

Clearingkonto in Franken verrechnet wird. Kompensationsgeschäfte sind mit Zustimmung beider Vertragsstaaten grundsätzlich zugelassen, spielen aber nur eine untergeordnete Rolle.

Der ebenfalls für die Dauer eines Jahres abgeschlossene Warenaustauschvertrag mit der *deutschen Trizone* sieht österreichische Exporte im Werte von 36,3 Mill. Dollar (davon 27 Mill. Dollar reine Exporte, 1,2 Mill. Dollar unsichtbare Exporte, insbesondere Fremdenverkehrsleistungen und 8,1 Mill. Dollar Stromexporte) und Importe aus der Tri-Zone im Werte von 114,8 Mill. Dollar vor. Unter den Einfuhrgütern stehen Kohle mit 49,8 Mill. Dollar, Maschinen mit 19,2 Mill. Dollar und Chemikalien mit 13,4 Mill. Dollar an der Spitze. Das Handelsbilanzpassivum soll durch „drawing rights“ gedeckt werden. Da für Österreich ursprünglich nur 40 Mill. „drawing rights“ gegenüber Deutschland vorgesehen waren, muß um eine Erhöhung der Ziehungsrechte bei der OEEC auf 78 Mill. Dollar angesucht werden. Über das Ansuchen wird anlässlich der Verteilung der indirekten Dollarhilfe im September in Paris entschieden werden.

Warenaustauschabkommen und auf Verrechnungsdollar abgestellte Clearingverträge wurden

weilers mit der ČSR, mit *Polen* und der *Türkei* abgeschlossen. Durch die Festsetzung umfangreicher Kontingentlisten konnte das gesamte Volumen des Warenaustausches mit der ČSR auf 600 Mill. S jährlich und mit Polen auf 440 Mill. S jährlich erweitert werden. Das wichtigste Einfuhrgut aus diesen beiden Ländern ist die Steinkohle. Sie muß an die ČSR zu 25% und an Polen zu 28,5% mit freien Devisen bezahlt werden, während der Rest durch österreichische Exporte ausgeglichen werden kann. Die neue Vereinbarung bringt für Österreich eine beträchtliche Ersparnis an freien Devisen.

Schließlich hat Österreich ebenfalls im Juli 1949 mit *Indien* ein Warenaustauschabkommen paraphiert, das für die Dauer eines Jahres einen Umfang von 4,5 Mill. Pfund (österreichische Ausfuhr 2,2 Mill. Pfund und österreichische Einfuhr 2,1 Mill. Pfund) festlegt. Die Bezahlung der Warenlieferungen soll im Clearingwege im Rahmen des österreichisch-britischen Zahlungsabkommens erfolgen.

Eine Erweiterung der Kontingentlisten im Warenverkehr mit Bulgarien und Besprechungen mit Jugoslawien, Ungarn und südamerikanischen Staaten lassen eine weitere Ausdehnung des Warenverkehrs erwarten.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Gütertarifreform der Österreichischen Bundesbahnen

Die Österreichischen Bundesbahnen haben Anfang Juni 1949 die Gütertarife um durchschnittlich 76,3% (ohne Ausnahmetarife) erhöht. Die aus der Gütertarifreform sowie aus einer durchschnittlichen Erhöhung der Personentarife um 38,6% erwarteten Mehreinnahmen sollen die durch das dritte Preis-Lohn-Abkommen entstandenen Kostenverteuerungen (Löhne, Kohle, Strom) decken und außerdem das für 1949 auf rund 450 Mill. S. geschätzte Defizit der Bundesbahnen um schätzungsweise 100 Mill. S. vermindern.

Der Versuch, das Defizit durch Tarifierhöhungen in engen Grenzen zu halten, ist keineswegs unproblematisch. Vom bahnwirtschaftlichen Standpunkt ist zu erwägen, inwieweit die Nachfrage nach Frachtraum der Bundesbahnen unelastisch ist und mit der Tarifierhöhung tatsächlich eine Steigerung der Einnahmen erwartet werden kann. Gesamtwirtschaftlich ist zu berücksichtigen, daß jede Änderung

