

Kurzberichte

Der Bundesvoranschlag 1962

Der Bundesvoranschlag 1962 sieht Gesamtausgaben von 53 90 Mrd. S vor, davon 52 54 Mrd. S in der ordentlichen und 1 36 Mrd. S in der außerordentlichen Gebarung. Die laufenden Einnahmen werden auf 52 02 Mrd. S geschätzt. Das ordentliche Budget rechnet mit einem Abgang von 0 52 Mrd. S und das Gesamtbudget mit 1 88 Mrd. S. Die Finanzpolitik beabsichtigt, den Fehlbetrag im ordentlichen Haushalt durch Einsparungen oder (und) Mehreinnahmen auszugleichen. Sollten noch größere Mehreinnahmen zur Verfügung stehen, wird die Lohn- und Einkommensteuer ab Mitte 1962 ermäßigt werden.

Mit dem Voranschlag 1962 setzt der Finanzminister die Konsolidierung des Bundeshaushalts fort.

Das Budget ist — sofern der Abgang im ordentlichen Haushalt gedeckt werden kann — „volkswirtschaftlich ausgeglichen“, denn das Defizit im außerordentlichen Haushalt von 1 36 Mrd. S entspricht dem für Schuldentilgungen vorgesehenen Betrag von 1 28 Mrd. S. Ebenso bedeutsam ist, daß das Budget ohne Steuer- und Tarifierhöhungen ausgeglichen werden konnte, also im Gegensatz zum Budget 1961 keine kosteninflationistischen Tendenzen ausgehen. (Allerdings wächst die Steuerbelastung infolge der Progression der Tarife der Lohn- und Einkommensteuer automatisch, sofern die Sätze nicht der Einkommensentwicklung angepaßt werden.) Nicht zuletzt zeichnet sich der Voranschlag 1962 durch einen höheren Grad von „Budgetwahrheit“ aus als die Voranschläge in der Vergangenheit. Die Einnahmen scheinen nicht nur insgesamt, sondern auch in ihrer Struktur gut vorausgeschätzt zu sein, im außerordentlichen Haushalt wurden nur noch die Investitionen von Bahn und Post sowie für

die Autobahn aufgenommen und für die Tilgung der kurzfristigen Staatsschuld wurde ein angemessener Betrag eingesetzt.

Bedeutende Mehrausgaben für Personalaufwand, Renten und Beihilfen, Subventionen, Schuldendienst und Investitionen, Einsparungen im Kapitel „Staatsvertrag“

Die für 1962 veranschlagten *Gesamtausgaben* von 53 90 Mrd. S sind um 6 52 Mrd. S oder 14% höher als die Gesamtausgaben des Voranschlags 1961. Dadurch entsteht auf den ersten Blick der Eindruck, als würden 1962 die Staatsausgaben kräftig gesteigert werden. Zweierlei ist jedoch zu berücksichtigen: Erstens haben sich die bloßen Durchlaufposten im Budget verdoppelt, weil die Ausgaben zutreffender als im Vorjahr eingeschätzt wurden (z. B. der Überschuß des Kinderbeihilfenfonds, der auf den Familienlastenausgleichsfonds übertragen wird) oder neue Durchläufer (z. B. Überweisungen an den Reservefonds gemäß Arbeitslosenversicherungsgesetz) geschaffen wurden. Schaltet man die Durchläufer aus, die reine verwaltungsbedingte Umbuchungen darstellen und dem Staat weder Geld kosten, noch volkswirtschaftliche Ressourcen beanspruchen, so sinkt die Steigerungsrate der Gesamtausgaben von 14% auf 11%. Zweitens wird der Ausgabenvoranschlag 1961 trotz den im Konsolidierungsprogramm nachträglich verfügbaren Kürzungen voraussichtlich etwas (um etwa 3% bis 4%) überschritten werden, insbesondere weil die Beamtengehälter ab 1. Juli um 4% erhöht, Schatzscheine getilgt und die ursprünglich auf einen Sonderfonds abgeschobenen Ausgaben für Schulbauten wieder in das Budget übernommen wurden. Verglichen mit dem voraussichtlichen Erfolg 1961 werden die Staatsausgaben — vorausgesetzt, daß der Voranschlag streng eingehalten wird — um etwa 7% bis 8% steigen, nicht viel stärker als das nominelle Brutto-Nationalprodukt bei „normalem“ Wirtschaftswachstum und mäßigem Preisaufltrieb.

In der folgenden Darstellung der wichtigsten Ausgabengruppen wird jeweils der Voranschlag 1962 mit dem Voranschlag 1961 verglichen.

Der Bundesvoranschlag

	1961	1962 Mrd. S	Differenz
Ordentliche Gebarung			
Ausgaben	45 098	52 536	+ 7 438
Einnahmen	44 787	52 020	+ 7 233
Abgang	—311	—516	+ 205
Außerordentliche Gebarung	2 275	1 360	— 915
Gesamtgebarung	2 586	1 876	— 710

Der *Personalaufwand* wird für 1962 mit 18 22 Mrd S ausgewiesen, um 1 76 Mrd S oder 11% höher als im Vorjahr. 12 62 Mrd. S entfallen auf Aktivbezüge und 5 60 Mrd. S auf Pensionen. Der Mehraufwand erklärt sich hauptsächlich daraus, daß die im Frühjahr beschlossene Erhöhung der Bezüge für öffentlich Bedienstete (+ 9%) Anfang 1962 voll wirksam wird. Trotzdem ist der Anteil der Personalkosten am Gesamtbudget mit 34% niedriger als in den letzten Jahren (35% bis 38%).

Für *Renten, Unterstützungen und Beihilfen* (ohne Zuschüsse zur Sozialversicherung) wurden 6 06 Mrd S veranschlagt, um 0 93 Mrd. S oder 18% mehr als 1961. Besonders ins Gewicht fallen die ebenfalls schon im Frühjahr 1961 beschlossenen höheren Zuwendungen an Mütter und Familien mit Kindern (+ 824 Mill S¹). Andere Mehraufwendungen, z. B für Kriegsopfer- und Opferfürsorge (+ 165 Mill S) wurden durch Einsparungen in der Arbeitslosenversicherung (— 115 Mill S) ausgeglichen

Der Bundeszuschuß zur *Sozialversicherung* erhöht sich um 0 47 Mrd. S oder 14% auf 3 70 Mrd S. Davon entfallen auf die Pensionsversicherungsanstalt der Arbeiter 1 18 Mrd. S (+ 0 08 Mrd. S), auf die land- und forstwirtschaftliche Sozialversicherungsanstalt und die landwirtschaftliche Zuschußrentenversicherungsanstalt 0 87 Mrd. S (+ 0 16 Mrd. S) und auf Ausgleichszulagen (Bundesbeitrag) 1 04 Mrd. S (+ 0 15 Mrd. S). Die Rentenreform von 1960 sieht bis 1963 folgende wichtige Verbesserungen vor: Valorisierung der Altrenten, Einführung einer 14 Monatsrente, Aufhebung verschiedener Ruhensbestimmungen, schrittweise und bedingte Herabsetzung des Rentenalters um je fünf Jahre für Männer (von 65 auf 60) und für Frauen (von 60 auf 55 Jahre) sowie Erhöhung der Höchstbemessungsgrundlage für die Beiträge zur Altersversicherung von 3 600 S auf 4 800 S. In der für 1962 vorgesehenen zweiten Etappe der Rentenreform wird u. a. die volle 14 Monatsrente eingeführt und die Valorisierung der Altrenten fortgesetzt, die 1963 abgeschlossen sein soll. Anfang 1962 werden überdies die Pensionsbeiträge der Arbeitnehmer- und Arbeitgeber zum zweiten (und vorläufig letzten) Mal um je 1/2% erhöht. (Die Mehrbelastung wird bis zu einer Bemessungsgrundlage von 2 400 S monatlich dadurch wettgemacht, daß gleichzeitig die Arbeitslosenversicherungsbeiträge um je 1/2% ermäßigt werden.)

¹) Die Kinder- und Familienbeihilfen wurden um etwa 20% erhöht sowie Säuglings- und Mütterbeihilfen wurden neu eingeführt

Für *Preisstützungen* sind 2 08 Mrd. S vorgesehen, um 0 31 Mrd. S oder 18% mehr als im Vorjahr. Der hohe Aufwand erklärt sich aus der Rekordernte an Getreide und aus der stetig steigenden Milchproduktion. Von einem zumindest teilweisen Abbau der Subventionen, der bereits vor Jahresfrist ins Auge gefaßt, dann aber zurückgestellt worden war, wurde auch diesmal Abstand genommen.

