

Der Güter-Transitverkehr durch Österreich

Die geographische Lage ermöglicht es Österreich, sich in den internationalen Verkehr als Transitland einzuschalten. Transitverkehr und Transithandel bieten der heimischen Wirtschaft Beschäftigung, und die aus dem Transit fließenden Deviseneinnahmen entlasten die Zahlungsbilanz. Die österreichische Handels- und Verkehrspolitik fördert daher den Transit durch besondere Tarife und mit Krediten an den Transithandel.

Die Entwicklung des Transites in den letzten Jahren läßt allerdings vermuten, daß nur sehr begrenzte Expansionsmöglichkeiten bestehen. Die Transportleistungen stagnieren, der heimische Transithandel hat noch immer bloß geringe Bedeutung, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß er in Österreich schon von früher nur schwach verankert ist. Die Hauptursachen der unbefriedigenden Entwicklung des Transites sind die raumpolitischen Veränderungen zuungunsten Österreichs. Die Entwicklung des Ost-West-Durchzugs wird infolge der Verlagerung des handelspolitischen Schwergewichtes der Südstländer in den Ostraum entscheidend gehemmt, der allmählich steigende Handelsverkehr des Westens mit Rußland und Polen berührt Österreich meist nicht. Somit bleibt als wichtigste Transitmöglichkeit der Handelsverkehr von und nach Italien sowie teilweise Jugoslawien.

Sieht man von der Bedeutung des Transites als Devisenquelle ab, dann erhebt sich insbesondere für den Transitverkehr die Frage nach seinem wirtschaftlichen Ertrag. Das Defizit bei den Bundesbahnen, die Kosten für Ausbau und Erhaltung der Straßen, der Wasser- und Luftwege lassen eine Aufwands- und Ertragsrechnung, wie sie im letzten Teil dieser Untersuchung versucht wurde, als nützlich erscheinen.

Die Struktur des Transitverkehrs

Der Transitverkehr durch Österreich bedient sich überwiegend der Bahn. Sie beförderte im Jahre 1958 83% von den 4,6 Mill. t Transitgütern, 12% und 5% entfielen auf die Donauschiffahrt und den Straßenverkehr, während der Lufttransit mit 1.569 t unbedeutend war. Die starke Zunahme der Gütertransporte auf der Straße in den letzten zwei Jahrzehnten erstreckte sich nicht in gleichem Maße auf den Transit. Die Alpenquerung sowie die für das Kraftfahrzeug meist unwirtschaftlichen großen Transportentfernungen im Ost-West-Transit, ferner die oft komplizierten und verkehrsbehindernden Bestimmungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr hemmten bisher die Entwicklung. Erst in den letzten drei Jahren, vor allem da die verkehrs- und zollrechtliche Gesetzgebung vereinfacht und vereinheitlicht wurde, nahm der Lkw-Transitverkehr von 70.964 t im Jahre 1956 auf 216.423 t im Jahre 1958 (um 205%) zu. Der Schiffstransit ist

durch die geringe Expansion des Osthandels benachteiligt und überschritt 1958 mit 544.000 t nur knapp das Vorkriegsniveau, während der Bahntransit das 2,8fache von 1957 erreichte.

Der Anteil der Bahntransporte, der schon in den letzten Jahren zurückging, wird voraussichtlich weiter abnehmen, da der Straßenverkehr ständig steigt und mit dem Ausbau der „Europastraßen“ auch im Transit an Bedeutung gewinnen wird. Ferner dürfte jede Belebung des Osthandels eher der Donauschiffahrt als dem Bahnverkehr zugute kommen. Die Umschichtung auf Kosten der Bahntransporte wird sich vielleicht nicht nur auf neues Transitaufkommen beschränken, sondern wie bereits in den vergangenen Jahren, auch absolute Verluste der Bahntransporte nach sich ziehen. Im Straßenverkehr konkurrieren vor allem Transporte von Nahrungsmitteln (Gemüse, Obst), Eisen, Stahl, Holz, im Schiffsverkehr Erdöl, Holz, Eisen, Stahl und Getreide erfolgreich mit der Bahn. Diese Entwicklung

birgt allerdings die Gefahr sinkender Transiteinnahmen in sich¹⁾. Trotz gewissen Einbußen des Bahntransites wird er aber zweifellos auch auf längere Sicht seine führende Stellung behaupten können. Die typischen Merkmale des Transitverkehrs: große Transportweite, Transit insbesondere von Massengütern und Großtransporte an wenige Empfänger sprechen eindeutig zugunsten des Verkehrsmittels Bahn. Auch die Schifffahrt kommt den Eigenheiten des Transites sehr entgegen; da sie aber in Österreich praktisch auf eine „Fahrstraße“ beschränkt ist, sind die Expansionsmöglichkeiten geringer.

Entwicklung des Güter-Transitverkehrs nach Verkehrsmitteln

	Insgesamt	Bahn ¹⁾	Schiff ²⁾	Straße ³⁾	Luft ³⁾
			1 000 t		
1953	2.836 7	2.604 7	215 9	16 0	
1954	3.347 4	2.928 9	398 1	20 4	
1955	4.289 7	3.770 5	489 7	29 0	0 6
1956	4.992 9	4.372 7	548 4	71 0	0 8
1957	5.364 9	4.629 6	600 6	133 6	1 0
1958	4.630 3	3.844 2	568 0	216 4	1 6
1953 = 100	163 2	147 6	263 1	1.351 5	
Anteile					
1953 in %	100 0	91 8	7 6	0 6	
1958 in %	100 0	83 0	12 3	4 7	0 0
Mill. n-t-km					
1958	1.184 0	972 7	186 9	24 4 ³⁾	

¹⁾ Bahnstatistik — ²⁾ Transitstatistik des Statistischen Zentralamtes auf Grund der Außenhandelsstatistik — ³⁾ Schätzung.

Ungleiche Belastung des Transitnetzes

Österreichs Binnenlage bedingt ein weit verzweigtes Transitverkehrsnetz. Im Bahnverkehr sind derzeit 28 Grenzübergangsbahnhöfe besetzt, von wo aus im Jahre 1958 auf 136 Verbindungsrelationen Transitgut befördert wurde. Im Straßenverkehr gibt es 98 Grenzübergänge, die Zahl der relevanten Verbindungsstrecken dürfte jedoch bedeutend geringer sein als bei der Bahn. Einschließlich der vier Schiffsübergänge (Donau, Bodensee) befinden sich demnach auf der 2.600 km langen Grenze, rein rechnerisch, im Abstand von knapp 20 km 132 Übergangsstellen. Die Eigenart des österreichischen Staatsgebietes mit der relativ großen West-Ost-Länge (570 km) und der geringen Nord-Süd-Breite im Westen des Landes (rund 60 km) hat sehr unterschiedliche Transitentfernungen zur Folge, die zwischen 20 Bahn-km (Lindau—St. Margarethen) und 825 Bahn-km (St. Margarethen—Bernhardsthal) liegen. Von den benützten Transitstrecken der Bahn sind 13% bis 200 km lang, 43% liegen zwi-

schen 200 bis 400 km, 28% zwischen 400 und 600 km und 16% über 600 km.