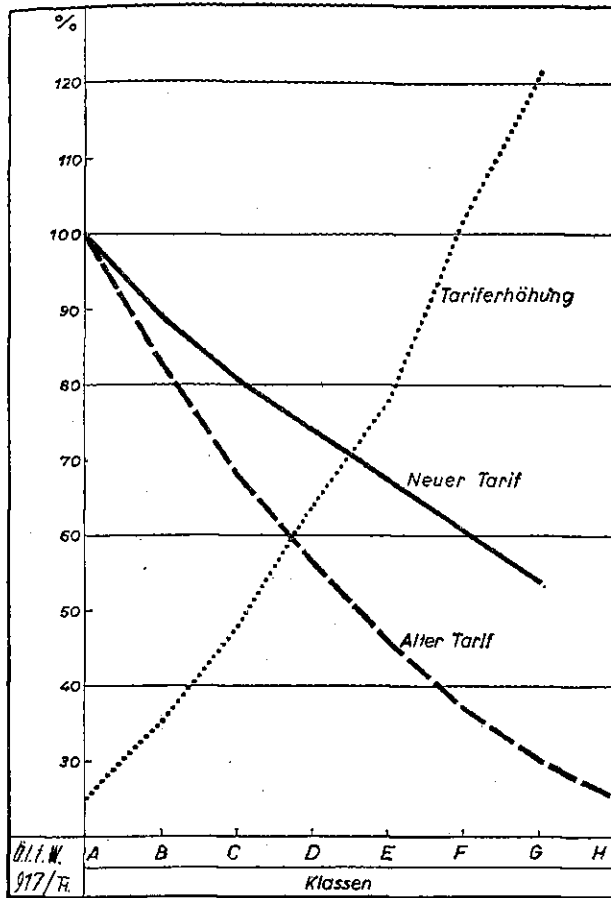
der Gütertarife die Kosten- und Standortbedingungen der Wirtschaft verschiebt und, je nach dem Ausmaß der Tarifänderungen und je nach dem Anteil der Frachtkosten an den Gestehungskosten der einzelnen Güter, mehr oder weniger schwere Anpassungsprobleme aufwirft.

Die wichtigsten Tarifänderungen¹⁾

Die neuen Frachtsätze des Regeltarif sind im Durchschnitt um 76,3% höher als bisher. Da jedoch eine Reihe von Ausnahmetarifen¹⁾ ergänzt, erweitert oder neu eingeführt wurden, dürfte die Frachtkostenverteuerung insgesamt nur etwa 65% betragen. Die umfangreichen Ausnahmetarife sind allerdings nur als Übergangsmaßnahme gedacht und vorläufig bis Jahresende oder bis Mitte 1950 befristet.

¹⁾ Einzelheiten der Tarifreform siehe Zeitschrift „Verkehr“ Nr. 22/23, Juni 1949.

Abb. 1. Die horizontale Staffelung der Gütertarife vor und nach der Tarifierhöhung
(Frachtsätze der Klasse A = 100)



Die Tarifsätze für die unteren Wagenklassen (für Massengüter) wurden bedeutend stärker erhöht als die Tarifsätze der oberen Wagenklassen (für hochwertige Güter). Die neue Wertstaffel ist daher weniger stark differenziert als die alte.

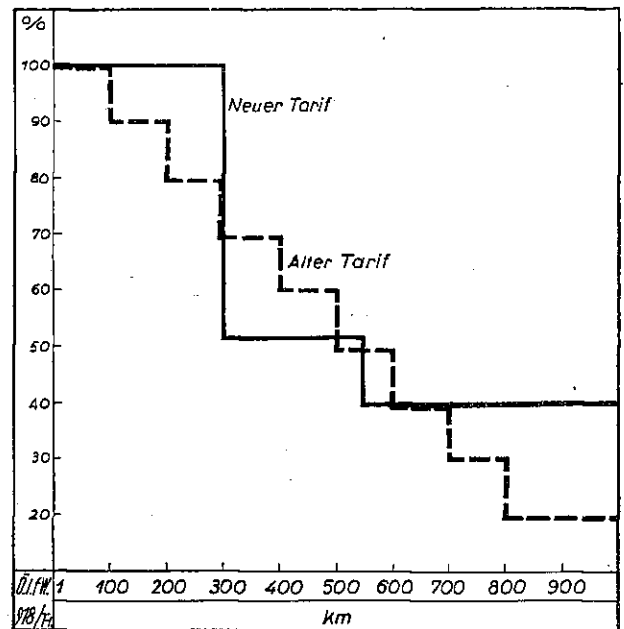
Die Erhöhung der Frachtsätze ist in den einzelnen Tarifstaffeln sehr verschieden. Die Wertstaffel (horizontale Tarifstaffelung) und die Entfernungsstaffel (vertikale Tarifstaffelung) wurden teilweise stark nivelliert. Auch die Mengenstaffel wurde stärker zusammengedrückt, d. h. die Nebenklassenzuschläge wurden bedeutend erhöht.

