

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

30. Jahrgang

Berlin, den 16. August 1963

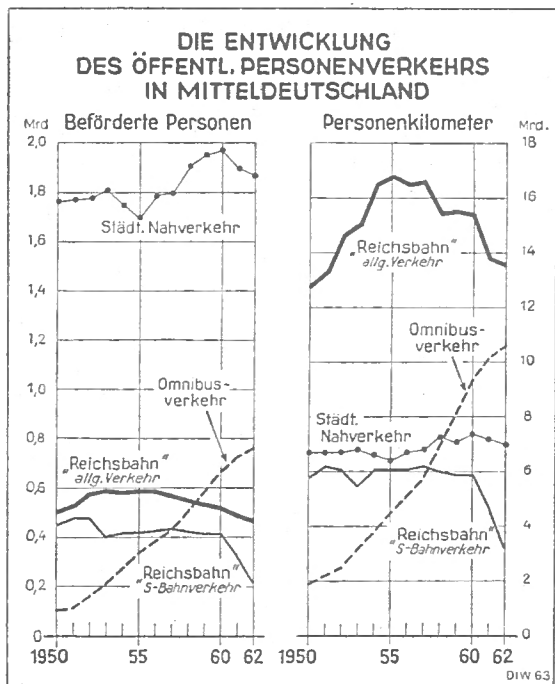
Nummer 33

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig

Zur Struktur des mitteldeutschen Eisenbahnpersonenverkehrs

Trotz mancher Ähnlichkeiten weisen Umfang und Abwicklung des Personenverkehrs in Mittel- und Westdeutschland beträchtliche Unterschiede auf. Die Konkurrenz zwischen Schiene und Straße kommt in Mitteldeutschland in erster Linie im Wettbewerb zwischen Omnibus und Eisenbahn zum Ausdruck, in Westdeutschland ist sie dagegen vor allem durch die zunehmende private Motorisierung bedingt.

Ähnlich wie im Güterverkehr nimmt die „Reichsbahn“ auch im öffentlichen Personenverkehr eine überragende Stellung ein¹⁾. Ein Fünftel aller Beförderungsfälle und die Hälfte der Beförderungsleistung des öffentlichen Personenverkehrs in Mitteldeutschland entfallen auf die Eisenbahn. In Westdeutschland ist ihr Anteil am öffentlichen Personenverkehr mit 18 bzw. 46 vH kaum geringer. Ohne den Verkehr der kommunalen Verkehrsbetriebe, der in der SBZ in erster Linie Straßenbahnverkehr ist, erhöht sich der Anteil des Bahnverkehrs in Mitteldeutschland, ähnlich wie in Westdeutschland, auf knapp 50 bzw. 60 vH. Berücksichtigt man aber auch die von Personenkraftwagen erbrachte Verkehrsleistung, so zeigt sich, daß in der sowjetischen Besatzungszone der Anteil der Eisenbahn am Gesamtverkehr wesentlich höher ist als in der Bundesrepublik, wo der Personenkraftwagen allein die drei- bis vierfache Verkehrsleistung der Eisenbahn erbringt²⁾.



Die Entwicklung des Berliner S-Bahnverkehrs

Jahr	Zahl der Züge	beförderte Personen	geleistete Pkm
	1 000	Mill.	Mrd.
1938*)	.	540	6,5
1955	1 029	421	6,1
1957	1 016	436	6,2
1960	1 039	417	5,9
1961	1 037	334	4,7
1962	1 344	215	3,2

*) Schätzung.

Der S-Bahnverkehr in Berlin — ebenfalls ein Teil des „Reichsbahn“-verkehrs —, auf den 1960 noch fast die Hälfte der mit der Eisenbahn beför-

derten Personen und fast 30 vH der geleisteten Personenkilometer entfielen, ist seit der Trennung des Ostsektors von den Westsektoren scharf zurückgegangen. Dabei ist die Betriebsleistung (gefahrte Züge) gestiegen, weil Wagen aus den in den Westsektoren verkürzt fahrenden Zügen in Ostberlin zur Verdichtung der Zugfolge eingesetzt worden sind.

