

Osterreichs Verkehrsprobleme

Von Univ.-Dozent Dr. Ernst Kübler, Graz

Nach Wiederherstellung der österreichischen Eigenstaatlichkeit mußte das Verkehrsproblem wieder hervortreten, das bereits einmal, nach der Herauslösung der österreichischen Republik aus dem Verbanne der alten Doppelmonarchie, in recht beachtlicher Schärfe deutlich geworden war.

Dieses Verkehrsproblem ist in erster Linie ein Eisenbahnproblem und insoweit ein bescheidener Bestandteil einer in ihren Grundsätzen noch ungelösten weltweiten Aufgabe, als auch die österreichischen Eisenbahnen das Opfer jener Welteisenbahnkrise zu werden drohen, die durch fehlende Gleichstellung der Startbedingungen für Schiene, Straße und Luft entstanden ist. Auch Österreichs Eisenbahnen sind also von jener Rentabilitätskrise erfaßt, die im Zeitalter des Kraftwagens und der Lufttransporte die Schiene unter den Druck einer gewaltigen Kapitalabschreibung setzt, für die technisch die entsprechende Unterlegenheit der Eisenbahnen noch keineswegs gegeben ist!

Osterreich ist freilich in einem besonderen Maße — aus zwei Gründen — auf ein leistungsfähiges Verkehrssystem angewiesen:

1. Weil Osterreich eines der zentralst gelegenen Transitländer Europas ist, das andererseits selbst als verhältnismäßig außenhandelsintensiv auf günstige Austauschmöglichkeiten angewiesen ist, und

2. weil dem Kapitel „Verkehr“ als Hauptbestandteil der österreichischen Leistungsbilanzen eine nachgerade schicksalhafte Bedeutung zum Ausgleich der gesamten Zahlungsbilanz zukommt. Nur eine starke Aktivierung der Transitverkehrs- und der Fremdenverkehrsbilanz vermag die unvermeidlich stets passive Handelsbilanz und Kapitalzinsbilanz auszugleichen! Auch die mit allen Mitteln zu steigernde Ausbeutung der österreichischen Wasserkräfte kann zur weiteren Entlastung der Handelsbilanz zugleich mit einer Modernisierung des Eisenbahnnetzes (Elektrifizierung) nutzbar gemacht werden.

Eine kritische Würdigung der dem österreichischen Verkehr zur Verfügung stehenden Grundlagen zeigt, daß an Wasserwegen allein der Donau eine gewisse Bedeutung zukommt, die freilich tangentialer Natur ist. Dies gilt noch mehr von jenen Projekten, die einen vollwertigen Anschluß des Bodensees an die Rheinschiffahrt anstreben.

Immerhin wird im Hinblick auf die außerordentliche kostenmäßige Überlegenheit des Wasserweges die Donau nach Abschluß des Staatsvertrages als Zubringerin aus dem Südosten wieder eine Rolle spielen, darüber hinaus fraglos auch bereits jetzt wieder für gewisse Massengüter aus westlicher Richtung.

Osterreichs Binnen-, namentlich auch der Transitverkehr, ist also überwiegend Landverkehr. Und hier macht sich der genannte Wettbewerb zwischen Schiene und Straße in ganz besonderem Maße deshalb bemerkbar, weil die Selbstkosten der Verkehrsleistung bei der Eisenbahn unter den besonderen verkehrsgeographischen Voraussetzungen des Landes relativ höher liegen als in den meisten anderen Ländern Europas!

Die Auffassung, die bei maßgebender Stelle der Österreichischen Bundesbahnen besteht, geht von der Tatsache aus, daß ohne eine Annäherung der Startbedingungen für Schiene und Straße dieses Wettbewerbsproblem nicht

lösbar ist. Auch in Osterreich befördert die durch besonders hohe Gesteungskosten für ihre Verkehrsleistungen vorausbelastete Eisenbahn Güter und Personen vielfach zu Vorzugstarifen, während sich die private Spedition auf der Straße der zahlungskräftigen Güter annimmt, die dann vielfach etwas billiger befördert werden, als dies nach dem Regeltarif der Eisenbahn möglich ist.

Die Republik Osterreich besitzt ein Eisenbahnnetz, dessen wichtigste Bestandteile, die alten Paßüberschienenungen, vor nahezu einem Jahrhundert als bemerkenswert kühne Pionierleistung errichtet wurden, heute aber zum Teil veraltet sind und den Zugförderungsdienst ganz erheblich verteuern. Osterreich hat das relativ steigungs- und kurvenreichste Netz in Europa! Und, was entscheidend ist, in Osterreich fehlt der Ausgleich durch die horizontalen, geraden und verkehrsintensiven Linien der dicht besiedelten Ebenen, wie sie etwa auch im nördlichen und westlichen Schweizer Alpenvorlande vorhanden sind. Inzwischen sind diese Leistungen eines Ghega (Semmering) und anderer Pioniere technisch veraltet und stehen im Kampfe gegen den Wettbewerb der konkurrierenden Nachbarländer. Dies ist im Nord-Südverkehr namentlich die Schweiz, die den modernen tiefliegenden Basistunnel (z. B. Simplon) schuf, dessen Kapitaldienst ungleich billiger kommt als die laufende Zugförderung an Semmering und Brenner. Osterreich ist aber zu klein, um nicht auch umfahren werden zu können, sobald es seine Tarife übersteigert. Daraus ergibt sich ein Spannungsfeld im Wettbewerbe namentlich gegenüber der Schweiz, aber auch gegen Ungarn und im West-Ostverkehr gegen Bayern.