Gliederung des Bahntransites nach Transitstrecken im Jahre 1958¹⁾

Transitstrecke	km	in beiden Richtungen		Anteil	
		1 000 t	Mill. n-t-km	t	%
Kufstein—Brenner	110	1 547 6	170 2	40 3	17 5
Salzburg—Rosenbach	215	656 3	141 1	17 1	14 5
St. Margarethen—Brenner	236	140 4	33 1	3 6	3 4
Tarvis—Summerau	404	132 5	53 5	3 4	5 5
Rosenbach—Summerau	407	125 2	51 0	3 3	5 3
Salzburg—Tarvis	212	119 9	25 4	3 1	2 6
Tarvis—Bernhardsthal	467	110 9	51 8	2 9	5 3
Buchs—Brenner	210	83 3	17 5	2 2	1 8
Spielfeld—Bernhardsthal	341	82 8	28 2	2 1	2 9
Andere	—	845 3	400 9	22 0	41 2
Insgesamt	—	3.844 2	972 7	100 0	100 0

¹⁾ Transitstatistik der ÖBB

Die internationalen Warenströme der letzten Jahre verteilen sich allerdings auf dieses Transitnetz sehr ungleich. Ohne den Luft- und Straßenverkehr, für die detaillierte Daten fehlen, wurden im Jahre 1958 von der Transitmenge (4,4 Mill. t) 35% über die Strecke Kufstein—Brenner, 18% über Salzburg—Rosenbach—Tarvis und 14% über Passau—Hainburg, das sind zusammen 67%, befördert. Im Bahnverkehr entfielen von der gesamten ein- und ausgegangenen Transitmenge (Doppelzählung) 74% auf fünf (Kufstein, Brenner, Rosenbach, Salzburg, Tarvis) der insgesamt 28 Übergangsbahnhöfe, auf weitere fünf Grenzstellen kamen 18%, während sich die restlichen 8% auf 18 Bahnhöfe verteilten, in denen Transitgut von einigen wenigen Tonnen bis zu 109 000 t abgefertigt wurde. Soweit in diesen schwach frequentierten Grenzstationen und auf den Zubringerlinien zum Hauptnetz auch die Ein- und Ausfuhr unbedeutend ist — und dies trifft in einigen Fällen zu — dürfte der wirtschaftliche Nutzen dieser Strecken sehr gering sein.

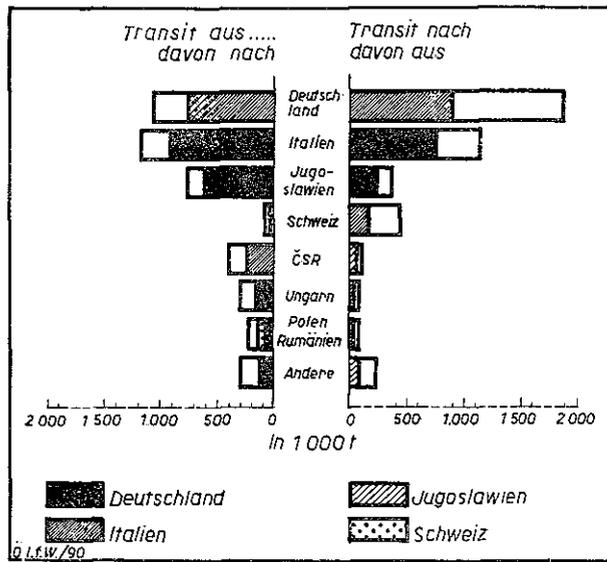
Warenverkehr Deutschland—Italien und Deutschland—Jugoslawien dominiert

Herkunfts- und Bestimmungsländer des Transites sind weit überwiegend die Nachbarstaaten Österreichs. Der Bahntransit (3,8 Mill. t) beruht zu 74% auf dem Außenhandel dieser Länder untereinander und zu 25% mit Drittländern. Nur 1% der Transitmenge entfiel im Jahre 1958 auf den direkten Warenverkehr zwischen nicht an Österreich grenzende Staaten. Reiht man die Staaten nach ihrem Anteil am Transitvolumen des Bahn-, Schiffs- und Straßenverkehrs (Summe aller von und nach einem Land beförderten Gütermengen, Doppelzählung), dann stehen die Bundesrepublik Deutschland, Italien und Jugoslawien mit 34%, 28% und 12%

¹⁾ Nähere Ausführungen hiezu im Abschnitt über „Die wirtschaftliche Bedeutung des Transites“, S. 432 ff.

Der Transitverkehr nach Herkunfts- und Bestimmungsländern

(Normaler Maßstab; in 1.000 t)



Im österreichischen Transitverkehr dominiert der Handel Deutschlands mit Italien und Jugoslawien. Im Jahre 1958 entfielen 67% der Transitmenge auf diese Verkehrsrelationen. Der Anteil des Osthandelstransites sank von rund 61% im Jahre 1949 auf 27% im Jahre 1958.

weitau an der Spitze Ungarn, die ČSR und die Schweiz erreichen 4 bis 6%, alle übrigen Länder zusammen 12% dieser Transite. Für den Transit ist somit der Handelsverkehr Deutschland—Italien und Deutschland—Jugoslawien, mit 39% und 20% der gesamten Transitmenge (4,6 Mill. t) entscheidend. Weit geringer sind die Transite zwischen Italien und der ČSR sowie Italien und der Schweiz mit einem Anteil von je 5% an der gesamten Transitmenge. Der übrige Transitverkehr setzt sich aus einer Vielzahl von Warentransporten zwischen den 24 am österreichischen Transit beteiligten Staaten zusammen (einschließlich der Überseeländer), wobei oft nur sehr geringe Mengen befördert werden.

Der Warenverkehr zwischen den österreichischen Nachbarstaaten und Drittländern läßt sich nur im Bahnverkehr, auf den allerdings rund 90% des erfaßten Transites entfallen, aufgliedern. Im Jahre 1958 erreichte er immerhin knapp 1 Mill. t (oder ein Viertel des Bahntransites), wovon 504.068 t aus den Drittländern kamen und 442.194 t dorthin gingen. Diese Transite beruhen jedoch nicht auf einem ausgeglichenen Handelsverkehr zwischen den einzelnen Herkunfts- und Bestimmungsländern. Während der Transit aus den osteuropäischen Drittländern nach den Nachbarstaaten 294.236 t betrug (das sind 50% aller aus Drittländern kommenden Transite), wurden in umgekehrter Richtung nur 47.045 t oder 11% aller von den Nachbarstaaten

nach den Drittländern beförderten Menge transportiert; 52% entfielen auf westeuropäische Drittländer, 37% auf Überseeländer. Der Transit von und nach Übersee geht überwiegend (62%) auf den Handelsverkehr der ČSR zurück, die Durchfuhr aus den nicht benachbarten Ostländern enthält vor allem Warenlieferungen von Polen nach der Schweiz und Italien, von Rumänien nach der Schweiz und von Bulgarien nach Deutschland. In die übrigen Drittländer (ohne Übersee) gehen hauptsächlich jugoslawische Waren nach Holland, England, Belgien und italienische nach Schweden und England. Auch hier beträgt der Gegenverkehr nur ein Viertel, so daß der gesamte Verkehr von und nach Drittländern auf sehr einseitigen Verkehrsrelationen beruht. Diese Transite sind überdies meist starken Schwankungen unterworfen, da die Handelsverbindungen der genannten Länder oft nur lose sind und außerdem die Transporte vielfach leicht über andere Wege geleitet werden können. So lassen sich insbesondere die Transite nach der Schweiz aus Drittländern ohne Zeitverlust auf andere Routen umlegen, was auch geschieht, wenn sich durch Konkurrenztarife Kostenvorteile ergeben.

