

# Die Entwicklung des österreichischen Eisenbahntransitverkehrs

## Leistungsrückgang und Strukturverschiebungen seit 1950

Der Transitverkehr war in den ersten Nachkriegsjahren sehr hoch. Im Durchschnitt der Jahre 1947 bis 1950 wurden 2'98 Mill. t Güter durch Österreich geführt, rund doppelt soviel wie im Jahre 1936. Die Transitleistung betrug 1.245'7 Mill. netto-t-km. Ihr Anteil an der gesamten Verkehrsleistung stieg auf 22% gegen durchschnittlich 12% in den letzten Vorkriegsjahren. Eine ähnlich hohe Transitleistung wurde zuvor nur in der Hochkonjunktur 1928/29 erreicht.

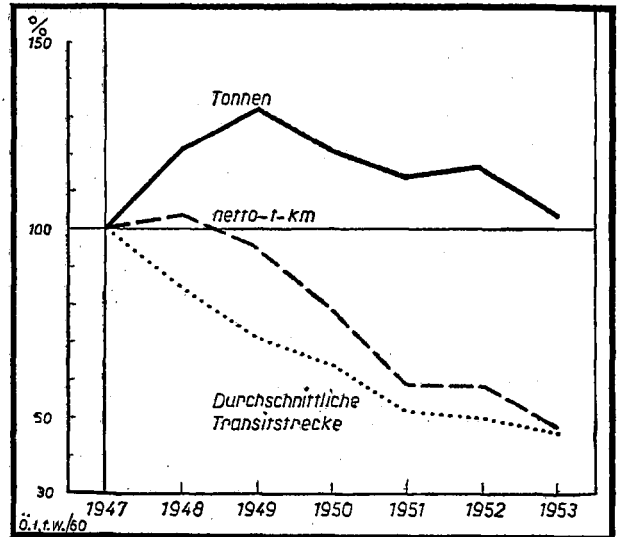
Seit 1949/50 ist wohl die beförderte Transitmenge nur geringfügig zurückgegangen (im Jahresdurchschnitt 1951/53 wurden um 4% weniger Güter im Transit befördert als in den Jahren 1947/50), die Leistung in netto-t-km dagegen ständig und empfindlich gesunken. Im Jahre 1953 betrug sie mit 637'5 Mill. netto-t-km nur noch 47% des Nachkriegshöchststandes (1948). Die durchschnittliche Jahresleistung 1951/53 lag mit 732'9 Mill. um 41% unter dem Durchschnitt 1947/50.

Die unterschiedliche Entwicklung beider Leistungsgrößen geht auf eine Verlagerung des Transits von langen auf kurze Durchlaufstrecken zurück. Die durchschnittliche Transientfernung ist von 377 km i. J. 1949 auf 244 km i. J. 1953 gesunken (vor dem Krieg hatte sie ungefähr 370 km betragen). Im Jahre 1949 wurden nur 31% der Transitgüter auf Strecken bis 300 km befördert, i. J. 1953 aber bereits 73%. Ihr Anteil an der Transitleistung in netto-t-km stieg im gleichen Zeitraum von 13% auf 45%. Auf Mittelstrecken (300 bis 600 km) dagegen

## Entwicklung des Transitverkehrs in den einzelnen Entfernungszonen

km	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953
bis 300	20'3	71'3	163'7	225'9	318'8	340'2	287'1
301—400	85'2	205'8	285'4	207'7	70'8	44'8	45'4
401—500	395'3	593'9	483'2	307'9	231'4	199'4	150'7
501—600	49'4	62'7	47'9	28'3	37'4	52'3	68'5
601—700	321'7	16'4	14'2	19'5	11'4	17'1	11'5
701—800	188'2	193'6	164'6	163'7	83'1	115'5	63'9
über 800	259'4	227'5	100'4	87'3	32'2	11'7	9'3
Insges.	1.319'5	1.371'2	1.259'4	1.040'3	785'1	781'0	636'5
1.000 t	2.500'5	3.046'2	3.332'4	3.049'2	2.870'4	2.938'5	2.604'7
Durchschnittl. Entfernung in km	528	450	378	341	274	266	244