Das *Verteidigungsbudget* wird mit 2 13 Mrd. S dotiert, um 0 20 Mrd. S oder 10% mehr als im Vorjahr. Der Mehraufwand wird hauptsächlich vom Personal (höhere Bezüge) beansprucht. Der militärische Sachaufwand (z. B. für Waffen und Ausrüstungsgegenstände) ist mit 1 40 Mrd. S nur um 0 06 Mrd. S höher als im Vorjahr und etwas niedriger als 1957 (1 41 Mrd. S). Der Anteil der Wehrausgaben am Brutto-Nationalprodukt sank von 1958 bis 1961 stetig, und zwar von 1 6% auf 1 2%. 1962 dürfte er sich auf diesem — international gesehen sehr niedrigem — Niveau halten. Zum Vergleich sei erwähnt, daß 1959/60 die USA 9 7%, der Durchschnitt der OEEC-Staaten 4 5% und die neutralen Staaten Schweden und Schweiz 4 8% und 2 8% ihres Brutto-Nationalprodukts für Verteidigungszwecke verwendeten.

Für den *Schuldendienst* werden 2 62 Mrd. S bereitgestellt, um 0 35 Mrd. S oder 15% mehr als im Vorjahr. Von den 1 28 Mrd. S Tilgungen entfallen 0 27 Mrd. S auf ausländische und 1 01 Mrd. S auf inländische Schulden. Die Konsolidierung der kurzfristigen Staatsschulden wird fortgesetzt. 1961 sollen weitere 300 Mill. S Schatzscheine getilgt werden, während der zusätzliche Finanzierungsbedarf des Staates — sofern er sich in den Grenzen des Voranschlags hält — voraussichtlich ohne Schwierigkeiten durch langfristige Kredite gedeckt werden kann.

Unter dem Titel „*Staatsvertrag*“ wurden Verpflichtungen in Höhe von 1 38 Mrd. S veranschlagt, um 0 49 Mrd. S oder 26% weniger als 1961. Durch das Auslaufen der Ablöselieferungen im Warenabkommen mit der Sowjetunion wurden 0 41 Mrd. S erspart. Bemerkenswerterweise entfallen von den gesamten Ausgaben nur noch 0 38 Mrd. S oder 28% auf Leistungen an die Sowjetunion (Erdölabkommen). Der größte Teil — darunter erstmalig auch Leistungen gemäß dem Finanz- und Ausgleichsvertrag mit der Bundesrepublik Deutschland — besteht aus Zahlungen an Inländer für Schäden und Verluste, die im Krieg und nachher entstanden sind.

Für *Investitionen* im weiteren Sinne werden insgesamt 7 24 Mrd. S zur Verfügung gestellt, um 0 80 Mrd. S oder 12% mehr als im Vorjahr. 1 24

Mrd. S (—0·03 Mrd. S) entfallen auf Instandhaltung, 4·75 Mrd. S (+0·68 Mrd. S) auf Brutto-Investitionen und 1·25 Mrd. S (+0·15 Mrd. S) auf investitionsfördernde Darlehen und Zuschüsse an die Wirtschaft

Der übrige Sachaufwand (ohne Durchlaufposten) erhöht sich um 0·66 Mrd. S oder 10% auf 7·44 Mrd. S. Der Mehraufwand betrifft hauptsächlich Sachausgaben der Betriebe und Monopole

Struktur der Bundesausgaben

	Bundesausschlag 1961	1962 Mill. S	Differenz
Löhne und Gehälter	11 308	12 616	+1 308
Pensionen	5 152	5 606	+ 454
Renten, Unterstützungen, Beihilfen	5 128	6 060	+ 932
Bundeszuschuß zur Sozialversicherung	3 232	3 701	+ 469
Preisstützungen	1 766	2 076	+ 310
Landesverteidigung (Sachaufwand)	1 338	1 398	+ 60
Schuldendienst	2 267	2 616	+ 349
ERP-Gebahrung	425	489	+ 64
Staatsvertrag	1 875	1 383	— 492
Instandhaltung	1 274	1 242	— 32
Brutto-Investitionen	4 065	4 746	+ 681
Investitionszuschüsse und -Darlehen	1 101	1 250	+ 149
Sonstiger Sachaufwand (Restpost)	6 778	7 440	+ 662
Durchlaufposten ¹⁾	1 669	3 273	+1 604
	47 378	53 896	+6 518

¹⁾ Davon entfallen 1962 1 927 Mill. S auf die Überweisung des Überschusses des Kinderbeihilfenfonds an den Familienlastenausgleichsfonds und 493 Mill. S auf die erstmalige Dotierung des Reservefonds nach dem Arbeitslosenversicherungsgesetz. Ferner gehören hierzu Überweisungen an den Investitionsfonds, Beiträge der Bahn und Post zum Schuldendienst des Staates u. a. m.

Realistische Einnahmenschätzung

Die laufenden Einnahmen sind für 1962 mit 52·0 Mrd. S veranschlagt, um 7·2 Mrd. S oder 16% höher als im Voranschlag 1961. Die aus dem Vergleich der Voranschläge errechnete Steigerungsrate der Einnahmen ist jedoch ähnlich wie die der Ausgaben und aus den gleichen Gründen überhöht 3% der Einnahmensteigerung entfallen allein auf Durchlaufposten, und die Ansätze für 1961 dürften um schätzungsweise 6% bis 8% übertroffen werden. Tatsächlich rechnet also der Voranschlag nur mit Mehreinnahmen von 5% bis 7%. Diese Steigerungsrate kann bei anhaltend guter Konjunktur erreicht werden, zumal infolge der Progression der Lohnsteuer und der fast zweijährigen Spanne zwischen Einkommensbildung und Steuerzahlung bei den veranlagten Steuern eine überproportionale Zunahme der Erträge aus direkten Steuern erwartet werden darf. Stille Reserven größeren Umfangs bestehen jedoch nicht. Das gilt insbesondere für die steuerähnlichen Einnahmen und die Einnahmen der Betriebe, die bisher meist stark unterschätzt wurden. Dagegen sind die Steuererträge eher vorsichtiger angesetzt worden als in den Vorjahren. Die für Mitte 1962 in Aussicht gestellte Ermäßigung

der Lohn- und Einkommensteuer wird jedenfalls nur dann ohne Gefährdung des Budgetgleichgewichts gewährt werden können, wenn der Ausgabenvoranschlag streng eingehalten wird.

Struktur der Bundeseinnahmen

	Bundesausschlag 1961	1962 Mill. S	Differenz
Direkte Steuern	12 935	15 609	+2 674
davon			
Einkommensteuer	3 000	3 600	+ 600
Lohnsteuer	2 700	3 600	+ 900
Körperschaftsteuer	2 100	2 100	—
Vermögenssteuer	550	675	+ 125
Gewerbesteuer	2 400	3 150	+ 750
Sonstige	2 185	2 484	+ 299
Indirekte Steuern insgesamt	20 978	23 269	+2 291
davon			
Umsatzsteuer (samt Bundeszuschlag)	9 600	10 800	+1 200
Zölle	3 150	3 700	+ 550
Verbrauchssteuern	4 270	4 521	+ 251
Gebühren und Verkehrssteuern	3 958	4 248	+ 090
Öffentliche Abgaben insgesamt	33 913	38 878	+4 965
Überweisung an Länder, Gemeinden, Fonds, usw.	10 970	13 058	+2 088
Bundeseinnahmen (netto) aus öffentlichen Abgaben	22 943	25 820	+2 877
Steuerähnliche Einnahmen ¹⁾	4 278	5 194	+ 916
Durchlaufposten ²⁾	1 669	3 273	+1 604
Sonstige Einnahmen der Hoheitsverwaltung ³⁾	4 047	5 297	+1 250
Hoheitsverwaltung insgesamt	32 937	39 584	+6 647
Betriebseinnahmen der Monopole und Betriebe	11 855	12 436	+ 581
Gesamteinnahmen	44 792	52 020	+7 228

¹⁾ Arbeitslosenversicherungsbeiträge, Beiträge zum Kinderbeihilfen- und Familienlastenausgleichsfonds, Sonderbeiträge gemäß Wohnungsbauhilfengesetz — ²⁾ Siehe auch „Bundesausgaben“ — ³⁾ Einschließlich ERP-Gebahrung

Die Bruttoerträge an öffentlichen Abgaben sind für 1962 mit 38·9 Mrd. S (+5·0 Mrd. S) präliminiert. Nach Abzug der Überweisungen an Länder, Gemeinden, Fonds usw. sollen dem Bund netto 25·8 Mrd. S verbleiben, um 2·9 Mrd. S oder 13% mehr als im Voranschlag 1961. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß 1961 voraussichtlich um 1·5 bis 2·0 Mrd. S mehr Steuern eingehen werden, als veranschlagt wurde. Die Erträge der direkten Steuern sind vorsichtiger geschätzt als die der indirekten. An direkten Steuern werden 15·6 Mrd. S erwartet, um 2·7 Mrd. S oder 21% mehr als 1961, an indirekten Steuern 23·3 Mrd. S, um 2·3 Mrd. S oder 11% mehr.