Die horizontale Staffelung der Tarifsätze nach Wagenladungsklassen

Tarifklasse	alter Tarif		neuer Tarif		Erhöhung in %
	A=100	Spanne	A=100	Spanne	
A	100	—	100	—	25
B	83	17	89	11	35
C	68	17	81	10	48
D	57	17	74	9	64
E	46	11	67	9	78
F	37	21	61	10	102
G	30	16	54	11	121
H	25	15	—	—	—
Frachtstück	164	—	230	—	138

Da der Bahntransport zumindest bisher nur bei hochwertigen Gütern, durch den Straßentransport ernsthaft konkurrenziert wurde, wurden die Frachtsätze der oberen Tarifklassen (für hochwertige Güter) nur wenig, die der unteren Tarifklassen (für Massengüter) dagegen relativ stark erhöht. Nach dem neuen Tarif ist die Fracht für hochwertige Güter der Klasse A nur noch doppelt so teuer wie für Güter der niedrigsten Tarifklasse G, während der Abstand vor der Tarifreform das Vierfache betrug. Die beträchtliche Nivellierung der Wertstaffel (Differenzierung der Frachtsätze nach dem Wert der beförderten Güter) wird außerdem durch die starke Erhöhung der vom Wert der Ware unabhängigen Nebengebühren (Zähl- und Wägegebühren) verstärkt.

Abb. 2. Die Entfernungsstaffel des Stückguttarifes
(Zonenabschläge in Prozent der Basiszone)



Die neue Entfernungsstaffel für Stückgut umfaßt nur drei Zonen gegenüber neun Zonen im alten Tarif. Bis zu 300 km und über 700 km sind die neuen Entfernungsabschläge niedriger als bisher.

Der neue Tarif sieht beim Transport über längere Strecken für sämtliche Wagenladungsklassen sowie für Stückgut einheitliche Entfernungsabschläge vor, die den bisherigen Entfernungsabschlägen der Klassen A—E entsprechen. (Der alte Tarif berechnete für Stückgut und für die Tarifklassen F und G gesonderte Entfernungsabschläge.) Durch die Ver-

¹⁾ Ursprünglich waren 31 neue Ausnahmetarife vorgesehen, die den Verfrachtern jährlich rund 150 Mill. S ersparen sollten. Im Laufe der Monate Juni und Juli wurden jedoch weitere Frachtbegünstigungen gewährt.

einheitlichung der Entfernungsstaffeln wird die Beförderung von Stückgut über kurze und lange Strecken und die Beförderung von Massengütern der Klasse G bis zu 300 km zusätzlich verteuert¹⁾.

Die Vereinheitlichung der Entfernungsstaffel

	alter Tarif		neuer Tarif	
	Kilometerabschnitte	Entfernungsabschlag %	Kilometerabschnitte	Entfernungsabschlag %
Frachtstückgut	1—100	—	einheitlich für alle Klassen:	—
	101—200	10·0		
	201—300	20·5		
	301—400	30·5		
	401—500	40·0		
	501—600	50·5		
	601—700	60·5		
	701—800	70·0		
801—1000	80·5	1—300	—	
Klasse F	1—300	—	301—550	49·5
	301—550	45	551—1000	60·5
	551—1000	56		
Klasse G	1—100	—		
	101—200	10·0		
	201—300	15·0		
	301—1000	48·0		

In der *Mengenstaffel* (Tarifstaffelung nach der Menge der beförderten Güter) trat anstelle der nach Tarifklassen differenzierten Zuschläge ein einheitlicher Zuschlag von 35% für Ladungen mit 5 t und von 15% für Ladungen mit 10 t. Die neuen Nebenklassenzuschläge sind mit Ausnahme der 5-t-Zuschläge der Klassen G und H durchwegs höher als die bisherigen Mengenzuschläge. Durch diese Maßnahme soll die Verfrachtung voller Wagenladungen gefördert werden. Benachteiligt werden dabei kleinere Verfrachter abseits der Verkehrsknotenpunkte, die vielfach Wagenladungen unter 15 t verfrachten müssen und nicht den nur auf Hauptverkehrslinien eingerichteten Sammelladungsverkehr der Spediture benutzen können.