## Entwicklung des Transitverkehrs von 1947 bis 1953 (Normaler Maßstab; in Prozent)



Die Struktur des Transits durch Österreich, der in den ersten Nachkriegsjahren rund doppelt so hoch war wie vor dem Kriege, hat sich seit 1949 stark verändert. Während die beförderte Gütermenge nur relativ wenig schwankte, sank die Leistung in netto-t-km von 1948 bis 1953 um 53%, da sich der Transit von den langen und mittleren auf die kurzen Durchlaufstrecken verlagerte. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke betrug i. J. 1947 527 km, i. J. 1953 aber nur noch 244 km.

wurden i. J. 1953 um 64% (in netto-t-km um 68%) weniger befördert als i. J. 1949 und auf Strecken über 600 km um 68% (71%) weniger.

Der Rückgang der durchschnittlichen Transientfernung ist die Folge einer nachhaltigen Verschiebung des Transits von den mittleren und langen Ost-West-Strecken auf die kurzen Nord-Süd-Strecken. Die Zahl der Transitwaggons von und nach der ÖSR, der Schweiz und Ungarn ging von 1949 auf 1953 um 69%, 74% und 35% zurück, während die Übertritte an der jugoslawischen, italienischen und deutschen Grenze um 9%, 37% und 31% stiegen. Gegenwärtig dominieren eindeutig die Relationen Kufstein—Brenner (110 km) und Salzburg—Rosenbach (215 km) — Strecken, die kaum umfahren werden können. Auf den i. J. 1949 vorherrschenden, aber leicht zu umfahrenden, Verbindungen Passau—Nickelsdorf (370 km), St. Margrethen bzw. Buchs—Bernhardsthal

(825 km) und Tarvis-Bernhardsthal (467 km) wurden i. J. 1953 um 98%, 88% und 81% weniger Transitwaggons gezählt. Der Anteil dieser Relationen an der gesamten Transittonnage fiel von 40% auf 5,5%.

Gleichzeitig ist auch die Streuung des Transitverkehrs geringer geworden. Während i. J. 1949 auf die am stärksten befahrene Strecke (Passau-Nickelsdorf, 370 km) nur 17% der Transittonnage entfielen, hatte i. J. 1953 die am meisten befahrene Strecke (Kufstein-Brenner, 110 km) einen Anteil von 42%. Im Jahre 1949 verteilten sich 76% der Tonnage ziemlich gleichmäßig auf 8 Transitrelationen mit einer (gewogenen) durchschnittlichen Entfernung von 361 km, i. J. 1953 entfielen 68% auf zwei Strecken (Brenner-Kufstein, Salzburg-Rosenbach) von durchschnittlich 149 km Länge.

#### Entwicklung des Transits auf einigen Transitstrecken

Transitstrecke	km	1947	1949 in 1.000 t	1951	1953
Insgesamt.....	—	2.501	3.332	2.870	2.605
Tarvis-Bernhardsthal.....	467	425	547	182	105
Passau-Nickelsdorf.....	370	62	562	37	12
St. Margrethen-Bernhardsthal.....	825	314	122	39	11
Buchs-Bernhardsthal.....	799	114	105	41	15
Bernhardsthal-Rosenbach.....	444	68	132	36	—
Tarvis-Summerau.....	404	174	125	101	103
Salzburg-Rosenbach.....	215	39	396	898	647
Kufstein-Brenner.....	110	32	543	849	1.106

Die zunehmende Konzentration des österreichischen Transitverkehrs auf wenige, gleichgerichtete und dazu noch kurze Transitstrecken gefährdet die verkehrswirtschaftliche Stellung Österreichs als Drehscheibe im europäischen Verkehr und schmälert die Einnahmen nicht nur der Bundesbahn, sondern auch der Spediteure im Transport- und Reexpeditionsgeschäft. Denn je vielfältiger die Verbindungswege sind, desto größer sind auch die Chancen Transitgut zu reexpedieren und Freihandelszonen zu beschäftigen. Die Transiteinnahmen der ÖBB sind von 1950 bis 1953 von rd. 407 Mill. S auf 327,4 Mill. S (minus 20%) gesunken, wiewohl die Einnahmen je netto-t-km um 31% zunahmen. Ihr Anteil an den Gesamteinnahmen