Eine raumpolitische Gliederung des Einzugsgebietes nach den im Comecon¹⁾ zusammengefaßten Ostblockländern und den übrigen Staaten zeigt, daß im österreichischen Transit die Comecon-Staaten insbesondere als Herkunftsländer große Bedeutung haben. Aus ihnen kamen im Jahre 1958 per Bahn rund 900.000 t, in umgekehrter Richtung gingen allerdings nur 273.000 t. Von diesen 1,17 Mill. t Osthandelstransit, das sind rund 31% des gesamten Bahntransites, entfielen allerdings 541.000 t (46%) und 300.000 t (26%) auf den Handelsverkehr der ČSR bzw. Ungarn; ein Viertel davon waren Überseeverkehr.

Der Transitverkehr von und nach den Nachbarstaaten im Jahre 1958

Von und nach	Bahn ¹⁾	Schiff ²⁾	Straße ³⁾	Insgesamt	
				1.000 t	Anteil %
Deutschland	2.365,0	567,6	184,7	3.117,3	33,7
Schweiz	539,3	0,5	29,4	569,2	6,1
Italien	2.355,0	—	196,9	2.551,9	27,6
Jugoslawien	639,9	443,1	8,2	1.088,2	11,7
Ungarn	299,8	64,2	3,8	367,8	4,0
ČSR	480,1	9,1	9,8	499,0	5,4
Übrige	1.012,3	51,5	—	1.063,8	11,5
Summe der Doppelzählung	7.688,4	1.136,0	432,8	9.257,2	100,0

¹⁾ Bahnstatistik — ²⁾ Berechnung auf Grund der Schiffsstatistik des Statistischen Zentralamtes — ³⁾ Transitstatistik des Statistischen Zentralamtes.

Das Transitgut besteht vor allem aus Rohstoffen und Nahrungsmitteln, die im Bahntransit 1958

¹⁾ Comecon = Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (Ostblock).

einen Anteil von 31% und 26% hatten. Entsprechend dem Außenhandel der beteiligten Länder kommen aus Deutschland in erster Linie Kohle, Koks, Eisen- und Stahlschrott, künstliche Düngemittel und Schienenfahrzeuge, aus Italien Obst, Gemüse, Erdölzeugnisse und Erze und aus Jugoslawien Metallerze, Holz und Wein; die ČSR sendet (vor allem nach Italien) Rundholz, bearbeitetes Holz, mineralische Rohstoffe, Gerste, Kohle und Koks, Ungarn lebende Tiere, Obst, Nüsse, die Schweiz überwiegend technische Fertigwaren, unter denen Schienenfahrzeuge an erster Stelle stehen. Beim Transit aus Drittländern sind die dominierenden Waren Kohle, Koks (aus Polen), Mais, tierische Lebensmittel (Rumänien), Obst, Nüsse, Gemüse (Bulgarien) und technische Geräte aller Art (aus den westlichen Drittländern).

Die Entwicklung des Transitverkehrs

Die Entwicklung des Transitverkehrs hängt vor allem von der des Warenverkehrs zwischen den für die Durchfuhr relevanten Ländern ab. Daneben spielen aber auch die Transitzkosten, seien es Tarife wie im Bahn- und Schiffsverkehr oder Gebühren und Steuern im Straßen- und Luftverkehr eine Rolle. Die Konkurrenz anderer Transitwege kann zu großen Schwankungen im Frachtaufkommen führen, da die Verfrächter oft bereits auf kleine Frachtdifferenzen reagieren¹⁾. Die internationale Handelsentwicklung wirkt sich deutlich auch auf die längerfristige Entwicklung des Transites aus. So betrug nach dem ersten Weltkrieg bis 1930 die jährliche Transitleistung durchschnittlich 3,1 Mill. t, in den folgenden Krisenjahren bis 1936 aber nur 1,7 Mill. t, die erste Konjunktur nach dem zweiten Weltkrieg steigerte die durchschnittliche Jahresleistung bis 1953 wieder auf 3,3 Mill. t, die Hochkonjunktur sogar auf 4,6 Mill. t. Die Steigerung des Transitverkehrs in den letzten Jahren ist fast ausschließlich dem wachsenden Warenverkehr zwischen Deutschland, Italien und Jugoslawien zu danken. Die Transite nahmen ständig zu und waren 1958 mit 1,7 Mill. t (Deutschland—Italien) und 824.000 t (Deutschland—Jugoslawien) um 115% und 140% höher als 1949. Mit der Integration der EWG-Staaten wird der deutsch-italienische Transit weiter stei-

gen, während der Verkehr Deutschland—Jugoslawien Schwankungen unterliegt, die sich aus dem jeweiligen handelspolitischen Klima zwischen Jugoslawien und dem Ostblock ergeben.

Rückgang der durchschnittlichen Transportweite

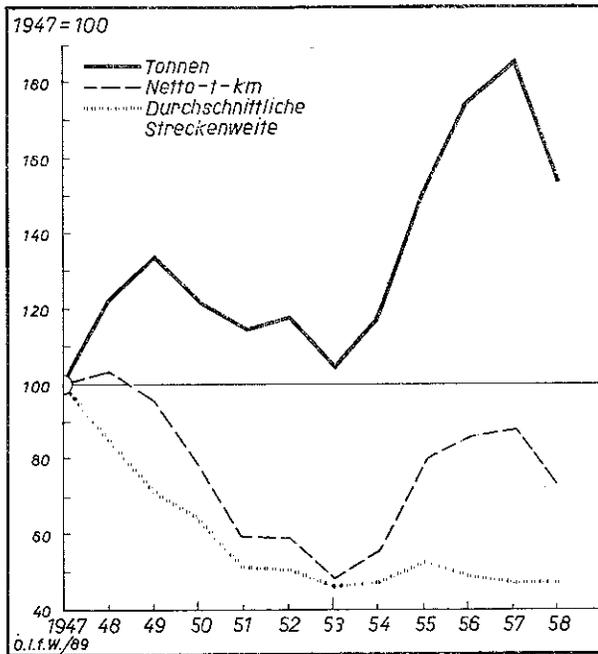
Weit besser als die Transitmenge läßt die Entwicklung der Transitleistung in *netto-t-km* strukturelle Umschichtungen erkennen. Die Nachkriegsentwicklung erreichte im Jahre 1948 mit 1.371 Mill. *netto-t-km* ihren bisherigen Höhepunkt, sank dann bis 1953 auf weniger als die Hälfte (636 Mill.) und stieg wieder bis 1957 (1.159 Mill. *netto-t-km*). Im Jahre 1958 ging die Transitleistung neuerlich auf 973 Mill. *netto-t-km* zurück. Verglichen mit 1948 waren 1953 und 1957 die Leistungen in *netto-t-km* um 54% und 15% niedriger, während die Transportmenge nur um 14% (1953) zurückging und 1957 sogar um 52% größer war als 1948. Die durchschnittliche Transportweite sank gleichzeitig von 450 km (im Jahre 1947 sogar 528 km) auf 253 km. Der Transit ist auf den kürzeren Transitztrecken gestiegen, auf den mittleren und langen aber gesunken. In den Jahren 1930²⁾ und 1949 wurden 40% bzw. 31% der Transitmenge bzw. 16% und 13% der *netto-t-km* auf Strecken bis 300 km befördert, im Jahre 1958 aber 69% bzw. 44%.