Die „übrigen“ Einnahmen der Hoheitsverwaltung werden auf 13·8 Mrd. S (ohne Durchlaufposten 10·5 Mrd. S) geschätzt, um 3·8 Mrd. S (2·2 Mrd. S) mehr als im Vorjahr. Die Einnahmen der Betriebe und Monopole sollen um 0·6 Mrd. S auf 12·4 Mrd. S steigen. Beide Einnahmenarten sind, wie bereits erwähnt wurde, ziemlich realistisch eingeschätzt und enthalten, im Gegensatz zu den Vorjahren, keine stillen Reserven.

Der zwischenstaatliche Güterverkehr in Österreich

Hoher Anteil am Transportvolumen

Der zwischenstaatliche Güterverkehr (Einfuhr, Ausfuhr, Durchfuhr) spielt in Österreich eine große Rolle. Die geographische Lage begünstigt den Transitverkehr, die starke außenwirtschaftliche Verflechtung zieht hohe Transporte in Aus- und Einfuhr nach sich. Mit Ausnahme der Bahnfrachten können alle Transporte nicht nur von inländischen, sondern auch von ausländischen Unternehmungen durchgeführt werden. Dies ist für die wirtschaftliche Beurteilung dieser Transporte wichtig, da den ausländischen Unternehmungen Verkehrswege und Verkehrseinrichtungen zur Verfügung gestellt werden. 1960 wurden von Bahn, Schifffahrt und Straßenverkehr (Luft- und Posttransporte bleiben unberücksichtigt, da ihre Transportleistungen minimal sind) rund 26 Mill t im zwischenstaatlichen Verkehr befördert, das sind 39% der gesamten Transportmenge dieser Verkehrsträger¹⁾. Von den internationalen Transporten entfielen 70% auf die Bahn, 19% auf die Donauschifffahrt und 11% auf den Straßenverkehr. Vergleiche mit anderen Ländern sind aus statistischen Gründen schwierig. In der Bundesrepublik Deutschland betrug 1959 der Anteil der internationalen Transporte am gesamten Transportaufkommen 34% darin ist jedoch die deutsche Seeschifffahrt enthalten. Ohne den Seeverkehr, von dem nur 3% auf den Binnenverkehr entfielen, beträgt der Anteil 26%²⁾.

Die internationalen Transporte nehmen in der Tarifgestaltung einen besonderen Platz ein. Die Frachtsätze für Importe und Exporte werden viel-

¹⁾ Für den Straßenfernverkehr mußten allerdings die Transportleistungen im Binnenverkehr geschätzt werden. Sie wurden mit einem Viertel der im Bahnverkehr beförderten Gütermenge angenommen.

²⁾ Auch diese Zahl scheint noch überhöht zu sein. Bei diesem Mengenvergleich ist zu berücksichtigen, daß im gebrochenen Verkehr, d. h. wenn für eine Sendung mehrere Verkehrsmittel hintereinander benützt werden, Mehrfachzählungen entstehen, da jedes Verkehrsmittel die beförderte Gütermenge nochmals statistisch ausweist. Wenn daher in der Einfuhr oder Ausfuhr der gebrochene Verkehr stärker vertreten ist als im Binnenverkehr, dann erhalten die internationalen Transporte ein stärkeres Gewicht, als ihnen tatsächlich auf Grund der beförderten Gütermenge zusteht. Dies dürfte in Deutschland infolge der hohen Überseetransporte der Fall sein.

fach aus handelspolitischen Gründen unter das Niveau des Regeltarifs oder sogar der im Binnenverkehr geltenden Ausnahmetarife gesenkt. Die Transittarife können je nach der Wettbewerbslage über oder unter dem durchschnittlichen Frachtsatzniveau liegen. Alle diese Abweichungen beeinflussen die Tarifbildung im Binnenverkehr; meist wirken sie erhöhend, da es sich größtenteils um Ausnahmetarife handelt³⁾. In Österreich dienen von den 218 Ausnahmetarifen (einschließlich Untergruppen) im Bahnverkehr 63 allein und weitere 39 auch dem Import- und Exportverkehr. Dazu kommen noch Ermäßigungen im Verbandstarif. Für die Durchfuhr gelten gegenwärtig die Binnentarife, doch werden auch hier einigen Transporten Ausnahmesätze eingeräumt. Um die tarifarisch-bahnwirtschaftlichen Folgen dieser Ermäßigungen festzustellen, bedürfte es einer Sonderuntersuchung. Auch bei den anderen Verkehrsträgern ergeben sich aus den internationalen Transporten tarifarische und verkehrswirtschaftliche Probleme.

Struktur und Entwicklung der internationalen Transporte

Das Schwerkraft der internationalen Transporte liegt in Österreich in der Einfuhr. Hierzu trägt nicht nur die hohe Importabhängigkeit bei, sondern auch, daß in der Einfuhr die schweren Güter wie Rohstoffe und Maschinen einen höheren Anteil haben als im Export. Während 1960 der Wert der importierten Waren nur um 26% höher war als der Exporte, lagen die Importmengen um 87% über jenen der Ausfuhr. Von der im zwischenstaatlichen Verkehr beförderten Gütermenge entfielen in den letzten Jahren durchschnittlich die Hälfte auf die Einfuhr, 30% auf die Ausfuhr und der Rest auf den Transitverkehr. Da die Entwicklung in den einzelnen Verkehrsrelationen in den letzten Jahren ziemlich gleichmäßig war, haben sich die Anteile nur wenig verschoben. Die im internationalen Verkehr transportierte Gütermenge ist von 20,3 Mill t

³⁾ Erwähnt seien nur die Durchfuhrtarife der Deutschen Bundesbahn für Frachten von Österreich nach den deutschen Seehäfen. Die Sätze (ab Wien) sind trotz der dreimal so langen Transportstrecke aus Konkurrenzgründen nicht höher als nach Triest.

im Jahre 1955 auf 261 Mill. t im Jahre 1960 (+ 29%) gestiegen; Ein-, Aus- und Durchfuhr erhöhten sich um 31%, 27% und 25%.

Internationaler Güterverkehr in Österreich nach Verkehrszonen im Jahre 1960

Ein- und Austrittszonen ¹⁾	Bahn	Schiff	Straße	Insgesamt	Anteile in %
	in 1 000 t				
Deutschland	6 648 3	2 829 4	1 301 5	10 779 2	34 2
Schweiz	1 474 3	493 1	285 5	2 252 9	7 2
Italien	5 974 0	—	1 434 0	7 408 0	23 5
Jugoslawien	2 520 9	—	91 4	2 612 3	8 3
Ungarn	1 834 8	—	72 7	1 907 5	6 1
Tschechoslowakei	4 116 9	2 381 5	11 7	6 510 1	20 7
Zusammen	22 569 2	5 704 0	3 196 8	31 470 0	100 0
Anteile in %	71 7	18 1	10 2	100 0	

¹⁾ Durchfuhr bei Ein- und Austritt gezählt, daher doppelt

Bei den einzelnen Verkehrsträgern war die Entwicklung weniger gleichartig. Die Bahnen befriedigen zwar noch immer den weitaus größten Teil der Nachfrage nach Transportraum im internationalen Güterverkehr, ihr Anteil ist jedoch seit 1955 von 80% auf 70% gesunken, und zwar zugunsten der Donauschifffahrt und des Straßenverkehrs, deren Anteile von 16% auf 19% und von 4% auf 11% stiegen. Die Steigerung der Gütertransporte auf der Donau — seit 1955 um 47%, von 1959 auf 1960 um 31% — beruht vor allem auf dem Handelsabkommen zwischen Österreich und Rußland.

Der Straßenverkehr konnte vom Gesamtzuwachs der zwischenstaatlich beförderten Gütermenge seit 1955 um 5,8 Mill. t (+29%) nahezu ebensoviel gewinnen (34%) wie die Bahn (37%). Die Expansion des internationalen Straßen-Güterverkehrs seit 1955 auf das Dreieinhalbfache wäre wahrscheinlich noch stärker gewesen, wenn nicht der grenzüberschreitende Straßenverkehr durch einige Vorschriften gehemmt würde. Die im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern langsamere Entwicklung des Straßengüterverkehrs von 1959 auf 1960 mag zum Teil auf verschiedene Rationalisierungsmaßnahmen der Bahnen zurückgehen, wie vor allem die Beschleunigung des Nord-Süd-Verkehrs über den Brenner. Doch dürften auch Restriktionen die Entwicklung des Straßenverkehrs beeinträchtigt haben.