Seit der Mitte der 50er Jahre zeigt der Eisenbahnverkehr in der SBZ auch ohne Berücksichtigung der S-Bahn eine rückläufige Tendenz. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen. Da aber die konkurrierenden Omnibusse überwiegend im Nah- und Bezirksbereich eingesetzt werden — allein die Hälfte des Omnibusverkehrs ist Berufsverkehr —, wird die Einbuße der Bahn bei der Beförderungsleistung (Personenkilometer) geringer sein als bei der Zahl der beförderten Personen. Die mittlere Reiseweite auf der Bahn wird also zunehmen, eine Entwicklung, die durchaus

¹⁾ Vgl. Wochenbericht Nr. 36/1961.

²⁾ Die Leistung der Personenkraftwagen ist in der Bundesrepublik auf 130-140 Mrd. Pkm, in der SBZ auf höchstens 8-10 Mrd. Pkm zu veranschlagen.

im Interesse der Eisenbahn liegt. Vergleicht man die Zahl der mit der Eisenbahn (ohne S-Bahn) beförderten Personen mit der Bevölkerungszahl, so ergibt sich ein um etwa 50 vH höheres spezifisches Verkehrsbedürfnis als in Westdeutschland, worin u. a. zum Ausdruck kommt, daß die mitteldeutsche Bevölkerung im besonderen Maße auf den öffentlichen Verkehr angewiesen ist.

Ein Drittel der Personenkilometerleistung der „Reichsbahn“ wird zum Normaltarif erbracht; bei der Bundesbahn ist der Anteil des Normaltarifs nur etwa halb so hoch. Auf den Berufsverkehr (einschl. Schülerverkehr) entfällt — wie in Westdeutschland — ebenfalls ein Drittel der Verkehrsleistung. Der Rest sind Reisen auf Einzelermäßigungen. Hier liegt in der Bundesrepublik immer ausgeprägter der Schwerpunkt der Personenausnahmetarife.

Das Fernziel der sowjetzonalen Tarifpolitik liegt in der Vereinheitlichung der Beförderungspreise. Gegenwärtig sieht der Regeltarif in der SBZ für die 1. Klasse 11,6 Pfg./km, für die 2. Klasse 8,0 Pfg./km vor und entspricht damit fast den westdeutschen Sätzen. Die Tarife sind in Deutschland nach Kriegsende (1946) verdoppelt und seither in der SBZ unverändert beibehalten worden. In Westdeutschland sind dagegen mehrfach Veränderungen, zuletzt Anfang 1963, vor-

Geschäftsverkehr, Fahrten aus persönlichen Gründen und übrige Fahrten enthält sowohl Verkehr zum Normaltarif als auch zu sehr verschiedenen Ermäßigungen.

Die allgemeine Tendenz, daß der Verkehr zum Normaltarif zurückgeht, zeigt sich auch in Mitteldeutschland. Wichtigster Grund ist die Abwanderung zum Omnibus. Erst in weitem Abstand ist der individuelle Kraftverkehr zu nennen. Im wesentlichen den gleichen Umständen ist zuzuschreiben, daß sich der Berufsverkehr der Bahn seit Ende der 50er Jahre zurückbildet; diese Entwicklung ist im Gegensatz zum Rückgang des vollzahlenden Verkehrs positiv für die Bahn zu bewerten.

Im Berufsverkehr sowie im Zubringer- und Verteilungsverkehr werden in Mitteldeutschland überwiegend Personenzüge eingesetzt, die etwa neun Zehntel aller Fahrgäste befördern und mit etwa 70 vH an der von der Eisenbahn erbrachten Beförderungsleistung beteiligt sind. Demgegenüber ist die Bedeutung des Schnellzugverkehrs, Eilzüge gibt es nur wenige, gering. Die Zahl der Schnellzugverbindungen ist nur halb so groß wie in der Vorkriegszeit. Sie ist auch in den letzten Jahren kaum erhöht worden. Von insgesamt 2,6 Mill. im Jahre 1962 gefahrenen Reisezügen⁴⁾ waren nur knapp 4 vH Schnellzüge und 1,3 vH Eilzüge. In Westdeutschland dagegen beträgt der Anteil der beschleunigten Züge insgesamt rund 10 vH, wobei das Schwergewicht bei den Eilzügen liegt; diese gewähren bei etwas geringerer Reisegeschwindigkeit als die Schnellzüge aber eine zuschlagsfreie Beförderung.

