

## Die Tarifierhöhungen der Bundesbahnen

*Die Gewinn- und Verlustrechnung der ÖBB wies 1970 einen Betriebsverlust von 2 Mrd. S aus; für 1972 zeichnete sich laut Voranschlag ein Abgang von 3,4 Mrd. S ab. Einschließlich des Bundeszuschusses von jährlich 2 Mrd. S hätten 5,4 Mrd. S aus Steuermitteln gedeckt werden müssen. Um das Bundesbudget zu entlasten, werden die Tarife für Güter- und Personentransporte ab März 1972 erhöht. Der folgende Beitrag gibt einen knappen Überblick über Ausmaß und Struktur der Tarifmaßnahmen.*

### Die Problematik der administrativen Tarifpolitik

Die Bundesbahnen passen ihre Tarife den Kosten und den Marktbedingungen nicht kontinuierlich, sondern in mehrjährigen Intervallen an (administrative Preispolitik). Die Starrheit gilt zwar nur für den Regel- oder Grundtarif (die Ausnahmetarife werden in kürzeren Abständen korrigiert), er ist aber für die Einnahmenentwicklung der ÖBB entscheidend. Seit der Tarifreform 1949 wurden die Regeltarife für den Güterverkehr 1952, 1961, 1966 (1969 nur Stückguttarife) und für den Personenverkehr 1951, 1954, 1961, 1966 und 1969 erhöht. Für Tarifkorrekturen in größeren Zeitabständen spricht, daß die Wirtschaft leichter kalkulieren kann und die Bahn Umstellungskosten erspart (die Erstellung neuer Tarife ist sehr aufwendig). Trotzdem zöge die ÖBB kontinuierliche Preisanpassungen vor, wie sie z. B. die Schweizer Bahnen praktizieren. Denn die bisherige Tarifpolitik führt zu immer größeren realen Defiziten. Auch wirken die kräftigen Tarifierhöhungen, die nach größeren Intervallen notwendig werden, optisch ungünstig und dämpfen zumindest vorübergehend die Verkehrsnachfrage.

Einer elastischen Tarifpolitik stehen vor allem die „gesetzliche Bremse“ (die Regeltarife müssen vom Hauptausschuß des Nationalrates genehmigt werden) und preispolitische Erwägungen entgegen. Von den öffentlichen Körperschaften wird meist erwartet, daß sie zur Dämpfung des allgemeinen Preis- und Kostenauftriebes beitragen, indem sie die Tarife möglichst lange Zeit stabil halten. Die Nachteile einer solchen preispolitischen Strategie werden jedoch zunehmend erkannt: die öffentlichen Verkehrs- und Versorgungsunternehmen erleiden Verluste, die aus allgemeinen Steuermitteln gedeckt werden müssen, und die Preise verlieren ihre Funktion als Konjunkturindikator. Wenn sich die gesamte kaufkräftige Nachfrage im Aufschwung kräftig belebt, wird der allgemeine Preisauftrieb durch die Starrheit der Tarife gedämpft

und die Konjunktur erscheint zunächst noch nicht „überhitzt“. Ist jedoch der Konjunkturröhepunkt bereits überschritten, werden meist öffentliche Tarife nachgezogen und der fortdauernde Preisauftrieb löst Konflikte zwischen konjunktur- und stabilitätspolitischen Zielen aus.

Die Tarifmaßnahmen ab 1. März 1972 erhöhen den Regeltarifindex für den Güterverkehr (letzte Erhöhung 1966) um 15,4% auf 703,3 und den Index für den Personenverkehr (letzte Erhöhung 1969) um 16,7% (gegen 1966 um 18,1%) auf 568,8 (1938=100). Der Mehrerlös aus dem Güter- und Personenverkehr wird auf je 480 Mill. S jährlich oder 8,3% und 21,8% (insgesamt 11,4%) der Verkehrseinnahmen aus diesen Transportarten geschätzt. (Die Differenz zwischen der Steigerung der Erlöse und der Tarifindizes wird später erläutert.)