Diese Umschichtungen gehen in erster Linie auf Veränderungen im Handelsaustausch zurück. Von 1949 bis 1953 nahm die Transitleistung vor allem deshalb ab, weil Italien und die Schweiz ihre Kohlenbezüge aus Polen und der ČSR teilweise in das Ruhrgebiet verlegten, der Handelsverkehr Jugoslawiens mit Polen und der ČSR stark eingeschränkt wurde und auch der übrige Ost-Westhandel zurückging. Außerdem wurden die Konkurrenztarife der Nachbarstaaten um so fühlbarer, als in den ersten Nachkriegsjahren der österreichische Transitzweg häufig nur deshalb gewählt wurde, weil der deutsche, der ungarische und der polnische Verkehrsapparat wenig leistungsfähig waren. Verschärft wurde die Konkurrenzlage dadurch, daß die Einführung des sehr niedrigen einheitlichen Transitztarifs für den gesamten Ostblock im Jahre 1951 mit einer nicht sehr glücklichen Transitztarifpolitik der ÖBB in den Jahren 1949 bis 1953 zusammentraf. Gleichzeitig nahm auch der Seehafenwettbewerb zu, wodurch Transitzgut nach den Adriaahäfen an deut-

¹⁾ Die Unterschiede stehen oft in keinem Verhältnis zum Warenpreis und verändern die Frachtkostenbelastung der Ware nur minimal. Da jedoch die Transportkostenkalkulation isoliert vom Warenpreis erfolgt und eine „Groschenkalkulation“ ist, reagiert der verantwortliche Tarifeur auf jede Veränderung

²⁾ Schätzung auf Grund der Handelsstatistik; 1930 hat die Bahn rund 900 Mill. *netto-t-km* geleistet und rund 2 Mill. t Güter befördert; dies ergibt eine durchschnittliche Transportweite von 450 km

Entwicklung des Transitverkehrs der Bahn seit 1947

(Normaler Maßstab; ϕ 1947 = 100)

Die Zahl der netto-t-km war im Bahntransit in den ersten Nachkriegsjahren infolge günstiger Tarife und besserer Verkehrsverhältnisse als in den Nachbarstaaten besonders hoch. Mit zunehmender Verlagerung des handelspolitischen Schwergewichtes der Ostländer in den Comecon-Raum sanken aber die Transporte auf den langen Durchzugsstrecken. Der wachsende Wirtschaftsverkehr innerhalb des EWG-Raumes steigerte zwar rasch die Transitmenge, jedoch infolge der vorwiegend kurzen Transitstrecken nicht im gleichen Maße die Leistung in netto-t-km. Die durchschnittliche Beförderungstrecke sank von 528 km im Jahr 1947 auf 253 km im Jahr 1958

sche, polnische und rumänische Häfen verloren ging. Außerdem führten die Oststaaten ihre Transporte möglichst lange über das Ostgebiet, um Devisen zu sparen. Ostdeutsche und tschechische Strecken konkurrieren erfolgreich im Ost-West-Verkehr, polnische, tschechische und ungarische im Nord-

Süd-Verkehr der Ostländer. Von 1949 bis 1953 ging die gesamte Transitmenge von den Oststaaten (ČSR, Ungarn, Polen, Rumänien) um 74% und in diese Länder um 52% zurück. Selbst entsprechende Tarifmaßnahmen der ÖBB hätten diese Entwicklung wahrscheinlich nicht entscheidend beeinflussen können. Mit der Belebung des Ost-Westhandels nach 1953 verdoppelten sich die West-Osttransite (in beiden Richtungen) bis 1956 (1,56 Mill. t), wobei erstmals nach dem Krieg wieder Transporte von Rumänien nach Deutschland und in die Schweiz stärker hervortraten.

Zunehmende Konkurrenz durch die Oststaaten

In den Jahren 1957 und 1958 sanken die Transporte im Osthandel um 25% auf 1,17 Mill. t. Vor allem gingen die aus Polen und Jugoslawien (Kohle) zurück sowie die aus Deutschland, Schweiz und Italien nach Ungarn. Auch diese Entwicklung dürfte handelspolitische wie verkehrspolitische Ursachen haben. Seit 1957 hat sich die verkehrswirtschaftliche Zusammenarbeit der Comecon-Staaten verstärkt und zur Gründung eines Transportkomitees geführt, zu dessen Zielen auch der weitere Ausbau der Seehäfen (einschließlich Albanien), der Handelsflotten sowie die Verbilligung der Bahntransporte durch weitere Rationalisierung gehört. In zweiseitigen Transportvereinbarungen wie z. B. jener zwischen der ČSR und Polen, werden Transporte über polnische Häfen mengenmäßig auf Jahre vorausgeplant (im Jahre 1960 über Stettin 1,8 Mill. t, das sind 30% mehr als 1958); mit den Schwarzmeer-Häfen bestehen Abmachungen, die den Levanteverkehr betreffen. Die Verkehrspolitik des Comecon wirbt aber auch um westeuropäisches Frachtgut nach Österreich, Jugoslawien, Griechenland, Türkei und dem Nahen Osten. Der niedrige Transittarif, der ursprünglich nur den Ostländern offen stand, gilt nämlich nun auch für Transporte zwischen Nicht-Mitgliedländern. Diese Comecon-Offensive fällt wieder, ähnlich wie 1949/50, mit der 20%igen Erhöhung des österreichischen Bahntransittarifes ab 1. Februar 1957 zusammen. Sicherlich wird dadurch die Umleitung von Transiten erleichtert, andererseits hätte aber ein Verzicht auf Tarifierhöhungen kaum eine Abwanderung von Transiten verhindern können, da den verkehrspolitischen wie auch den rein tarifarischen Maßnahmen der Comecon-Staaten kaum wirksam begegnet werden kann. Dies läßt der Rückgang der tschechischen Transporte über die atlantischen Seehäfen (und nicht allein über Triest) vermuten. Ferner sind die Kohlentransporte aus Polen nach Italien von 1951 bis 1958

Entwicklung des Bahntransites nach Entfernungszonen¹⁾

km	1948	1953 in Mill. t-km	1958
bis 300	71,3	287,1	429,5
301-400	205,8	45,4	117,5
401-500	593,9	150,7	221,3
501-600	62,7	68,5	60,6
601-700	16,4	11,5	48,5
701-800	193,6	63,9	9,9
über 800	227,5	9,3	—
Insgesamt	1 371,2	636,4	972,7
1 000 t	3.046,2	2.604,7	3.844,2
Durchschnittliche Entfernung in km	450	244	253

¹⁾ Berechnung auf Grund der Transitsstatistik

über Österreich weit stärker gesunken (-83%) als der gesamte italienische Bezug aus Polen (-58%). Transporte von Ungarn nach Westdeutschland benützen zunehmend die tschechische Strecke, wie die Wagenumschlagszahlen an den deutsch-tschechischen Grenzbahnstationen Furth im Walde und Schirnding erkennen lassen; tschechische Frachten nach Rijeka, aber auch Triest gehen vielfach über Ungarn, wie der Hafenumschlag 1958 der ČSR in Rijeka von 418.000 *t* und der Bahntransit ČSR—Jugoslawien und umgekehrt über Österreich von nur 12.000 *t* zeigt. Eine Quantifizierung all dieser Verlagerungen ließe sich, wenn überhaupt, erst nach sehr detaillierten, zeitraubenden Untersuchungen feststellen.

