

Stermann, Walter

Article — Digitized Version

Das Problem Schiene-Straße in Österreich

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Stermann, Walter (1960) : Das Problem Schiene-Straße in Österreich, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 3, pp. 149-153

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132936>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Das Problem Schiene-Straße in Österreich

Dr. Walter Stermann, Wien

In einem Land wie Österreich mit verhältnismäßig kurzen Entfernungen auch im Knotenpunktverkehr sollte der Kraftwagen in viel mehr Frachtrelationen in die Monopolstellung der Eisenbahn eingedrungen sein. Man sollte deshalb meinen, daß sich die Konkurrenz zwischen Schiene und Straße bedeutend stärker auswirkt als in großen Staatsräumen, in denen sich die natürliche Arbeitsteilung auf Grund der Kostenstruktur zwischen dem Kraftwagen mit seiner Überlegenheit im Stückgutverkehr auf kurze Entfernungen und der Eisenbahn im Massengüterverkehr auf lange Entfernungen leichter einspielen sollte. Daß trotzdem der gewerbliche Straßengüterverkehr in Österreich noch wenig entwickelt und mehr im Flächenverkehr als in dem mit der Bahn konkurrierenden Knotenpunktverkehr tätig ist — die im Verhältnis hierzu sehr starke Entwicklung des Werkverkehrs hat besondere unten aufgezeigte Ursachen —, hat seinen Grund darin, daß die Gütertarife der Österreichischen Bundesbahnen, im internationalen Vergleich, besonders niedrig sind und daher wenig Anreiz für den Wettbewerb durch den Kraftwagen bieten. Das um so mehr, als die Tarife des Straßengüterverkehrs nicht, wie etwa in der Bundesrepublik Deutschland, an die der Eisenbahn gebunden sind, ja daß es überhaupt keine gesetzlichen Tarife für ihn gibt, sondern nur Preisempfehlungen der Standesorganisation, was einer ruinösen Konkurrenz der Frächter Vorschub leistet.

HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Als nach dem ersten Weltkrieg der Kraftwagen auch in Österreich die bis dahin umstrittene Monopolstellung der Eisenbahn anzugreifen begann, boten deren Schwächen, die aus dem differenzierten Tarifsysteem und den ihr vom Staat im Zeichen ihrer Monopolstellung zusätzlich auferlegten Verpflichtungen des Betriebszwanges und der Beförderungspflicht resultieren, dem auf privatwirtschaftlicher, vorwiegend kleingewerblicher Basis entstehenden Frachtgewerbe leichte Angriffsmöglichkeiten. Das Frachtgewerbe konnte die bestehende Frachtpreisdifferenzierung der Bahn ausnutzen und sich vorerst der hochtarifizierten Güter durch Preisunterbietungen bemächtigen. Während die Bahn durch ihre gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von jeder selektiven Beförderungspolitik nach wirtschaftlichen Prinzipien ausgeschlossen war, konnte sich das von jeder Bindung freie Frachtgewerbe sozusagen die Rosinen aus dem Kuchen klaben. Dies mußte zu schweren Wirtschaftsstörungen bei der Bahn führen und nicht nur bei dieser heftige Reaktionen

auslösen, sondern auch den Staat veranlassen, hier lenkend einzugreifen. Nachdem der Versuch der Eisenbahn, auch in Österreich ein Kraftwagenmonopol, sogar unter Einschluß des Werkverkehrs, zu erhalten, am Widerstand der gewerblichen Wirtschaft gescheitert war, setzte die Bahn mit einer Reihe betrieblicher und organisatorischer Verbesserungen ein, die ihre Leistungen nicht unerheblich erhöhten, vor allem aber begann sie eine Revision ihres Tarifsystems unter besonderer Berücksichtigung der Konkurrenz durch die Straße. So wurde ein begünstigter Sammeltarif eingeführt und für Mindestmengen im Nahverkehr der Frachtsatz ermäßigt. Die Erstellung eines Haus-Haus-Tarifs war der erste Ansatz zu einer Zusammenarbeit mit dem Kraftwagen, die später in der Errichtung eines gemeinsamen Rollfuhrdienstes der Österreichischen Bundesbahnen mit den größten Speditionsunternehmen eine Ausgestaltung erfuhr.

