

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

29. Jahrgang

Berlin, den 16. November 1962

Nummer 46

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

Gemeinsame Verkehrspolitik¹⁾

Ende Oktober beriet der Verkehrsministerrat der EWG-Staaten wieder über Fragen der gemeinsamen Verkehrspolitik. Gegenstand der Beratung waren u. a. die Tarifpolitik, die Kontingente des Güterkraftverkehrs, die Maße und Gewichte von Lastkraftwagen sowie der Verordnungsentwurf über die Aussetzung der Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags.

Der Vertrag über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft fordert im Titel IV auch eine gemeinsame Verkehrspolitik der sechs beteiligten Staaten, gibt aber kein Konzept, sondern beschränkt sich auf wenige Grundsätze und Forderungen, die für das Funktionieren des gemeinsamen Marktes als besonders wichtig angesehen werden. Hierzu gehören u. a. eine gemeinsame Regelung des internationalen Verkehrs, die Zulassung von Ausländern zum inländischen Verkehr, die Abschaffung unterschiedlicher Tarife je nach dem Herkunftsland der Güter. Außerdem wird noch festgelegt, daß Titel IV nur für die Eisenbahn, die Binnenschifffahrt und den Straßenverkehr anzuwenden ist. Ob für die im Titel IV nicht angesprochenen Verkehrszweige Seeschifffahrt, Luftverkehr, Pipelinetransport die sonstigen Bestimmungen des EWG-Vertrags gelten sollen, ist noch ungeklärt.

Es mutet auf den ersten Blick merkwürdig an, daß es angesichts der seit langem für den Verkehr bestehenden internationalen Abmachungen — das Verkehrswesen gehört in Europa zu den am stärksten integrierten Wirtschaftsbereichen —

nicht möglich war, bei dem Vertragsentwurf auch eine gemeinsame Verkehrspolitik zu formulieren. Eine nähere Betrachtung zeigt aber, daß in allen Teilnehmerstaaten der Verkehr stärker reglementiert ist als andere Wirtschaftsbereiche, auch weichen die verkehrspolitischen Anschauungen beträchtlich voneinander ab. Die in verschiedenen Händen liegenden Investitionsentscheidungen für Verkehrswege und Verkehrsmittel, der Dualismus der Ordnungsgrundsätze zwischen den Staatsbahnen und anderen Verkehrsmitteln, die mangelhafte Anpassungsfähigkeit des Verkehrsapparates an die Nachfrage, die Unpaarigkeit der Verkehrsströme, die Kostensituation sowie die Marktstruktur u. a. erfordern für den Verkehr weitgehendere ordnungs- und strukturpolitische Maßnahmen des Staates als in anderen Wirtschaftsbereichen. Die verkehrspolitische Praxis reicht von der mittelbaren Beeinflussung des Verkehrs durch Steuern und Subventionen über die Reglementierung der Verkehrspreise bis zur direkten Lenkung des Angebots durch Konzessionen und Kontingente.

Solange sich die internationale Zusammenarbeit auf verkehrstechnische und verkehrsrechtliche Bereiche beschränkte, wurde die nationale Ver-

¹⁾ Vgl. Otto, Heinz: „Die gemeinsame Verkehrspolitik der EWG.“ Sonderhefte des DIW, NF., Nr. 62.

Güterverkehr auf Eisenbahnen, Straßen und Binnenwasserstraßen in den EWG-Ländern im Jahre 1959

Land	Eisenbahnen ¹⁾			Straßen			Binnenwasserstraßen		
	Mill. t	Mrd. tkm	tkm je Einwohner	Mill. t	Mrd. tkm	tkm je Einwohner	Mill. t	Mrd. tkm	tkm je Einwohner
Bundesrepublik Deutschland	274	47,8	905	750	32—34	625	142	33,1	627
Belgien	59	6,1	670	.	.	.	54	4,8	527
Frankreich (1958)	212	52,9	1176	820	23,0	511	63	9,4	209
Italien	50	14,3	283	²⁾ .	35,6	705	2	.	.
Luxemburg	17	0,6	1846
Niederlande	³⁾ 25	³⁾ 3,2	³⁾ 283	⁴⁾ 110	⁴⁾ 3,7	⁴⁾ 327	129	17,3	1531

¹⁾ Tariftonnenkilometer ohne Dienstgut. Ohne Privatbahnen. — ²⁾ 1954 = 303 Mill. t. — ³⁾ Nur Wagenladungsverkehr. — ⁴⁾ Nur gewerblicher Verkehr.