Die Tarifmaßnahmen wurden notwendig, weil die Kosten in den letzten Jahren stark gestiegen sind. Von 1966 bis Ende 1971 erhöhten sich die Pro-Kopf-Einkommen der österreichischen Arbeitnehmer um 44%, Betriebsmaterial der Bahn wurde um 32% teurer und die Baukosten stiegen um 28%. Obschon die Bahn ihren Betrieb rationalisierte und ihre Kapazitäten besser auslasten konnte (zwischen 1956 und 1971 stieg die Verkehrsleistung in n-t-km um 13%, die Zahl der geleisteten Zugkilometer aber nur um 7%), waren die Gesamtausgaben 1971 (laut Voranschlag) um 36% höher als 1956. Dieser Ausgabesteigerung stehen zwar Mehreinnahmen gegenüber, teils weil das Verkehrsvolumen zunahm, teils weil Ausnahmetarife, Stückgutfrachten und Nebengebühren im Güterverkehr sowie die Tarife im Personenverkehr (1969) erhöht wurden. Die Verkehrseinnahmen je n-t-km waren 1971 um 5% höher als 1966 (Personenverkehr 24%, Güterverkehr 17%). Die Gesamteinnahmen der Bahn stiegen jedoch mit 27% viel schwächer als die Gesamtausgaben (36%). Infolgedessen vergrößerte sich der Reinverlust (ohne

Bundeszuschuß) von 2.801 Mill. S (1966) auf 4.507 Mill. S (1971). Die Betriebszahl (Einnahmen in Prozent der Ausgaben) sank von 73,9% auf 69,1%. Ohne Tarifmaßnahmen würde sie 1972 weiter auf 66,7% zurückgehen und das Defizit würde 5,4 Mrd. S oder 50% der voraussichtlichen Einnahmen erreichen. Durch die Tarifierhöhungen (Mehreinnahmen von 960 Mill. S jährlich oder 816 Mill. S von März bis Ende Dezember) wird das Defizit voraussichtlich auf 4,5 Mrd. S sinken. Die Betriebszahl wird auf 71,7% steigen, aber noch unter dem Wert von 1966 (73,9%) bleiben. Dank dem Bundeszuschuß von 1,7 Mrd. S für Pensionen (ab 1969) und von 350 Mill. S zwecks Abgeltung von Sozial- und Subventionstarifen (ab 1970) verringert sich das bilanzmäßige Defizit 1972 auf 2.499 Mill. S.

**Entwicklung der finanziellen Gebarung der Bundesbahnen (Mit allen Betrieben)**

	Entwicklung der finanziellen Gebarung				Gebarung	
	Ein-nahmen	Aus-gaben	Be-triebs-zahl <sup>1)</sup>	Rein-verlust	Ein- <sup>2)</sup> nahmen	Dif-ferenz <sup>3)</sup>
	Mill. S				Mill. S	
1966	7.950	10.751	73,9	2.801	7.950	—
1967	8.108	11.777	68,8	3.669	8.703	595
1968	8.176	12.335	66,3	4.159	9.116	940
1969	10.598	13.251	79,9	2.653	—	—
1970	11.958	13.967	85,6	2.009	—	—
1971 <sup>4)</sup>	12.151	15.608	83,2	2.457	—	—
1972 <sup>5)</sup>	12.812	16.127	79,4	3.315	—	—
1972 <sup>6)</sup>	13.628	16.127	84,5	2.499	—	—
	Ohne Bundeszuschuß <sup>7)</sup>					
1966	7.950	10.751	73,9	2.801	7.950	—
1967	8.108	11.777	68,8	3.669	8.703	595
1968	8.108	11.777	68,8	3.699	8.703	595
1969	8.898	13.251	67,1	4.353	9.792	894
1970	9.908	13.967	70,9	4.059	10.322	414
1971 <sup>4)</sup>	10.101	14.608	69,1	4.507	10.795	694
1972 <sup>5)</sup>	10.762	16.127	66,7	5.365	11.918	1.156
1972 <sup>6)</sup>	11.578	16.127	71,7	4.549	11.918	340