Der Staat legte auf dem Verwaltungswege die Konzessionspflicht für die gewerbliche Beförderung von Lasten über 350 kg fest und kontrollierte den Wettbewerb bei der Personenbeförderung durch ein Kraftfahrliiniengesetz, das die Konzessionserteilung für den Betrieb einer gewerblichen Kraftfahrlinie von dem Vorhandensein eines Verkehrsbedürfnisses abhängig machte, wobei ein Ausschließungsgrund gegeben war, wenn durch die neue Linie schon bestehende Verkehrsverbindungen in einen unwirtschaftlichen Wettbewerbskampf gezogen wurden. Beförderungsbedingungen und Preise sowie die Fahrpläne der Linien waren genehmigungspflichtig. Im besonderen aber diente der Wettbewerbsregelung zwischen Schiene und Straße die Lastkraftwagenverkehrsordnung aus dem Jahre 1933. Sie legte Mindestfrachtsätze für die entgeltliche Beförderung von Gütern durch Kraftwagen fest, deren Konzeption deutlich das Bestreben zeigte, dem Lastkraftwagen in jenen Verkehrsrelationen, in denen er mit der Eisenbahn in Wettbewerb stand, zu belasten und ihn in den anderen Relationen zu entlasten. Auch für den Werkverkehr brachte die Verordnung insofern einschneidende Bestimmungen, als sie den unechten Werkverkehr grundsätzlich verbot und den echten Werkverkehr in den von der Bahn wirtschaftlich bedienten Relationen auf 100 km beschränkte, wobei allerdings die grundsätzliche Möglichkeit von Ausnahmen gegeben war.

Diese Maßnahmen hatten zwar dem Problem Schiene-Straße viel von seiner Schärfe nehmen können, es gelang ihnen aber nicht, es einer grundsätzlichen Lösung näher zu bringen. Das Jahr 1938 brachte dann mit der

Eingliederung Österreichs in das Deutsche Reich die Anwendung der reichsdeutschen Gesetze und Bestimmungen.

GEGENWARTSLAGE IM GÜTERVERKEHR

Bei der Schilderung der gegenwärtigen Situation sollen, um die Größenverhältnisse zwischen den von dem Problem Schiene—Straße betroffenen Verkehrsträgern herauszustellen, vorerst einige Daten über die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) einerseits und die fuhrgewerblichen Betriebe bzw. die Autobusunternehmungen andererseits gegeben werden.

Die Österreichischen Bundesbahnen betreiben fast das gesamte österreichische Bahnnetz mit einer Länge von etwa 6 000 km, wovon 1958 60,9 % Hauptbahnen, 30,7 % Nebenbahnen und 8,4 % Schmalspurbahnen waren. Zur Bedienung dieser Strecken standen ihr am 1. Juni 1959 3 576 Personen-, 956 Gepäck- und 166 normalspurige Postwagen zur Verfügung. Der Güterwagenpark, der durch die Kriegsereignisse besonders gelitten hatte, muß ständig ausgebaut und modernisiert werden. Er bestand am gleichen Stichtag aus 32 085 normalspurigen Güterwaggons, darunter auch Spezialwaggons, und 977 schmalspurigen Waggons. Der optimale Bedarf wären 35 000 Güterwagen, welche Zahl durch die jährliche Anschaffung von etwa 1 000 Wagen bei gleichzeitigem Ausfallen von etwa 400 alten Wagen erreicht werden soll. Dieser Güterwagenbestand, der zu rund 35 % aus gedeckten, zu 58 % aus offenen und dem Rest aus Spezialwagen besteht, umfaßt Wagen mit einer unterschiedlichen Ladekapazität bis zu 20 t. Man wird nicht sehr fehlgehen, wenn man eine durchschnittliche Tragfähigkeit von 15 t annimmt, was eine gesamte Ladekapazität der ÖBB von 495 930 t ergibt. Das Frachtaufkommen im Jahre 1958 war 41,5 Mill. t, die durchschnittliche Beförderungslänge 179 km, was einer Transportleistung von 7 424 Mill. Netto-tkm entspricht.

