

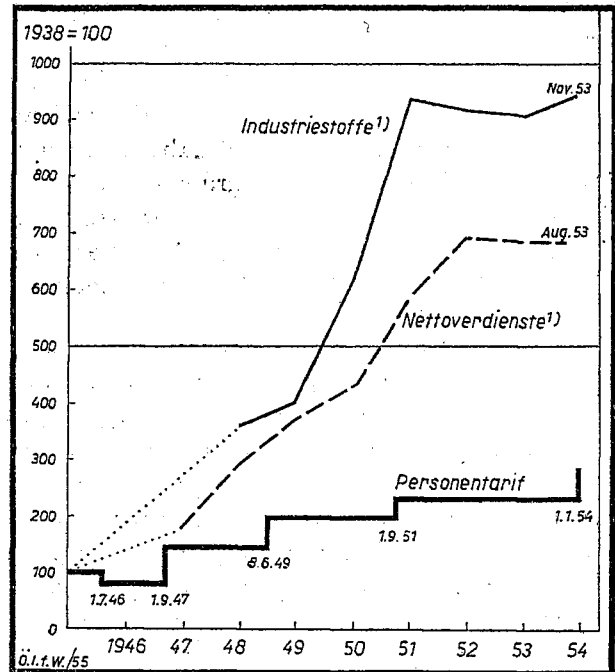
Zur Erhöhung der Personentarife der Österreichischen Bundesbahnen

Die Tariferhöhung der ÖBB

Die Personentarife der ÖBB werden gemäß Nationalratsbeschuß vom 28. Oktober 1953 mit Wirkung vom 1. Jänner 1954 linear um 25% erhöht. Die Notwendigkeit der ursprünglich für den 1. Mai 1952 (zusammen mit dem Gütertarif) vorgesehenen Tariferhöhung steht außer Frage. Der Tarifindex liegt derzeit erst bei 229% von 1937, die für die ÖBB relevanten Kostenpreise jedoch bei 800%; der Großhandelspreisindex für Industriestoffe erreichte im Oktober 1953 933, der Index der Arbeiternettoverdienste 692 (September). Auch nach der Tariferhöhung — auf 288% von 1937 — wird das Kostenniveau noch immer um 150 bis 200% höher liegen.

Um das budgetäre Gleichgewicht — wie es im Jahre 1937 bestand — zu erreichen, müßte der Tarif allerdings nicht in diesem Maße gesteigert werden. Die Beförderungsleistungen je Zugseinheit sind nämlich gegenüber 1937 auf mehr als das Doppelte gestiegen. Da sich bei steigender Frequenz die Einnahmen viel stärker erhöhen als die Kosten, kann ein Teil der Kostensteigerung durch die höheren Einnahmen getragen werden, und zwar können sich die Kosten um rd. 75 bis 80% des Einnahmewachses verteuern, ohne daß die Tarife erhöht werden müßten (sofern die vorhandene Transportkapazität ausreicht). Während der Tarifindex gegenwärtig das 2,3fache von 1937 beträgt, sind die Einnahmen, teilweise infolge der Frequenzzunahme, auf das Sechsfache gestiegen. Auf Grund obiger Überlegungen wäre bei einem Kostenindex von 480 ein Ausgleich der Bilanz möglich. Das budgetäre „Spannungsverhältnis“ beträgt daher etwa 1 : 1,7 (480 : 800) gegenüber einer Preis-Kostenspanne von 1 : 3,5 (229 : 800). Nach der Tariferhöhung werden die beiden Spannen auf 1 : 1,5 und 1 : 2,8 gemildert werden. Das bedeutet: Soll die Bilanz der ÖBB ausgeglichen werden, so müßten die Tarife bei unveränderter Frequenz noch um weitere 50%, bei der niedrigen Frequenz von 1937 aber um 180% erhöht werden. Ausgaben für außerordentliche Investitionen, Wiederaufbau und zusätzliche soziale Belastungen (Pensionen) blieben allerdings in dieser Rechnung unberücksichtigt.

Entwicklung der Personentarife, Industriestoffpreise und Nettoverdienste in den Nachkriegsjahren
(Normaler Maßstab; 1938 = 100)



¹⁾ Monatsdurchschnitte.