Quelle: Zahlen über den Verkehr in den Ländern der EWG im Jahre 1959. Zusammengestellt im Bundesverkehrsministerium; abgeschlossen am 15. 8. 1961; S. 46/47.

kehrspolitik wenig berührt. Auch die zwischenstaatlichen Vereinbarungen boten kaum Schwierigkeiten, denn eine Einigung z. B. über die Klassifizierung von Binnenwasserstraßen oder die Aufstellung internationaler Verkehrsregeln ist leichter zu erzielen als eine Abstimmung über die Frage, ob die Tarife nach dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage oder nach gewirtschaftlichen Gesichtspunkten gebildet werden sollen. Erschwerend kommt weiter hinzu, daß die drei Binnenverkehrsmittel in Frankreich, der Bundesrepublik, Italien und den Beneluxstaaten eine sehr unterschiedliche Bedeutung haben. Die Niederlande und auch die Bundesrepublik z. B. haben einen starken Binnenschiffsverkehr, der in Italien fast bedeutungslos ist. Hier spielt dafür die Küstenschiffahrt eine große Rolle, die aber vom Titel IV nicht berücksichtigt wird.

Die verkehrspolitische Lage

Die Eisenbahntarife sind in allen Partnerstaaten von maßgebender Bedeutung für das gesamte Verkehrspreisniveau. Sie werden in der Regel von den Regierungen beeinflusst. Dieser Einfluß hat vor allem in der Nachkriegszeit gewisse Wandlungen erfahren, betriebswirtschaftlichen Erwägungen wird mehr Platz eingeräumt als in den zwanziger und dreißiger Jahren. Trotzdem wird die Tarifgestaltung immer noch nach wirtschaftspolitischen Zielen ausgerichtet. In den einzelnen Ländern bestehen allerdings erhebliche Unterschiede. Die größte tarifpolitische Freiheit besitzt die holländische Eisenbahn.

Auch in der nationalen Binnenschiffahrt nehmen alle Staaten Einfluß auf die Preisbildung. Im grenzüberschreitenden Verkehr ist die freie Preisbildung vorherrschend. Hierdurch entstehen wieder Rückwirkungen auf die nationale Tarifpolitik.

Im Straßengüterverkehr ist die Regelung besonders mannigfaltig. Bis in die jüngste Zeit war die deutsche Methode, die Güterverkehrstarife an die Eisenbahntarife zu ketten, die strengste Regelung. Erst 1961 ist hier durch Gewährung des Tarifantragsrechts für das Gewerbe Wandel geschaffen worden. Die Niederlande haben Höchsttarife, in Frankreich ist erst 1961 ein Tarif für den Verkehr über größere Entfernungen als 150 km mit einer Ladung von mehr als 5 Tonnen eingeführt worden, in Belgien und Italien bestehen gesetzliche Möglichkeiten für eine staatliche Mitwirkung bei der Preisbildung.

Im Zeitalter der Staatsbahnen ist die öffentliche Manipulierung des privaten Verkehrsangebots nur für den Straßen- und Binnenschiffsverkehr bedeutungsvoll. Für den Straßenverkehr sind Genehmigungen im Nahbereich leichter zu erlangen als im Fernverkehr. Die Zulassung ist vielfach von einer Bedarfsprüfung abhängig. Daneben werden auch fachliche Eignung sowie wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmers geprüft. Ausländer sind vom nationalen Verkehr bisher ausgeschlossen.

sen. Die Zulassung zum Werkverkehr ist wesentlich leichter zu erlangen als die zum gewerblichen Verkehr. Gewisse Registrierungspflichten sind in der Regel aber auch hier zu erfüllen. In der nationalen Binnenschiffahrt ist der Zutritt zum Gewerbe am einfachsten möglich. Die Bundesrepublik und Belgien kennen keine Einschränkungen; Frankreich, die Niederlande und Italien haben gewisse Zulassungsbedingungen, teils objektiver (z. B. Bedarfsnachweis), teils subjektiver Art.

Die fiskalpolitischen Einflüsse auf das Verkehrswesen sind von Land zu Land verschieden. So werden z. B. nur die niederländischen und

Die jährlichen Sonderabgaben für Kraftfahrzeuge in den EWG-Ländern
Mitte 1960; in \$

Land/Art der Abgabe +)	Pkw (Hubraum 1911 ccm 20000 km/Jahr)	Lastzüge (19,2 t Nutzlast, 80000 km/Jahr)	
		Werkverkehr	gewerbl. Fernverk.
Belgien ¹⁾	I	—	—
	II	268,5	432,0
	III	42,2	1 387,0
	IV	310,7	1 819,0
Bundesrepublik Deutschland	I	—	2) —
	II	215,7	2 790,0
	III	72,0	1 178,5
	IV	287,7	2) 3 968,5
Frankreich	I	—	4) 252,0
	II	376,0	3 223,0
	III ⁶⁾	24,3	40,6
	VI	400,3	4) 3 515,6
Italien	I	—	—
	II	299,2	2 994,0
	III	102,4	427,0
	IV	401,6	3 421,0
Niederlande	I	—	—
	II	187,2	99,5
	III	26,5	797,0
	VI	213,7	896,5