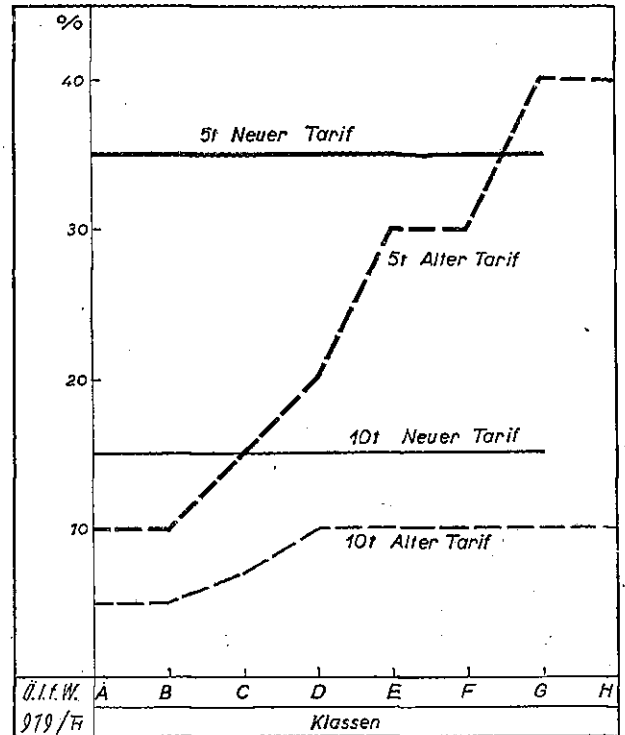
Die neue Mengenstaffel verteuert die Frachten vor allem für *Stückgut* (um 138%). Die neuen Frachtsätze für Stückgut betragen 230% der Wagenklasse A gegenüber 164% vor der Tarifreform. Die Bundesbahnen trachten offenbar den für sie mit hohen Selbstkosten verbundenen Stückgutverkehr auf den Sammelladungsverkehr, dessen Tarife nur um 25% erhöht wurden, oder auf den Lastwagenverkehr abzurängen.

Auswirkungen auf die Güterverkehrseinnahmen

Bei völlig unelastischer Nachfrage nach Frachtraum der Bundesbahnen würden die Einnahmen aus

¹⁾ Die durchschnittliche Versandweite beträgt 175 km.

Abb. 3. Die Nebenklassenzuschläge im alten und im neuen Tarif
(In Prozent der jeweiligen Hauptklasse)



Die nach Wagenladungsklassen gestaffelten Nebenklassenzuschläge wurden durch einheitliche Zuschläge (15% für Ladungen von 10 t und 35% für Ladungen von 5 t) ersetzt. Die neuen Nebenklassenzuschläge für 10-t-Ladungen sind in allen Tarifklassen, die für 5 t nur in den unteren Tarifklassen größer als die alten Zuschläge.

dem Güterverkehr im gleichen Verhältnis wie die durchschnittliche Erhöhung der Frachtraten steigen. Der etwa 65%igen Tarifierhöhung entspräche eine Einnahmesteigerung von rund 650 Mill. S pro Jahr²⁾. Es ist jedoch kaum zu erwarten, daß das Transportvolumen der Bundesbahnen trotz gestiegenen Beförderungspreisen gleichbleiben wird. Zufolge der Tarifierhöhungen wird voraussichtlich sowohl die Gesamtnachfrage der Wirtschaft nach Transporten zurückgehen als auch ein Teil der Transportnachfrage auf die Straße abwandern. Die Bedeutung dieser beiden Faktoren wird letzten Endes über das finanzielle Ergebnis der Tarifreform entscheiden.

Das Güterverkehrsvolumen der Bundesbahnen ist im Vergleich zum Gütervolumen der österreichischen Wirtschaft verhältnismäßig hoch. Während die gewerbliche Produktion im Jahre 1948 erst rund

²⁾ Berechnet auf Grund der Güterverkehrseinnahmen in den der Tarifreform vorangegangenen 12 Monaten (die Einnahmen aus dem Transitverkehr wurden unverändert angesetzt, da der Transittarif gleichbleibt).

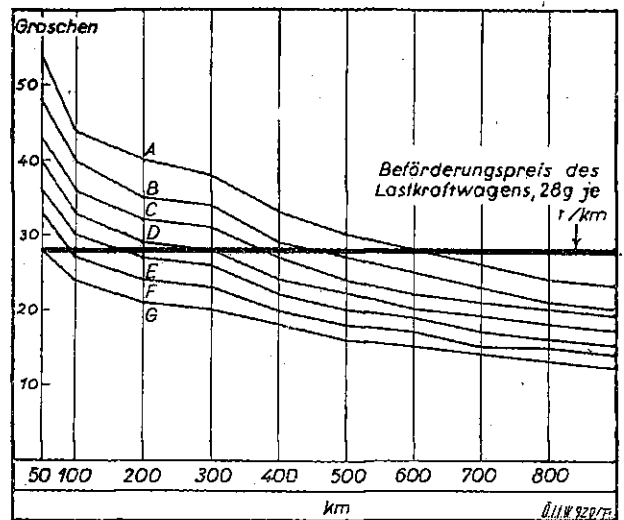
90% und die Landwirtschaft kaum 70% ihrer Leistungen vom Jahr 1937 erreichten, betrug das Güterverkehrsvolumen bereits 140%. Die Diskrepanz zwischen dem realen Güterstrom und dem Transportvolumen mag vor allem auf die Verschiebung der Produktions- und Verbrauchsstruktur zugunsten der Massengüter (Kohle, Eisen) und auf die langen Transportwege der überwiegend sperrigen Hilfslieferungen zurückzuführen sein. Außerdem boten auch die relativ niedrigen, unter dem allgemeinen Preisniveau liegenden Frachtkosten (die durchschnittliche Frachtbelastung der Güter betrug vor der Tarifreform nur etwa ein Drittel der Frachtbelastung des Jahres 1937) einen starken Anreiz für die Beanspruchung von Verkehrsleistungen.