Zum Vergleich sei die Laderaumkapazität des Straßengüterverkehrs angeführt. Ende 1958 waren in Österreich insgesamt 67 777 Lastkraftwagen und 51 546 Anhänger polizeilich zugelassen, von denen nach dem Jahresbericht 1958 des Fachverbandes für das Lastfuhrwerksgewerbe 12 011 Lastkraftwagen und 5 320 Anhänger zum gewerblichen Güterverkehr verwendet wurden. Es waren also nur 17,7 % der Lastkraftwagen und 10,3 % der Anhänger in gewerblicher Verwendung, während der überwiegende Teil dem Werkverkehr sowie der Landwirtschaft und den Behörden diente. Errechnet man nach der österreichischen Kraftfahrzeugstatistik mit dem gleichen Stichtag die Laderaumkapazität des Straßengüterverkehrs, so erhält man folgende Zahlen:

Stand 31. 12. 1958	Ladefähigkeit der LKW in t	Ladefähigkeit d. Anhänger in t	Gesamtlade- fähigkeit in t
Fuhrgew. Betriebe	49 049	21 216	70 265
Werkverkehr	124 771 ¹⁾	142 244 ¹⁾	267 015 ¹⁾
Insgesamt	173 820	163 460	337 280

¹⁾ Nach durchschnittlichen Werten ermittelt („Verkehr“, Wien, Jg. XV, Heft 16).

Von der Gesamtladekapazität aller in Österreich zugelassenen Lastkraftwagen entfielen 28,2 %, von der der Anhänger 13 % auf das Lastfuhrwerksgewerbe.

Die gesamte Ladekapazität der Lastkraftwagen und Anhänger macht 68 %, jene der fuhrgewerblichen Lastkraftwagen und Anhänger 14 % der oben erwähnten Gesamtladekapazität der ÖBB aus.

Natürlich können diese Ziffern über die Laderaumkapazität nicht die für den Straßengüterverkehr fehlenden Angaben über Beförderungsmengen und -längen, ausgedrückt in Netto-tkm, ersetzen, da erst sie einen wirklichen Leistungsvergleich ermöglichen würden. Es läßt sich aus den Angaben über den Straßengüterverkehr auch nicht entnehmen, wie weit dieser im Ortsverkehr und Flächenverkehr und wie weit er im Fernverkehr, der mit der Bahn im Wettbewerb steht, eingesetzt war. Bezüglich des Fuhrgewerbes läßt sich allerdings vielleicht aus dem Verhältnis von 70:30 der Lastkraftwagen zu den Anhängern (bei einem allgemeinen Verhältnis in Österreich von 48:42) der Schluß ziehen, daß der gewerbliche Straßengüterfernverkehr, der nur mit Anhänger rationell geführt werden kann, noch verhältnismäßig bescheiden ist und der Aufgabenbereich des Fuhrgewerbes vorwiegend im Orts- und Nahverkehr liegt, in dem ja ebenfalls Anhänger stärker verwendet werden.

Trotz dieses Vorbehaltes lassen die angeführten Zahlen erkennen, daß die Eisenbahn noch immer eine dominierende Stellung gegenüber dem Straßengüterverkehr innehat und daß die in der letzten Zeit festgestellte Verminderung ihrer tkm-Leistung weniger auf die Konkurrenz durch die Straße als auf die allgemeinen Ursachen der wirtschaftlichen Recession und des Rückganges der Massengütertransporte, vor allem der Kohle usw., zurückzuführen sein dürfte. Die noch ziemlich geringe Aktivität des gewerblichen Straßengüterverkehrs als Konkurrent der Eisenbahn wird sich allerdings voraussichtlich verstärken, wenn die für 1960 vorgesehenen neuen Gütertarife der Österreichischen Bundesbahnen in Kraft getreten sein werden, da diese wohl den Wettbewerb des Kraftwagens anreizen werden. Im übrigen verleitet auch die gegenwärtig praktizierte pauschale Deckung ihres Defizits durch den Staat die Bundesbahnen dazu, mit Kampftarifen den Kraftverkehr auch in jenen Verkehrsrelationen zu bekämpfen, in denen sein Einsatz volkswirtschaftlich voll gerechtfertigt ist.