+) I = Beförderungssteuer; II = Treibstoffabgaben; III = Kraftfahrzeugsteuer; IV = Summe. — 1) Die Kraftomnibusse der Eisenbahn sind voll befreit, wenn sie mit Benzin, zur Hälfte, wenn sie mit Dieselmotoren betrieben werden. — 2) Sofern im Fernverkehr eingesetzt, sind hier 11 520 \$ hinzuzufügen. 3) Fernverkehr (über 50 km vom Standort des Fahrzeugs). — 4) Sofern im Fernverkehr (über 150 km) eingesetzt, sind hier 760 \$ hinzuzufügen. — 5) Fernverkehr (über 150 km). — 6) Fahrzeuge, die nicht älter als 5 Jahre sind.
Quelle: „Der Güterverkehr“, Heft 8/1961.

französischen Eisenbahnen wie Aktiengesellschaften des eigenen Landes besteuert, die übrigen Gesellschaften genießen partielle oder vollständige Steuerbefreiung. Sehr auffällig sind die Unterschiede in der fiskalpolitischen Behandlung des Straßenverkehrs, besonders des Straßengüterverkehrs. Wenn auch die Arten der wichtigsten Steuern eine gewisse Übereinstimmung erkennen lassen, so sind doch Bemessungsgrundlage und Steuersatz überall sehr verschieden. Ein gutes Beispiel sind die Kraftstoffpreise, die infolge unterschiedlicher Besteuerung und Verzollung große Unterschiede aufweisen. Der durchschnittliche Verbraucherpreis für Kraftstoff (in Dpf. je Liter) betrug Anfang 1962 in:

	Benzin	Diesöl
der Bundesrepublik	58	56
Belgien	59	18
Frankreich	81	55
Italien	62	55
Niederlande	50	17
Luxemburg	53	23

Für den gewerblichen Güterfernverkehr sind die Sonderabgaben (Kfz-Steuer, Treibstoff- und Beförderungsteuer) in der Bundesrepublik am höchsten und in den Niederlanden am niedrigsten. Da der Straßenverkehr nur durch Abgaben zu seinen Wegekosten beitragen kann, spiegelt sich in der unterschiedlichen Besteuerung u. a. auch die ungleichmäßige Belastung mit Wegekosten wider.

Neben der Beeinflussung der Verkehrspreise, des Angebots an Verkehrsleistungen und der Handhabung der Steuerpolitik wirkt der Staat auch durch technische Vorschriften auf den Verkehr ein. Bekannt geworden ist der Streit um die Abmessungen der Straßennutzfahrzeuge. In gewissen Grenzen ist die größere Einheit wirtschaftlicher. Eine Herabsetzung der Fahrzeugmaße beeinträchtigt folglich die Konkurrenzfähigkeit des Güterkraftverkehrs. Gegenwärtig gelten für Frankreich, Italien, Deutschland und die Beneluxstaaten verschiedene Daten.

Die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik

Obwohl die EWG-Kommission im Frühjahr 1961 eine Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik herausgebracht hat und ein Jahr später ein Aktionsprogramm vorlegte, ist die gemeinsame Politik im ersten Jahr der zweiten Übergangsperiode noch nicht weit fortgeschritten. Besonders hervorzuheben aus der zurückliegenden Entwicklung ist u. a. die Entscheidung des Rates vom November 1961, nach der ihm Rechts- und Verwaltungsvorschriften der einzelnen Mitgliedsstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs zur Beratung und Prüfung vorzulegen sind. Der allgemeine Rahmen der gemein-

samen Verkehrspolitik soll vom Ministerrat noch in diesem Jahr festgelegt werden. Die Regelung des Marktzugangs und der Tarife sowie die Angleichung der Wettbewerbsvoraussetzung für die verschiedenen Verkehrsmittel sind die Schwerpunkte.

Das Hauptinteresse ist gegenwärtig dem Güterkraftverkehr zugewandt. Die Minister beschlossen in ihrer letzten Sitzung grundsätzlich, die bestehenden bilateralen Kontingente entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung in den kommenden Jahren zu erweitern. Außerdem sollen EWG-Kontingente eingeführt werden. Gedacht ist zunächst an 500 Genehmigungen, von denen Deutschland und Frankreich je 125, Holland, Luxemburg-Belgien und Italien 95 bzw. 80, bzw. 75 erhalten sollen. Ein kleiner Anfang für die Freizügigkeit des Straßenverkehrs wäre damit gemacht. Ein weiterer Fortschritt wäre der vorgeschlagene Verzicht auf die Genehmigungspflicht für die Beförderung in ein anderes Land in einer Breite von 25 km beiderseits der Grenzen.

