

Eisenbahnen und Personenkraftwagen im modernen Reiseverkehr

Der ständig steigende Reiseverkehr sicherte den Massenverkehrsmitteln in den letzten Jahren eine entsprechend hohe Nachfrage und eine gute Ausnutzung ihrer Kapazität. Die rasch fortschreitende Motorisierung mit Personenkraftwagen ändert jedoch die Nachfragestruktur zuungunsten der entgeltlichen Personentransporte, insbesondere der Eisenbahnen. Internationale Vergleiche lassen erkennen, daß für die Eisenbahnen nur noch geringe quantitative Expansionsmöglichkeiten bestehen, wenn die Motorisierungsdichte ungefähr 15 Einwohner je Pkw erreicht hat. Bei weiter fortschreitender Motorisierung ist unter bestimmten Voraussetzungen sogar ein Rückgang der Nachfrage zu erwarten. Da in Österreich auf 15 Einwohner ein Pkw entfällt, scheinen einer weiteren Expansion des Bahnverkehrs bereits enge Grenzen gesetzt zu sein.

Die Entwicklung des Reiseverkehrs in Europa seit 1950

Seit 1950 wird in allen Ländern mit wachsendem Nationaleinkommen mehr gereist. Während jedoch in Osteuropa hauptsächlich der Bahnverkehr steigt, nimmt im Westen insbesondere der Verkehr mit eigenem Auto zu. So erhöhte sich von 1950 bis 1960 in den Ländern der EWG sowie in der Schweiz und in Österreich im Bahnverkehr die Zahl der Personenkilometer je Einwohner um 14% auf 720 km, in den Oststaaten (COMECON) aber um 42% auf 880 km. Der Verkehr mit Personenkraftwagen (Pkw) stieg hingegen — unter der Annahme einer jährlichen Leistung von 12 000 Personen-km je Pkw (ohne Stadtverkehr)¹⁾ — im Westen um 327% auf 929 km und im Osten nur um 63% auf 43 km je Einwohner. Von beiden Verkehrsmitteln zusammen wurden 1960 im Westen 1 650 Personen-km und im Osten 920 Personen-km je Einwohner geleistet, um 94% und 42% mehr als 1950. In den westeuropäischen Ländern ist die Leistung des Pkw-Verkehrs mit 168 Mrd. Personen-km bereits um 28% höher als jene der Bahnen, im Osten erreicht sie erst 5% der Bahnleistung. Für einen internationalen Vergleich des Reiseverkehrs ist es daher unerlässlich, zumindest den Verkehr mit Personenkraftwagen zu berücksich-

tigen²⁾. Wenn man auch die übrigen Verkehrsmittel einbezieht (Schiff, Flugzeug und Omnibus), würde sich das Bild noch mehr zugunsten der westlichen Länder verschieben. Der Omnibus-Überlandverkehr entspricht in den meisten westlichen Ländern ungefähr dem Bahnverkehr, im Osten dagegen muß er, bezogen auf einen Einwohner, infolge der weit geringeren Motorisierungsdichte niedriger sein. Im Schiffs- und Luftverkehr dürfte schon allein zufolge der sehr umfangreichen Überseereisen die Verkehrsleistung in Westeuropa höher sein als im Osten.

