

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⁾	2 853 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	18 539 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.

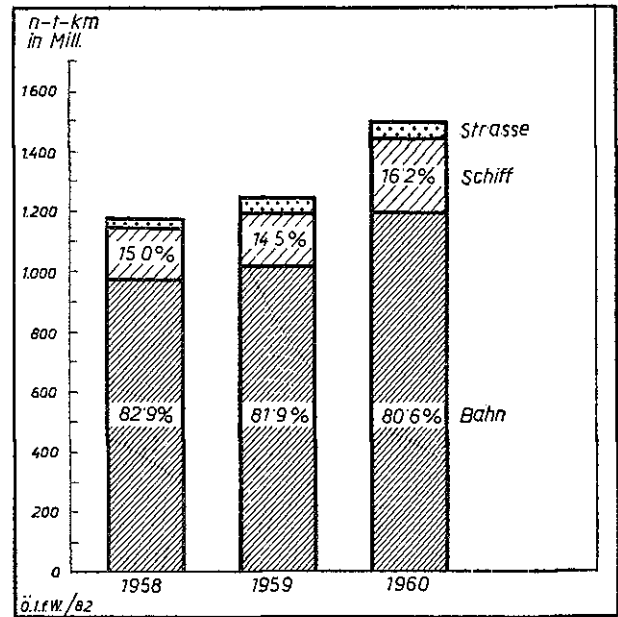
Die regionale Struktur des Transitverkehrs

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, Bernhardtsthal) 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
Bernhardtsthal	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

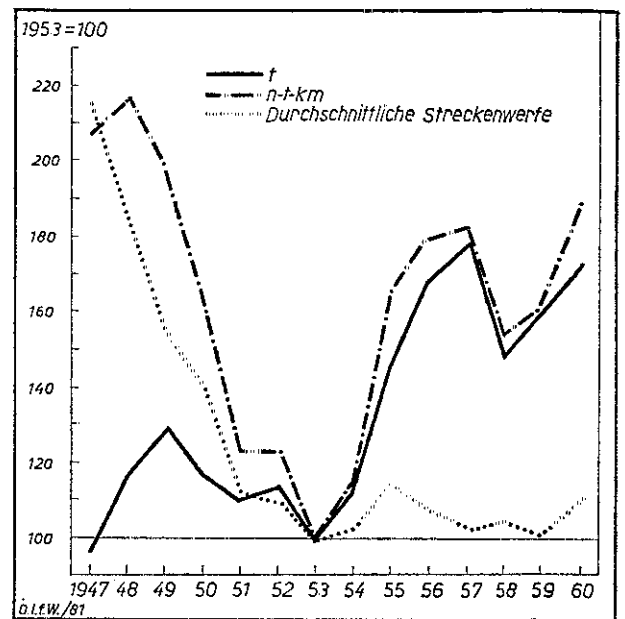
beschränkt die bereits knappe Belastungskapazität der Durchzugsstraßen die Ausweitung. Ein entscheidender Vorteil des Straßentransits auf relativ kurzen Strecken liegt in dem im Vergleich zur Bahn rascheren Transport; überlastete Straßen, wie in den Hochsommermonaten, berauben ihn jedoch dieses Vorteils. 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 Straßentransit 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 Transittarife 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