Beförderungsfälle und Verkehrsleistung der „Reichsbahn“ nach dem Reisezweck *)

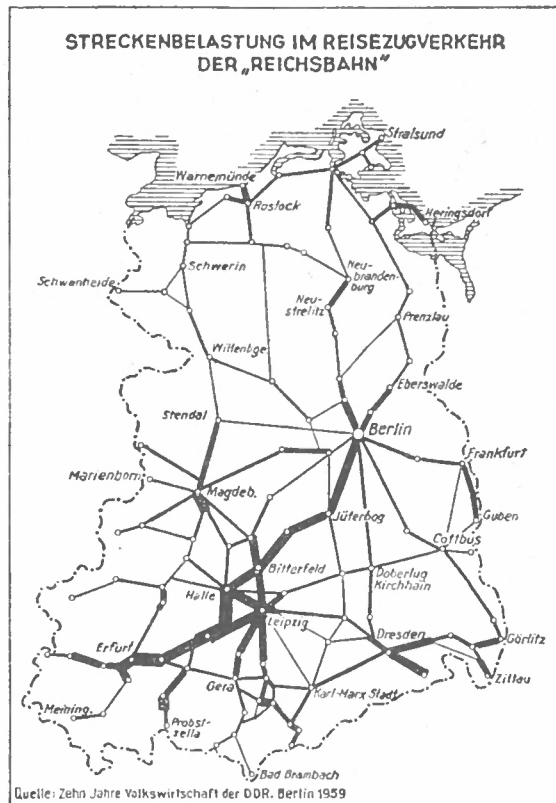
Zweck der Reise	beförderte Personen	geleistete Pkm
Berufsverkehr	62,7	34,9
Wochenendheimfahrten	2,9	10,1
Sport, Wandern u. Jugendpflege	1,8	5,8
Ausflugsverkehr	7,0	10,7
Großveranstaltungen und Gemeinschaftsfahrten	0,4	0,9
Geschäfts- u. Behördenverkehr sowie Fahrten aus persönl. Gründen u. übrige Fahrten	25,2	37,6
Insgesamt	100,0	100,0

*) Die Angaben beziehen sich auf das Jahr 1958. Vgl. „Ökonomik des Eisenbahntransportes“, Transpress Berlin 1962.

genommen worden: Zuerst erfolgte eine Ermäßigung, die dann im Laufe der Jahre durch die Annäherung der Verkehrspreise an die Kostenentwicklung wieder wettgemacht worden ist. Für die Benutzung schnell fahrender Züge (einschl. Eilzüge) erhebt die „Reichsbahn“ verschiedene Zuschläge, die, anders als in der Bundesrepublik, nach Wagenklassen und Entfernungszonen gestaffelt sind³⁾. Fahrpreisermäßigungen werden bei der Sonntagsrückfahrkarte gewährt, die im Ausflugsverkehr eine große Rolle spielt; die Verbilligung beträgt bei einer Entfernung bis zu 100 km 33¹/₃ vH des Regeltarifs. Die Arbeiterrückfahrkarte, die für Wochenendheimfahrten große Bedeutung hat, ist um 75 vH und die Schülerfahrkarte um 50 vH ermäßigt. Diese Fahrpreisermäßigungen liegen über denen der Bundesbahn, bei der die Sozialtarife gerade in jüngster Zeit aus Kostengründen angehoben worden sind. Die in der Tabelle aufgeführte Sammelgruppe

³⁾ In der Bundesrepublik sind nur die Zuschläge für die TEE-Züge nach Zonen gestaffelt.

STRECKENBELASTUNG IM REISEZUGVERKEHR DER „REICHSBAHN“



Das Verkehrsaufkommen ist — der Siedlungsstruktur und den Industriestandorten ent-

sprechend — ungleichmäßig über die Zone verteilt. Schwerpunkte liegen in den Eisenbahndirektionen Dresden, Erfurt und Halle. Berlin hat mit 5 vH den geringsten Anteil am Verkehrsaufkommen⁴⁾. Die Hauptrichtung des Personenverkehrs verläuft von Nord-Ost nach Süd-West, sie ist mit den Orten Berlin und Erfurt zu kennzeichnen. Lediglich in Sachsen ist eine stärkere Verzweigung festzustellen. Die nördliche Hälfte der Zone ist, wie die Streckenbelastungskarte zeigt, verkehrsarm.