Die Personentarife der ÖBB blieben in den Nachkriegsjahren weit hinter den rasch steigenden Industriestoffpreisen und Nettoverdiensten zurück und sind die niedrigsten in Europa. Auch nach der Tariferhöhung beträgt die Preis-Kostenspanne immer noch 1 : 2,7. Selbst wenn die doppelt so hohe Beförderungsfrequenz wie 1937 berücksichtigt wird, müßten die Tarife noch um 50% erhöht werden, um das budgetäre Gleichgewicht des Jahres 1937 zu erreichen.

Gemäß Voranschlag wird die Personentarif-Erhöhung im Jahre 1954 rd. 140 Mill. S Mehreinnahmen bringen. Es wurde somit ein Verkehrsrückgang von etwa 7% einkalkuliert. Ob dieser tatsächlich eintreten wird, hängt von der allgemeinen Preis-Lohnentwicklung ab. Die letzte (18%ige) Tariferhöhung vom 1. September 1951¹⁾ hatte die Verkehrsleistungen nicht beeinträchtigt; die Zahl der beförderten Personen war sogar von 122,4 Mill. im Jahre 1951 auf 128,3 Mill. im Jahre 1952 gestiegen, obwohl die Beschäftigtenzahl leicht zurückgegangen war.

¹⁾ Siehe: „Tarifmaßnahmen der Bundesbahnen im Personenverkehr“, in Monatsberichte Heft 8, Jg. 1951, S. 415 ff.

Auch die jüngste Tarifierhöhung dürfte die Frequenz des Personenverkehrs kaum beeinträchtigen. Das Reisen ist heute in breiten Schichten ein so starkes Bedürfnis, daß es gegebenenfalls auch auf Kosten anderer Wünsche befriedigt wird. Das reisefreudige Publikum dürfte daher auch die höheren Reisekosten auf sich nehmen und lieber bei Unterkunft und Verpflegung sparen, als auf die geplanten Urlaubsreisen verzichten. Auch im Wochenend-Nahverkehr dürften die Auswirkungen gering sein; hier reduziert die 25- bis 50%ige Ermäßigung der Rückfahrkarte die Tarifierhöhung auf 20% bzw. 13%. Der Berufs-, Geschäfts- und Auslandverkehr dürfte unter dieser Maßnahme überhaupt nicht leiden. Übrigens wird in Österreich noch lange nicht so viel gereist wie etwa in der Schweiz. Schließlich darf nicht übersehen werden, daß sich auch die Erhöhung des Realeinkommens dank den Steuersenkungen günstig auswirken wird. Ein fühlbarer Rückgang im Personenverkehr wäre nur zu erwarten, wenn der Straßenverkehr, der ebenfalls seine Tarife erhöhte, diese neuen Tarife nicht einhielte.

Der Tarifaufbau bleibt infolge der linearen Erhöhung unverändert: es werden nur kleinere Korrekturen zur Vereinheitlichung des Tarifbildes vorgenommen, wie z. B. die Umstellung vom Zonentarif auf den Kilometertarif bei Arbeiterwochenkarten, so daß nunmehr innerhalb der 100-km-Zone die Beförderungspreise einheitlich nach dem Kilometersatz berechnet werden.

Die Festsetzung von Mindestfahrpreisen für alle Schnellzüge (Fahrpreis für mindestens 50 km) — für den Arlbergexpress mindestens 50 S ab 23. Mai 1953 — soll einer Überfüllung dieser Züge im Nahverkehr entgegenwirken¹⁾. Diese Maßnahme wird im Wiener Bereich kaum fühlbar werden, da die ersten Schnellzugsstationen — außer Baden — weiter als 50 km entfernt sind. In den westlichen Bundesländern hingegen sind die Stationen vielfach nur 25 bis 30 km voneinander entfernt. Um einen Verkehrsverlust an die Straße zu vermeiden, wird man auf diesen Strecken zusätzliche Eil- und Triebwagenzüge einsetzen müssen, insbesondere dann, wenn, wie geplant, einige Schnellzugsstationen im nächsten Jahr aufgelassen werden.