In den Bahntransporten überwiegen die Importe, im grenzüberschreitenden Straßenverkehr hingegen die Exporte (55%). Vom internationalen Bahn- und Schiffsverkehr entfällt nur etwa je ein Viertel auf die Ausfuhr. Der Straßenverkehr hat daher auch an der gesamten Ausfuhrmenge den beachtlichen Anteil von 21%, wogegen er in der Ein- und Durchfuhr nur 6% und 7% erreicht. Die

relativ hohen Transportmengen des Straßenverkehrs in der Ausfuhr erklären sich vor allem aus den Holztransporten von Südösterreich nach Italien. Auf die gesamten Holztransporte entfielen im Berichtsjahr 41% der Ausfuhrmenge.

Der internationale Güterverkehr in Österreich nach Verkehrsträgern im Jahre 1960

	Einfuhr	Ausfuhr	Durchfuhr	Insgesamt	1955=100
	1 000 t				
Bahn	9 796 8	4 379 4	4 162 9	18 339 1	113 3
Schiff ²⁾	2 833 9	1 332 6	766 3	4 932 8	147 3
Straße	866 3	1 521 8	372 6	2 760 6	355 2
Andere ³⁾	4 8	2 2	67 8 ²⁾	74 8 ²⁾	
Insgesamt	13 501 7	7 236 0	5 369 6	26 107 3	128 5

	1959=100			
Bahn	127 7	104 7	106 2	116 2
Schiff	129 8	135 5	125 0	130 5
Straße	133 4	107 1	110 3	114 6
Andere	127 1	100 8		
Insgesamt	128 5	109 8	110 2	118 8

	Anteile 1960 in %			
Bahn	37 5	16 8	15 9	70 2
Schiff	10 9	5 1	2 9	18 9
Straße	3 3	5 8	1 5	10 6
Andere	0 0	0 0	0 3	0 3
Insgesamt	51 7	27 7	20 6	100 0

¹⁾ Donauschifffahrt — ²⁾ Luft- und Postverkehr — ³⁾ Nicht aufteilbare Verkehrskombinationen.

Die Zusammensetzung der internationalen Transporte entspricht weitestgehend jener des österreichischen Außenhandels. Kohlen- und Holztransporte stehen mit Anteilen von 22% und 11% an der Spitze. In weitem Abstand folgen mineralische Rohstoffe, Eisen und Stahl, Eisenerz, Erdöl, Gemüse und Obst. Die Massengüter Kohle, Holz, mineralische Rohstoffe usw. stehen bei jedem Verkehrsmittel weitaus an erster Stelle. Die Gleichartigkeit der Warenstruktur bei den einzelnen Verkehrsträgern zeigt, daß sich die spezifische technische Überlegenheit des einzelnen Verkehrsmittels nicht durchsetzt. Denn Holz, mineralische Rohstoffe, Erdöl, Eisen und Stahl, wie sie im Straßenverkehr vorwiegen, sind an und für sich typische Güter für

Der internationale Güterverkehr nach Verkehrsmitteln und Warengattungen im Jahre 1960

Warengattungen	Bahn	Schiff	Straße	Insgesamt ¹⁾	Anteile in %
	1 000 t				
Kohle, Koks	4 055 1	1 495 0	67 5	5 617 6	21 5
Holz	2 074 8	65 9	641 6	2 782 3	10 7
Mineralische Rohstoffe	1 018 7	648 7	414 2	2 081 6	8 0
Eisen und Stahl	1 252 5	409 3	265 4	1 927 2	7 4
Eisenerz	1 146 6	581 0	0 2	1 727 9	6 6
Erdöl und -erzeugnisse	536 7	612 8	348 7	1 498 2	5 7
Gemüse, Obst	1 128 0	0 2	155 6	1 283 9	4 9
Düngemittel	1 033 4	116 0	2 4	1 151 8	4 4
Getreide	699 8	255 0	18 0	972 8	3 7
Andere	5 393 5	748 9	847 0	7 064 0	27 1
Insgesamt	18 339 1	4 932 8	2 760 6	26 107 3	100 0

¹⁾ Einschließlich 74 777 t Luft, Post und andere Verkehrskombinationen

Verkehrsmittel, die Massentransporte in einer Transporteinheit gestatten¹⁾.

Die Bedeutung des Transitverkehrs

Der Transit nimmt innerhalb des internationalen Güterverkehrs eine Sonderstellung ein. Die transportierten Güter hängen nicht mit dem heimischen Wirtschaftsprozess zusammen, die Verkehrsmittel sind, abgesehen von Bahnlokomotiven, überwiegend Fahrzeuge fremder Nationalität. Daraus ergeben sich für das Durchfuhrland einige spezifische Tarif- und Kostenfragen. Der Frachtsatz oder die Gebühren können im Wettbewerb mit ausländischen Transitstrecken gebildet werden. Es stellt sich jedoch die grundsätzliche Frage, ob der Transit als Zusatzverkehr angesehen werden kann²⁾. Ist dies der Fall, dann bilden die variablen Kosten die Preisuntergrenze und jede darüber hinausgehende Einnahme ist bereits ein Beitrag zur Deckung der allgemein fixen Kosten. Denn die Verkehrswege, Sicherungsanlagen usw. wurden für den nationalen Verkehr gebaut und sind daher auch von ihm, soweit es sich um Fixkosten handelt, zu finanzieren. Der Verzicht auf eine anteilige Deckung der Fixkosten durch den Transiteur mag mitunter betriebswirtschaftlich berechtigt sein. Man sollte jedoch nicht übersehen, daß dadurch der Binnenverkehr, insbesondere aber der heimische Export diskriminiert wird. Die Transitware steht oft in Konkurrenz zu den heimischen Exportwaren und eine Verbilligung der Transittarife schwächt die Konkurrenzlage des betreffenden heimischen Produktes. Unentschieden bleibt freilich die Frage, was wichtiger ist: die Einnahmen der Transportwirtschaft zu steigern oder die Wettbewerbskraft des betreffenden Exportgutes zu stärken.

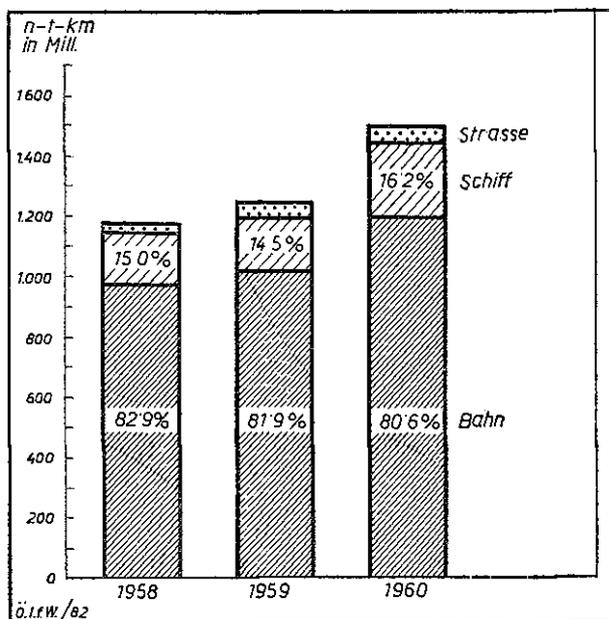
Die regionale Struktur des Transitverkehrs

Entwicklung und Struktur des Transitverkehrs hängen vor allem vom Warenverkehr zwischen den für die Durchfuhr relevanten Ländern ab. Daneben spielen aber auch die Transitzkosten eine Rolle und die Konkurrenz anderer Transitwege kann Höhe und Struktur des Frachtaufkommens beeinflussen.

¹⁾ Auf die Ursachen sei hier nicht eingegangen; wenn jedoch ein Straßen-Tankzug von z. B. 20 t mit einem Tankzug auf der Schiene mit z. B. 300 t im grenzüberschreitenden Verkehr konkurrieren kann, obwohl hier die Schnelligkeit und die besonders pflegliche Behandlung des Gutes keine Rolle spielen, dann kann vermutet werden, daß bei einem der Verkehrsmittel die Kostengrundlagen verzerrt sind.

²⁾ Siehe hierzu Monatsberichte des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung, Jg. 1959, Nr. 10, S. 431 f.

Entwicklung des Transitverkehrs nach Verkehrsträgern
(Normaler Maßstab; in Mill. *n-t-km*)



Im Durchfuhrverkehr überwiegt unter den Verkehrsträgern bei weitem die Bahn. Straßen- wie auch Schiffsverkehr konnten zwar in den letzten Jahren hohe Zuwachsraten erzielen, ihr Anteil am gesamten Transitverkehr ist aber nur wenig gestiegen. Die Expansionsgrenzen beider Verkehrsmittel sind in Österreich enger als im Bahnverkehr.