Ogleich das Anlagekapital der österreichischen Eisenbahnen durch die Inflationen, praktisch also zu Lasten der Allgemeinheit, abgeschrieben ist, müssen die Österreichischen Bundesbahnen dieses Netz gegen die ständigen Schäden durch Naturgewalt erhalten und auf den — nun gerade ziemlich verkehrsintensiven — Paßstrecken (Brenner, Semmering, Schoberpaß, aber auch die Tauernbahn arbeitet unrentabel) die überaus hohen Kosten für die zweite Zuglokomotive und die Schublokomotiven tragen. Zu dieser laufenden Mehrbelastung kommen wieder, gerade in Osterreich, die recht erheblichen Wiederaufbaukosten.

Die obere Grenze der Tarife wird durch den Wettbewerb des Auslandes und durch den der Straße, aber auch durch die Kaufkraft der Bevölkerung gegeben, deren Reallöhne sich von dem Tiefstande nach Kriegsende noch kaum nennenswert erholen konnten. Es fehlt aber in der Tarifgestaltung jener freie Spielraum, der beispielsweise der Eidgenossenschaft zur Verfügung steht, wo die Bevölkerung für eine nachgerade erstklassige Verkehrsleistung (Zugdichte, Geschwindigkeit) einen relativ hohen Tarifsatz zu zahlen bereit und in der Lage ist! Der österreichische Tarif aber muß niedrig gehalten werden.

Zwischenstaatliche Tarifvergleiche, für die ein gewogener Landesindex wegen der Schwierigkeit einwandfreier Berücksichtigung aller seiner Komponenten im allgemeinen fehlt, sind problematisch. Dennoch zeigen Typenvergleiche bestimmter Leistungen im Güter- und Personenverkehr, daß die Sätze des neuen erhöhten österreichischen Tarifes keineswegs teuer sind. Sie liegen vor allem im Personenverkehr unter dem deutschen. Das gleiche gilt in erhöhtem Maße gegenüber der Schweiz; aber auch gegen Frankreich, Italien und das übrige Europa erscheinen die unter ungleich schwierigeren Bedingungen wirtschaftenden Österreichischen Bundesbahnen relativ billig. Sie haben im Güterverkehr, ähnlich wie Frankreich, die z. T. weit unter den Selbstkosten liegenden Ausnahmetarife eingeschränkt und sind im Personenverkehr zum degressiven Zonentarif in gegenüber früher verstärkter Form zurückgekehrt, womit namentlich der exzentrischen Lage Wiens Rechnung getragen wird. Nach westeuropäischem Vorbild sind die Schnellzugzuschläge im Wesentlichen aufgehoben.

Freilich besitzt der österreichische Bundesbahnhaushalt auch heute keine noch so schmale Reserve. Die immer noch außerordentlich hohen Pensionslasten und die Kosten eines durch die Kriegsnachwirkungen abermals überhöhten Aktivstandes wird nur teilweise kompensiert durch einen sehr niedrigen Durchschnittsbezug der österreichischen Bundesbahnbediensteten.

Eine ganze Reihe schwer lösbarer Aufgaben ergibt sich aus der unabdingbaren Notwendigkeit des Wiederaufbaues und der Modernisierung. Im Vordergrund steht die Elektrifizierung, deren Unterbrechung 1936 zu den bedeutsamen Wendepunkten der an Ereignissen nicht gerade armen österreichischen Eisenbahngeschichte zählte. Damals hatte sich durch eine Großofferte der tschechischen Kohlenkonzerne auf besonders preisgünstige Lokomotivkohle und durch den überhöhten Zinsfuß für das ausländische Elektrifizierungskapital eine Preisschere zugunsten des Dampfbetriebes geöffnet, die zur Aufgabe aller weiteren Elektrifizierungspläne östlich der Linie Spital—Salzburg nötigte. Inzwischen haben sich die Verhältnisse geändert. Auslandsanleihen mit 15prozentiger Effektivverzinsung stehen heute außerhalb jeder Diskussion und gute Kohle ist für Österreich noch immer eine relativ teure Mangelware. Vor allem aber steht die fast völlige Stilllegung des dampfbetriebenen östlichen Netzes wegen Kohlenmangels im Winter 1946/47 in aller Erinnerung! Trotz Materialmangels schreitet die Elektrifizierung langsam voran und vor kurzem wurde die Hauptstrecke bis Linz in elektrischen Betrieb genommen, während die südliche Linie bis Villach nahezu vollendet ist. Auch die Steilrampe von Bischofshofen bis Eben im Pongau steht im Ausbau.