#### Entwicklung der Transiteinnahmen

Jahr	Einnahmen insges. <sup>1)</sup> 1.000 S	1948=100	Einnahmen je 1.000 netto-t-km in S
1948.....	173.443	100,0	126
1949.....	208.645	141,1	166
1950.....	407.541	276,1	392
1951.....	299.184	202,7	381
1952.....	841.712	231,5	438
1953.....	327.360	221,8	514

<sup>1)</sup> Für die Zeitspanne 1948 bis März 1950 wurden die Schweizer Franken in Schilling umgerechnet, und zwar bis November 1949 mit 229,35 S je 100 sfr und anschließend mit 600,6 S. Da die Umrechnungskurse mit den einzelnen Verrechnungsländern differieren, sind die Ergebnisse nicht ganz exakt. Die Einnahmen in Schweizer Franken betragen 1948: 75,6 Mill., 1949: 78,3 Mill. und in den ersten 3 Monaten 1950: 17,5 Mill.

men aus dem Güterverkehr betrug 1950 noch rd. 26%, sank aber seither ständig bis auf 13% i. J. 1953. (Vor dem Krieg dürfte der Anteil schätzungsweise 19% betragen haben.)

#### Die Ursachen des Transitrückganges

Die hohe Transitleistung in den ersten Nachkriegsjahren beruhte zum Teil auf dem damaligen Warenmangel, der vielfach auch unwirtschaftliche Transporte ermöglichte und das Verkehrsvolumen aufblähte. Es war daher vorauszusehen, daß mit Überwindung der europäischen Produktionsengpässe Transite verlorengehen werden. Dazu kam, daß der europäische Ost-Westhandel stark zurückging. Im Jahre 1952 bezog Westeuropa aus dem Osten volumemäßig um 23% weniger Waren und exportierte nach dem Osten um 12% weniger als im Jahre 1949.

Diese beiden Faktoren können jedoch den Rückgang der Transitleistungen um 39% in den Jahren 1950 bis 1953 nur zu einem geringen Teil erklären. Die Normalisierung der Verkehrs- und Produktionsstruktur war bereits im Jahre 1950 weitgehend abgeschlossen und der Ost-Westhandel hat sich 1953 wieder belebt. Entscheidend für die Stagnation des österreichischen Transitverkehrs war vielmehr, daß sich die Konkurrenzverhältnisse in den letzten Jahren stark zu Ungunsten Österreichs verschoben haben.

Der österreichische Transittarif war bis März 1947 in Schilling erstellt und, da man den ehemaligen Reichsbahntarif übernommen hatte (1 RM = 1 S), außergewöhnlich niedrig. Auch die starken Tarifierhöhungen des Jahres 1947<sup>1)</sup> schwächten nicht die Konkurrenzfähigkeit. Die (von den Amerikanern bestimmten) Dollartarife Westdeutschlands waren besonders hoch, das Verkehrswesen in Jugoslawien, Polen und Ostdeutschland war noch wenig leistungsfähig und die tschechische Konkurrenz wurde durch die geringe Leistungsfähigkeit von Polen und Ostdeutschland stark behindert.

Ab 1949/1950 ging jedoch der verkehrstechnische Vorsprung Österreichs verloren. Polen brachte seine Seehäfen und Wasserstraßen auf ein leistungsfähiges Niveau, baute seine Handelsflotte aus und schuf Freihandelszonen. Die ČSR hatte ihre Elbe- und Oder-schiffahrt wieder aufgebaut und war ebenso wie Polen bestrebt, den Verkehr zwischen den Südoststaaten und