Erwartungsgemäß dürften künftig viele nicht betriebswichtige Transporte eingeschränkt und die Bezugs- und Absatzmärkte möglichst nahe an die Betriebsstätte verlagert werden. Wenn sich auch kaum das vorkriegsmäßige Verhältnis zwischen Güter- und Transportvolumen wieder einspielen wird (die Wirtschaftsstruktur hat sich seit 1937 stark verändert und die durchschnittliche Frachtbelastung ist noch immer um ein Drittel niedriger als vor dem Krieg) so ist doch mit einer relativen — im Vergleich zum Gütervolumen — rückläufigen Transportnachfrage zu rechnen.

Die Tendenz zur Verkehrsentflechtung dürfte jedoch das Transportvolumen der Bundesbahnen nur unbedeutend schmälern. Die Nachfrage nach Frachtraum konnte bisher, vor allem in Monaten mit saisonbedingt hoher Frachtnachfrage, nicht immer voll befriedigt werden. Die Tarifreform wird daher zunächst nur den Nachfrageüberschuß beseitigen und das Transportvolumen selbst kaum schmälern. Ein stärkerer Nachfragerückgang dürfte schon im Hinblick auf das Wirtschaftsvolumen kaum eintreten. Die Bundesbahnen rechnen sogar damit, daß trotz der Tarifreform in den kommenden Herbstmonaten zeitweise der knappe Wagenpark nicht ausreichen wird, die Nachfrage nach Frachtraum zu befriedigen.

Die Gefahr einer *Verlagerung der Transportnachfrage auf den Straßenverkehr* besteht vor allem bei hochwertigen Gütern, obwohl deren Frachtsätze nur relativ wenig erhöht wurden. Die Beförderung hochwertiger Güter war aber bereits bisher so teuer, daß auch schon die geringe Erhöhung eine Abwanderung auf die Straße bewirken könnte, zumal der Straßenverkehr seine Beförderungspreise unverändert ließ. Die Beförderung von Massengütern dürfte, trotz der außerordentlichen Erhöhung der Tarife — diese waren bisher sehr niedrig — weiterhin eine Domäne der Bahnen bleiben.

Abb. 4. Beförderungspreise per Bahn und Lastkraftwagen
(Je Tonnenkilometer für eine 10-t-Ladung)



Das oberhalb der Kraftwagenpreisl Linie befindliche Feld umschließt das Konkurrenzgebiet des Straßenverkehrs. Die Beförderung per Kraftwagen ist vor allem in den oberen Tarifklassen, die die Haupteinnahmequelle der Bahn bilden, billiger als per Bahn. Der Transport von Massengütern wird nur auf kurzen Entfernungen durch die Straßenkonkurrenz bedroht.

Daß der Kraftwagenverkehr für die Bahn eine ernste Gefahr bedeutet, zeigt eine Gegenüberstellung der Frachtraten der Bundesbahnen für verschiedene Tarifklassen und Entfernungen und der einheitlichen Beförderungssätze der Kraftfahrzeuge: Hochwertige Güter der Klasse A werden — ganz abgesehen von der besseren Bedienung durch den Haus-Haus-Transport — bis zu 600 km billiger mit dem Lastkraftwagen befördert. In der Klasse B beginnt die Konkurrenzfähigkeit der Bahnen erst bei 450 km und in der Klasse C bei 350 km. Da der durchschnittliche Beförderungsweg hochwertiger Güter zwischen 150 und 240 km liegt, müßte theoretisch der Transport sämtlicher hochwertiger Güter nach der Straße abwandern. Gerade die Beförderung hochwertiger Güter war aber bisher eine der wichtigsten Einnahmequellen der Bahn. So entfielen bis zur Tarifreform 42,4% der Güterverkehrseinnahmen auf die Tarifklassen A bis D sowie auf den Stückgutverkehr, obwohl ihr Anteil am gesamten Transportvolumen nur 22,7% betrug. Selbst bei Rohstoffen und Halbfabrikaten ist die Bahn auf kurze Entfernung teurer. So liegt die Grenze der Klasse D bei 300 km, der Klasse E bei 150 km und der Klasse F bei 90 km. Nur die Klasse G wird von der Straßenkonkurrenz nicht bedroht.