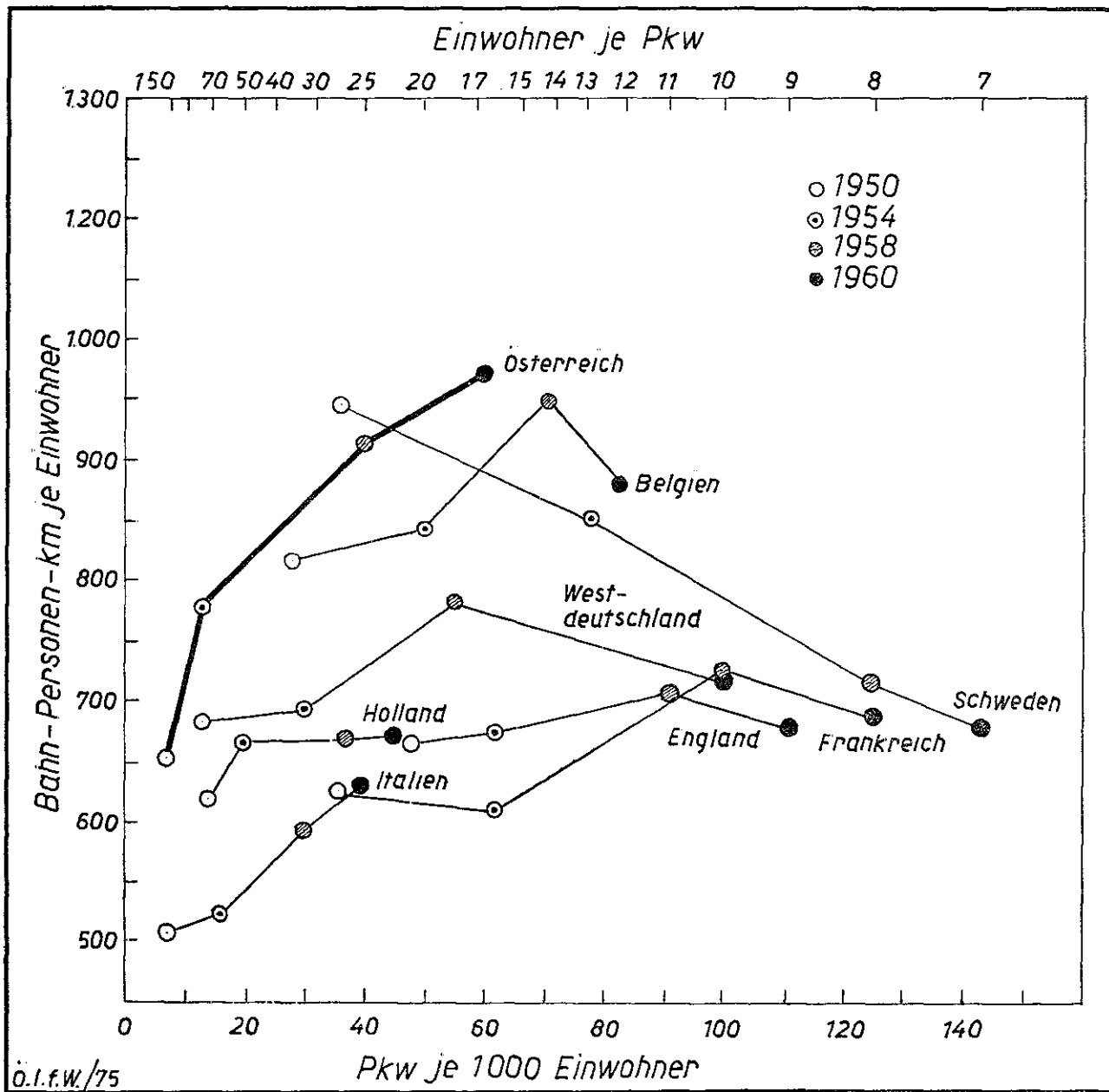
Ein Konkurrenzproblem zwischen Bahnen und Personenkraftwagen besteht vorläufig nur in den westlichen Ländern; es tritt in den einzelnen Ländern je nach dem Motorisierungsgrad und der Struktur des Verkehrswesens verschieden stark auf. Die Verkehrsentwicklung seit 1950 zeigt, daß in neun westeuropäischen Ländern³⁾ die Konkurrenzsituation jenen kritischen Punkt erreicht hat, wo die Nachfrage nach Bahnleistungen zu stagnieren oder sogar zu sinken beginnt. In diesen Ländern expandierte der Bahnverkehr (Personen-km) von 1950 bis 1958 um 19%, stagniert aber seitdem auf diesem Niveau. Schaltet man die weniger stark motorisierten Länder Österreich, Italien und Holland aus, so sank sogar die Bahnleistung um 10%. Der Verkehr

¹⁾ Es wurde eine Jahresleistung von 6 000 Fahr-km je Pkw und eine durchschnittliche Besetzung der Wagen mit 2 Personen, dies ergibt 12 000 Personen-km, angenommen. Diese Leistung enthält nicht den Stadtverkehr, der für einen Vergleich mit den Bahnen irrelevant ist. Für alle einbezogenen Länder wurde für beide Vergleichsjahre die gleiche spezifische Verkehrsleistung je Pkw zugrunde gelegt. Eine Differenzierung ist aus statistischen Gründen nicht möglich.

²⁾ So werden z. B. in der Tschechoslowakei und Polen 1 350 und 1 193 Bahn-Personen-km je Einwohner geleistet, in der Bundesrepublik Deutschland und in Schweden aber nur 740 und 654 km. Die Zahl der Personenkraftwagen je 1 000 Einwohner dagegen beträgt in den beiden Oststaaten nur 14 und 3 Stück, in Westdeutschland und in Schweden aber 67 und 143 Einheiten.

³⁾ Österreich, Belgien, Bundesrepublik Deutschland, England, Frankreich, Holland, Italien, Schweden und Schweiz.