Q: Gewinn- und Verlustrechnung der ÖBB — <sup>1)</sup> Einnahmen in Prozent der Ausgaben — <sup>2)</sup> Einnahmehöhe, wenn die Betriebszahl 1966 in Höhe von 73,9% konstant geblieben wäre — <sup>3)</sup> Differenz zwischen Einnahmen bei einer Betriebszahl von 73,9% und den tatsächlichen Einnahmen. — <sup>4)</sup> Ab 1971 auf Grund des Voranschlags. — <sup>5)</sup> Ohne Tarifierhöhung. — <sup>6)</sup> Mit Tarifierhöhung. — <sup>7)</sup> Ab 1969 Pensionszuschuß 1,7 Mrd. S, ab 1970 Abgeltung für Sozial- und Subventionstarife in Höhe von 350 Mill. S

Diese Vergleiche verdeutlichen die Nachteile der administrativen Tarifpolitik mit langen Korrekturintervallen. Trotz den ziemlich kräftigen Tarifierhöhungen wird das Defizit 1972 nur wenig verringert und die Betriebszahl wird ungünstiger sein als 1966; für künftige Kostensteigerungen bestehen keine Reserven und das Defizit wird in den folgenden Jahren bis zur nächsten Tariffkorrektur weiter kräftig steigen. Man sollte daher prüfen, ob nicht zweckmäßiger wäre, die starre Tarifpolitik durch eine elastischere zu ersetzen. Hätte man die Tarife schon in den letzten Jahren laufend den Kostensteigerungen angepaßt und die Betriebszahl von 1966 gehalten, dann wären der Bundesbahn zwischen 1966 und 1971 3.534

Mill. S Mehreinnahmen zugeflossen, die nach der herkömmlichen Budgetpraxis zumindest teilweise für zusätzliche Investitionen der Bahn bereitgestellt worden wären und damit ihre Leistungsfähigkeit gesteigert hätten. Zu diesem Zweck hätten die Tarife jährlich um 2,5% erhöht werden müssen. Rechnet man die laufenden Tariffkorrekturen der letzten Jahre hinzu, so wären die Tarife um durchschnittlich 4% pro Jahr gestiegen, etwa gleich stark wie der Verbraucherpreisindex. Die verkehrs- und preispolitischen Konsequenzen einer solchen Lösung müßten im einzelnen durchdacht werden. Man sollte jedoch berücksichtigen, daß z. B. im Güterverkehr die Frachtkosten nur 2% bis 3% des Wertes der Fertigprodukte ausmachen<sup>1)</sup>. Im Personenverkehr wurde bisher noch nicht die Frage aufgeworfen, ob Sozialtarife im Berufsverkehr nur zu Lasten der Bahn oder des Fiskus gehen sollen, oder ob es nicht aus standortpolitischen Überlegungen zweckmäßig und sozial zumutbar wäre, den Verkehrsbenutzer oder in weiterer Folge den Betrieb stärker zu belasten.

**Weitere Einschränkung des Werttarifsystems im Güterverkehr**

Die Tariffkorrekturen für den Güterverkehr sind nach Verkehrs- und Güterarten differenziert. Entsprechend der bisherigen Tarifpolitik wird die Kostenverursachung stärker berücksichtigt und das Werttarifsystem zugunsten der Gewichtstarifierung eingeschränkt. Zu diesem Zweck wurde die Zahl der Tarifklassen und die Preisspanne zwischen den einzelnen Tarifklassen verringert und die Preisspanne in der Mengentaffel erweitert (bei abnehmendem Verladegewicht im Wagenladungs- und Stückgutverkehr wurde der Tarif stärker angehoben).

**Entwicklung der Wert- und Mengentaffel für Wagenladungen**

Tarif-klassen	1. VII. 1948	1. VI. 1949	1. V. 1952	1. I. 1961	1. VIII. 1966	1. III. 1972
Wertstaffel						
A	100	100	100	—	—	—
B	83	89	86	A	100	100
C	68	81	74	B	87	87
D	57	74	65	C	76	76
E	46	67	53	D	63	63
F	37	61	42	E	50	50
G	30	54	33	—	—	—
H	25	—	—	—	—	—
Gewichtsklassen						
20	—	—	—	100	100	100
15	100	100	100	105	105	105
10	105—110 <sup>1)</sup>	115	115	120	140	140
5	110—140 <sup>1)</sup>	135	135	160	200	220

<sup>1)</sup> Zuschläge von Klasse A bis H steigend

<sup>1)</sup> Siehe: Frachtkostenbelastung von Industriewaren in Österreich, Monatsberichte, Jg. 1968, Heft 11.