Nach den aufgezeigten Preisrelationen zwischen der Beförderung mit Bahn und mit Kraftwagen müßte sich ein beträchtlicher Teil des gesamten

Verkehrsvolumens, vor allem aber der gesamte Transport hochwertiger Güter, nach der Straße verlagern¹⁾. Die Folge davon wäre, daß die Güterverkehrsinnahmen der Bundesbahnen trotz höheren Tarifen zurückgehen und sich das Betriebsdefizit vergrößert. Diese Entwicklung wird jedoch zunächst dadurch verhindert, daß die Kapazität des Lastkraftwagengewerbes und des Werksverkehrs sehr begrenzt ist. Der Kraftwagenverkehr (ohne Werksverkehr) kann gegenwärtig höchstens 5 bis 6% der Bahntonnage befördern. Außerdem leidet der Straßenverkehr darunter, daß die Tragfähigkeit vieler Brücken unter 10 t liegt. Die Nachfrage kann sich also vorläufig nicht auf den Kraftwagenverkehr verlagern, da dieser sie nicht befriedigen kann. Auf kurze Sicht ist daher mit einer bedeutenden Einnahmesteigerung der Bundesbahnen zu rechnen, die aller Voraussicht nach nur wenig gegenüber der durchschnittlichen Tariferhöhung zurückbleiben wird.

Auf längere Sicht wird indessen dem Bahntransport durch den Kraftwagenverkehr, der durch die Erhöhung der Bahntarife einen starken Auftrieb erhält, eine immer stärkere Konkurrenz erwachsen. In dem Maße, als es gelingt, die Kapazität des werkeigenen Verkehrs und des Kraftwagengewerbes zu erweitern, werden im zunehmenden Maße hochwertige Güter auf die Straße abwandern. Diese Entwicklung mag dadurch etwas abgeschwächt werden, daß auch die Beförderungspreise im Straßenverkehr noch steigen werden (die gegenwärtigen Höchstpreise dürften noch nach Kalkulationen erstellt sein, die auf alten durch die Preisentwicklung überholten Anschaffungspreisen beruhen). Der Frachtkostenunterschied zwischen der Bahn und dem Kraftfahrzeug ist jedoch gegenwärtig bei hochwertigen Gütern so groß, daß eine völlige Angleichung der Beförderungspreise der Straße an die Bahntarife unwahrscheinlich ist. Die Bundesbahnen werden daher in absehbarer Zeit, sofern die Straßenkonkurrenz nicht durch gesetzliche Maßnahmen beschränkt wird, gezwungen sein, neuerlich ihre Tarife zu ändern. Die Frachtsätze der oberen Klassen werden gesenkt und der dadurch entstehende Einnahmefall durch Tariferhöhungen bei den unteren Klassen der Massengüter ausgeglichen werden müssen.

¹⁾ Als Folge der Tariferhöhungen ist bereits jetzt eine stärkere Nachfragesteigerung nach Kraftwagentransportraum für Schnitt- und Rundholz zu beobachten. In den letzten Wochen wurde Schnittholz nach Italien per Lastkraftwagen exportiert (die Transporte wurden von italienischen Firmen durchgeführt).

Die Tendenz zu einer weiteren Nivellierung der Wertstaffel ist eine natürliche Folge der wachsenden Straßenkonkurrenz. Eine stark ausgeprägte Preisdifferenzierung, die die verschiedenen gelagerten Nachfragebedingungen bei einzelnen Frachtgütern für privatkapitalistische (Gewinnmaximierung, Verlustminimierung) oder wirtschaftspolitische (Beeinflussung der Standortbedingungen) Ziele ausnutzt, ist nur solange möglich, als die Bundesbahnen eine starke Monopolstellung besitzen. Verlieren sie diese, so müssen sie ihre Tarife immer mehr den tatsächlichen Selbstkosten der einzelnen Frachtleistungen anpassen, da jeder kalkulatorische Ausgleich (überdurchschnittliche Frachtbelastung bestimmter Güter zum Ausgleich für die unterdurchschnittliche Frachtbelastung anderer Güter) zu einer Abwanderung der übertarifierten Güter führte.

Im übrigen kann die Selbstkostendeckung der Bahnen auf die Dauer nicht allein durch tarifpolitische Maßnahmen erreicht werden. Da die Frachtsätze für Massengüter (abgesehen von den Ausnahmetarifen) nur wenig unter den derzeit geltenden Höchstpreisen im Kraftwagengewerbe liegen, bleibt für eine Strukturänderung der Tarife zu Ungunsten der Massengüter verhältnismäßig nur wenig Spielraum. Die Bundesbahnen werden daher in Zukunft ihr besonderes Augenmerk auf *innerbetriebliche Rationalisierungsmaßnahmen* lenken müssen. Tarifpolitische Maßnahmen werden *nur in Verbindung mit einer sparsamen Betriebsführung* instande sein, das Betriebsdefizit der Bahnen zu beseitigen oder doch in verhältnismäßig engen Grenzen zu halten.