Personen-km je Einwohner im Bahn- und Pkw-Verkehr¹⁾ in neun westeuropäischen Ländern²⁾ sowie deren Motorisierungs-dichte in den Jahren 1950, 1954, 1958 und 1960



Obwohl der Reiseverkehr seit 1950 ständig gewachsen ist, stieg in neun Ländern die Zahl der Personen-km je Einwohner im Bahnverkehr nur von 650 km auf 720 km (+11%), im Individualverkehr mit Pkw aber von 305 km auf 1.040 km (+241%). Die Motorisierungsdichte nahm von 40 Einwohnern je Pkw auf 12 Einwohner zu. Bei einer Dichte von 15 Einwohnern begann die spezifische Leistung der Bahnen sogar zu sinken und es ist zu vermuten, daß sie weiter abnehmen wird.

¹⁾ Annahme für Pkw-Verkehr: Jährlich 6 000 km Überlandverkehr und 2 Personen ergibt 12 000 Personen-km je Pkw
²⁾ Österreich, Belgien, Bundesrepublik Deutschland, England, Frankreich, Holland, Italien, Schweden, Schweiz

mit Personenkraftwagen dagegen stieg in den neun Ländern von 1958 bis 1960 um 28% und seit 1950 um 270%. Die Zahl der Bahn-Personen-km je Einwohner erhöhte sich in diesen Ländern von 1950 bis 1958 von 648 km auf 723 km und sank dann auf 719 km; die Leistungen im Pkw-Verkehr betragen unter den obigen Annahmen 331 km, 814 km und

1 037 km. Vom gesamten Verkehrszuwachs in diesen zehn Jahren um 200 Mrd Personen-km entfallen 89% auf den Verkehr mit Personenkraftwagen. Die Bahnen konnten somit nur in einem geringen Maße an der Expansion des Reiseverkehrs seit 1953/54 teilnehmen. Besonders groß ist der Unterschied in der Entwicklung von Bahn- und Autover-

kehr in Schweden, das mit sieben Einwohnern je Personenkraftwagen die höchste Motorisierungsdichte in Europa hat. Die Verkehrsleistungen der Bahnen (Personen-km je Einwohner) sanken von 949 km (1950) auf 649 km (1960), jene im Verkehr mit Personenkraftwagen stiegen aber von schätzungsweise 432 km auf 1.836 km.

Wenn man die Entwicklung des Bahnverkehrs in den letzten zehn Jahren im Zusammenhang mit der Motorisierung betrachtet, so läßt sich vermuten, daß in den westeuropäischen Ländern bei einem Motorisierungsgrad zwischen 12 und 18 Einwohnern je Personenkraftwagen die Nachfrage nach Bahnleistungen einen Sättigungspunkt erreicht und dann sinkt. Von Land zu Land bestehen zwar Differenzen, da auch andere strukturelle Faktoren die Entwicklung beeinflussen; im großen und ganzen zeigt sich jedoch, daß die Pkw-Dichte von durchschnittlich 15 Einwohnern je Fahrzeug den kritischen Punkt für den Reiseverkehr der Bahnen bildet.

Entwicklung des Bahn-Reiseverkehrs und der Motorisierung in Europa

Länder	Personenkilometer im Bahnverkehr		je Einwohner		Zahl der Personenkraftwagen		insgesamt		je 1.000 Einw.	
	1960	1950=100	1960	1950=100	1960	1950=100	1960	1950=100	1960	1950=100
	Mill	%	km	%	1 000	%		%		%
Österreich	6 840	151	970	167	404	792	55	786		
Schweiz	7 974	124	1 490	109	485	330	91	294		
Belgien	8 023	114	880	108	754	307	85	286		
BR. Deutschland	38 437	121	720	106	4 341	722	100	769		
Frankreich	31 860	122	690	110	5 550	365	125	347		
Holland	7 655	122	670	109	512	368	45	321		
Italien	30 801	130	630	124	1 995	587	40	571		
Westländer	131 590	124	720	114	14 041	461	77	428		
Bulgarien	3 617	158	460	146						
Deutsche Demokr. Rep.	21 288	115	1 320	130	150	167	9	180		
Polen	30 942	114	1 020	99	90	391	3	300		
Rumänien	10 737	131	580	116	9	60	0	0		
Sowjetunion	170 800	194	800	167	638	162	3	150		
Tschechoslowakei	19 335	124	1 410	112	190	181	12	150		
Ungarn	14 274	200	1 430	187	21	234	2	200		
Ostländer	270 993	162	880	142	1 098	185	4	200		

Q: Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe, 1960 — Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland

Steigender Wohlstand begünstigt bei freier Verkehrsmittelwahl den Individualverkehr