Hingegen ist der Werkverkehr in Österreich ganz wesentlich stärker entwickelt als der gewerbliche Verkehr. Die Vorteile, die er im Kundendienst und in der Kundenwerbung bietet, nämlich die Schnelligkeit, die stete Einsatzbereitschaft, die Möglichkeit individueller Bedienung der Kundschaft, die Verpackungersparnis und manche andere, erhalten einen besonderen Nachdruck durch die steuerlichen und preispolitischen Aspekte, die seine Beibehaltung selbst dort bewirken, wo öffentliche Verkehrsmittel rationeller arbeiten würden.

GEGENWARTSLAGE IM PERSONENVERKEHR

Während der Güterverkehr der ÖBB, wie übrigens der fast aller europäischen Bahnen, in der letzten Zeit rückläufig war, zeigte sich im Reiseverkehr ein weiterer Anstieg der Frequenz und der Einnahmen, ohne daß diese freilich den Abgang im Güterverkehr auch

nur annähernd hätten ausgleichen können. Auch darf die gute Beschäftigungslage im Personenverkehr nicht darüber hinwegtäuschen, daß dieser Teil des Schienenverkehrs eine chronisch schwere Belastung der Globalrechnung für die Bahn darstellt. Dies ist eine ziemlich allgemeine Erscheinung bei den Eisenbahnen und erklärt sich aus den relativ hohen Kosten der Personenbeförderung, wird aber bei den ÖBB verschärft durch Personentarife, die neben den italienischen zu den niedrigsten in Europa zählen. Durch die weitherzige Gewährung von Sozialtarifen bezahlen im Durchschnitt nur 17 % der Reisenden den ohnehin niedrigen Fahrpreis voll. Für 1960 ist allerdings eine Erhöhung auch der Personentarife, einschließlich der Sozialtarife, um 25 % geplant.

Auf dem Sektor Personenbeförderung verliert das Problem Schiene—Straße in Österreich noch dadurch an Schärfe, daß der Großteil des Linienverkehrs von staatlichen Unternehmungen betrieben wird. Es ist dies auf der einen Seite der Postautodienst (PAD), dessen verkehrspolitische Richtlinien die Wahrnehmung öffentlicher Interessen, und zwar in erster Linie postalischer, in zweiter Linie solcher des einheimischen Verkehrsbedarfs und des Fremdenverkehrs, vorsehen. Dabei soll bei Wahrung der Rechte bereits bestehender Autobuslinien anderer Unternehmungen der Betrieb unter strenger Beachtung der Kostendeckung geführt werden und ein erzielter Gewinn nur zweckgebunden für die Verbesserung des PAD verwendet werden. Auf der anderen Seite ist es der Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen (KWD), der organisatorisch zwar von diesen getrennt ist, in Fahrplangestaltung und Materialbeschaffung jedoch eng mit ihnen zusammenarbeitet.

Diesen beiden staatlichen Betrieben steht das im Fachverband Autobusunternehmungen der Bundeshandelskammer zusammengefaßte, derzeit etwa 180 Mitglieder umfassende Autobusgewerbe gegenüber, bei dem es sich vorwiegend um Klein- und Kleinstbetriebe handelt, da 80 % der Mitglieder nur bis zu 3 Fahrzeuge betreiben.