Ein Blick auf die Entwicklung des Transitverkehrs in den letzten drei Dezennien läßt die Einflüsse der internationalen Handelsentwicklung und -politik erkennen. So betrug nach dem Ersten Weltkrieg bis 1930 die jährliche Transitleistung durchschnittlich 31 Mill. t, in den folgenden Krisenjahren bis 1936 aber nur 17 Mill. t. Nach dem Zweiten Weltkrieg wirkten sich auch tarifpolitische Maßnahmen stark aus. Der außergewöhnlich niedrige österreichische Transittarif bis 1949 steigerte rasch die Durchfuhrleistungen; da damals auch der Ost-West-Verkehr auf den langen Durchfuhrstrecken noch sehr stark war, wurden Verkehrsleistungen (*n-t-km*) erzielt, deren Höchstwert im Jahre 1948 um 15% über dem Leistungsstand von 1960 liegt. Tarifierhöhungen und handelspolitische Veränderungen im Ost-West-Verkehr ließen die Leistungen bis 1953 auf weniger als die Hälfte des Jahres 1948 sinken. Die neuerliche Zunahme nach 1953 geht größtenteils auf den ständig wachsenden Außenhandel zwischen Deutschland und Italien zurück.

Die regionale Umschichtung im Transit ist am Rückgang der durchschnittlichen Streckenweite von 452 km (1948) auf 267 km (1960) deutlich zu erkennen. Der Tiefpunkt wurde 1953 mit 244 km erreicht. Der Transitverkehr mit den Ostblockstaaten (ohne

Güter-Transitverkehr nach Verkehrsträgern

Zeit	Insgesamt	Bahn ¹⁾ Beförderte Güter in 1.000 t	Straße ²⁾	Schiff ³⁾	Luft ⁴⁾
1953	2 836 7	2 604 7	16 0	215 9	—
1959	5 099 6	4 147 2	537 7	612 8	1 8
1960	5 619 5	4 478 1	372 6	766 3	2 5
1959=100	110 2	108 0	110 3	125 0	137 9
Anteile in %					
1953	100 0	91 8	0 6	7 6	0 0
1959	100 0	81 3	6 6	12 0	0 0
1960	100 0	79 7	6 6	13 6	0 0
Mill. n-t-km					
1959	1 241 3	1 017 2	44 4 ⁴⁾	179 7	—
1960	1 486 3	1 197 7	47 9 ⁴⁾	240 7	—
1959=100	119 7	117 7	107 9	133 9	—

¹⁾ Transitstatistik der ÖBB — ²⁾ Transitstatistik des Österr. Statist. Zentralamtes auf Grund der Außenhandelsstatistik — ³⁾ Luftfahrstatistik des Österr. Statist. Zentralamtes. — ⁴⁾ Schätzung

Jugoslawien) nahm zwar in den letzten Jahren wieder zu, insbesondere von 1959 auf 1960, blieb aber mit 1 6 Mill. t (1960) noch um 29% unter der Leistung von 1949. Der Transitverkehr im Westhandel stieg in der gleichen Zeit von 1 4 Mill. t auf 3 8 Mill. t (+166%).

Entwicklung des Transits nach Ländergruppen¹⁾

Transitin	1958	1959	1960
	1 000 t		
West-Handel ²⁾	3 132 9	3 699 6	3 770 2
davon aus			
Deutschland	1 066 6	1 384 3	1 341 3
Italien	1 114 1	1 357 6	1 374 2
Jugoslawien	714 5	696 9	800 6
Schweiz	21 8	26 6	26 1
Andere	215 7	234 3	227 9
Ost-West-Handel ³⁾	1 171 7	1 171 7	1 598 8
davon mit			
Polen	132 5	123 6	192 7
Rumänien	135 6	94 8	234 1
ČSSR	543 7	447 3	662 0
Ungarn	360 0	506 0	510 0
Ost-Handel ⁴⁾	0 7	0 5	0 7
Insgesamt	4 305 2	4 871 9	5 369 6

¹⁾ Zahlen auf Grund der Außenhandelsstatistik des Österr. Statist. Zentralamtes. — ²⁾ Alle Staaten außerhalb des Ostblocks untereinander. — ³⁾ Oststaaten mit dem Westen einschließlich Jugoslawien. — ⁴⁾ Ostblockstaaten untereinander.

Immerhin war 1960 die Transitmenge im Verkehr von und nach den Ostblockstaaten trotz den politischen Spannungen höher als vor dem Krieg (+8% gegen 1930 und +40% gegen 1936). Der übrige Transit hat sich allerdings seit 1936 verfünffacht und war um 62% höher als 1930. Die Zahl der gesamten Transit-n-t-km erreichte im Berichtsjahr 1 5 Mill. gegen 900 000 und 600 000 in den Jahren 1930 und 1936, das ist um 65% und 148% mehr. Die beförderte Gütermenge ist noch viel stärker gestiegen, um 99% bzw. 225%. Diese unterschiedliche Entwicklung geht auf die regionalen Umschichtungen im europäischen Handelsverkehr und die damit zusammenhängende Verlagerung des Transits von den langen Durchzugsstrecken auf die kurzen zurück.

Herkunfts- und Bestimmungsländer des Transitverkehrs sind weit überwiegend die Nachbarstaaten Österreichs. Nur 12% der Transitmenge werden im Außenhandel dieser Nachbarstaaten mit Drittländern bzw. im Handelsverkehr zwischen nicht an Österreich grenzenden Drittländern befördert. Reiht man die Länder nach ihrem Transittvolumen (Summe aller von und nach einem Land beförderten Gütermengen, Doppelzählung), steht Deutschland mit einem Anteil von 35% an der Spitze; es folgen Italien mit 29% und Jugoslawien mit knapp 11%. Dies sind zusammen 74% der Transitmenge. Mit Abstand folgen die Tschechoslowakei (6%), die Schweiz (4%) und Ungarn (3%). Von den einzelnen Verkehrsmitteln hat der Straßentransit die einseitigste regionale Struktur; 45% der Transite kamen oder gingen von und nach Deutschland, 49% von und nach Italien. Auf die übrigen Nachbarländer entfielen nur 6%. Im Schiffsverkehr auf der Donau entfielen immerhin 12% der Durchfuhrmenge auf Drittländer, 38% auf Jugoslawien und 50% auf Deutschland. Der Bahntransit ist am stärksten gestreut; wie im Straßenverkehr dominiert aber auch hier die Nord-Südstrecke: Kufstein—Brenner und umgekehrt. 1960 entfielen von der Transitmenge 32% auf Italien, 31% auf Deutschland, 23% auf die übrigen Nachbarländer Schweiz, Jugoslawien und Tschechoslowakei und der Rest von 14% auf Drittländer.

Regionale Gliederung des Transitverkehrs
im Jahre 1960
(Doppelzählung)

Von und nach	Bahn ¹⁾	Schiff ²⁾	1960	Insgesamt	Anteil in %
			Straße ³⁾		
in t					
Deutschland	2 768 987	767 102	363 388	3 899 477	34 5
Schweiz	443 130	—	18 519	461 649	4 1
Italien	2 903 852	—	394 589	3 298 441	29 2
Jugoslawien	579 102	585 470 ³⁾	24 731	1 189 303	10 5
Ungarn	372 775	—	3 991	376 766	3 3
ČSSR	678 456	—	3 519	681 975	6 0
Übrige	1 209 898	184 884	—	1 394 782	12 4
Summe der Doppelzählung	8 956 200	1 537 456	808 737	11 302 393	100 0

¹⁾ Transitstatistik der ÖBB. — ²⁾ Transitstatistik des Österr. Statist. Zentralamtes. — ³⁾ Schätzung auf Grund der Schiffsfahrstatistik des Österr. Statist. Zentralamtes.

Ungleiche Belastung des Transitnetzes

Österreich hat infolge seiner Binnenlage ein weit verzweigtes Transitverkehrsnetz. Auf der 2.600 km langen Grenze befinden sich einschließlich der vier Schiffsübergänge (Donau, Bodensee) 132 Übergangsstellen, das ist rein rechnerisch im Abstand von je knapp 20 km. Infolge der langgestreckten Form des Staatsgebietes sind die Transit-

entfernungen sehr unterschiedlich; sie liegen zwischen 20 Bahn-km (Lindau—St Margrethen) und 825 Bahn-km (St. Margrethen—Bernhardsthal). Von den benützten Transitstrecken der Bahn sind 14% weniger als 200 km lang, 39% liegen zwischen 200 und 400 km, 28% zwischen 400 und 600 km und 19% über 600 km.