Das verfügbare Kapital muß freilich im steten Wettbewerb mit den Anforderungen des Wiederaufbaues der zerstörten Bahnhöfe und des rollenden Materials eingesetzt werden. Die hieraus resultierenden Verteilungsschwierigkeiten führen derzeit immer wieder zu vorübergehenden Stilllegungen von Bauvorhaben namentlich bei den Bahnhöfen.

Daneben erheischt nun die Rückkehr zu einem normalen Fahrplan eine Modernisierung des Verkehrs, die im Hinblick auf die Konkurrenz der Straße nur in einer Auflockerung bestehen kann! An die Stelle des volla ausgelasteten, langsamen und schwerfälligen, oft einzigen Tagesschnellzuges sollen zahlreichere Verbindungen geringerer Belastung (Kurzzüge) treten. Dazu bedarf es in Österreich mehr als etwa in Deutschland, des Triebwagens, dessen Beschaffung freilich neue Kapitalansprüche begründet. Die Herstellung dieser modernen Verkehrsmittel — das Gleiche gilt für Kraftfahrzeuge der Straße — kann in Österreich aber nur in Einzelanfertigung erfolgen, weil der Bedarf für einen Serienbau zu gering ist. Auch hier zeigt sich wieder die schwache Position des zu kleinen Netzes. Mit großer Mühe konnten im laufenden Sommerfahrplan erstmalig einige der früher so beliebten „Städteverbindungen“ durch Triebwagen wieder hergestellt werden, für die beim Ausfall eines Wagens freilich nicht einmal immer der Reservewagen zur Verfügung steht! Abgesehen von diesen modernsten Einheiten ist das Wagenproblem freilich nicht so drückend, zumal auch noch eine gewisse Zahl fremder Wagen dem Netze zur Verfügung steht.

Österreichs Eisenbahnen stehen also unter der doppelten Belastung des Rentabilitätsproblems und jener speziellen Nöte, die sich aus innerer Kaufkraft und ausländischem Wettbewerb gerade für ein kleines Netz in einem Lande ergeben, das relativ sehr ungünstige Oberflächenverhältnisse aufweist.

Trotz der nun auch in Österreich fehlenden Gleichstellung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Kraftwagen und Eisenbahn hat aber auch der Straßenverkehr unter den Auswirkungen des Krieges zu leiden, die ihn in ein ungünstiges Verhältnis zum Auslande bringen. Das gilt sowohl vom Fahrpark, dessen

Ergänzung aus inländischer Produktion auch wieder durch die hohen Kosten der kleinen Produktionsserien verteuert wird, während die Einfuhr eine Devisenfrage ist. Das gilt aber ebenso vom Ausbau- und Erhaltungszustand der Straßen. Der Kriegverschleiß der für so starken Verkehr z. T. keineswegs geeigneten Straßen war hier enorm. Eine Ausfüllung der im Vergleich zur Schweiz recht erheblichen Lücken im Straßennetz war auch im letzten Jahrzehnt unterblieben. Dennoch sind die Ansprüche der Straße an die Haushalte der Gebietskörperschaften für Reparaturen und kleine Verbesserungen erheblich. Sie konkurrieren um jenen zu kleinen Fond, der aus Kapitalbildung zur Verfügung steht und legen immer wieder die Versuchung nahe, Auslandshilfe in Anspruch zu nehmen, die heute freilich noch immer in erster Linie für reine Konsumzwecke angesprochen werden muß.

Noch immer klafft so längs der Tauernkette zwischen Brenner und der nur wenige Monate freien Glocknerstraße eine Lücke, die ostwärts nur durch den Radstädter Tauern unterbrochen wird. Um die phantasiereichen Tunnelprojekte der jüngsten Vergangenheit aber ist es still geworden.

Daß sich hieraus auch Nachteile für den Fremdenverkehr ergeben, unterliegt keinem Zweifel. Seine Notwendigkeit wird heute wieder sehr stark betont. Soll er es doch sein, der das schicksalshafte Defizit in der Zahlungsbilanz ausgleicht, nachdem sich der fraglos aktive Transitverkehrssaldo aus den genannten Gründen nicht steigern läßt! Dabei wird freilich in Österreich oft übersehen, daß der Fremdenstrom heute mehr denn je nur aus der Westrichtung fließt, wobei seine Stoßkraft und sein Umfang mit jedem Kilometer abnimmt, der ihn von Westeuropa trennt. Der Fremdenverkehr hat aber noch eine andere Eigenart, die heute in ganz Europa so gern übersehen wird, und das ist seine relative Treulosigkeit! Die ungeahnt erleichterten Verkehrsbedingungen über das ganze Erdenrund haben der Anziehungskraft der entferntesten Glanzpunkte praktische Bedeutung verliehen. Bemerkenswert ist der geringe Prozentsatz der Europareisenden im gesamt-amerikanischen Reiseverkehr.

Mehr als für größere Staaten mit umfassenderen wirtschaftlichen Möglichkeiten sind die Verkehrsfragen für Österreich von geradezu neuralgischer Bedeutung, zumal sie jene Position der Zahlungsbilanz berühren, die nach Ablauf der Marshallhilfe für ihren Ausgleich unentbehrlich ist.