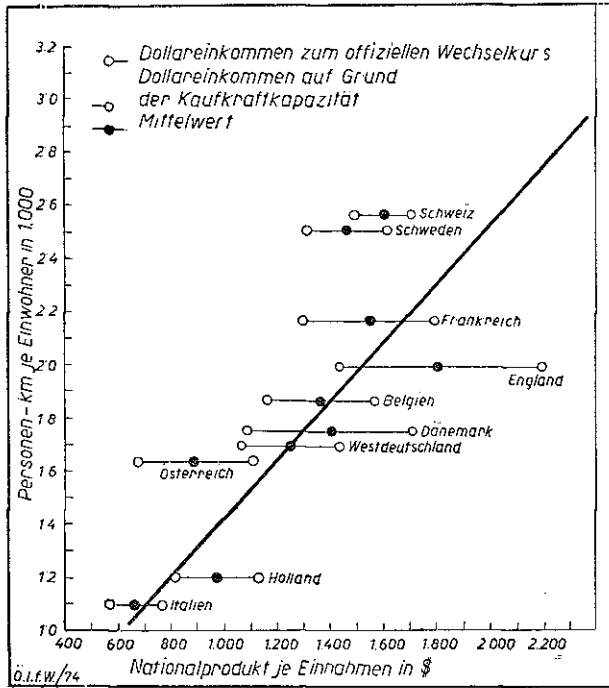
Die starke Zunahme des Reiseverkehrs in den Fünfzigerjahren war vor allem der internationalen Hochkonjunktur zu danken. Denn der Berufs- und Freizeitreiseverkehr hängt neben dem wirtschaftlichen Entwicklungsstand in hohem Maße von der jeweiligen Konjunkturlage eines Landes ab. Andere Faktoren, die den Umfang des Reiseverkehrs beeinflussen, sind z. B. die Wirtschafts- und Sozialstruktur sowie die Topographie des Siedlungsgebietes.

Die Reisefreudigkeit wird in der modernen Industriegesellschaft auch durch den Trend zum massenkonformen Verhalten gefördert. Nicht nur Beruf, Bildung und Erholung, sondern auch Prestige-gründe sind für das Reisen maßgebend geworden. Das Reisen in der Freizeit steht heute in der Bedürfnisskala breiter Bevölkerungskreise zweifellos weiter vorne als vor dem Krieg. Dieses Bedürfnis wird befriedigt, sobald die dafür notwendige Einkommenshöhe erreicht ist. Bei weiter steigendem Einkommen erreicht der Reisebedarf allerdings, ganz abgesehen vom Mangel an Freizeit, sehr rasch aus physischen und psychischen Gründen einen Sättigungspunkt. Die obere Grenze dieses Reisebedarfes — Zahl der vom Reisenden zurückgelegten Personen-km — hängt in der langfristigen Entwicklung auch von technischen Faktoren ab. Eine stärkere Verwendung des Flugzeuges wird die Reiseentfernung erhöhen; sie steigt aber auch mit zunehmender Freizeit (und entsprechendem Einkommen). Strukturelle Faktoren aller Art können daher den Bedarf auf ein höheres Niveau heben, auf dem sich dann jedoch wieder eine allmähliche Sättigung bemerkbar macht.

Wie sehr sich die Einkommenshöhe auf den Reiseverkehr auswirkt, zeigen einige Daten aus Österreich. So sank in der Wirtschaftskrise der Dreißigerjahre die Zahl der im Bahnverkehr beförderten Personen von 111 Mill. im Jahre 1928 auf 51 Mill. im Jahre 1936. Das Wachsen des Volkseinkommens in den Nachkriegsjahren und die Hochkonjunktur ließen die Beförderungsleistung der Bahnen auf 161 Mill. steigen, der Überland-Linienverkehr mit Omnibussen, der vor dem Krieg rund 35 Mill. Personen befördert hatte, erhöhte sich auf 169 Mill. Personen. Die Motorisierung mit Personenkraftwagen wuchs von 32 373 auf 404 042 Pkw oder von 5 Pkw je tausend Einwohner auf 59 Pkw.

Die enge Beziehung zwischen Reiseverkehr und Höhe des Volkseinkommens läßt sich in Westeuropa gut feststellen. Reiht man die Länder der EWG sowie Österreich und die Schweiz nach dem Nationaleinkommen je Kopf einerseits und den Personenkilometern je Kopf andererseits (Bahnverkehr und Verkehr mit Personenkraftwagen), dann entsprechen sich die beiden Reihen weitestgehend, und zwar in der Reihenfolge Schweiz, Frankreich, Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Holland, Österreich und Italien. Mit zunehmendem Nationaleinkommen je Kopf steigt die Reiseleistung je Einwohner. Auch die Unterschiede zwischen der östlichen und westlichen Ländergruppe beruhen in erster Linie auf Einkommensunterschieden.