Die vielfach geforderte Zusammenlegung der beiden staatlichen Betriebe stößt wegen ihrer grundsätzlichen strukturellen Unterschiedlichkeiten auf gewisse Schwierigkeiten, doch haben sie insofern eine Arbeitsteilung vorgenommen, als bahnparallele oder im engeren Ein-

zugsgebiet der Bahn verlaufende Linien des PAD dem KWD der ÖBB abgetreten und von diesem mit ungefähr gleichwertigen Linien der Post abgegolten wurden. Eine ähnliche Vereinbarung mit den privaten Autobusunternehmen ist noch nicht getroffen worden. Das österreichische Autobusnetz ist mit 19 530 km übrigens mehr als dreimal so lang wie das Eisenbahnnetz, weist also eine recht beachtliche Dichte auf.

Das sprunghafte Ansteigen der Zahl der privaten Personenkraftwagen in Österreich in den letzten Jahren hat zweifellos der Eisenbahn Beförderungen entzogen, allerdings kaum in dem Ausmaß des tatsächlichen Anwachsens, denn der Kraftwagen befriedigt ein besonderes Bedürfnis, das seine Substitution nicht in der Eisenbahn findet. Jedenfalls muß die Eisenbahn die hier erlittene Einbuße wohl als endgültig betrachten, obwohl die ÖBB sich in einer recht geschickten, großangelegten Werbung an den Kraftfahrer mit dem Argument des erhöhten Komforts und der größeren Sicherheit des Reisens in der Eisenbahn während der Wintermonate wenden.

VERKEHRSPOLITIK

Die Bemühungen der staatlichen Verkehrspolitik seit dem zweiten Weltkrieg, durch gesetzliche Maßnahmen eine wirtschaftliche Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße zu erreichen, können nicht als gelungen bezeichnet werden, da sie nicht den Kern des Problems erfassen und die entsprechenden Maßnahmen organisch gestalten, sondern durch starre Regelung den Güterkraftverkehr auf den Nahverkehr festzulegen versuchen, in dem sich die Eisenbahn aller Wettbewerbsmaßnahmen enthalten solle. Im Güterbeförderungsgesetz aus dem Jahre 1952 wird die Nahverkehrszone auf 65 km vom Standort des Fahrzeuges festgelegt, wobei eine funktionale Scheidung zwischen Nah- und Fernverkehr im Sinne der deutschen Regelung unterbleibt. Auch wird für den Fernverkehr keine besondere Bewilligung verlangt, doch wird dieser durch fiskalische Maßnahmen schwer diskriminiert: jede Beförderung über diese Nahzone von 65 km hinaus unterliegt einer Beförderungssteuer von 35 S je Nutzlasttonne, d. h. ohne Rücksicht auf das tatsächliche Gewicht der Ladung. Diese steuerliche Maßnahme ist verkehrspolitisch unrichtig, da sie gerade den für den Straßenverkehr besonders geeigneten Flächenverkehr trifft, der bekanntlich oft unter schlechter Ausnutzung der Ladekapazität leidet. Sie

HELL

90
Jahre

Attaché

eine *Havilla-Zigarre*

HAVILLA ZIGARRENFABRIKEN G.M.B.H. HEIDELBERG

MILD

90
Jahre

hat aber auch eine ganz unbegründete Verschiebung der Standortgunst zur Folge, da etwa ein Transport zwischen zwei Orten mit mehr als 65 km Entfernung, der von einem in einem der beiden Orte ansässigen Frächter durchgeführt wird, der Beförderungssteuer unterliegt, nicht aber, wenn er von einem Frächter vorgenommen wird, der seinen Standort zwischen den beiden Orten hat.

Gehen solche gesetzlichen und fiskalischen Maßnahmen auch von dem verkehrspolitisch richtigen Prinzip aus, daß auf Grund ihrer Kostenstruktur der Kraftwagen sich für den Nahverkehr und die Eisenbahn für den Fernverkehr am besten eignet, so geht eine starre Regelung weit über das Ziel hinaus. Es kann nicht die Aufgabe staatlicher Verkehrspolitik sein, durch fiskalische Zwangsmaßnahmen den Fernkraftverkehr womöglich konkurrenzunfähig zu machen und so der Bahn künstlich einen Besitzstand zu erhalten, um ihre defizitäre Situation nicht noch zu verschlechtern. Sie müßte vielmehr danach streben, unter Schaffung gleicher Startbedingungen für die beteiligten Verkehrsträger die volkswirtschaftlich optimale Verkehrsbedienung zu erreichen.

