

Buchbesprechungen

BAUER, HELFRIED, HUBER, WOLF, ZUR FINANZIERUNG DER STÄDTISCHEN VERKEHRSBETRIEBE IN ÖSTERREICH (= Schriftenreihe „Kommunale Forschung in Österreich“, Bd. 46), Kommissionsverlag für Jugend und Volk, 214 + XIV Seiten, Wien 1979, öS 200,-.

Bei dieser Studie handelt es sich um eine Untersuchung der wirtschaftlichen Probleme städtischer Verkehrsbetriebe sowie der Möglichkeit zur Lösung ihrer Probleme im Rahmen einer Neuordnung der städtischen Verkehrspolitik.

Zunächst wird anhand einer empirischen Untersuchung die finanzielle Situation der Verkehrsbetriebe in Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Steyer und Wiener Neustadt untersucht. Dabei wird gezeigt, daß mit wachsender Größe der Städte die Bedeutung, aber auch die Schwierigkeiten des ÖPNV zunehmen. Letztere werden insbesondere durch verkehrspolitische und finanzwirtschaftliche Entscheidungen determiniert. Hierzu zählen vor allem Umfang und Qualität des Leistungsangebots, die Tarifgestaltung und die Regelung der Zuschüsse. Die Unterschiede in der wirtschaftlichen Situation kleiner und großer Verkehrsbetriebe ergeben sich aus den verschiedenen Aufgaben der Verkehrsbetriebe. Sie sind in Städten mit höherer Einwohnerzahl umfangreicher (Mindestangebot zu verkehrsschwachen Zeiten, Erschließung des gesamten Stadtgebietes, großer Kapazitätsbedarf zu Verkehrsspitzen).

Im Anschluß an die Analyse des status quo werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Verkehrsbetriebe durch betriebliche und verkehrsorganisatorische Verbesserungen selbst dazu beitragen können, ihre wirtschaftliche Situation zu verbessern. Den Möglichkeiten, Verbesserungen ohne Leistungseinbußen durch Einsparungen auf der Kostenseite (Verringerung des Personals und Transportangebots) zu erreichen, sind jedoch enge Grenzen gesetzt. Andererseits kann die Kostendeckung aus verkehrs-, sozial-, energie-, umwelt- und verteilungspolitischen Gründen nicht durch eine spürbare Erhöhung der Tarife erreicht werden. Daher sind auch in der Zukunft ausreichende Zuschüsse notwendig, um eine

finanzwirtschaftlich solide Basis für die städtischen Verkehrsbetriebe sicherzustellen.

Der Hauptteil der Studie befaßt sich mit der Frage, aus welchen Quellen die laufenden Zuschüsse der Trägerhaushalte finanziert werden können. Dabei sind insbesondere im Rahmen der Budgetumschichtungen z. B. von Mitteln des Straßenbaus zugunsten des ÖPNV enge Grenzen gesetzt, wie auch den Einsparungen bei Ausgaben für öffentliche Gesundheit, Bildung u.ä. Daher werden verschiedene Möglichkeiten zur Erschließung neuer Einnahmequellen untersucht, insbesondere unter Beachtung verkehrs- und verteilungspolitischer Zielsetzungen, aber auch unter dem Aspekt der finanziellen Ergiebigkeit. Hierzu zählen z. B. die Einführung bzw. Erhöhung einer Dienstgeberabgabe, die Einführung eines Nahverkehrsbeitrages und einer Ballungsabgabe (congestion tax) und eine Besteuerung des ruhenden Verkehrs. Damit sollen vor allem „harmäckerige“ Teilnehmer am Individualverkehr eine spürbare Mehrbelastung erfahren. Die Verfasser empfehlen die genannten abgabenpolitischen Maßnahmen zu kombinieren, da eine einzelne Maßnahme kaum die erforderlichen finanziellen Mittel erbringt und zum anderen die Möglichkeit besteht, die von den verschiedenen Gruppen verursachten sozialen Kosten von diesen abgelten zu lassen. Dabei darf jedoch die Lösung der wirtschaftlichen Probleme der Verkehrsbetriebe nicht isoliert gesehen werden, sondern als Teil einer neuorientierten städtischen und regionalen Verkehrspolitik.