<sup>1)</sup> Am 15. März 1947 wurde der Transittarif auf Schweizer Franken-Basis umgestellt (1 S = 1 sfr.); am 1. Juni 1947 wurde der Regeltarif um 70% und am 1. September 1947 um weitere 40% erhöht. Der Transittarif wurde zwar weniger gesteigert (man legte einen Umrechnungskoeffizienten von zunächst 1 S = 0,7 sfrs, dann von 0,5 sfrs fest), lag aber weiterhin erheblich über dem Lokaltarif.

den nordischen Ländern, England, Nordamerika und den fernen Osten an sich zu ziehen. Deutschland verbesserte das Verkehrsangebot qualitativ (Fahrplan, Zugfolge, Fahrgeschwindigkeit), so daß die Arlbergstrecke gegenüber den konkurrierenden deutschen Strecken an Bedeutung verlor.

Gleichzeitig setzte ein verschärfter Tarifwettbewerb ein. Im Verkehr zwischen Deutschland, Polen und den atlantischen Häfen einerseits und den Binnenstaaten des Ostblocks andererseits, wurden Seehafentarife zu stark reduzierten Frachtsätzen eingeführt. Rumänien begünstigte durch Seehafentarife (März 1950) den Verkehr von Ostdeutschland, ČSR, Polen und Ungarn nach der Levante und dem Fernen Osten und beeinträchtigte damit den Transit durch Österreich nach den Adriahäfen. Weiters wurde am 1. November 1951 ein einheitlicher Transittarif für den gesamten Ostblock geschaffen, dessen Sätze erheblich unter den westeuropäischen liegen. Da es außerdem die Oststaaten verstanden, in ihrem zwischenstaatlichen Verkehr den Leitungsweg vorzuschreiben, liefen die Transporte so lange wie möglich über ihre Strecken, und zwar im Ost-West-Verkehr über die ČSR. Dazu kam, daß Westdeutschland seinen Transittarif auf DM umstellte und bedeutende Ausnahmstarife gewährte.

Diese tarifpolitischen Maßnahmen wirkten sich um so stärker auf den Transit durch Österreich aus, als die heimischen Tarife weiter erhöht wurden. Am 1. April 1950 wurde der Transittarif — im Zusammenhang mit der Schillingkursänderung vom 25. November 1949 — wieder auf Schillingbasis umgestellt, wobei der Schilling zum damaligen Prämienkurs von 26 S je \$ bewertet wurde. Da gegenüber den Oststaaten zunächst der Grundkurs von 14'40 S je \$ beibehalten wurde, erhöhten sich die österreichischen Tarife für diese Länder um rd. 80%. Der Ausweg, die Fracht in den Weststaaten zu bezahlen, für die sich die österreichischen Tarife nicht veränderten, war infolge Devisenschwierigkeiten nur beschränkt gangbar. Erst am 1. August 1950 wurde der Misch- und Prämienkurs, der bisher schon für die OEEC-Staaten gegolten hatte, auch für die Oststaaten eingeführt und damit die Tariflage vor dem 1. April 1950 wieder hergestellt. Schon am 6. Oktober 1950 verteuerte sich der Schillingtarif neuerlich um 22%, da Frachten nicht mehr zum Prämienkurs sondern zum Mischkurs von 21'36 S je \$ verrechnet wurden. Am 1. Februar 1952 wurde der Transittarif dem erhöhten Lokaltarif angeglichen und auf diese Weise nochmals um durchschnittlich 25% verteuert. Die Kursvereinheitlichung vom 4. Mai 1953 (1 \$ = 26 S) verbilligte zwar den Transit um 18%. Das durch die vorangegangenen

Tarifsteigerungen, die Tarifunsicherheit und die Wettbewerbsmaßnahmen im Auslande verlorene Terrain konnte jedoch nicht mehr aufgeholt werden.