Als sehr nachteilig hat sich im übrigen auch erwiesen, daß man von jedem Tarifierungssystem für den Güterkraftverkehr Abstand genommen hat, da die unverbindlichen Preisempfehlungen der Standesorganisation keineswegs einen ruinösen Wettbewerb der Fuhrunternehmen untereinander verhindern können, der durch die niedrigen Gütertarife der Bahn noch begünstigt wird.

Bei allen Diskussionen für eine volkswirtschaftlich befriedigende Lösung des Problems Schiene—Straße in Österreich herrscht die ziemlich einmütige Auffassung vor, daß die Verkehrswirtschaft in ihrer Struktur und in ihrem Aufgabenbereich für die Gesamtwirtschaft so spezifische Züge aufweist, daß die Prinzipien der auf anderen Wirtschaftsgebieten erfolgreichen Marktwirtschaft, also auch das Prinzip des freien Wettbewerbs, auf sie nicht unbeschränkt anwendbar sind. Ohne weitergehende ordnende Eingriffe des Staates im Verkehrswesen wären schwere gesamtwirtschaftliche Schädigungen unvermeidbar. Diese Eingriffe müßten im großen gesehen dahin zielen, durch Konzessionierung im gewerblichen Straßengüterverkehr Beförderungsangebot und -nachfrage aufeinander abzustimmen und bei Herstellung gleicher Startbedingungen für die Bahn dieser die Erhaltung eines wirtschaftlich entsprechenden Verkehrsvolumens zu sichern. Bei Unterbindung des unechten Werkverkehrs und bei grundsätzlicher Bewegungsfreiheit für den echten Werkverkehr sollen wirtschaftspolitische, vor allem steuerliche Maßnahmen, die zu seiner weiteren hypertrophen Ausdehnung führen würden, unterbleiben.

Bei der Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen spielt die Frage der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Bahn eine entscheidende Rolle. Die Pflicht der gleichen Tarifierung im Raum in Verbindung mit dem Betriebszwang und der Beförderungspflicht zwingen die Bahn nicht nur, für sie ganz unwirtschaftliche Verkehrsrelationen zu bedienen und

verlustbringende Transporte durchzuführen, sondern auch auf jede Differenzierung der Tarife zu verzichten, d.h. verkehrsarme Gebiete zu den gleichen Beförderungspreisen zu bedienen wie verkehrsreiche, obwohl infolge der hohen fixen Kosten die ersteren bedeutend höhere Einheitskosten verursachen. Der Ausgleich, der sich in den Zeiten der Monopolstellung zwischen den einnahmegünstigen und den einnahmeungünstigen Strecken aus den durchschnittlichen Frachtsätzen ergeben hatte, ist heute nicht mehr vorhanden. Obwohl die Betriebslänge der Nebenbahnen fast 40 % des Gesamtnetzes ausmacht, liegen ihre Leistungsanteile nur zwischen 5, 6 und 7 %. Dabei ist es erstaunlich, daß trotz vielfach bestehender Substitutionsmöglichkeit durch die Straße im Verkehrsgebiet betriebsarmer Nebenbahnen die ÖBB noch nicht mehr Anträge auf Auflassung von Nebestrecken gestellt haben: erst fünf Teilstrecken mit ca. 42 km und im Personenverkehr zehn Strecken mit ca. 90 km wurden dem Kraftwagen übergeben. Es ist offenbar, daß der Kraftwagen der Erfüllung des regionalen Ausgleichsprinzips nicht oder nur in jenem Ausmaß nachkommt, das ihm, unbelastet von Betriebs- und Beförderungspflicht, seine privatwirtschaftliche Zielsetzung vorschreibt. Andererseits erwachsen der Eisenbahn auch aus der Wertstaffelung der Tarife gemeinwirtschaftliche Kosten, während der Kraftwagen daraus den Vorteil zieht, sich durch preislichen Anreiz um die Beförderung hochtarifizierter Güter erfolgreich zu bemühen. Ein für beide Verkehrsträger verbindliches Tarifsysteem dürfte daher unumgänglich sein, um eine Verkehrskoordinierung zu erreichen. Bei allem Vorbehalt gegen globale Kostenvergleiche sollten es doch die Ähnlichkeit der Verkehrsnetze und der starke Unterschied in den Kostenstrukturen der beiden Verkehrsträger gestatten, die Kostenvorteile jedes der beiden herauszuarbeiten, um auf dieser Basis eine neue verbindliche Tarifordnung festzulegen.