Diese Verschiebungen in der Wahl der Transitstrecken müssen sich auch auf den Transithandel auswirken. Zwar sind für die Einschaltung eines Transithändlers neben den Transportkosten auch viele andere Faktoren maßgebend, zweifellos fördert aber ein reger Transitverkehr den Transithandel. Dies gilt für Österreich in besonderem Maße, da seine „neutrale Grenzlage“ eine Reihe handelspolitischer Vorteile bietet, die etwa von der ČSR nicht im gleichen Maße offeriert werden können. Ein Transitverfrachter, der den österreichischen Transit benützt, wird daher im Bedarfsfall auch auf die österreichischen Transithandelsmöglichkeiten zurückgreifen; dies ist jedoch zweifelhaft, wenn er sich einmal an andere Durchfuhrstrecken gewöhnt hat. In welchem Umfang auch mit verkehrspolitischen Mitteln über den Tarif der Transithandel gefördert werden soll, hängt davon ab, wie weit Tarifzugeständnisse durch Transithandelsgewinne überkompensiert werden und ob man wirtschaftspolitisch diese Umwegsrentabilität bejaht. Im konkreten Fall wären die Tarifzugeständnisse, da die Osttarife (ETT) unterboten werden müßten, sehr hoch und es ist zweifelhaft, ob dies angesichts des hohen Defizits der Bahn und des ohnehin schon niedrigen Tarifniveaus (nach Italien und dem ETT das tiefste in Europa) tragbar wäre.

Entwicklung des Transites nach Ländergruppen¹⁾

	1930	1936	1949	1958
Transit im			1.000 <i>t</i>	
Ost-Handel ²⁾	1.484,6	942,7	2.252,6	1.171,8
davon				
mit ČSR	950,7	517,3	915,6	543,7
Ungarn	257,6	341,4	822,4	360,0
West-Handel	1.208,9	711,7	1.412,0	3.133,4
davon				
aus Deutschland	382,5	157,5	511,0	1.066,6
„ Italien	434,8	338,9	598,1	1.114,1
„ Jugoslawien	149,1	130,2	206,3	714,5
Insgesamt <i>t</i>	2.693,6	1.654,3	3.664,6	4.305,2
Mill. <i>n-t-km</i> im Bahnverkehr	900,0 ³⁾	600,0 ³⁾	1.259,4	972,7

¹⁾ Auf Grund der Außenhandelsstatistik. — ²⁾ Handel des Westens einschl. Jugoslawien mit Ungarn, ČSR, Polen, Rumänien. — ³⁾ Schätzung.

Trotz den erwähnten Transitverlusten lag 1958 die Transitmenge im Osthandel (ČSR, Ungarn,

Rumänien, Polen einerseits und Westeuropa einschließlich Jugoslawien andererseits) mit 1 17 Mill. *t* um 24% über der von 1936, unterschritt allerdings das Vergleichsjahr 1930 um 21%. Die Transitleistung für den rumänischen und ungarischen Außenhandel war aber sogar höher (um 14% und 40%) als 1930. Im Vergleich zum übrigen Transitverkehr, der gegenüber 1930 und 1936 um 122% und 346% zugenommen hat und dadurch die gesamte Transitmenge weit über alle Vorkriegsleistungen steigerte, ist der Transit im Ost-Westverkehr freilich schwach.

Transitvergleich mit Deutschland und der Schweiz

Gewisse Anhaltspunkte über die Position Österreichs als Transitland gibt ein Vergleich mit seinen Nachbarländern Schweiz und Deutschland. In den ersten Nachkriegsjahren konnte der österreichische Transit daran profitieren, daß die Verkehrseinrichtungen anderer Länder darniederlagen. Die Kohlenexporte Polens und Hilfslieferungen an die Oststaaten wurden großteils über Österreich geleitet. Der österreichische Transithandel erreichte daher damals ein relativ hohes Niveau. In Deutschland und der Schweiz hatte zu jener Zeit der Transit nur geringe Bedeutung, nahm aber rasch und kontinuierlich zu. Von 1950 bis 1957 stieg die Transitmenge in der Schweiz und Deutschland um 138% und 74%, in Österreich um 66%. Im Durchschnitt dieser acht Jahre betrug der Transit in der Schweiz 3 55 Mill. *t*, in Deutschland 11 36 Mill. *t* und überschritt den Jahresdurchschnitt 1925/1936 um 28%, 5% und 61%. (Ein Vergleich auf dieser Basis scheint berechtigt zu sein, da der Transit in den Dreißigerjahren bei allen drei Staaten etwa gleich stark zurückging.)

Leider fehlen für einen Leistungsvergleich in *netto-t-km* die Unterlagen. Es ist jedoch anzunehmen, daß sich der österreichische Transit auf dieser Basis ungünstiger entwickelte, da die Durchzugsstraßen in den beiden Nachbarstaaten keine so große Entfernungsdifferenzen aufweisen wie in Österreich und sich daher auch eventuelle Umschichtungen weit weniger auf die Transitleistung in *netto-t-km* auswirken. In der Schweiz nahm die Transitmenge von 1952 bis 1957 auf allen Relationen zu. Man kann mit einer ungefähr gleich starken Steigerung der *netto-t-km* im Bahnverkehr rechnen: +92% gegen +48% in Österreich. Außerdem ist die entscheidende Relation Deutsch-

land—Italien, auf der 1957 in beiden Richtungen 2 63 Mill. t (Österreich 2 Mill. t) befördert wurden, mit 345 km viel länger als die entsprechende österreichische Durchzugslinie (110 km). Die Verkehrsleistung ist daher in der Schweiz beträchtlich höher als in Österreich und dementsprechend auch die Einnahmen aus dem Transit. Ähnliches gilt für Deutschland (Transitstrecke: Flensburg—Kufstein 1.055 km, Aachen—Salzburg 804 km, Rheinstrecke 620 km), wobei außerdem in beiden Staaten die Transittarife höher sind als in Österreich. Dem Transitmengenverhältnis (1950/1958) zwischen Österreich, Schweiz und Deutschland von 1:1:3 entspricht schätzungsweise ein Leistungsverhältnis von 1:2:6¹⁾ und wahrscheinlich ein noch ungünstigeres Verhältnis der Einnahmen.

Einnahmen der Bahn aus dem Transit

Zeit	Mill S	Je <i>n-t-km</i> im	
		Transit	übrigen Güter- verkehr
Groschen			
1948 ²⁾	173 4	13	12
1952	341 7	44	35
1956	533 0	47	41
1958	576 6	59	42

¹⁾ Im Jahre 1948 war der Transittarif noch in Schweizer Franken erstellt; die Umrechnung der Einnahmen in Höhe von 75 6 Mill. Franken erfolgte zum damaligen Kurs von 229'35 S je 100 sfr zu dem die Bahn von der Nationalbank den Schilling-Gegenwert erhielt.

Einnahmen aus dem Transit werden nur im Bahnverkehr erfaßt. Die höchste Gesamteinnahme wurde im Jahre 1957 mit 634 5 Mill. S, die höchste spezifische Einnahme im Jahre 1958 mit 59 Groschen je *netto-t-km* erreicht, gegen 17 Groschen im Jahre 1949. Im übrigen Güterverkehr stiegen die spezifischen Einnahmen nur von 18 auf 42 Groschen. Die stärkere Zunahme der Transiteinnahmen geht hauptsächlich auf die letzte Tarifsteigerung vom 1. Februar 1957 zurück, die den Transittarif um 20% über den Lokaltarif hob; dadurch wurde, wie schon vom 15. März 1947 bis 30. April 1952, ein eigener Transittarif erstellt, während in der Zwischenzeit der Lokaltarif auch als Transittarif galt²⁾. Die Transiteinnahmen erreichten 1958 21% der Einnahmen aus dem übrigen Güterverkehr gegen 23% und 15% in den Jahren 1949 und 1953 und 18% im Durchschnitt 1950/58. Die Transitleistung (*netto-t-km*) betrug in diesen Jahren 14% des übrigen Güterverkehrs

¹⁾ Allein im Binnenschiffverkehr wurden in Deutschland 1957 4 453 Mill. *netto-t-km* im Transit geleistet

²⁾ Vergleiche „Umstellung des Durchfuhrtarifs“ in Heft 3, Jg 1950, S 121 und „Die Entwicklung des österreichischen Eisenbahntransitverkehrs“ in Heft 7, Jg 1954, S 224 ff

Die wirtschaftliche Bedeutung des Transites

Unterschiedliche Einnahmemöglichkeiten bei den einzelnen Verkehrsmitteln

Die wirtschaftliche Bedeutung des Transitverkehrs liegt für das Transitland vor allem in den Deviseneinnahmen, die als Entgelt für die Beförderungsleistung, die Benützung von Verkehrseinrichtungen sowie Dienstleistungen aller Art anfallen. Die Einnahmen je Tonnenkilometer sind bei den einzelnen Verkehrsträgern sehr verschieden.