Die Abhängigkeit des Reiseverkehrs vom Einkommen im Jahre 1960 in Westeuropa



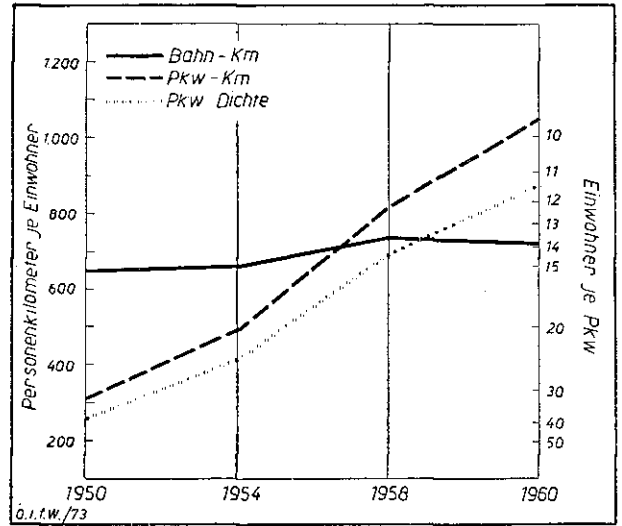
Mit steigendem Einkommen wächst auch der Reiseverkehr. Da in Westeuropa infolge der Motorisierung die Bahnleistungen nicht mehr repräsentativ sind, wurde der Individualverkehr mit Pkw einbezogen (12.000 Personen-km jährlich je Pkw). Die Korrelation zwischen Einkommen und Reiseleistung wäre noch enger, wenn man auch den Schiffsverkehr, der in Holland, Norwegen, England und Schweden bedeutend ist, berücksichtigen könnte. Die relativ hohe Reiseleistung in Österreich spricht für die Reisefreudigkeit seiner Bevölkerung. Die Regressionsgerade gibt an, wie sich die Zahl der Personen-km bei steigendem Einkommen verändert; sie wurde auf die Mittelwerte (Punkte) zwischen Dollareinkommen zum Wechselkurs (linker Kreis der Strecke) einerseits und zu Kaufkraftparitäten auf Grund der Lebenshaltungskosten (rechter Kreis) andererseits bezogen.

Reiseverkehr und Nationaleinkommen in Westeuropa im Jahre 1960¹⁾

	Personenkilometer		je Einwohner km	National-einkommen je Einwohner \$		Reihung nach National-einkommen			
	Bahn	Pkw ²⁾		Zusammen	I ³⁾	II ⁴⁾	I ³⁾	II ⁴⁾	
Schweiz ..	8 0	5 8	13 8	2 570	1 493	1 714	I	I	II
Frankreich ..	32 0	66 3	98 3	2 160	1 299	1 792	II	II	I
Belgien ..	8 0	9 0	17 0	1 860	1 168	1 565	III	III	III
BR Deutschland	38 4	51 9	90 3	1 690	1 066	1 444	IV	IV	IV
Österreich ..	6 8	4 8	11 6	1 640	678	1 112	V	VI	VI
Holland ..	7 7	6 1	13 8	1 200	824	1 128	VI	V	V
Italien ..	30 8	23 9	54 7	1 105	580	766	VII	VII	VII
Westländer ..	131 5	167 8	299 3	1 650	974	1 285	—	—	—
Osteuropa ⁵⁾	271 0	13 2	284 2	920	—	—	—	—	—

¹⁾ Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe, 1960 — OEBC Statistical Bulletins 1961 — ²⁾ Schätzung; es wurde eine mit der Bahn vergleichbare Jahresleistung (ohne Stadtverkehr) von 6.000 km und eine Wagenbesetzung von 2 Personen angenommen, also 12.000 Personenkilometer pro Pkw und Jahr. — ³⁾ Umrechnung zum Wechselkurs — ⁴⁾ Umrechnung nach Kaufkraftparitäten auf Grund der laufenden Verbrauchergeldparitätsberechnungen des Statistischen Bundesamtes Wiesbaden Reihe 10 Nr 6/1961. — ⁵⁾ Bulgarien, CSSR, Polen, DDR, Ungarn, UdSSR. — ⁶⁾ Das Einkommen dürfte bei 300 \$ liegen

Die Leistungen der Bahnen im Personenverkehr (Personen-km je Einwohner) und die Motorisierungsdichte mit Personenkraftwagen (je 1.000 Einwohner) in neun westeuropäischen Ländern