Der erste Schritt dazu ist die Anhebung der österreichischen Bahntarife auf das internationale Niveau. Das für 1960 geplante neue Tarifschema bringt eine Erhöhung der Tarifgrundlagen im Personenverkehr, einschließlich der Sozialtarife, um 25 %. Im Güterverkehr wird die Zahl der Tarifklassen von 7 auf 5 verringert, die Einheitssätze für die Klassen A bis E sind auf dem um 25 % erhöhten Einheitssatz der Klasse A aufgebaut, wobei die niedrig tarifizierten Güter stärker betroffen werden und die Erhöhungen mit der Entfernung zunehmen. Die Ausnahmetarife werden beibehalten, ihre Sätze jedoch um höchstens 20 % erhöht. Der Antrag der ÖBB beim Finanzministerium, die Beförderungssteuer für den Straßengüterfernverkehr der neuen Tariflage anzupassen, hat begreiflicherweise eine lebhafte Reaktion bei der gewerblichen Wirtschaft ausgelöst. Auch nach dieser Tarifierhöhung hinken die Tarife der ÖBB noch immer stark nach.

Zu diesen Belastungen aus gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen kommen für die Österreichischen Bundesbahnen noch solche, die aus betriebsfremden Pensionierungen resultieren. So wie bei der Deut-

schen Bundesbahn übersteigt auch bei der ÖBB die Anzahl der Pensionäre weit die Zahl der aktiv Tätigen. Politische Gründe, die außerhalb der Beeinflussung durch die Eisenbahn standen, sind für diese ungesunden Verhältnisse auf dem Personalsektor verantwortlich. Die Höhe dieser aus politischen Pensionierungen der Bahn erwachsenen Belastung beträgt jährlich etwa 1,3 Mrd. S.

Um die Voraussetzungen für die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen zu erleichtern, müssen die ÖBB ihre technischen und organisatorischen Rationalisierungsmaßnahmen beschleunigt weiterführen. Dazu werden sie einer ausreichenden finanziellen Unterstützung bedürfen.

RATIONALISIERUNG

Unter den technischen Rationalisierungsmaßnahmen steht an erster Stelle die Elektrifizierung. Sie bietet sich gerade den österreichischen Bahnen besonders an, da Österreich in steigendem Ausmaß zu einem Großproduzenten elektrischer Energie wird und weil der erhöhte Leistungseffekt der elektrischen Zugkraft sich auf den steilen Trassierungen der österreichischen Alpenstrecken besonders vorteilhaft auswirkt. Im Jahre 1958 wurden bereits 41,7 % mehr Mittel für die Elektrifizierung eingesetzt als 1957, und bei Beendigung der Elektrifizierung im Jahre 1975 soll der gegenwärtige Park von 427 Elektrolokomotiven auf 745 Einheiten erhöht worden sein. Für die rasche Städteverbindung im Personentransport sowie im Rangierverkehr und im Verkehr der Nebenstrecken eignen sich besonders die Diesel-

maschinen, die um mindestens zwei Drittel billiger sind als der Dampfbetrieb. Der gegenwärtige Stand von 131 Diesellokomotiven und 40 Dieselfahrzeugen soll bis 1975 auf 540 Dieselfahrzeuge gebracht werden, mit denen 25 % der Zugleistungen und 40 % der Verschubleistungen bewältigt werden sollen. Von 1975 an wird also der Dampfbetrieb völlig durch elektrische und Dieselszugkraft ersetzt sein. Weitere Rationalisierungsmaßnahmen werden auf dem Gebiet des Behälterverkehrs und bei der Mechanisierung des Ladedienstes vorgenommen.