Die Zahl der *Tarifklassen* wurde von acht nach dem Krieg (A bis H) bis 1961 auf fünf und nunmehr auf vier eingeschränkt. Die *Tarifspanne* zwischen den einzelnen Klassen wurde drastisch gekürzt. Der Preis in der untersten Tarifklasse betrug 1948 für die gleiche Verkehrsleistung 25% der obersten. Bis 1966 stieg er schon auf 50% und wird nunmehr mit 65% festgesetzt; gleichzeitig wird auch das Verhältnis zwischen den übrigen Klassen verknüpft. In der *Mengenstaffel* (Nebenklassenzuschläge) betrug der Preis für 5-t-Ladungen (je t) bis 1952 135% der 15-t-Ladungen. 1961 wurde ein 20-t-Tarif eingeführt und der Preis der 5-t-Ladung mit 160% der obersten Klasse festgelegt; die Spanne wurde 1966 auf 200% und wird nunmehr auf 220% erweitert. Der *Stückgutverkehr* (Einzelsendungen bis maximal 5.000 kg) ist für alle Bahnen unrentabel, da die Wagen ungenügend ausgelastet sind und hohe Kosten für Lagerung, Verladung und Manipulation bei der Annahme und Ausgabe erwachsen. Er wird für Sendungen unter 1.000 kg relativ stark verteuert (11% bis 40%). Der Frachtsatz steigt mit abnehmendem Gewicht und ist je kg für eine 20-kg-Sendung doppelt so hoch wie für eine 1.000-kg-Sendung. Da der Stückguttarif bereits am 1. Jänner 1969 angehoben wurde, ist die Verteuerung seit 1966 um ein Vielfaches höher als im Wagenladungsverkehr. Ohne Bedeutung für das Tarifsystem ist die Erhöhung der Abfertigungsgebühr (sogenannter Satzzuschlag für Manipulation am Bahnhof) von 20 S auf 26 S je Tonne im Wagenladungsverkehr; im Stückgutverkehr blieb er mit 100 S unverändert<sup>1)</sup>.

Diese Tarifmaßnahmen entsprechen im großen und ganzen der tarifpolitischen Linie der europäischen Eisenbahnen im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Straßenverkehr. Die Bahnen bemühen sich um Eigenwirtschaftlichkeit und nutzen ihre Wettbewerbsvorteile im Transport von Massengütern und auf langen Strecken. Zu diesem Zweck werden die Frachtkosten für billige Massengüter erhöht, für hochwertige Güter relativ gesenkt und große Wagenladungen begünstigt. Kleine Lademengen, die trotz Verteuerung für die Bahn immer noch ein Verlustgeschäft sind, werden auf die Straße abgedrängt. Einige ausländische Bahnverwaltungen haben diese Tarifpolitik konsequenter durchgeführt als bisher die ÖBB. In Schweden z. B. gibt es nur noch eine Tarifklasse, in Westdeutschland drei, in Holland wurde der Stückgutverkehr ganz eingestellt.

Die Degression in der Entfernungstaffel wurde nicht verändert. Auch sie war früher, entsprechend dem

Werttarifsystem, in den einzelnen Tarifklassen verschieden, wurde jedoch bereits 1949 vereinheitlicht. In der Folgezeit wurde nur der Degressionsverlauf nach Wettbewerbsgesichtspunkten geändert und die Entfernung von 200 bis 500 km begünstigt.