Das klassische Transportmittel für den Transit ist die Eisenbahn, da die gesamte Beförderungsleistung von einem heimischen Unternehmen erbracht wird. Im Straßen-, Schiffs- und Luftverkehr hingegen besorgen weit überwiegend fremde Transportmittel und Arbeitskräfte die Durchfuhr und teilweise werden auch ausländische Betriebsstoffe verbraucht; da die inländische Beförderungsleistung wegfällt, schrumpfen bei diesen Transiten die Einnahmemöglichkeiten praktisch auf Nebenleistungen zusammen. Feste Einnahmen dieser Art sind im Straßenverkehr die Beförderungssteuer — für die ersten 90 km 40 Groschen je Tonnenkilometer Ladegewicht, dann 5 Groschen — und die Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 10 S pro Tag und Fahrzeug³⁾. Im Luftverkehr fallen nur bestimmte Flughafenengebühren⁴⁾ an, sofern der Transitflug unterbrochen wird und im Schiffsverkehr gibt es überhaupt keine festen Einnahmen. Neben den Einnahmen aus Gebühren und Steuern ergeben sich variable Einnahmen aus dem Absatz von Betriebsmitteln (Treibstoff usw.), aus Reparaturen sowie Aufhalten und persönlichen Einkäufen von Fahr- und Begleitpersonal. Dies gilt jedoch praktisch nur für den Straßentransit, da bei den anderen Verkehrsmitteln der Durchlauf kaum unterbrochen wird oder nur für kurze Zeit, wie eventuell im Luftverkehr oder nachts in der Flußschiffahrt.

Die sehr unterschiedlichen Möglichkeiten von Einnahmen aus dem Transitverkehr der einzelnen Verkehrsmittel rücken die Frage nach seinem *Nettoertrag* in den Vordergrund. Leider läßt sich eine statistische exakt fundierte Ertragsbilanz nicht aufstellen. Man muß sich daher auf einige grundsätzliche Überlegungen beschränken.

³⁾ Für Fahrzeuge mit österreichischen Kennzeichen beträgt die Beförderungssteuer im Verkehr über 65 km 35 S je Nutzlasttonne, die Steuer ist also unabhängig vom jeweiligen Ladegewicht.

⁴⁾ Landengebühren, Befeuerngebühren

Der Aufwand für Transitleistungen setzt sich aus den unmittelbaren Betriebskosten, den anteiligen Kosten für die Be- und Abnutzung von Betriebs-einrichtungen aller Art sowie Verkehrswegen (Ab-schreibungen) und den relativ fixen Verwaltungskosten zusammen. Erfolgt der Transit mit eigenen Transportmitteln, dann beschränkt sich der Auf-wand vorwiegend auf die Kosten des Verkehrs-weges einschließlich seiner Verwaltung. Diese Kos-ten werden bei den einzelnen Verkehrsmitteln sehr unterschiedlich angerechnet. Eine gesonderte Be-trachtung scheint daher am Platze.

Ist der Bahntransit ein Zusatzverkehr?

Für die Bahn ist der Transittarif im Unter-schied zum Binnentarif, der in hohem Maße von wirtschaftspolitischen Forderungen beeinflusst ist, überwiegend ein Marktpreis. Er bildet sich im Wettbewerb mit den Konkurrenztarifen der Nach-barbahnen. Da der Transit geringere Kosten ver-ursacht als der Binnen- und Außenhandelsver-kehr¹⁾, kann der Tarif unter dem Binnentarif (so-fern dieser kostengerecht ist) liegen, ohne ein Kampftarif zu sein. Um den Spielraum für die Tarifbildung möglichst groß zu halten, bedienen sich die Bahnen seit Jahrzehnten des Arguments, daß der Transit ein reiner Zusatzverkehr sei, womit theoretisch die variablen Kosten der Transitleistung die unterste Tarifgrenze sind. Jede darüber hinaus-gehende Einnahme sei bereits ein Beitrag zur Dek-kung der allgemeinen fixen Kosten. Dieser Auffas-sung liegt der Gedanke zu Grunde, daß die Bahn-anlagen usw. ohnehin für die nationalen Verkehrs-bedürfnisse erbaut wurden und bereitgehalten wer-den müssen, die fixen Kosten also auf alle Fälle anfallen und vom heimischen Verkehr getragen werden müßten.

Es soll hier nicht generell beurteilt werden, ob diese Auffassung zurecht besteht. Im Zuge der europä-ischen Integrationsbestrebungen muß sie jedoch an Bedeutung verlieren, da diese Art der Tarifbildung, ganz gleich ob es sich um einen Kampftarif oder einen Tarif auf Grund einer monopolistischen Marktstellung handelt, eine Diskriminierung bedeu-tet; entweder wird der Binnenverkehr oder der Transiteur diskriminiert. Kampftarife können den heimischen Exporteur so stark diskriminieren, daß z. B. ein Münchener Exporteur in Geschäften mit Budapest viel niedrigere Frachtkosten zu tragen hat als sein Salzburger Konkurrent. Da der Transit

Export ist, muß sein Tarif u. a. auch vom natio-nalen Export her gesehen werden; zumindest inso-weit, daß keine Verzerrung der Wettbewerbsbedin-gungen eintritt.

Anteil des Transites am internationalen Verkehr 1958 in den wichtigsten Grenzbahnhöfen¹⁾

Bahnhof	Gesamte Transport- menge 1.000 t	Transit- anteil %	Bahnhof	Gesamte Transport- menge 1.000 t	Transit- anteil %
Jarvis	3.159,4	16,0	Buchs	755,9	49,9
Brenner	2.336,2	77,2	Nickelsdorf	538,6	47,7
Bernhardsthal	2.274,5	14,3	Spielfeld	422,5	25,8
Passau	2.171,3	3,4	Simbach	407,2	18,8
Rosenbach	2.049,5	44,9	St. Margarethen	344,9	80,9
Salzburg	2.014,9	42,9	Lindau	246,0	29,4
Kufstein	1.720,2	90,6	Übrige	1.644,9	15,3
Sumerau	1.266,9	22,4	Insgesamt	21.352,9	36,0

¹⁾ Berechnung auf Grund von Bahnstatistiken

Gegen eine Tarifikalkulation nach dem Gesichts-punkt des Zusatzverkehrs spricht schließlich die mitunter hohe Belastung des Verkehrsnetzes durch den Transit und daß es Verkehrswege gibt, die vor allem für den Transit gebaut wurden, wie z. B. die Brennerstrecke oder die geplante Autobahn Kuf-stein—Brenner. So entfielen z. B. in den Grenzbahn-höfen Kufstein, St. Margarethen und Brenner von der abgefertigten Transportmenge 91%, 81% und 77% auf den Transit; einen relativ hohen Transit-anteil hatten noch die Bahnhöfe Loipersbach (57%), Nickelsdorf (48%), Rosenbach (45%), Salzburg (43%) und Marchegg (42%). Die Streckenbelastung durch den Transit läßt sich nur für einzelne Ab-schnitte feststellen. Die höchsten Anteile mit 97%, 81% und 79% der gesamten in beiden Richtungen beförderten Gütermenge ergeben sich für Bregenz—St. Margarethen (13 km), Kufstein—Wörgl (14 km) und Innsbruck—Brenner (37 km). Zwischen 51% und 53% liegt die Belastung auf den Strecken Wörgl—Innsbruck (59 km) und Bludenz—Bregenz (58 km), im Abschnitt Innsbruck—Bludenz (136 km) beträgt sie 39% und auf diesem gesamten 317 km langen westösterreichischen Bahnnetz 52% (gewo-genes Mittel) der insgesamt beförderten Güter-menge.