Gliederung des Bahntransits nach Transitstrecken im Jahre 1960¹⁾

	km	t	n-t-km in 1.000 beiden Richtungen	Anteil in %	
				t	n-t-km
Kufstein—Brenner	110	1.871.978	205.917,6	41,8	17,2
Salzburg—Rosenbach	215	552.449	120.986,4	12,3	10,1
Tarvis—Summerau	404	192.965	79.115,5	4,3	6,6
Iarvis—Bernhardsthal	467	273.474	129.353,2	6,1	10,8
Salzburg—Tarvis	212	210.117	45.385,2	4,7	3,8
St. Margrethen—Brenner	236	56.310	13.514,5	1,3	1,1
Salzburg—Nickelsdorf	387	69.580	27.275,2	1,6	2,3
Passau—Nickelsdorf	370	92.397	34.464,1	2,1	2,9
Rosenbach—Bernhardsthal	444	134.121	60.622,7	3,0	5,0
Tarvis—Nickelsdorf	418	78.448	33.397,7	1,7	2,8
Andere		946.261	447.678,4	21,1	37,4
Insgesamt		4.478.100	1.197.710,5	100,0	100,0

¹⁾ Transitstatistik der ÖBB.

Die Verkehrsdichte auf den rund 150 Verbindungsrelationen ist sehr verschieden. Im Bahnverkehr, für den exakte statistische Unterlagen vorliegen, wurden 1960 von der Transitmenge (4 5 Mill t) 42% über die Strecke Kufstein—Brenner und 17% über die Strecke Salzburg—Rosenbach—Tarvis befördert. Bezieht man die Donauschiffahrt mit ein, dann ergeben sich für die beiden genannten Strecken Anteile von 36% und 15% und für den Abschnitt Passau—Hainburg 15%; das sind zusammen 66% der Transitmenge. Im Bahnverkehr entfielen von der gesamten Transitmenge (Doppelzählung der Ein- und Ausgänge) 79% auf sechs (Brenner, Kufstein, Tarvis, Rosenbach, Salzburg, Bernhardssthal) der insgesamt 28 Übergangsbahnhöfe; auf weitere sechs Grenzstellen kamen 16%, die restlichen 5% verteilten sich auf 16 Bahnhöfe, in denen Transitgut von einigen wenigen Tonnen bis zu 97.000 t abgefertigt wurde.

Die Konzentration des Transits auf wenige Strecken hat zur Folge, daß auf diesen Strecken ein großer Teil des Verkehrs auf die Durchfuhr entfällt. Berechnungen für 1960 ergaben, daß in drei Grenzbahnhöfen mehr als drei Viertel des internationalen Verkehrs auf Transite entfallen (Kufstein, St. Margrethen und Brenner). In sieben weiteren Grenzbahnhöfen beträgt der Transitanteil mehr als ein Drittel. Auf den Streckenabschnitten Bregenz—St. Margrethen, Kufstein—Wörgl und Innsbruck—Brenner wurden 97%, 81% und 79% der gesamten Gütertransporte im Transit befördert;

im ganzen 317 km langen westösterreichischen Bahnnetz beträgt der durchschnittliche Transitanteil 52% der beförderten Gütermenge. Diese Ergebnisse sind vor allem im Zusammenhang mit der Frage interessant, ob der Transitverkehr kalkulatorisch als Zusatzverkehr betrachtet werden kann. Ohne Zweifel dürfte dies für einen Großteil der Strecken nicht zutreffen, da ohne den Transit die Verkehrseinrichtungen auf diesen Abschnitten erheblich reduziert, wenn nicht sogar teilweise stillgelegt werden könnten.

Anteil des Transits am internationalen Verkehr 1960 in den wichtigsten Grenzbahnhöfen

Grenzbahnhöfe	Güterverkehr 1 000 t	Transitanteil in %	Grenzbahnhöfe	Güterverkehr 1 000 t	Transitanteil in %
Buchs	861,3	40,6	Marchegg	398,7	18,3
St. Margrethen	290,8	77,1	Nickelsdorf	849,8	42,8
Lindau-Reutin	289,5	33,4	Loipersbach	308,3	39,5
Scharnitz	15,1	38,6	Szentgotthard	163,5	1,4
Kufstein	2.140,6	88,1	Spielfeld	442,9	14,6
Salzburg	1.977,7	43,2	Lavamünd	11,3	0,9
Simbach-Inn	449,7	10,8	Rosenbach	2.074,1	41,3
Passau	2.245,1	5,1	Tarvis	3.409,8	27,6
Summerau	1.714,9	16,8	San Candido	139,7	14,5
Gmünd	190,8	0,2	Brenner	2.736,0	74,0
Unter-Retzbach	287,9	5,8	Übrige	1.935,2	4,2
Bernhardsthal	2.178,7	23,9	Insgesamt	25.111,8	35,7

Beschränkte Entwicklungsmöglichkeit des Straßen-Transits

Der Gütertransport auf der Straße hat seit 1955 rasch zugenommen. Er stieg von 29.000 t auf 373.000 t (1960), der Anteil an den gesamten Transiten erhöhte sich von 1% auf knapp 7%. Diese Entwicklung hängt teils mit der starken Zunahme der Motorisierung zusammen, teils aber auch mit dem steigenden Handelsverkehr zwischen Deutschland und Italien, wo der auf kürzeren Strecken besonders konkurrenzfähige Lastkraftwagenverkehr große Bedeutung hat. 1960 entfielen daher 86% der beförderten Gütermenge auf die Relation Deutschland—Italien und umgekehrt. Dem Mengenanteil des Transits von knapp 7% steht infolge der kurzen Transitstrecke ein Anteil an der Verkehrsleistung (n-t-km) von nur 3% gegenüber.

Das Entwicklungstempo im Straßenverkehr hat sich von 1959 auf 1960 sehr verlangsamt. Die Zunahme des Transits war mit 10% nur wenig höher als im Bahnverkehr (+8%) und blieb weit unter der Zunahme im Schiffs- und Lufttransit mit 25% und 38%. Allerdings behinderten verkehrshemmende Grenzübertrittsbestimmungen die Entwicklung des Straßentransits. Außerdem dürften ihm dadurch Grenzen gezogen sein, daß er auf weiten Entfernungen nicht konkurrenzfähig ist. Weiters

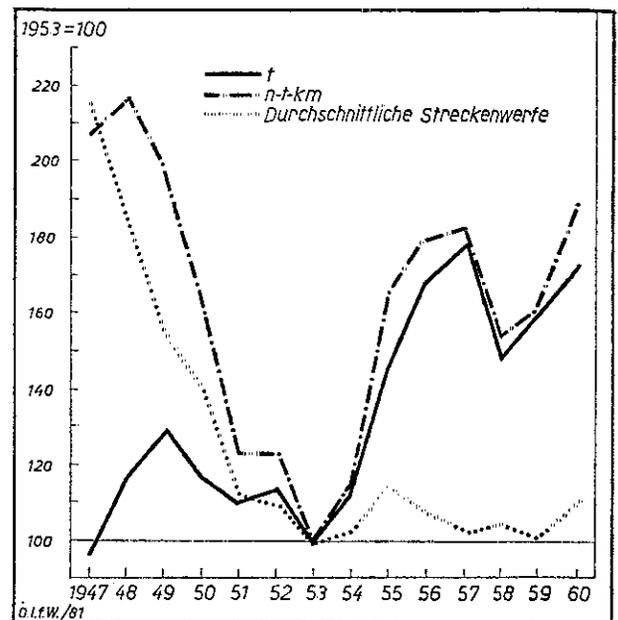
beschränkt die bereits knappe Belastungskapazität der Durchzugsstraßen die Ausweitung. Ein entscheidender Vorteil des Straßentransits auf relativ kurzen Strecken liegt in dem im Vergleich zur Bahn rascheren Transport; überlastete Straßen, wie in den Hochsommermonaten, berauben ihn jedoch dieses Vorteils. Schließlich konnten auch die Bahnen dank dem Abbau einiger zollbürokratischer Bestimmungen die Beförderungszeit stark kürzen. Dies wirkt sich vor allem auf den kurzen Strecken zwischen Südtirol und Südbayern aus. Wenn die Autobahn Kufstein—Brenner fertiggestellt ist, ergeben sich weitere Expansionsmöglichkeiten für den Straßentransit, und zwar vor allem für die Gemüse- und Obsttransporte aus Italien, bei denen sich die Vorteile des Haus-Haus-Verkehrs und der Schnelligkeit besonders stark auswirken.

Bahn- und Straßentransit decken ihre Kosten

Die Kostenverhältnisse im Transit sind bei den einzelnen Verkehrsträgern sehr unterschiedlich. Im Bahnverkehr sind die Binnentarife Grundlage und die Transporte werden von einem, und zwar heimischen Unternehmen durchgeführt. Im Straßenverkehr ist die Besteuerung der Kraftfahrzeuge Kostengrundlage; die Transporte werden jedoch von vielen ausländischen Unternehmungen ausgeführt. Im Schiffs- und Luftverkehr bestehen ähnliche Verhältnisse.