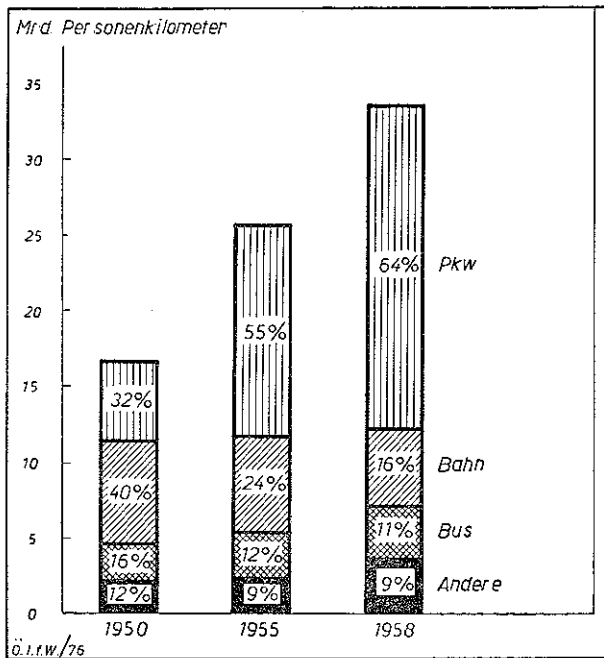


In Ländern mit niedrigerem Motorisierungsgrad, wie Italien und Österreich, hat der Bahnverkehr seit Beginn der Reiseperiode im Jahre 1954 weit stärker expandiert als in den anderen Staaten. Dort ist die Bahnleistung seit 1958 sogar merklich gesunken. Es ist zu vermuten, daß für die Bahnen ab einer bestimmten Motorisierungsdichte keine Expansionsmöglichkeiten mehr bestehen und bei fortschreitender Motorisierung die Nachfrage schrumpft.

Für die Konkurrenzsituation zwischen Bahnen und Personenkraftwagen ist allerdings auch entscheidend, ob wie in Westeuropa eine freie oder wie in Osteuropa eine gebundene Verkehrsmittelwahl besteht. Bei freier Wahl wird das eigene Fahrzeug wegen seiner verkehrstechnischen Vorteile und aus soziologischen Gründen bevorzugt. Da die Anschaffung eines eigenen Wagens die Reiselust erhöht, ist anzunehmen, daß bei steigendem Wohlstand im Zusammenhang mit der privaten Motorisierung die Reishäufigkeit stärker zunimmt, als wenn der Verkehr auf Massenverkehrsmittel beschränkt bleibt. Oder anders ausgedrückt: Bei einem gegebenen Wohlstandsniveau führt die freie Verkehrsmittelwahl zu einer höheren Reiselustintensität je Einwohner als im Falle der Wahlbeschränkung. Damit ist oft eine Konsumverschiebung zugunsten von Verkehrsausgaben verbunden, die stärker steigen als die anderen Haushaltsausgaben bzw. als das Einkommen.

Die Zunahme der Reisefreudigkeit bei wachsenden Masseneinkommen kommt auch den Bahnen zugute. Jedoch nur so lange sie mehr Nichtmotorisierte gewinnen, als sie Reisende an die „Straße“ verlieren. Mit zunehmender Reishäufigkeit der Nichtmotorisierten wächst jedoch ihr Verlangen, ein Kraftfahrzeug zu besitzen. Die Realisierung

Die Entwicklung des Personenverkehrs mit einzelnen Verkehrsmitteln in Schweden¹⁾



¹⁾ Entnommen aus: Arne Sjöberg, Generalplanung auf weite Sicht bei den Schwedischen Staatsbahnen, in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 2, 1962

hängt davon ab, wie rasch die Einkommen steigen. Die quantitativen Expansionsmöglichkeiten der Bahnen durch neu hinzukommende Reiseschichten sind daher sehr beschränkt; ab einer bestimmten Höhe des Nationaleinkommens wird es sogar schwierig, das bisherige Verkehrsvolumen zu halten. Wird volle Motorisierung erreicht (jede Familie ein Kraftfahrzeug), dann bestehen, wie das Beispiel USA zeigt, für die Bahnen quantitativ kaum noch Entwicklungsmöglichkeiten. In den Vereinigten Staaten betrug schon 1937 die Bahnleistung, bei einem Motorisierungsgrad von fünf Einwohnern je Personenkraftwagen, nur noch 307 Personen-km je Einwohner (gegen 719 in Westeuropa im Jahre 1960), sie sank seitdem auf 207 km, während die Motorisierungsdichte auf drei Einwohner je Pkw stieg. Sicher trug in den USA auch die Konkurrenz des Luftverkehrs und des Omnibus-Linienverkehrs zu dieser Entwicklung bei.

Auch eine Verbesserung der Angebotsqualität im Bahnverkehr, wie dies in den Vereinigten Staaten versucht wurde, kann den quantitativen Verkehrsverlust bei den Eisenbahnen kaum verhindern. Denn in dem zur Zeit für die Bahnen mengenmäßig entscheidenden Kurz- und Mittelstreckenbereich kann sie mit dem Individualfahrzeug nicht konkurrieren. Dafür sind nicht unbedingt ökonomische Überlegungen maßgebend, sondern auch Änderun-