Ausländische Bahntarife

Auch in anderen Ländern war man in den letzten Jahren bemüht, die Eisenbahntarife den Kostensteigerungen anzupassen. Da die Beförderungspreise

¹⁾ Bis 1. September 1951 bestand ein Schnellzugszuschlag, der dann aus Gründen der Straßenkonkurrenz aufgegeben wurde.

absolut und relativ erheblich stärker erhöht wurden als in Österreich, ist auch die Angleichung an die Kostenentwicklung besser gelungen. So beträgt die Preis-Kostenspanne in Deutschland 1 : 1,2, in Frankreich 1 : 1,5, in der Schweiz 1 : 1,8 und in Italien 1 : 2 (einschließlich der linearen Erhöhung um 25% ab 17. Dezember 1953) gegen 1 : 2,8 in Österreich. Berücksichtigt man die auch in diesen Ländern eingetretene Frequenzsteigerung, so ergibt sich für die angeführten Staaten im Personenverkehr, gemessen am Vorkriegsstand, ein nahezu ausgeglichenes oder zumindest im Vergleich zu Österreich günstigeres Einnahmen-Ausgabenverhältnis²⁾. Ein Rückgang der Frequenz würde allerdings auch in den westlichen Nachbarstaaten das Budget der Bahnen empfindlich belasten, umso mehr, als infolge der Straßenkonkurrenz eine Erhöhung der Fahrpreise wenig Erfolg verspricht.

Bahntarifindex und Großhandelspreisindex in einigen europäischen Ländern im September 1953

Land	Großhandelspreisindex	Tarifindex 3. Klasse	Spanne
Deutschland	216	180	1 : 1,2
Frankreich	2.740	1.797	1 : 1,5
Schweiz	213	124	1 : 1,8
Italien	4.850	2.441 ¹⁾	1 : 2
Österreich	775 ²⁾	288 ²⁾	1 : 2,7

¹⁾ Einschließlich der Tarifierhöhung ab 17. Dezember 1953. — ²⁾ Im Text wurde der durchschnittliche Kostenindex (800) aus Preisen für Industriestoffe und Netto-Verdiensten zugrundegelegt. — ³⁾ Einschließlich der Tarifierhöhung ab 1. Jänner 1954.

Die Tarifpolitik der meisten Bahnverwaltungen ist auf eine „Mengenkonjunktur“ abgestimmt. Zwar wurde im Zuge differenzierter Preiserhöhungen die 3. Klasse mehr verteuert³⁾ als die anderen Klassen, dafür aber wurden die Fahrpreismäßigungen im Urlaubsverkehr stark ausgebaut oder neu eingeführt. So z. B. die Rückfahr- und Familienfahrkarten, verbilligte Rundreisen, ermäßigte Fahrpreise für Ausländer, besondere Reisearrangements mit erhöhten Dienstleistungen usw. Hier sind die anderen Bahnverwaltungen der österreichischen teilweise voraus und die Forderung⁴⁾, derartige Sondertarife einzuführen,

³⁾ Die Betriebsabgänge dieser Bahnverwaltungen beruhen teils auf den ungenügend nachgezogenen Gütertarifen, teils auf hohen Aufwendungen für die Beseitigung von Kriegsschäden und sonstigen außerordentlichen Investitionen.

⁴⁾ Einerseits, weil hier die stärkste Einnahmensteigerung erzielt werden kann und andererseits, weil bei der 1. und 2. Klasse die Straßenkonkurrenz sowie der internationale Verkehr besonders zu berücksichtigen ist.

⁵⁾ In der Sitzung des Hauptausschusses des Nationalrates am 28. Oktober 1953.

dürfte, abgesehen von sozialen Überlegungen, auch bahnwirtschaftlich gerechtfertigt sein¹⁾).

Fahrpreiserhöhungen in den Jahren 1951 bis 1953

Land	Zeitpunkt	Preiserhöhung
Deutschland	1. I. 1951	Arbeiter-Wochen-Karten: bis 15 km 50 %
		16 bis 60 km 49 bis 5 %
		Schüler-Monatskarten: bis 15 km 50 %
		16 bis 24 km 49 bis 1 %
		Schüler-Tagesfahrkarten: 50 %
	15. X. 1951	1. Klasse 5'4 % 2. Klasse 19'0 % 3. Klasse 15'0 %
Frankreich	28. I. 1952	1. Klasse 15 % 2. Klasse 20 % 3. Klasse 25 %
		linear um 25 %
Schweiz	1. IV. 1952	linear „ 5 %
		linear „ 5 %
Italien	1. II. 1952	linear „ 25 %
		linear „ 25 %
Österreich	1. IX. 1951	bis 100 km 18 % Durchschnitt
		1 bis 1.000 km 46 % linear um 25 %
	1. I. 1954	linear um 25 %