### Möglichkeiten einer elastischen Tarifpolitik

Diese Entwicklung im Transitverkehr zu verhindern, lag nur teilweise im Machtbereich der ÖBB. Soweit sie auf den verringerten Güterstrom von West nach Ost (und umgekehrt) zurückgeht, konnte sie auch durch Tarifmaßnahmen nur wenig beeinflusst werden. Es scheint jedoch, daß die Tarifpolitik vor allem in den Jahren 1950 und 1951 zu starr war und die verkehrsgeographische Lage Österreichs überschätzte. Von den österreichischen Transitstrecken haben nur die Verbindungen Deutschland-Westjugoslawien und Deutschland-Italien, soweit es sich um das südostdeutsche Einzugsgebiet handelt, einen monopolähnlichen Charakter. Alle anderen Strecken können auf dem Land- oder Wasserweg ohne zeitlichen Verlust und Kostensteigerung umfahren werden. Unter diesen Umständen kann nur eine bewegliche, die jeweiligen Wettbewerbsverhältnisse berücksichtigende Tarifpolitik auf längere Sicht optimale Einnahmen erzielen.

Tatsächlich jedoch wurden bis März 1947 die Einnahmemöglichkeiten nicht voll ausgenützt. Die Umstellung auf den Schweizer Frankentarif brachte wohl höhere Einnahmen, war aber zu schematisch und vernachlässigte besondere Wettbewerbsgesichtspunkte. (Schon damals wurde für eine Reihe von Gütern die Arlbergstrecke teurer als die süddeutsche Konkurrenzstrecke<sup>1)</sup>. Andererseits wurde im Verbandstarif mit der ČSR i. J. 1948 für den Verkehr Schweiz—ČSR eine Transportteilung zwischen der süddeutschen und der österreichischen Strecke vereinbart, wiewohl die Bundesbahnen einem Konkurrenzkampf durchaus gewachsen gewesen wären.

Seither dürfte die Konkurrenzfähigkeit der österreichischen Strecken vielfach überschätzt worden sein. Schon anlässlich der Umstellung des Tarifes auf Schillingbasis (1. April 1950) — eine Maßnahme, die gerade wegen der mehrmaligen Kursänderungen in einen ungünstigen Zeitpunkt fiel — hätte man versuchen können, die Tarife elastischer an die besonderen Kursverhältnisse zwischen dem Schilling und den Ostblockwährungen anzupassen. Vor allem aber in den letzten Jahren, als die Abwanderung des Transits auf einigen Strecken schon deutlich zu erkennen war, hätten stärkere Differenzierungen der

<sup>1)</sup> Vergl. *Wuschitz Franz*, „Der Güter-Transitverkehr der Österreichischen Bundesbahnen in der Verkehrspolitik Österreichs“. (Diss.) Wien, 1949, Seite 118 ff.

Tarife dem Verlust an Transporten wahrscheinlich entgegengewirkt. Das wäre um so leichter möglich gewesen, als der Transitfrachtsatz bis Mai 1952 erheblich über dem Lokaltarif lag, obwohl normalerweise der Transittarif niedriger ist (bei ausländischen Bahnen mitunter bis zu 70%).

Wohl ist das Ziel der Transittarifpolitik: ein langfristiges Einnahmen- bzw. Gewinnoptimum, nur schwer zu erreichen, da die Tarifbildung nicht so anpassungsfähig sein kann wie etwa die Preispolitik eines Kaufmannes. Andererseits darf nicht übersehen werden, daß die bahnwirtschaftliche Sonderstellung des Transits sehr elastische und differenzierte Tarife erlaubt. Meist handelt es sich um Massengüter, oft komplette

Güterzüge, die an der Grenze übernommen werden. Es entstehen fast nur Zugsförderungskosten, während die Abfertigungs-, Zugbildungs- und Verwaltungskosten gering sind und sich außerdem auf eine hohe Durchschnittsentfernung verteilen. Schon allein diese Faktoren gestatten es, den Frachtsatz unter dem Lokaltarif anzusetzen. Darüber hinaus ist für den mit hohen Fixkosten (75 bis 80%) belasteten Bahnbetrieb jeder zusätzliche Verkehr — und der Transitverkehr zählt dazu — nutzbringend, auch wenn seine Einnahmen die entstehenden Mehrkosten nur wenig überschreiten. Die Frachtsätze im Transit können daher ausschließlich nach Wettbewerbsgesichtspunkten und sehr beweglich gestaltet werden.