Weitere organisatorische Rationalisierungsmaßnahmen werden sich, was den Personalsektor anlangt, nur noch in bescheidenen Grenzen halten können, da nach dem Bericht der ÖBB die bereits vorgenommenen Einsparungen bei zunehmendem Verkehrsvolumen einen Abbau dieser Komponente der hohen fixen Kosten kaum mehr zulassen.

Im Zusammenhang mit der endgültigen Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen steht auch die Entscheidung, ob sie mit ihrer Gebarung aus dem Staatshaushalt genommen und als selbständiger Wirtschaftskörper geführt und „kommerzialisiert“ werden sollen, wie dies allgemein gefordert wird. Ein Ministerkomitee und eine von ihm eingesetzte Beamtenkommission sind noch mit all diesen Fragen befaßt und sollen sich nach der Bereinigung der finanziellen Situation der ÖBB mit einer allgemeinen Verkehrskoordinierung und damit einer dauerhaften Lösung des Problems Schiene-Straße in Österreich beschäftigen.

Entfaltungsmöglichkeiten der spanischen Landwirtschaft

Hans-Otto Glahn, Madrid

„Spanien ist ein reiches Land“. „Spanien ist ein armes Land“. Beide Feststellungen sind richtig und entsprechen den Tatsachen, die jedermann durch eigene Beobachtungen feststellen kann, je nachdem, wo er sich in Spanien aufhält.

Wer die regenreiche Nordküste am Golf von Biscaya und die Galizien genannte Nordwestecke besucht, wird ebenso wie an der ganzen Mittelmeerküste und noch mehr auf den Inselprovinzen, den Balearen und den Kanaren, den üppigen Pflanzenwuchs bewundern und das Land als reich bezeichnen, das eine derartige Fülle der verschiedensten Früchte hervorbringt, die in nördlichen Breiten nicht gedeihen. Wer aber schärfer hinsieht, wird schnell bemerken, daß dicht neben fruchtbaren Gärten viel ungenutztes, ja anscheinend wertloses Land liegt. Wer ins Innere kommt, wird erstaunt sein über die Dürftigkeit weiter Landstrecken, die Armut, die die oft sehr entfernt voneinander liegenden Ansiedlungen offen zeigen, und daraus den Schluß ziehen, daß Spanien im ganzen ein armes Land ist, das kaum imstande ist, seinen Bewohnern ein karges Lebensminimum zu gewähren.

So ist es in der Tat. Spanien kann heute auf seinen 50 Mill. ha Land nicht genügend Nahrungsmittel erzeugen, um eine Bevölkerung von knapp 30 Mill. Menschen zu ernähren, und muß von den wichtigsten Nahrungsmitteln, insbesondere Fetten und Fleisch, und von Futtermitteln ganz erhebliche Mengen importieren. Dagegen war die Ausfuhr von Südfrüchten, Weinen und anderen landwirtschaftlichen Spezialerzeugnissen wertmäßig allerdings noch größer, erbrachte andererseits aber etwa die Hälfte des Gesamtausfuhrerlöses, während die Einfuhr von Nahrungsmitteln nur etwa 10 % der Gesamteinfuhren ausmachte, um den dringendsten Bedarf zu befriedigen, und auch das nur dank der Amerikahilfe, die den Ankauf landwirtschaftlicher Überschüsse aus den USA gegen langfristige Kredite ermöglichte.

DIE WASSERFRAGE

Das wichtigste Problem ist die Wasserfrage. Nur etwa 10 % des Gesamtgebietes, nämlich der an der Biscaya gelegene Küstenstreifen und Galizien, können mit reichen Regenfällen rechnen — im Jahresdurchschnitt 1 700 mm —, die in mildem Klima reiche Ernten auf