Im „perspektivischen“ Entwicklungsplan des Personenverkehrs wird bis 1965 von einer Stagnation des Schienenverkehrs ausgegangen. Nach dem bisherigen Verlauf in den 60er Jahren

⁴⁾ Ohne S-Bahnverkehr.

ist aber (ohne Berücksichtigung des S-Bahnverkehrs) mit einer beträchtlichen Rückbildung (etwa 15 vH) des schienengebundenen Verkehrs, in erster Linie zugunsten des Omnibusverkehrs, zu rechnen. Die Zunahme privater Transportmittel wird dagegen eine untergeordnete Rolle spielen. In noch höherem Maße gilt dies für den Luftverkehr, der kein nennenswerter Konkurrent für die Schiene ist. Inwieweit die Einrichtung von Eisenbahnschnellverbindungen zwischen den wichtigsten Städten, die seit langem geplant ist, der Schiene Verkehr zurückgewinnen wird, ist noch nicht abzusehen. Auch scheinen Maßnahmen, den Eisenbahnverkehr attraktiver zu gestalten — Verkürzung der Fahrzeiten, Verbesserung des Wagenparks usw. —, bisher noch keinen nennenswerten Erfolg gehabt zu haben.

Das Preisverhalten der Sowjetunion gegenüber ihren kommunistischen Handelspartnern

Die Sowjetunion benutzt ihre starke politische Stellung gegenüber den anderen Ländern des Ostblocks offensichtlich dazu, im Außenhandel mit diesen Ländern möglichst günstige „terms of trade“ zu erreichen. Eine Analyse des sowjetischen Außenhandels in den Jahren 1955 bis 1961 zeigt, daß ein großer Teil der sowjetischen Ausfuhren in die Ostblockländer zu Preisen abgewickelt worden ist, die über den mit westlichen Industrieländern bzw. mit den Entwicklungsländern vereinbarten Preisen gelegen haben. Die den kommunistischen Handelspartnern bei der sowjetischen Einfuhr gewährten Preisvorteile fielen demgegenüber weniger ins Gewicht.

Grundlagen der Untersuchung

Wichtigste Quelle dieser Untersuchung ist die Außenhandelsstatistik der Sowjetunion für die Jahre 1955 bis 1961. Da diese Statistik in der vorliegenden Form bei weitem nicht so tief gliedert ist wie die Außenhandelsstatistiken der westlichen Industrieländer, konnte sich die Berechnung von Durchschnittswerten nur auf diejenigen Positionen der sowjetischen Außenhandelsstatistik erstrecken, die Mengenangaben und Wertangaben für homogene oder doch weitgehend homogene Güter enthalten, die gleichzeitig im Handel mit den drei vom DIW unterschiedenen Hauptgruppen von Handelspartnern der Sowjetunion — kommunistische Länder, westliche Industrieländer, Entwicklungsländer — eine Rolle spielen. Bei der Auswahl der Produkte war auch entscheidend, daß die Güter in nennenswerten Mengen über eine Reihe von Jahren hinweg über die Grenzen gehandelt wurden, denn nur in diesen Fällen haben die Durchschnittswerte eine Aussagekraft.

Da die sowjetische Ausfuhr nach wie vor weitgehend aus Rohstoffen und Halbwaren besteht, konnten immerhin 75 Ausfuhrpositionen — rund vier Zehntel der gesamten Ausfuhr — als homogen bzw. quasi-homogen angesehen werden. Bei der sowjetischen Einfuhr, die strukturell viel differenzierter ist als die Ausfuhr, konnten dagegen nur 36 homogene bzw. quasi-homogene Güter — zwei Zehntel der gesamten Einfuhr — für die Untersuchung herangezogen werden.

Die Ausfuhrpreise

Die kommunistischen Handelspartner der Sowjetunion haben von 1955 bis 1961 bei 62 von insgesamt 75 Gütern Preise zahlen müssen, die über den von der Sowjetunion für diese Güter im

Durchschnitt ihres gesamten Außenhandels jeweils erzielten Preisen gelegen haben; nur bei 13 Gütern sind die jeweiligen Gesamtdurchschnittspreise unterschritten worden. Bei 54 Gütern mußten diese Länder überdies die absolut höchsten Preise entrichten. Wesentlich günstiger haben demgegenüber die westlichen Industrieländer abgeschnitten: Sie hatten bei 55 Gütern, die sie aus der Sowjetunion bezogen haben, unter dem Durchschnitt liegende Preise und nur bei 12 Gütern überdurchschnittlich hohe Preise zu zahlen. Bei 44 Gütern kaufte diese Ländergruppe am billigsten ein und mußte nur bei 8 Gütern die höchsten Preise entrichten. Die Entwicklungsländer, deren Anteil an den sowjetischen Ausfuhren wesentlich geringer ist als der der Industrie- und Ostblockländer, nahmen in bezug auf die sowjetischen Ausfuhrpreise eine Mittelstellung zwischen diesen beiden Ländergruppen ein.