Wie weit deckt nun der Transit seine anteiligen Kosten an den Verkehrswegen? Wirtschaftlich bedeutungsvoll ist diese Frage in Österreich zur Zeit nur für den Bahn- und Straßentransit, da bei beiden Verkehrsträgern die Gesamtausgaben nicht durch die Einnahmen gedeckt sind. Allerdings kann man daraus noch nicht schließen, daß der Transit ein Zuschußverkehr ist. Leider fehlen für eine exakte Beantwortung der Frage die statistischen Unterlagen. Im Bahnverkehr weiß man nicht, wie weit der Personenverkehr einerseits und der Güterverkehr andererseits seine Kosten deckt, da eine entsprechende Kostentrennung nach diesen beiden Verkehrsarten nur sehr schwer möglich ist. Da jedoch der Tarifindex auf Basis 1937 im Güterverkehr rund doppelt so stark gestiegen ist wie jener im Personenverkehr und das Defizit sich stark verringert, wenn man einige nicht umstrittene gemeinwirtschaftliche Belastungen der Bahnen ausschaltet, kann angenommen werden, daß im Güterverkehr die Kosten gedeckt sind. Da nun die Transitrate gleich hoch sind wie die Sätze im Binnenverkehr, außerdem die variablen Kosten in der Durchfuhr niedriger sind als im Binnenverkehr —

Entwicklung des Transitverkehrs der Bahn seit 1947 (Normaler Maßstab; 1953 = 100)



Der Transit durch Österreich wurde in den ersten Nachkriegsjahren durch niedrige Tarife und bessere Verkehrsverhältnisse als in den Nachbarstaaten begünstigt. Da der Ost-West-Verkehr auf den langen Durchzugsstrecken im Vordergrund stand, war auch die Verkehrsleistung in n-t-km sehr hoch. Handelspolitische und tarifarische Veränderungen seit 1949/50 verschoben den Transitverkehr zugunsten der kurzen Nord-Süd-Strecke. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke sank von 528 km (1947) auf 267 km (1960). Die Transportmengen sind nun weit höher als in den ersten Nachkriegsjahren, die Verkehrsleistungen in n-t-km waren aber auch 1960 noch um 15% niedriger als im Nachkriegshöhepunkt 1948.

es brauchen keine Wagen zur Verfügung gestellt werden —, dürften im Bahnverkehr den Transitzkosten mindestens gleich hohe Einnahmen gegenüberstehen.

Die gesamten Abgaben des Güterverkehrs auf der Straße liegen in Österreich noch weit unter seinen anteiligen Wegekosten¹⁾. Eine Ausnahme bildet jedoch der Fernverkehr, sofern man die sehr hohe Fernverkehrsteuer zur Deckung der Wegekosten mit heranzieht. Die Beförderungsteuer für ausländische Lastkraftwagen ist nach Entfernungszonen gestaffelt und entspricht auf größeren Entfernungen ungefähr der Fernverkehrsteuer, die ebenfalls als Beförderungsteuer deklariert ist. Da anzunehmen ist, daß die ausländischen Fahrzeuge in Österreich tanken — der Preis für Dieselöl ist niedriger als in den Nachbarländern —, dürfte auch der Mineralöl-

¹⁾ Vergl. hierzu: Steuerliche Belastung und Wegekosten des motorisierten Straßenverkehrs in Österreich, Beilage 66 zu den Monatsberichten des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung, März 1961.

steuerbeitrag ausreichend sein. Die Kraftfahrzeugsteuer ist mit 10 S je Durchfahrt relativ höher als die Jahressteuer von 600 S für Lastkraftwagen über 5 t, die in der Durchfuhr meist benützt werden. Man darf daher annehmen, daß auch der Gütertransit auf der Straße seine anteiligen Straßenkosten ungefähr deckt. Die Beförderungsteuer wegen ihres Charakters als Umsatzsteuer nicht einzubeziehen, wäre, soweit es sich um die Fernverkehrssteuer handelt, rein formalistisch. Es ist dabei auch gleichgültig, ob die Eingänge zweckgebunden sind oder nicht. Die Fernverkehrssteuer ist eine prohibitive Wettbewerbssteuer zugunsten der Bahnen und muß daher als echter Kostenbeitrag der Steuerträger gewertet werden. Im Straßentransit entstehen außerdem zusätzliche Einnahmen durch einen eventuellen Konsum des Fahr- und Begleitpersonals sowie durch allfällige Reparaturen.

Im Schiffsverkehr auf der Donau werden für den Transitverkehr keinerlei Abgaben eingehoben. Den Aufwendungen für die Erhaltung der Schifffahrtsstraße stehen daher keine regulären Einnahmen gegenüber. Der Bedarf an Betriebsstoff und sonstigen Betriebsmitteln sowie an Verpflegung wird überwiegend im Heimatland gedeckt.

Im Lufttransit werden nur bei einer Zwischenlandung Einnahmen aus den Flughafenengebühren erzielt. Für die Benützung der Flugsicherungsanlagen im direkten Transitverkehr werden keinerlei Gebühren eingehoben. Sowohl im Schiffs- wie auch im Luftverkehr sind jedoch die Kosten für die Erhaltung des Verkehrsweges relativ gering und deren Abnützung durch den Transit bedeutungslos.

Der Bahntransit ist volkswirtschaftlich zweifellos am wichtigsten. Nicht nur weil auf ihn 80% der Durchfuhrmenge entfallen, sondern weil auf Grund der Tariflage wahrscheinlich sogar ein Nettoertrag entsteht. Bei den übrigen Verkehrsmitteln werden bestenfalls die anfallenden Kosten beglichen. Die größte wirtschaftliche Bedeutung des Transits liegt jedoch in der Einnahme von Devisen, wodurch der Devisenbedarf für Transporte von österreichischen Waren auf Auslandsstrecken leichter befriedigt werden kann.

Einnahmen der Bahn aus dem Transitverkehr

Zeit	Mill S	Je n-t-km	
		Transit	übriger Güterverkehr in Groschen
1958	576'6	59	42
1959	660'0	65	44
1960	751'5	63	43

Zur Abwanderung von Arbeitern aus der Landwirtschaft

Die Landwirtschaft hat in der modernen Wirtschaftsentwicklung insofern die Stellung eines „schrumpfenden Gewerbes“¹⁾, als sie bei steigendem Kapitalbedarf ständig Arbeitskräfte freisetzen müßte, um nicht in der Einkommensentwicklung (pro Kopf) hinter der übrigen Wirtschaft zurückzubleiben. Mangels Anpassung kommt es daher zu einer Disparität zwischen den Einkommen in der Landwirtschaft und in der gewerblichen Wirtschaft, wie dies in Österreich beobachtet werden kann. Einerseits veranlassen die Einkommensunterschiede viele in der Landwirtschaft Beschäftigte, in andere Wirtschaftszweige mit günstigeren Einkommens- und Arbeitsbedingungen abzuwandern, andererseits werden mit fortschreitender Technisierung, insbesondere in Mittel- und Großbetrieben, mehr und mehr unselbständige Arbeitskräfte freigesetzt. In Österreich zeigt sich diese Entwicklung in der Zahl der krankenversicherten Beschäftigten der Land- und Forstwirtschaft; sie hat von September 1950 bis September 1961 um 94 000 oder 40,5% abgenommen²⁾. Davon sank die Männerbeschäftigung um 48 800 oder 37,3% und die Frauenbeschäftigung um 45 200 oder 44,7%, wobei die Veränderung in der Zahl der Forstarbeiter unbedeutend ist.