Veränderungen der Standortbedingungen

Die Höhe und der Aufbau der Frachttarife sind wichtige Standortfaktoren. Sie beeinflussen die regionale Streuung der Betriebe und die Struktur des interregionalen Güterstroms. Jede Änderung der Frachtsätze verschiebt die Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Betriebe und Gebiete (sowohl im Inland als auch im Außenhandel) und führt meist zu erheblichen Umstellungsverlusten, da der einmal gewählte Standort eines Betriebes kurzfristig nicht geändert werden kann.

Die konkreten Auswirkungen der letzten Gütertarifreform lassen sich vorläufig nur in der Tendenz abschätzen, da empirische Beobachtungen noch fehlen. Durch die *generelle Erhöhung* der Gütertarife werden Güter, die mit verhältnismäßig geringen Frachtkosten belastet sind, gegenüber Gütern mit einem hohen Frachtkostenanteil konkurrenz-

fähiger. Der Absatzradius der Betriebe wird im allgemeinen verkleinert und die Bildung lokaler Märkte gefördert. So gewinnen vor allem gewerbliche Betriebe, die auf lokalen Rohstoffen basieren und für den lokalen Bedarf arbeiten (z. B. Bauernmühlen) einen Kostenvorsprung gegenüber konsumfernen Großbetrieben, die bisher die höhere Frachtbelastung ihrer Produkte durch rationellere Produktionsmethoden wettmachen konnten. Besonders benachteiligt werden arbeitsorientierte Betriebe, die sowohl von den Rohstoffquellen als auch von den Konsumzentren weit entfernt liegen.

Neben der allgemeinen Tarifierhöhung werden die Wettbewerbsbedingungen auch durch den *Umbau der Tarifstruktur* maßgeblich beeinflusst. Die ausgeprägte Wertstaffelung des alten Tarifes hat bisher die in Österreich vorherrschenden arbeits- und konsumorientierten Industrien in rohstoffarmen Gebieten gegenüber den materialorientierten begünstigt, da sie ihnen einen relativ billigen Bezug von Rohstoffen und Halbfabrikaten ermöglichte (niedrigere Frachtraten für minderwichtige Güter). Durch die relativ stärkere Frachterhöhung für Rohstoffe und Halbfabrikate (Nivellierung der Wertstaffel, Minderung der Entfernungsstaffel in den Rohstoffklassen) werden nun umgekehrt gerade die materialorientierten Betriebe auf Kosten der arbeits- und konsumorientierten gefördert. Die Verschiebung der Wettbewerbsbedingungen zugunsten der materialorientierten Betriebe wird allerdings dadurch abgeschwächt, daß diese schon bisher relativ hohe Frachtkosten zu tragen hatten. Ihre Gesamtkosten werden daher bereits durch eine geringe Erhöhung der Frachtraten relativ stark erhöht¹⁾. Die verstärkte Mengenstaffel benachteiligt vor allem Mittel- und Kleinbetriebe sowie hochqualifizierte, arbeitsorientierte Fertigwarenindustrien rohstoffarmer Gebiete, die meist kleinere Sendungen verfrachten und daher

nicht die billigeren Tarife für volle Wagenladungen ausnützen können.

Wie stark unter Umständen die Konkurrenzverhältnisse der Betriebe durch die Tarifierhöhung verschoben werden, zeigt folgendes Beispiel: Ein rohstofforientierter Mittelbetrieb A und ein arbeitsorientierter Kleinbetrieb B, der nur kleine Mengen verfrachtet, belieferten den Wiener Markt mit gleichartigen Produkten (Tarifklasse B) und beziehen ihr Rohmaterial (Tarifklasse F) aus Donawitz. Der Betrieb A (B) ist von Wien 200 km (250 km) und von Donawitz 25 km (200 km) entfernt.