gen der Verbrauchsgewohnheiten im Zuge steigenden Wohlstandes. In einer freien Marktwirtschaft muß sich das Angebot danach richten. Im Fernverkehr hingegen können die Bahnen durch eine Verbesserung der Angebotsqualität die Frequenz halten oder sogar noch steigern und finanziell erfolgreich wirtschaften. Diese Chancen steigen mit wachsendem Einkommen. Zwar ist auch im Fernverkehr eine Familienreise im vollbesetzten Pkw billiger als die Bahn, jedoch unbequemer. Die größere Bequemlichkeit im Bahnverkehr bei Winterreisen oder die Kombinationsmöglichkeit von Auto und Bahn im „Huckepack-Verkehr“, wo das Auto über weite Strecken gewissermaßen als Reisegepäck mitgenommen wird, ist sicher ein Anreiz, setzt jedoch eine entsprechende Kaufkraft voraus. Überspitzt könnte man formulieren: Die Bahnen werden dann im Vergleich zum Pkw zum qualitativ hochwertigen Verkehrsmittel. Allerdings unterliegen die Bahnen auch noch der ständig steigenden Konkurrenz durch das Flugzeug.

Der Reiseverkehr in Österreich

Im österreichischen Reiseverkehr sind die Bahnen, der Omnibus und der Personenkraftwagen bei weitem die wichtigsten Verkehrsträger. Der Schiffs- und der Luftverkehr haben infolge ihrer geringen Verkehrsleistung praktisch keine Bedeutung. Die Konkurrenzlage der Bahnen ist daher strukturell günstiger als in vielen westeuropäischen Ländern. Trotzdem verdrängt auch hier der rasch wachsende Straßenverkehr die Bahn aus ihrer dominierenden Stellung im Reiseverkehr.

Mit der raschen Zunahme der Einkommen in den Fünfzigerjahren wuchs auch der Reiseverkehr sehr kräftig. Das reale Brutto-Nationalprodukt stieg von 1950 bis 1960 um 78% bzw. je Einwohner um 74%. Die Leistungen im Omnibus-Überlandverkehr und Individualverkehr mit Personenkraftwagen nahmen um 82% und 72%, die der Bahnen um 51% zu¹⁾. Der Anteil der Bahnen sank von 60% auf 40% zugunsten des Straßenverkehrs, wo der Individualverkehr mit Pkw bereits einen Anteil von 56%, gegen 22% im Jahre 1950 erreicht.

¹⁾ Im Pkw-Verkehr wurden wieder 6 000 km Jahresleistung (ohne Stadtverkehr) mit einer durchschnittlichen Wagenbesetzung von zwei Personen angenommen. Im Omnibusverkehr wurden die Personenkilometer auf Grund der statistischen Erfassung beim Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen sowie vergleichbarer Statistiken aus der Bundesrepublik Deutschland geschätzt.

Osterreich hat mit 15 Einwohnern je Personenkraftwagen im Jahre 1961 jene kritische Phase erreicht, in der die Verkehrsleistungen der westeuropäischen Bahnen zu sinken beginnen. In Osterreich besteht eine sehr hohe Neigung zur privaten Motorisierung. Die Zahl der Personenkraftwagen je 1 Mrd. \$ Brutto-Nationalprodukt¹⁾ betrug 1960 67 Personenkraftwagen gegen 67, 61, 57 und 47 in der Bundesrepublik Deutschland, Italien, Schweiz und Holland. Nur Frankreich (81) und Schweden (107) überschreiten das österreichische Niveau. Die Nachfrage nach Bahnleistungen dürfte daher unter den gegebenen Voraussetzungen sehr bald ihren Kulminationspunkt erreichen.

Die Leistungen der Bahnen expandierten in Osterreich seit 1950 weit stärker als in den meisten Vergleichsländern (51% gegen durchschnittlich 24% in Westeuropa). Zwei Ursachen sind dafür vor allem maßgebend: Das niedrigere Nationaleinkommen und die Untervalorisierung der Eisenbahntarife in Osterreich.

Infolge des relativ niedrigen Nationaleinkommens — mit 678 \$ pro Kopf stand Osterreich 1960 unter neun europäischen Ländern an vorletzter Stelle — setzte die Motorisierung erst 1954/55 ein. Für die Bahn wurde die Konkurrenz erst seit 1958/1959 merklich fühlbar, wie die sinkenden Zuwachsraten erkennen lassen. 1961 sank die Zahl der Personen-km der Bahn sogar um 1%.

Die niedrigen Tarife bessern die quantitative Konkurrenzlage der Bahnen. Sie erreichen erst das 3,7fache von 1937, während die Preis- und Lohnindizes etwa das 8,9- und 9,6fache betragen. Eine kostenechte Tarifpolitik hätte den Reiseverkehr höchstwahrscheinlich bereits schrumpfen lassen.