Eine solche Verkehrspolitik sollte nach Ansicht von Bauer und Huber die Bereiche Verkehrsrecht, Stadtentwicklung, Raumordnung und Regionalpolitik, aber auch die Wirtschafts- und Sozialpolitik umfassen.

Insgesamt vermittelt das Buch einen soliden Einblick in die Finanzierungsprobleme städtischer Verkehrsbetriebe. Positiv ist zu erwähnen, daß die Verfasser eine mehrseitige Kurzfassung vorausstellen und in „programmierter Form“ einen stichwortartigen Überblick über die von ihnen vorgeschlagenen Maßnahmen und deren Wirkungen geben. Unverständlich ist, warum nicht alle Gliederungspunkte, die sich im Text befinden, in das Inhaltsverzeichnis aufgenommen wurden.

Dipl.-Volksw. U. Teichmann, Köln

ZINNBURG, KARL, KLEINE FREMDENVERKEHRSLEHRE, 3. verbesserte Auflage, Carl Heymanns Verlag KG, Köln, Berlin, Bonn, München, 103 S., DM 16,-.

Die „Kleine Fremdenverkehrslehre“ von Zinnburg ist inzwischen in der 3. Auflage erschienen. Der Verfasser behandelt hierin einen Wirtschaftszweig, der für viele Regionen und Länder inzwischen zur wichtigsten Einnahmequelle geworden ist. Darüber hinaus ist Fremdenverkehrslehre heute an vielen Schulen und auch Universitäten schon ein eigenes Lehrfach.

Das Buch gliedert sich in 12 Kapitel, in denen die Sachgebiete des Fremdenverkehrs behandelt werden. Nach einer Erklärung der wesentlichen Begriffe wird die geschichtliche Entwicklung des Fremdenverkehrs beschrieben, vom Altertum bis zur Neuzeit.

Im dritten Kapitel beschreibt Zinnburg die „Bedeutung des Fremdenverkehrs“ in wirtschaftlicher, sozialer und geographischer Hinsicht. Die „Bedeutenden Faktoren“ und die „Einrichtungen des Fremdenverkehrs“ werden in den folgenden Kapiteln behandelt. Anschließend beschäftigt sich Zinnburg mit Fremdenverkehrspsychologie, Fremdenverkehrswerbung, Kur- und Bäderwesen,

den „Phänomenen“ und „Naturgesetzen“ des Fremdenverkehrs.

Zwar hat der Verfasser in den Kapiteln die wesentlichsten Probleme und Fragenkomplexe erfaßt. Doch zeigt sich schon bei oberflächlicher Betrachtung des Inhalts, daß es sich nur um eine „kleine“ Fremdenverkehrslehre handelt. Dabei ergeben sich fast wörtliche Wiederholungen im Text, z. T. handelt es sich auch um Allgemeinplätze.

„Werbeaufwand und Werbeerfolg müssen zueinander im richtigen Verhältnis stehen“ (S. 37); „Der Werbeerfolg muß zum Kostenaufwand im besten (?) Verhältnis stehen“ (S. 65).

Ein weiteres Beispiel: „Ziel einer echten Fremdenverkehrsbemühung muß das Zufriedenstellen des Gastes sein – und nicht dessen Ausbeutung“ (S. 35) – „Ziel des Fremdenverkehrs sollte die Zufriedenstellung des Gastes ein – und nicht dessen Ausbeutung“ (S. 16).

Insgesamt hat das Buch von Zinnburg Schwächen. Der Verfasser hätte besser daran getan, sich mehr mit den Realitäten des Fremdenverkehrs auseinanderzusetzen, als idealtypisch darzustellen, wie der Fremdenverkehr optimal ausgestaltet werden sollte. So bleibt die Behandlung des Fremdenverkehrs letztlich an der Oberfläche.

Dipl.-Volksw. U. Teichmann, Köln