**Entwicklung der Entfernungstaffel für Wagenladungen**  
(Prozentuelle Kürzung des Frachtsatzes für 1 km und 100 kg)

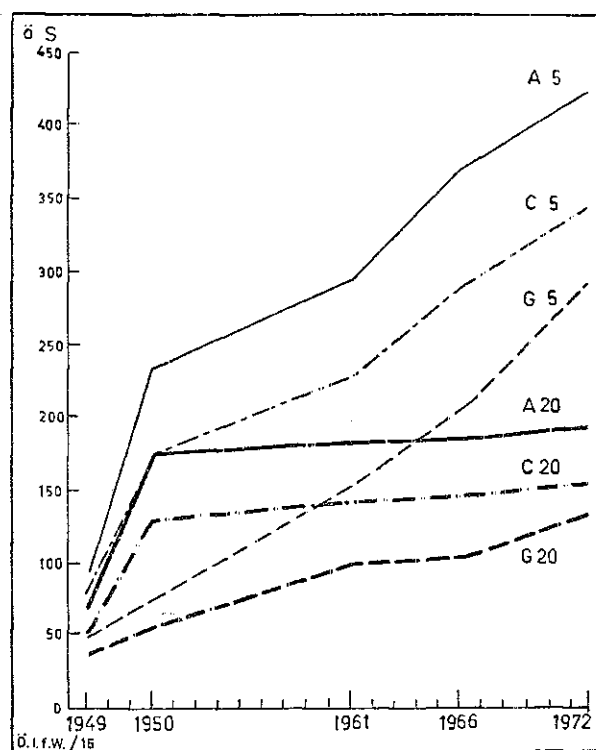
Klasse A--E		Bis 31. Mai 1949 Klasse F		Klasse G, H	
km	Kürzung um %	km	Kürzung um %	km	Kürzung um %
1— 300	—	1— 300	—	1— 100	—
301— 550	50	301— 550	45	101— 200	10
501—1.000	61	551—1.000	56	201— 300	15
				301—1.000	48
Ab 1. Juni 1949 Klasse A bis G		Ab 1. Mai 1952 Klasse A bis G		Ab 1. Juni 1961 Klasse A bis E	
1— 300	—	1— 300	—	1— 200	—
301— 550	50	301— 500	50	201— 300	10
551—1.000	61	501— 600	60	301— 350	35
		601— 700	80	351— 500	52
		701—1.000	90	501— 750	62
				751—1.000	52
Ab 1. August 1966 Klasse A bis E		Ab 1. März 1972 Klasse 1 bis 4 (A bis D)			
1— 200	—				
201— 300	10				
301— 380	35				
381— 500	52	Wie 1966			
501— 750	62				
751—1.000	52				

Auf Grund der differenzierten Tarifierhöhungen steigen die Frachtkosten sehr unterschiedlich. Im Regeltarif z. B. werden die Frachtkosten für eine 20-t-Sendung über 193 km (durchschnittliche Transportweite) in den Tarifklassen 1 und 2 um 5,4% und 7,4%, in den folgenden Klassen 3 und 4 um 9% und 9,8% steigen. Für eine 5-t-Sendung muß aber um 16%, 18,1%, 19,8% und 20,7% mehr gezahlt werden. Transporte von Gütern der aufgelassenen Klasse E verteuern sich im Durchschnitt um 32,4%, doch können für größere Frachtmengen (über 1.000 kg) Ausnahmetarife beansprucht werden, die durchschnittlich um 15% über den bisherigen Sätzen der Klasse E liegen. Die bestehenden Ausnahmetarife werden im großen und ganzen entsprechend der Regeltarifierhöhung nachgezogen. Einige Nebengebühren, wie die Beistellgebühr für Bahnanschluß und Trichterwagengebühren, werden aufgehoben. Das bedeutet für die ÖBB einen Einnahmeverlust von 60 bis 80 Mill. S.

Die Bahn erwartet einen jährlichen Mehrerlös von 480 Mill. S. In dieser Schätzung ist eine zusätzliche Abwanderung zur Straße einkalkuliert. Bei den Güterverkehrsereinnahmen rechnet man gegenüber 1970 (1971 werden sie fast gleich hoch sein) nur mit einer Zunahme um 8,3%, obschon die Tarife um durchschnittlich 15% gesteigert werden. Ein höherer Mehrerlös wäre denkbar. Gewisse finanzielle Re-

<sup>1)</sup> Der Satzzuschlag wurde früher entsprechend dem Werttarifsystem ebenfalls nach Tarifklassen differenziert, 1966 jedoch vereinheitlicht

**Transportkostenentwicklung für die Tarifklassen A, C und G**  
(5 t und 20 t über eine Entfernung von 200 km)



serven liegen auch in den Ausnahmetarifen, insbesondere in jenen, die als Ersatz für die Auflassung der Tarifklasse E eingeräumt wurden. Ausnahmetarife können ohne Zustimmung des Nationalrates den Marktveränderungen angepaßt werden, und es ist anzunehmen, daß ein Teil der neuen Ausnahmetarife nur Übergangslösungen sind.