Das auch im Verhältnis zu ausländischen Bahnen tiefe Niveau des Regeltarifes wird durch eine Vielzahl von Fahrpreisermäßigungen weiter gesenkt. 1960 hatten 20% der beförderten Personen (ohne Regiefahrer) eine Fahrpreisermäßigung von mehr als 80% und 24% der Reisenden von 60% bis 80% des normalen Fahrpreises. Mit Ermäßigungen zwischen 26% und 65% fuhren knapp 8% der Fahrgäste, 30% erhielten bis zu 25% Ermäßigung. Nur 18% der Reisenden fahren zu dem ohnehin untervalorisierten Normaltarif.

Eine Aufgliederung nach Fahrkartenkategorien (die Ermäßigungssätze einer Kategorie reichen

Ausmaß der Fahrpreisermäßigungen im Personenverkehr der ÖBB im Jahre 1960

Art der Fahrkarten	Ausmaß der Fahrpreisermäßigung in %						Summe
	bis 25	26—50	51—65	66—80	81—90	91—100	
Wochenkarten für Arbeiter und Angestellte	—	—	6 379	35 628	9 630	219	51 855
Schülermonatskarten	—	—	—	—	12 580	5 895	18 475
Wochenstreckenkarten	—	116	527	537	—	—	1 181
Monatsstreckenkarten	—	98	236	242	—	—	575
Einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten zum halben Fahrpreis	—	1 886	—	—	—	—	1 886
Rückfahrkarten	42 884	—	—	—	—	—	42 884
Touristenkarten	170	—	—	—	—	—	170
Rundreisen	104	—	—	—	—	—	104
Sonstige Ermäßigungen	313	1 455	—	—	—	—	1 768
Personalfahrkarten	—	—	—	—	—	—	12 103
Bundes- und Ländergebührensarten	—	—	—	—	—	—	219
Vollzahler	—	—	—	—	—	—	26 286
Insgesamt	43 470	3 555	7 142	36 407	22 209	6 114	157 504
Anteil in % 1960	27	2	5	23	14	4	100
Anteil in % 1949	3	2	1	22	17	3	100

über mehrere Ermäßigungsgruppen) zeigt, daß die Zahl der Reisenden mit Wochenkarten, Schülermonatskarten, Streckenkarten und Rückfahrkarten zum halben Fahrpreis von 1954 bis 1960 um 30%, die der Restgruppe aber nur um 14% stieg. Die Motorisierung wirkt sich demnach zuerst bei den Gelegenheitsfahrten aus, wogegen die linienmäßigen Berufsfahrten offensichtlich weniger getroffen werden. Die Ursache liegt teils darin, daß das Einzugsgebiet der Industrie- und Handelszentren immer größer wird²⁾. Ein weiterer Grund ist, daß viele Pkw-Besitzer infolge der niedrigen Tarife für den Verkehr von und zu der Arbeitsstätte die Bahn benützen. Das Beförderungsangebot zu Sozialtarifen bringt den Bahnen zwar einen mengenmäßigen Transportgewinn, bedeutet aber auch einen entsprechend hohen finanziellen Verlust. Es wäre im gesamtwirtschaftlichen Interesse zu prüfen, ob man nicht durch Verlagerung auf den Omnibusverkehr mit einem geringeren Finanzaufschlag zu diesen Sozialtransporten auskommen würde.

Die gegenwärtige Tarifstruktur bringt die Bahn im Zusammenhang mit der Motorisierung in ein ernstes Investitionsdilemma. Langfristig steht sie einer Nachfrageschrumpfung gegenüber, muß aber aus sozialpolitischen Gründen eine expansive Angebotspolitik betreiben. Anstatt mit Hilfe kostendeckender Tarife den Verkehr auf die konkurrenzfähigen Strecken zu beschränken, muß sie die Verkehrsleistungen zu niedrigen Tarifen steigern. Die

¹⁾ Die Umrechnung erfolgt nicht zum Wechselkurs sondern zu Kaufkraftparitäten auf Grund der laufenden Verbrauchergeldparitätsberechnungen des Statistischen Bundesamtes Wiesbaden, Reihe 10, Nr. 6, 1961.

²⁾ Die Zahl der Reisenden mit Wochenkarten ist in der Zone bis 20 km von 1954 bis 1960 um 20%, auf weiteren Entfernungen aber um 40% gestiegen, wobei in der Zone zwischen 41 und 50 km die Frequenz sogar um 65% zunahm.

nichtkostendeckenden Personentarife zwingen die Bahnen vielfach, einen Ausgleich in höheren Güertarifen zu suchen, wodurch die Marktstellung der Bahn auch im Güerttransport verschlechtert wird. In einigen Ländern, wie Holland, England und

Schweden, haben die Bahnen bereits die Konsequenzen gezogen, den Kurzstreckenverkehr eingeschränkt und viele Haltepunkte aufgelassen. Das Ziel ist ein leistungsfähiges Angebot im Fernverkehr zwischen dicht besiedelten Gebieten