Im Zeitraum 1955 bis 1961 betrug die Mehrbelastung der kommunistischen Länder, die sich aus der Preisdifferenzierung ergab, 5,6 Mrd. alte Rubel, das sind 1,4 Mrd. Dollar. Dieser Betrag entspricht 5,8 vH des Wertes der sowjetischen Gesamtausfuhr in alle Ostblockländer während des untersuchten Zeitraums. Die kommunistischen Länder hätten mithin bei ihrem Außenhandel mit der Sowjetunion etwa 6 vH an Ausgaben einsparen können, wenn ihnen dieselben Preise für die hier erfaßten Güter wie den nichtkommunistischen Ländern berechnet worden wären.

Die einzelnen kommunistischen Länder schnitten im Vergleich zur durchschnittlichen Mehrbelastung sehr unterschiedlich ab. Am höchsten belastet wurde Ungarn, das für die 75 hier berücksichtigten Güter von 1955 bis 1961 rund 10 vH mehr zahlen mußte als die nichtkommunistischen Handelspartner der Sowjetunion. Die

Tschechoslowakei und die SBZ mußten 8,4 vH bzw. 7,8 vH mehr aufwenden. Die Mongolei zahlte dagegen 1,9 vH weniger für die sowjetischen Ausfuhr Güter als die nichtkommunistischen Länder. Ausschlaggebend hierfür ist die sowjetische Preisgestaltung bei Tee-Exporten gewesen. Es besteht die Vermutung, daß die für die Mongolei sehr günstigen Preise durch die geringe Qualität der dorthin exportierten Teesorten bedingt gewesen sind. Von den übrigen kommunistischen Ländern ist Jugoslawien mit einem Mehrbetrag von 1,5 vH noch am geringsten belastet worden. Die COMECON-Länder als Block kauften um 6,9 vH teurer aus der Sowjetunion ein als die außerhalb des COMECON stehenden Ostblockländer.

Die jährliche Entwicklung des Mehraufwands aller Ostblockländer zeigt seit 1958 steigende Tendenz. In den Jahren 1955 bis 1961 ergaben sich für die Sowjetunion (gemessen am Wert der sowjetischen Gesamtausfuhr in diese Länder) folgende Mehrerlöse gegenüber den Preisen für sowjetische Exporte in die nichtkommunistische Welt:

1955	....	3,7 vH	1959	....	6,5 vH
1956	....	3,6 vH	1960	....	7,9 vH
1957	....	3,4 vH	1961	....	9,1 vH

Die Einfuhrpreise

Die sowjetische Einfuhr weist viel weniger homogene Güter auf als die Ausfuhr. Darüber hinaus werden diese Güter auf der Einfuhrseite in geringeren Mengen gehandelt. Aus diesen Gründen sind die Ergebnisse dieser Preisanalyse weniger beweiskräftig. Trotzdem ist die Frage interessant, ob auch bei der sowjetischen Einfuhr eine Benachteiligung der anderen Ostblockstaaten festzustellen ist. Dies wäre dann der Fall, wenn die Sowjetunion den Ostblockländern für die von ihnen bezogenen Handelsgüter weniger zahlen würde als den nichtkommunistischen Ländern.

Eine solche Benachteiligung war jedoch nicht zu verzeichnen: Bei der sowjetischen Einfuhr erzielten die kommunistischen Länder seit 1955 in der Mehrzahl der hier untersuchten Fälle höhere Preise als die Industrie- und die Entwicklungsländer.

Die Mehreinnahmen der kommunistischen Länder, die sich aus den von der Sowjetunion gezahlten höheren Einfuhrpreisen ergaben, beliefen sich für die Zeit von 1955 bis 1961 auf insgesamt 670 Mill. alte Rubel, das sind rund 170 Mill. Dollar. Dieser Betrag entspricht 0,7 vH des Wertes der sowjetischen Gesamteinfuhr aus den Ostblockländern; er liegt damit beträchtlich unter dem Mehrerlös, den die Sowjetunion durch höhere Ausfuhrpreise gegenüber den kommunistischen Partnerländern erzielen konnte.