Krankenversicherte Beschäftigte in Land- und Forstwirtschaft

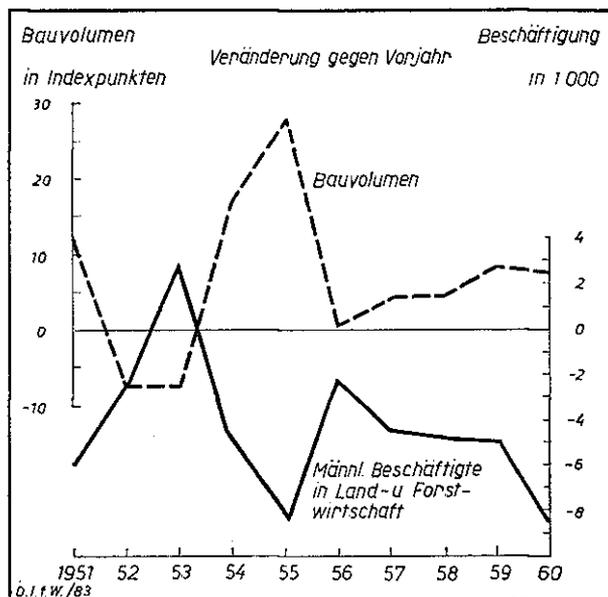
Jahr	Männer		Frauen		Zusammen	
	Stand Ende September	Differenz gegen Vorjahr	Stand Ende September	Differenz gegen Vorjahr	Stand Ende September	Differenz gegen Vorjahr
1951	124 6	-6 0	99 3	-2 0	223 9	-8 0
1952	122 1	-2 5	94 8	-4 5	216 8	-7 1
1953	124 9	+2 8	94 2	-0 6	219 1	+2 3
1954	120 4	-4 5	89 7	-4 5	210 1	-9 0
1955	112 4	-8 0	87 4	-2 4	199 8	-10 3
1956	110 1	-2 3	81 8	-5 5	191 9	-7 9
1957	105 6	-4 5	77 1	-4 7	182 7	-9 2
1958	100 8	-4 8	71 7	-5 5	172 5	-10 3
1959	95 9	-4 9	66 5	-5 1	162 4	-10 0
1960	87 4	-8 5	61 1	-5 4	148 5	-13 9
1961	81 9	-5 6	56 1	-5 0	137 9	-10 6

Q: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger

¹⁾ K. E. Boulding, Economic Analysis, S. 210, Harper and Brothers, USA, 1948

²⁾ Die Zahl der Besitzer und mithelfenden Familienmitglieder nahm nach einer Schätzung des Institutes seit 1951 um durchschnittlich 14 400 pro Jahr ab. Genaue Zahlen werden aber erst nach Veröffentlichung der Ergebnisse der Volks- und Betriebszählung vorliegen.

Veränderungen des Bauvolumens und der Männerbeschäftigung in Land- und Forstwirtschaft (Normaler Maßstab)



Das Bild zeigt die Veränderungen in der Männerbeschäftigung der Land- und Forstwirtschaft und im Index des realen Bauvolumens. Die beiden Kurven sind miteinander negativ korreliert, d. h., dem Anstieg der einen steht ein entsprechender Abfall der anderen gegenüber und umgekehrt.

Zwischen 1952 und 1953 steigt jedoch die Beschäftigungskurve stark, während die Kurve des Bauvolumens nur unbedeutend sinkt, und zwischen 1959 und 1960 fällt die Beschäftigungskurve stark, während die Kurve des Bauvolumens beinahe horizontal verläuft. Beide Abweichungen erklären sich aus der unausgeglichene Angebots- und Nachfragesituation auf dem Arbeitsmarkt jener Jahre. Der Korrelationskoeffizient zwischen den Veränderungen im Bauvolumen und in der Zahl der männlichen Land- und Forstarbeiter beträgt $-0,75$.

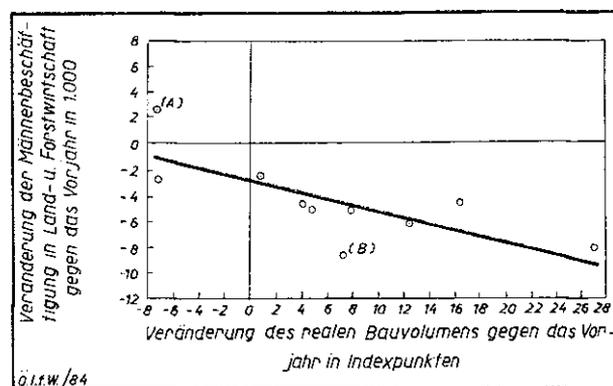
Die Abwanderung von Männern war seit 1950 nicht gleichmäßig; 1953 strömten sogar Arbeitskräfte in die Landwirtschaft zurück. Da diese Unregelmäßigkeiten aus der jeweiligen Situation der Landwirtschaft nicht geklärt werden können, liegt der Schluß nahe, daß dafür die Lage in der Bauwirtschaft ausschlaggebend war, wo die Landarbeiter zunächst vorwiegend Beschäftigung suchten. Die Bauwirtschaft zieht die Landarbeiter am stärksten an, weil sie Arbeiten verlangt, die meist — im Gegensatz zur Industrie — keine besondere Umstellung erfordern. Außerdem begünstigt die starke

Verbreitung der Bauwirtschaft die Abwanderung in das Baugewerbe auch in industriearmen Gebieten. Eine nähere Untersuchung zeigt, daß die Veränderungen in der Männerbeschäftigung der Landwirtschaft und des Index des realen Bauvolumens in enger Beziehung zueinander stehen. So hat das Bauvolumen 1955 am stärksten zugenommen; gleichzeitig verließ eine große Zahl von Landarbeitern die Landwirtschaft. Ein Jahr später erhöhte sich das Bauvolumen nur geringfügig und auch die Beschäftigung in der Landwirtschaft nahm weit schwächer ab. 1958 nahm das Bauvolumen trotz Rezession stärker zu als ein Jahr vorher; die Zahl der Landarbeiter sank ebenfalls stärker.

Die Abwanderung von Männern aus der Landwirtschaft scheint somit hauptsächlich von den Veränderungen in der Bautätigkeit abzuhängen. In zwei Jahren jedoch wurde diese enge Beziehung gestört: 1953 nahm die Beschäftigung von Landarbeitern zu, obwohl sie der Entwicklung des Bauvolumens folgend hätte abnehmen müssen, und 1960 stand einer gleichbleibenden Zunahme der Bautätigkeit eine verstärkte Abwanderung gegenüber. Die Unterbrechung der Korrelation in diesen beiden Jahren geht vermutlich auf die außergewöhnliche Lage auf dem Arbeitsmarkt zurück. 1953 kehrten wegen der *großen Arbeitslosigkeit* in vielen Wirtschaftszweigen Arbeitskräfte verschiedener Berufsgruppen in die Landwirtschaft zurück und erhöhten die Agrarbeschäftigung. 1960 dagegen wanderten viele Landarbeiter infolge der *allgemeinen Knappheit an Arbeitskräften*, nicht mehr zunächst in die Bauwirtschaft, sondern unmittelbar in andere Berufe ab und außerdem änderten Bauarbeiter verstärkt ihren Beruf, so daß das Bauvolumen nicht stärker erhöht werden konnte. Die Korrelation zwischen Bauvolumen und Abwanderung wurde daher auch in diesem Jahr gestört.

Die enge Beziehung zwischen Veränderungen in der Bautätigkeit und den Veränderungen in der Männerbeschäftigung der Landwirtschaft besteht somit nur in Zeiten eines weitgehend ausgeglichenen Arbeitsmarktes, wenn es weder viele Arbeitslose noch große Knappheit an Arbeitskräften gibt. Für die nächste Zukunft ist infolge des Arbeitskräftemangels eine ähnlich hohe Korrelation wie im letz-

Streuungsdiagramm
(Normaler Maßstab)



Regressionsgleichung: $y = -2,765 - 0,230x$

Korrelationskoeffizient: $r = -0,75$

Das Bild zeigt die Beziehung zwischen Bauvolumen und Abwanderung der Männer aus der Landwirtschaft in Form einer Regressionsgeraden. Die Werte für 1953 und 1960 (Punkt A und B) sind besonders weit gestreut. Das ist vermutlich auf die außergewöhnliche Situation auf dem Arbeitsmarkt in diesen beiden Jahren zurückzuführen.

ten Jahrzehnt nicht zu erwarten, da „Unsicherheitskoeffizienten“, wie beispielsweise Rationalisierungen im Baugewerbe, die Möglichkeit der Landarbeiter in andere als Bauberufe abzuwandern und nicht zuletzt die Lohnentwicklung in der Landwirtschaft selbst den bisherigen Zusammenhang zwischen Bauvolumen und „Landflucht“ stören können.

Die Abwanderung der *Frauen* aus der Landwirtschaft vollzog sich — im Gegensatz zu jener der Männer — in einem gewissen Rhythmus. Schwächeren Abnahmen der Frauenbeschäftigung folgten stärkere und umgekehrt, wobei die Schwankungen gegen Ende der Fünfzigerjahre immer geringer wurden. Diese Veränderungen können weder mit der Entwicklung in der Landwirtschaft selbst, noch mit der Entwicklung in jenen Zweigen der Wirtschaft erklärt werden, denen sich die Landarbeiterinnen vor allem zuwenden (z. B. Gastgewerbe, Handel, Textil- und Bekleidungsindustrie, häusliche Dienste). Neben wirtschaftlichen Gründen sind wahrscheinlich auch soziologische zu berücksichtigen, etwa daß Frauen oft mit der Heirat oder nachdem ein bestimmtes Ziel erreicht ist (z. B. Eigenheim) aus dem Berufsleben ausscheiden.