Diese Anteile sind so hoch, daß man kalkula-torisch kaum mehr von einem Zusatzverkehr spre-chen kann, da der Erhaltungsaufwand der Verkehrs-einrichtungen überwiegend oder zu einem großen Teil durch den Transit verursacht wird und ohne ihn die Verkehrseinrichtungen erheblich reduziert, wenn nicht sogar teilweise stillgelegt werden könn-ten. Bahnwirtschaftlich ist es daher notwendig, die Abschreibungen anteilig zu verrechnen. Freilich zwingt der Markt mitunter zu Dumpingpreisen, die

¹⁾ Im Transit fällt z. B. die Bereitstellung von Wagen, von Verladeeinrichtungen, bei geschlossenen Zügen die Zug-sbildungskosten usw. fort.

Bahnverwaltungen sollten sich jedoch bewußt sein, daß jeder Verzicht auf vollen Kostenersatz langfristig die Finanzgebarung der Bahn verschlechtert und mit einem Defizit bezahlt werden muß. Das Argument des Zusatzverkehrs und der im Bahnbetrieb sehr weit ausgelegte Begriff der fixen Kosten verschleiern meist diesen Sachverhalt.

Streckenbelastung durch den Transit auf einigen Abschnitten in Tirol und Vorarlberg 1958¹⁾

Abschnitt	km	Gesamte Transportmenge 1.000 t	Transit-anteil %
Kufstein—Wörgl	14	1 923 8	81
Wörgl—Innsbruck	59	3 697 0	51
Innsbruck—Brenner	37	2 284 5	79
Innsbruck—Landeck	72	1 466 5	38
Landeck—Bludenz	64	1 398 2	40
Bludenz—Feldkirch	21	1 063 5	53
Feldkirch—Bregenz	37	513 2	51
Bregenz—St. Margarethen	13	289 0	97

¹⁾ Berechnung auf Grund von Bahnstatistiken

Die Transit-Tarifpolitik der ÖBB war in den Nachkriegsjahren bemüht, den Transittarif von den stark untervalorisierten Binnentariifen zu lösen¹⁾. Die Einnahmen je *netto-t-km* aus dem Transit lagen daher auch in den meisten Jahren über denen des übrigen Güterverkehrs, und zwar betragen sie im Durchschnitt der Jahre 1950 bis 1958 46 Groschen gegen 37. Aus Gründen des Wettbewerbs mit ausländischen Konkurrenzlinien waren sie aber nicht hoch genug, die Transitzkosten zu decken. Verglichen mit 1937 betragen die Tarife ungefähr das Sechsfache, die Kosten des Bahnbetriebes aber rund das Zehnfache. Der Transitverkehr dürfte daher auch unter Berücksichtigung der sinkenden Fixkostenanteile bei höheren Leistungen bahnwirtschaftlich gesehen mit einem Passivsaldo abschließen. Es stellt sich die Frage, ob nicht kostendeckende Transittarife langfristig günstiger wären, selbst auf die Gefahr hin, daß manche Transite abwandern. Wenn man auf wenig frequentierte Leistungswege verzichtet, könnten die Transporte rationeller gestaltet werden. Dies würde auch im Sinne der jüngsten Vorschläge des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (ITC) über die Verwendung rationellster Leistungswege im internationalen Güterverkehr²⁾ liegen.

¹⁾ Vom 15. März 1947 bis 30. April 1952 lag der Transittarif beträchtlich über dem Binnentarif, wurde dann aber im Zuge der Gütertariferhöhung ab 1. Mai 1952 dem Binnentarif angeglichen und erst am 1. Februar 1957 wieder um 20% über die Binnensätze erhöht.

²⁾ Siehe Zeitschrift „Verkehr“, Nr. 40, S. 1448, vom 3. Oktober 1959.

Straßen-Gütertransit deckt seine Kosten

Im Straßenverkehr läßt sich die Belastung des Straßennetzes durch den Transit mangels statistischer Unterlagen nicht feststellen. Da im Jahre 1958 nur 216 423 t durch das Bundesgebiet befördert wurden, kann die gesamte Belastung nicht hoch sein. Grundsätzlich besteht aber auch hier die Frage, ob der Transit für Österreich ertragreich oder verlustbringend ist. Die aus dem Transitverkehr stammenden Einnahmen aus Kraftfahrzeugsteuer und Beförderungssteuer sowie der Gebühren für Sondergenehmigungen³⁾ müssen mangels statistischer Unterlagen geschätzt werden. Nimmt man an, daß die Transite im allgemeinen von 8 t-Lastkraftwagen durchgeführt werden und die Transitzstrecke durchschnittlich 150 km beträgt, erreichten die Einnahmen 1958 höchstens 8 bis 9 Mill. S oder 37 Groschen je *netto-t-km*. Rechnet man einen Treibstoffeinkauf von 20 l Dieselöl je Durchfahrt hinzu, dann fallen noch rund 400 000 S Mineralölsteuer plus Zuschlag an, so daß sich die Einnahmen auf knapp 39 Groschen erhöhen.

Diesen Straßeneinnahmen stehen die Ausgaben für Erhaltung, Verwaltung, eventuelle Umbaukosten und Abschreibung gegenüber. Im Jahre 1958 betrug der Sachaufwand für die Erhaltung (ohne Verwaltungskosten) der Bundesstraßen (8 324 km) 12 525 S je km und für wertvermehrende Investitionen (ohne Autobahn) 96 876 S je km. Man kann also mit einem Aufwand von rund 100 000 S je km im Jahr auf den Transitstraßen rechnen, zu denen aber noch die Kosten für Verwaltung sowie Abschreibung kommen.

Der Kostenanteil des Transites läßt sich schwer bestimmen. Die rund 9 Mill. Einnahmen des Gütertransites decken den Aufwand für 90 km Bundesstraße. Dieser Anteil ist bei einer durchschnittlichen Transitzstrecke von 150 km relativ hoch, wenn man berücksichtigt, daß auf diesen Transitzstrecken auch der übrige Verkehr rollt.