Internationaler Fahrpreisvergleich

Ein nomineller Vergleich der Beförderungspreise der einzelnen Bahnverwaltungen zeigt nicht nur ein sehr unterschiedliches Preisniveau in den einzelnen Ländern, sondern auch, daß die österreichischen Bahntarife hinter denen des Auslandes weit zurückgeblieben sind. Abgesehen von Italien liegen in den anderen Staaten die Normalfahrpreise um 70 bis 180%, die Arbeiterwochenkarten sogar um 102 bis 195% höher. Bahnwirtschaftlich gesehen müßte das Verhältnis eher umgekehrt sein, da die zahlreichen Gebirgstrecken in Österreich sowie die relativ niedrigere Frequenz eine ungünstigere Kostenlage bedingen als in den anderen Ländern.

¹⁾ Über die Veränderungen der Tarifstruktur in den einzelnen Ländern bis Ende 1952 vergleiche: *Bauer Jürg*, „Die jüngste Entwicklung der Personalfahrpreise europäischer Eisenbahnen“, im Schweizerischen Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Nr. 3, 1953.

Personalfahrpreise für die 3. Klasse in einzelnen Ländern ab 1. Jänner 1954¹⁾

Land	Tarifstand vom	Normalfahrpreis ²⁾ für 100 km in S	Österreich = 100	Arbeiterwochenkarte für 30 km in S	Österreich = 100
Italien	17. XII. 1953	25'0	100'0	17'8	108'5
Österreich	1. I. 1954	25'0	100'0	16'4	100'0
Deutschland	15. X. 1951	42'4	169'6	33'1	201'8
Frankreich	15. V. 1953	44'8	179'2	40'9	249'4
Schweiz	1. IV. 1952	70'2	280'8	207'4 ³⁾	294'9 ⁴⁾

¹⁾ Detailliertere Angaben in tabellarischer Übersicht siehe: *Kozjak*, „Tarifvergleich“ (Manuskript, Bibliothek der ÖBB). — ²⁾ Umrechnungskurse: Deutschland 624; Frankreich 7'02; Schweiz 669; Italien 4'25 für je 100 Währungseinheiten. — ³⁾ Monatsabonnements; in der Schweiz gibt es keine A-Wochenkarten. — ⁴⁾ Umgerechnet auf Wochenausgabe.

Auch eine Gegenüberstellung von Personentarifen und Löhnen in verschiedenen Ländern zeigt, daß die österreichischen Fahrpreise die niedrigsten sind. (Die Unterschiede sind allerdings nicht so groß wie bei den nominellen Fahrpreisen.) So müssen deutsche und französische Arbeiter für eine Normalfahrkarte für die gleiche Verkehrsleistung einen um 20 bis 50% höheren Anteil ihrer Einkommen aufwenden; italienische und Schweizer Arbeiter sind den österreichischen ungefähr gleichgestellt. Für eine Wochenkarte müssen die Arbeiter in den Vergleichsländern einen um 10% (Schweiz) bis 100% (Frankreich) höheren Anteil ihres Lohnes aufwenden.

Personalfahrpreise und Arbeiter-Stundenverdienste in einzelnen Ländern

Land	Normalfahrpreis für 100 km in Landeswährung	Arbeiterwochenkarte für 30 km	Stundenverdienste	Preise in Arbeitsstunden		
				Normalfahrpreis = 100	Österreich = 100	Arbeiterwochenkarte
Österreich	25'0	16'4	7'12 ¹⁾	3'5	100'0	2'3
Deutschland	6'8	5'30	1'63 ²⁾	4'2	120'0	3'3
Frankreich	637'5	582'5	123'10 ³⁾	5'2	148'6	4'7
Schweiz	10'5	7'1 ⁴⁾	2'77 ⁵⁾	3'7	105'7	2'6
Italien	587'5	570'0	165'94 ⁶⁾	3'5	100'0	3'4

¹⁾ Industriearbeiterverdienste: Österreich: August 1953; Deutschland: Mai 1953; Italien: Juli 1952. — ²⁾ Industriearbeiterlöhne für März 1953. — ³⁾ Wochenausgabe auf Grund der Monatsabonnements. — ⁴⁾ Gelernte Arbeiter für das 2. Halbjahr 1952.