**Personentarife kräftig nachgezogen**

Für den Personenverkehr gilt ein sehr differenziertes Tarifsystern, das sich vorwiegend an sozialpolitischen Überlegungen orientiert. Die Einnahmen je Personenkilometer lagen 1970 zwischen 5 Groschen und 60 Groschen. Die bis zu 90% ermäßigten Sozialtarife hatten einen Leistungsanteil (Personen-km) von 33,8%, aber einen Einnahmenanteil von nur 13,4%. Die Verluste aus Sozialtarifen lassen sich durch den Reiseverkehr zu Normaltarifen kaum ausgleichen. Das Bemühen der Bahnen um einen Finanzausgleich für gesetzlich vorgeschriebene Sozialtarife ist daher berechtigt; ebenso aber die Tarifanpassung, wenn diese Abgeltungen nicht ausreichen und Kostensteigerungen durch Rationalisierung nicht wettgemacht werden können.

Der Tarifindex auf Basis 1938=100 beträgt zur Zeit 487,7 und steigt durch die Tarifmaßnahmen auf 568,8 (+16,7%). Dieser Index ist nur eine sehr grobe Richtzahl, da er als arithmetisches Mittel aus den Regeltarifpreisen errechnet wird. Eine Unterteilung

nach Entfernungsstufen ergibt folgende Erhöhungen: bis 100 km 20,4%, von 101 bis 700 km 26,9%, von 701 bis 1.000 km 17,2% und anschließend bis 1.200 km 9,3%. Da die meisten Bahnreisenden weniger als 100 km fahren, dürften sich Normalfahrten im Durchschnitt um rund 20% verteuern. Man muß jedoch auch die Sondertarife berücksichtigen. Im Berufsverkehr (Einnahmenanteil 6,6%) werden die Wochenstreckenkarten um 28% und die Monatsstreckenkarten um 18% erhöht. Der absolute Mehraufwand ist jedoch gering, da diese Karten um 58% bis 85% (je nach Entfernung) billiger sind als Normalfahrten. Mit einer Wochenstreckenkarte für 5 Tage (für eine Entfernung von 30 km) kostet künftig eine Fahrt 5,77 S (Normalfahrpreis 21 S), gegen 4,50 S jetzt. Ferner wird die Rückfahrkartenermäßigung (Einnahmenanteil 1970: 23,8%) von 20% auf 10% reduziert (die 30%ige Ermäßigung der Touristenfahrkarte bleibt). Dadurch verteuern sich Rückfahrkarten um durchschnittlich 35%.

Berücksichtigt man die Struktur des Verkehrsaufkommens, so dürften die Tarifierhöhungen fast 24% ausmachen<sup>1)</sup>; seit 1966 sind es etwa 40%, da die Fahrpreise bis 140 km bereits im Jänner 1969 um durchschnittlich 20% nachgezogen wurden. Die Frachtsätze für Reisegepäck werden gegen 1966 um 34,4% angehoben und betragen jetzt für 10 kg und 200 km 9 S; der Satz steigt degressiv und beträgt für 700 km 19 S.

Die Spanne zwischen 2. und 1. Klasse wurde von 1:1,6 auf 1:1,5 gesenkt. Man erhofft sich davon eine bessere Ausnützung des Platzangebotes in der 1. Klasse. Die Erhöhung des Schnellzugzuschlages von 15 S auf 20 S soll eine Überfüllung der Fernzüge durch Reisende verhindern, die den Schnellzug über kurze Strecken benutzen. Vielleicht wäre es besser gewesen, den Zuschlag auf die Hauptreisezeit zu beschränken, da in der übrigen Zeit das Platzangebot groß genug ist.

