halbjahr 1989 liegen zur Zeit noch keine Ergebnisse vor.

**Literaturhinweise**

Brunnbauer A, Dennerlein, R, Hansen R, Netzler A: Verteilungseffekte der Verkehrsaufgaben in bezug auf ausgewählte Bevölkerungs- und Einkommensgruppen, Leitershofen 1981  
 Hamm E: „Verkehrssubventionen Instrument für regionalpolitische Fehlsteuerungen“, Internationales Verkehrswesen 1989 41(4) S 233-237

Handler J: „Grundzüge einer Gesamtverkehrsplanung unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes“, Verkehrsannalen 1983 29(2) S 5-18  
 Mayer, H-R: „Die Schweizerischen Bundesbahnen — keine Unternehmung mehr“, Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik 1987 (4) S 483-499  
 Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) Geschäftsberichte 1957 bis 1988  
 Puwein, W: „Verteilungswirkungen des Verkehrswesens“, in Guger A (Koordination) Umverteilung durch öffentliche Haushalte in Österreich WIFO-Gutachten, Wien 1987 S 377-407  
 Puwein, W: „Erneuerung der Bahn Ein Vergleich von ÖBB, DB und SBB“, WIFO-Monatsberichte 1989, 62(2) S 99-105  
 Weiß J: „Leistungsfähige Oberbaumaschinen — Voraussetzung für wirtschaftliche Erhaltung der Gleise und Weichen“, Die Bundesbahn 1979 55(7) S 489-496  
 Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr — Gruppe Verkehrswirtschaft: „Stellungnahme zur Trennungsrechnung der Deutschen Bundesbahn vom 5. Juli 1986“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1986 57(4) S 213-224  
 Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr — Gruppe Verkehrswirtschaft: „Gemeinwirtschaftlichkeit und Deutsche Bundesbahn“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1988 59(2) S 81-97