Frachtkostenberechnung nach dem Regeltarif
(für 1 Tonne Versandgut)

Firma A (Mittelbetrieb und Rohstoffnähe)

Warenart	Menge t	Tarifklasse	alter Tarif Schilling je Tonne	neuer Tarif Schilling je Tonne	Steigerung %
Rohstoff . . .	15	F	5.2	9.5	82.6
Fertigprodukt .	15	B	45.3	61.3	35.3
Gesamtfracht .	—	—	50.8	70.8	40.1
Frachtbelastung je t Rohstoff .	—	—	1.1%	1.9%	72.7
Frachtkosten mit Lastwagen	—	—	56.25	56.25	—

Firma B (Kleinbetrieb und Rohstoffferne)

Rohstoff . . .	10	F 10	17.5	37.3	113.1
Fertigprodukt .	5	B 5	60.8	101.0	66.1
Gesamtfracht .	—	—	78.3	138.3	76.8
Frachtdifferenz A zu B . . .	—	—	27.8	67.5	142.8
Frachtbelastung je t Rohstoff .	—	—	3.5%	7.5%	111.4
Frachtkosten mit Lastwagen	—	—	152.0	152.0	—

Nach dem alten Tarif betrug die gesamte Frachtbelastung des Betriebes A 1.1% je t Rohstoff und des Betriebes B 3.5%. Durch die differenzierte Tarifierhöhung (Benachteiligung des arbeitsorientierten Kleinbetriebes mit geringen Versandmengen) steigen die Frachtkosten bei A um 40%, bei B jedoch um 77%. Dementsprechend erhöht sich die gesamte Frachtbelastung bei A nur von 1.1% auf 1.9%, bei B dagegen von 3.5% auf 7.5%.

Obwohl die Tarifreform zweifellos — wie obige Beispiele zeigen — die Konkurrenzverhältnisse nachhaltig beeinflussen wird, ist doch, zumindest kurzfristig, mit keiner größeren Veränderung der Standorte zu rechnen. Die von der Tarifreform betroffenen Betriebe werden sich, ehe sie ihre Standorte verlegen, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln bemühen, auf andere Weise sich den neuen Gegebenheiten anzupassen. Zum Teil werden die Unternehmer die Mehrbelastung aus ihren Gewinnen tragen können. Sie werden sich weiters frachtmäßig günstigere Bezugsquellen und Absatzmärkte er-

¹⁾ So sind zwar die Frachtsätze eines materialorientierten Betriebes (Betrieb A), der seine Fertigprodukte der Tarifklasse A nach den Konsumzentren befördern muß, nur um 25% gestiegen, während ein konsumorientierter Betrieb (Betrieb B), der in der Klasse G tarifierte Rohstoffe bezieht, um 120% höhere Frachtkosten bezahlen muß. Da jedoch die alten Frachtsätze des Betriebes B infolge der starken Wertstaffelung der Tarife nur 30% der Frachtsätze des Betriebes A betragen, werden die Gesamtkosten von B trotz einer fast fünfmal stärkeren Steigerung der Frachtsätze nur um 44% stärker verteuert als von A. Dieser Unterschied fällt selbst bei relativ hohen Frachttangenten nicht entscheidend ins Gewicht. (Wenn man für den Betrieb A vor der Tarifreform eine Frachttangente von 10% und dementsprechend für den Betrieb B eine solche von 3% annimmt, so verteuern sich die Gestehungskosten von A um 2.5% und die von B um 3.6%.)

schließen und durch Rationalisierungsmaßnahmen Kosten einzusparen suchen. Dabei mag den Unternehmern zustatten kommen, daß sich auch die Preise ihrer Produktionsmittel und die Löhne zumindest teilweise den veränderten regionalen Nachfragebedingungen anpassen werden.

Ungeachtet der zu erwartenden Anpassungsfähigkeit der Wirtschaft mögen einzelne Betriebe durch die Tarifreform in ernstere Schwierigkeiten geraten¹⁾. Sofern durch diese Entwicklung nur eine Normalisierung der in den ersten Nachkriegs-

jahren verzerrten Standortverhältnisse erfolgt, mag selbst eine Stilllegung einzelner Betriebe volkswirtschaftlich gerechtfertigt sein. Handelt es sich aber um Betriebe, die aus allgemeinen Gründen erhaltungswürdig erscheinen oder denen nur eine Frist zur Überbrückung ihrer Anpassungsschwierigkeiten gewährt werden müßte, ist zu überlegen, ob diesen Betrieben durch tarifpolitische Sondervergütungen oder zweckmäßigerweise durch andere wirtschaftspolitische Maßnahmen entgegengekommen werden soll.

¹⁾ Der Absatz von Wegebaustoff, insbesondere von Schotterwerk, sowie von Düngekalk ist bereits unmittelbar nach der Tarifreform stark zurückgegangen. Für eine 20-t-Schotterladung von Golling nach Linz beträgt die Frachtbelastung derzeit 210% des Materialpreises gegenüber 127% vor der Tarifreform. Der Frachtsatz für Salzburger Düng-

kalk ist für die relevante Absatzweite von 222 km von 175 S auf 521 S (für eine 10-t-Ladung) gestiegen. Beide Industrien haben während des Krieges infolge der günstigen Reichsbahntarife ihre Produktionskapazität stark ausgedehnt und stehen nun vor ernstesten finanziellen Schwierigkeiten.