Die Bahn erhofft sich im Personen- und Gepäckverkehr durch die Tarifierhöhungen einen Mehrerlös von 480 Mill. S jährlich oder 22% der Verkehrseinnahmen des Jahres 1970 (1971 ist mit Einnahmen in gleicher Höhe zu rechnen). Diese Schätzung unterstellt, daß die Nachfrage des Publikums preiselastisch ist. Die Berufsfahrkarten sind immer noch konkurrenzlos billig, und der Normalfahrpreis ist niedriger als im westlichen Ausland. Auch werden die bisherigen Bahnkunden kaum auf den Personenkraftwagen umsteigen, da der Bahnpreis auf längere Entfernungen noch immer mit den Pkw-Kilometerkosten konkurrieren kann. Dies gilt insbesondere für

<sup>1)</sup> Der Verbraucherpreisindex 1966 wird infolge der Erhöhung der Personentarife um 0,23% (bezogen auf Dezember 1971) steigen.

Fahrten zu einem Zielpunkt ohne Umwegfahrten<sup>1)</sup>. Der „eingefleischte“ Pkw-Fahrer kann auch durch einen besonders niedrigen Bahnpreis nicht gewonnen werden.

**Fahrpreisänderungen im Personenverkehr der ÖBB  
ab 1. März 1972**

Normalfahrpreis	Durchschnittliche Erhöhung in %	Ermäßigung um ... % des Normalfahrpreises	
1— 100 km	20,4	—	
101— 700 km	26,9	—	
701—1.000 km	17,2	—	
1.001—1.200 km	9,3	—	
<b>Ermäßigte Fahrkarten</b>			
Monatsstreckenkarte	18,0	70—87	68—87
Wochenstreckenkarte	27,6	58—82	58—85
5-Tage-Streckenkarte	28,3	58—82	60—83
Schülermonatskarte	20,0	88—95	88—95
Touristenkarte	22,0	30	30
Rückfahrkarte	35,0	10	20
Schnellzugzuschlag	33,0	—	—

<sup>1)</sup> 500 km Schnellzug kosten nach den neuen Tarifen 275 S. Ein Mittelwagen für 60.000 S mit 100.000 km Lebensdauer und acht Jahren Nutzung erfordert eine Abschreibung von mindestens 1'20 S je km. Bei einem Durchschnittsverbrauch von 10 Liter Superbenzin ergeben sich 40 Groschen je km, also insgesamt 1'60 S oder 800 S für 500 km. Es müssen somit drei Personen mitfahren, um mit dem Bahnpreis konkurrieren zu können. Für Entfernungen, die mit der Bahn, aber nicht mit dem Pkw, an einem Tag bewältigt werden können, liegen die Pkw-Kosten infolge des Übernachtungsaufwandes viel höher.

Güter- und Personentarife liegen in Österreich unter dem internationalen Niveau; die Kosten-Erlös-Relation ist ungünstiger. Die deutschen Bundesbahnen erzielten 1970 Einnahmen in Höhe von 92% der Ausgaben gegen 86% in Österreich; die Betriebszahlen ohne Bundeszuschüsse betragen 76% und 71%. Die Schweizer Bahnen hatten für 1970 einen Überschuß von 37 Mill. Franken. In Deutschland wie in Österreich erschweren traditionelle Vorstellungen über die Aufgaben der Eisenbahnen in der Nationalwirtschaft und die darauf aufbauenden gemeinwirtschaftlichen Argumente für die Erhaltung von unrentablen Nebenstrecken und Bahnhöfen sowie für Subventionstarife eine kommerzielle, an Kosten und Absatzchancen orientierte Gestion der Bahnen. Die moderne Verkehrswirtschaft hält diese Vorstellungen für überholt und korrekturbedürftig. Sie betont, daß auch im Verkehr der Wettbewerb ein wichtiges und zum Teil unentbehrliches Hilfsmittel sein kann, um das Verkehrsvolumen auf die einzelnen Verkehrsträger entsprechend ihrer Verkehrswertigkeit optimal zu verteilen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, daß (etwa durch eine angemessene Wegekostenzuteilung bei den anderen Verkehrsträgern) Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden.

Walter Kohlhauser