Die einzelnen Ostblockländer hatten an diesem Mehrerlös unterschiedlichen Anteil. Den relativ höchsten Gewinn konnte die Mongolei verbuchen,

der die Sowjetunion einen um 11,8 vH über dem Durchschnitt der nicht kommunistischen Handelspartner liegenden Einfuhrpreis zugestand. In weitem Abstand folgten Jugoslawien mit einem Mehrerlös von 2,4 vH, Bulgarien sowie Rotchina mit je 1,4 vH. Dagegen lagen die von Albanien erzielten Preise sogar um 4,3 vH unter den Preisen, die die Sowjetunion ihren nichtkommunistischen Partnerländern im Durchschnitt gezahlt hatte. Aber auch Nordkorea und Nordvietnam blieben mit ihren Einnahmen um 2,7 vH bzw. 2,4 vH unter den von den Sowjets den anderen Ländergruppen zugestandenen Erlösen. Im Fall dieser beiden Länder mag allerdings auch der lange Transportweg innerhalb der Sowjetunion die Sowjets veranlaßt haben, bei vielen Einfuhrgütern einen für sie besonders günstigen Preis auszuhandeln.

Wird die Entwicklung der der Sowjetunion aus der Preisdifferenzierung zugunsten der kommunistischen Länder entstandenen Mehrkosten — bezogen auf die gesamte sowjetische Einfuhr aus den Ostblockländern — Jahr für Jahr verfolgt, so zeigt sich ein gänzlich anderes Bild als bei der Ausfuhr:

1955	....	2,7 vH	1959	....	0,5 vH
1956	....	1,2 vH	1960	....	0,1 vH
1957	....	0,4 vH	1961	....	0,9 vH

Zusammenfassung

Der Außenhandel der Sowjetunion mit den kommunistischen Partnerländern wird sowohl bei der Ausfuhr als auch bei der Einfuhr zu überhöhten Preisen abgewickelt. Die Benachteiligung der Ostblockländer durch überhöhte Ausfuhrpreise wird durch die sowjetischen Preiszugeständnisse bei der Einfuhr bei weitem nicht wettgemacht. Diese Preisbenachteiligung bei der sowjetischen Ausfuhr zeigte, besonders in den letzten Jahren des Untersuchungszeitraums, stark steigende Tendenz, während die von der Sowjetunion den kommunistischen Lieferländern gewährten Preisvorteile in den letzten Jahren offensichtlich nur wenig zugenommen haben. Damit öffnete sich die „Diskriminierungsschere“ zugunsten der Sowjetunion immer mehr: Die kommunistischen Außenhandelspartner sind durch die unterschiedliche Entwicklung der Überpreise auf der Ausfuhr- und Einfuhrseite in zunehmendem Umfang benachteiligt worden.

Wird die Entwicklung statt im Zeitablauf von Land zu Land betrachtet, so zeigt sich, daß Ungarn im Außenhandel mit der Sowjetunion die ungünstigsten „terms of trade“ erzielte. Ebenfalls schlecht abgeschnitten haben die Tschechoslowakei und die sowjetische Besatzungszone. Die Tschechoslowakei rangierte unmittelbar hinter Ungarn. Dagegen erzielte die Mongolei Preisnachlässe bei der sowjetischen Ausfuhr und erhebliche Preisvorteile bei der sowjetischen Einfuhr. Auch Jugoslawien wurde bevorzugt behandelt.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5 u. 53 Bonn, Koblenzer Str. 170
 Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium:* Dr. Gerhard Abeken, Dr. Klaus Dieter Arndt, Dr. Dieter Hiß, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Herbert Martell, Dr. Horst Seidler, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.
 Schriftleitung: Dr. Horst Seidler; mit d. Vertretung beauftragt: Klaus Henkner, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5. Verlag: Duncker & Humblot, 1 Berlin 41, Dietrich-Schäfer-Weg 9. Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, 1 Berlin 65, Friedrich-Krause-Ufer 24.
 Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang DM 32.—, halbjährlich DM 17.—, vierteljährlich DM 9.—.