Legt man an den Transit jedoch den gleichen steuerlichen Maßstab wie an den Binnen-Güterfernverkehr, dann stehen aus dem Zuschlag zur Mineralölsteuer und aus der Kraftfahrzeugsteuer nur knapp 500 000 S zur Deckung der Straßenkosten zur Verfügung. (Die Beförderungssteuer entspricht der Umsatzsteuer.) Dies ergibt für 1958 eine Einnahme von 2 Groschen je *netto-t-km* oder für den Fall,

³⁾ Sondergenehmigung für Lkw, die über den in Österreich zugelassenen Abmessungen und Gewichten (Achsdruk usw.) liegen. Je Fahrzeug und Durchfahrt 100 S plus 6 S Stempelmarken.

daß kein Treibstoff gekauft wird, von nur 1 Groschen. Straßenwirtschaftlich deckt dann der Transit die oben festgelegten Straßenkosten in etwas höherem Ausmaß als der Binnengüterverkehr, da die Kraftfahrzeugsteuer mit 10 S je Durchfuhr relativ höher ist als die Jahressteuer von 600 S für Lkw über 5 t. Ohne Einkauf von Treibstoff ist der spezifische Kostenbeitrag allerdings weit geringer als im Binnenverkehr und der Transit wird dann eindeutig zu einem Zuschußverkehr

Zu berücksichtigen ist ferner, daß der direkte Durchzugsverkehr sich größtenteils der Straßen bedient, deren Ausbau auf Grund des heimischen Verkehrsbedarfes kaum notwendig gewesen wäre. Die Autobahn Kufstein—Brenner ist dafür ein typisches Beispiel. Der Bau ist verkehrstechnisch im Interesse des europäischen Fernstraßennetzes notwendig, er zeigt jedoch besonders deutlich, daß der Transit kostenwirtschaftlich nicht als Zusatzverkehr betrachtet werden kann.

Schiffstransit defizitär, Lufttransit ausgeglichen

Im Schiffsverkehr auf der Donau werden für Transporte keinerlei Abgaben oder Steuern eingehoben. Da nur selten Betriebsstoff oder sonstige Betriebsmittel von Transitreuren in Österreich eingekauft werden und auch für den persönlichen Bedarf wenig ausgegeben wird, stehen den Aufwendungen für die Schifffahrtsstraße (1958: 12 6 Mill. S durch den Bund) praktisch keine Einnahmen aus dem Transit gegenüber. Der Transit mit heimischen Fahrzeugen betrug 1958 nur 66.000 t, so daß daraus nur geringe Steuerbeträge anfielen.

Im Luftverkehr erbringt der unmittelbare Transit keine Einnahmen, der gebrochene Transit hat an den Flughafen Landegebühren und Befeuerngebühren zu entrichten, die im Jahre 1958 rund 200 000 S für 1 569 t Transitgüter betragen. Dem stehen die Aufwendungen für die Flugsicherung gegenüber. Diese betragen 1958 insgesamt 1 2 Mill. S. So daß eine ausgeglichene Ertragsrechnung anzunehmen ist.

Passive internationale Transitbilanz

Die Ertragsbilanz des gesamten Güter-Transitverkehrs weist durch das Übergewicht des passiven Bahn- und Schiffsverkehrs gegenwärtig einen Passivsaldo aus. Dies kann allerdings nur für den

rein verkehrswirtschaftlichen Bereich festgestellt werden. In welchem Umfang durch den Transit sekundäre Einnahmeströme ausgelöst werden — Belebung des Transithandels, zusätzliche Ausgaben während der Durchfuhr usw. —, läßt sich auch nicht annähernd schätzen. Es ist ferner zu berücksichtigen, daß die Verrechnung von Transitzkosten international vielfach nach dem Gegenseitigkeitsprinzip geregelt ist. Im Schiffs- und Luftverkehr zahlen auch österreichische Transporte im Auslandstransit keine Gebühren, und im Straßenverkehr bemüht man sich international um eine möglichst gleich hohe steuerliche Belastung der Fahrzeuge. Im Bahnverkehr kommen Dumpingtarife der Konkurrenz wieder österreichischen Auslandsfrachten zugute. Man muß also auch die internationale Ertragsbilanz eines Landes, das Verhältnis zwischen Inlands- und Auslandstransitverkehr, betrachten. Eine international niedrige Transitbelastung durch Tarife, Steuern usw. wird sich dabei um so günstiger auswirken, je mehr der Auslandstransit überwiegt.

Obwohl Österreich infolge seiner geographischen Lage ein Transitland ist, reicht der Lagevorteil nicht für eine aktive internationale Transitzbilanz aus. Im Jahre 1958 standen den 4 63 Mill. t Inlandstransit 5 95 Mill. t Auslandstransite auf Grund der österreichischen Importe (im Export 1 70 Mill. t) aus Nicht-Nachbarländern gegenüber¹⁾. Da die Transitzstrecken für österreichische Importe jedoch bedeutend länger sind als die benützten Inlandstransitzstrecken und die ausländischen Transitztarife — außer in Italien und den Oststaaten — über den österreichischen liegen, schließt die Ertragsbilanz für Österreich mit einem Passivsaldo ab, dessen Höhe man allerdings nur schätzen kann. Über neun Seehäfen wurden 1958 2 69 Mill. t Güter importiert, für die sich eine Transitzleistung von rund 1 100 Mill. netto-t-km²⁾ ergibt. Die restlichen 3 3 Mill. t kamen vorwiegend aus den westeuropäischen Randländern sowie Rußland, Polen, Bulgarien und Rumänien, mit einer Leistung von

¹⁾ Die Auslandstransite auf Grund der österreichischen Exporte (1 70 Mill. t) wurden nicht hinzugerechnet, weil deren Kosten prinzipiell vom Käufer getragen werden.

²⁾ Der Schätzung wurden folgende Entfernungen zwischen den Seehäfen und österreichischem Grenzbahnhof zugrunde gelegt: Nach Passau aus Hamburg 800 km, Bremen 778 km, Lübeck 803 km, Rotterdam 909 km, Antwerpen 886 km, Amsterdam 908 km; ferner Genua—Brenner 520 km, Triest—Tarvis 178 km, Rijeka—Spielfeld 308 km.

schätzungsweise 1.200 Mill *netto-t-km*¹⁾. Diesen insgesamt 2.300 Mill *netto-t-km* standen 1.184 Mill *netto-t-km* Inlandstransit gegenüber, so daß man unter Berücksichtigung der Auslandstarife mit rund doppelt so hohen Transitausgaben als -einnahmen rechnen kann: 1.200 Mill S gegen rund 595 Mill S im Bahn-, Straßen-, Luft- und Schiffstransit, einschließlich der mit heimischen Transportmitteln durchgeführten Transporte.

¹⁾ Folgende Entfernungen wurden zu Grunde gelegt: Nach Passau/Salzburg aus Kehl 551 *km*, Venlo 779 *km*, Flensburg 995 *km*, Aachen 783 *km*, ferner bei Importen aus Bulgarien das Mittel aus Dimitrovgrad einerseits und Spielfeld bzw. Nickelsdorf andererseits mit 954 *km*, Rumänien: Lököshaza—Nickelsdorf 408 *km*; Polen: Vrbice—Bernhardsthal 201 *km*; Rußland: Tsop—Nickelsdorf mit 517 *km* und auf der Donau-strecke russisch-rumänische bis tschechisch-österreichische Grenze mit 1.738 *km*

Während das Passivum der nationalen Transit-Ertragsbilanz mehr auf temporäre Ursachen (wie z B Tarifgestaltung, Konkurrenzlage usw.) zurückgeht, ist es in der internationalen Bilanz strukturell bedingt. Österreich kann nur am nord-südlichen Warenstrom von und nach Italien und Jugoslawien maßgebend teilhaben, der Großteil des internationalen europäischen Warenstromes zieht aber an Österreich vorbei. Leider fehlen mengenmäßige Außenhandelszahlen für den intereuropäischen Handelsverkehr. Wie relativ gering der Transitverkehr durch Österreich ist, geht aber schon daraus hervor, daß allein durch den österreichischen Import und Export eine um 65% größere Transitmenge (7 65 Mill *t*) auf Auslandsstrecken anfällt wie im Transit durch Österreich.