Bei den Beratungen über die künftige Tarifpolitik kam man überein, Margentarife zuerst im Straßengüterverkehr einzuführen. Die in diesem Zusammenhang gestellte deutsche Forderung nach Angleichung der Wettbewerbsbedingungen soll auf der Dezembertagung besprochen werden.

Auf der gleichen Sitzung traten Meinungsverschiedenheiten über den Kommissionsvorschlag hinsichtlich der Maße und Gewichte von Nutzfahrzeugen auf. Bei dem Vorschlag handelt es sich um einen Kompromiß zwischen den in den einzelnen Ländern geltenden Bestimmungen, der Genfer Konvention und dem Haager Beschluß der Europäischen Verkehrsministerkonferenz. Deutschland und Frankreich wollen sich nur mit geringeren Fahrzeuglängen und -gewichten als vorgeschlagen einverstanden erklären. Die Vorlage geht jetzt an den Europa-Rat und den Wirtschafts- und Sozialausschuß. Die wichtigste Grundlage des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs ist unter diesen Umständen heute noch ungewiß.

Umstritten ist die Frage, ob die allgemeinen Bestimmungen des EWG-Vertrages auch für den Verkehr anzuwenden sind. Gegenwärtig geht die Debatte um die Anwendbarkeit der Wettbewerbsregeln. Die Kommission hat vorgeschlagen, Artikel 85 (Kartelle), bzw. die zu seiner Durchführung getroffenen Maßnahmen bis Ende 1964 nicht auf den Binnenverkehr anzuwenden. Darüber hinaus soll das gesamte Wettbewerbskapitel bis Ende 1965 für Seeschifffahrt und Luftfahrt suspendiert werden. Bis zu diesem Zeitpunkt sind Vorschläge zu erarbeiten, auf Grund derer Bestimmungen zur Anwendung der Wettbewerbsregeln im Verkehr erlassen werden können, die den Besonderheiten dieses Wirtschaftsbereichs entsprechen. Der Vorschlag der Kommission liegt dem Europäischen Parlament zur Stellungnahme vor. Der Binnenmarktausschuß hat die Vorschläge bereits abgelehnt. Auf der Europäischen Verkehrsministerkonferenz Ende November in Paris will auch der EWG-Ministerrat zusammentreten, um eventuell die entsprechenden Verordnungen zu verabschieden.

Geltende und vorgeschlagene Abmessungen für Nutzfahrzeuge

	EWG- ¹⁾ Vor- schlag	CEMT- ²⁾ Vor- schlag	Benelux -gültig-	IRU- ³⁾ Vor- schlag	Bundes- republ. Dtschl. -gültig-
Länge (in m)					
Einzelfahrzeug	12	—	12	—	11/12
Sattelfahrzeug	15	15	14,50	15	15
Lastzug	17,20	16,50	18	18	16,50
Achsdruck (in t)					
Einzelachse	10	10	10	13	8/10
Doppelachse	16	16	16	20	14,5/16
Gesamtgewicht (i. t)					
bei 2 Achsen	16	—	—	—	16
mehr als 2 Achsen	22	—	—	—	22
Sattelfahrzeug	36	32	36	38	32
Lastzug	33	32	40	40	32
Breite (in m)	2,50	—	2,50	—	2,50
Höhe (in m)	4	—	—	—	4

¹⁾ Europäische Wirtschaftsgemeinschaft. — ²⁾ Europäische Konferenz der Verkehrsminister. — ³⁾ International Road Transport Union.
Quelle: Verkehrs-Wirtschaft vom 13. 10. 1962

Entwicklungstendenzen der Energiewirtschaft in Mitteldeutschland*)

Die bisher über die Energieerzeugung in Mitteldeutschland vorliegenden Daten lassen auch für 1962 ein höheres, aber noch immer nicht ausreichendes Energieaufkommen erwarten. Die Förderung von Rohbraunkohle, dem entscheidenden Energierohstoff der SBZ (1961 war die Rohbraunkohle mit fast 96 vH an der Eigengewinnung von Primärenergie beteiligt), wird voraussichtlich weniger stark steigen als in den beiden Vorjahren. 1960 und 1961 hatte sich die Förderung nach mehreren Jahren geringer Zuwachsraten erstmals wieder kräftiger erhöht, ein Erfolg, der im wesentlichen auf den Aufschluß neuer Tagebaue, insbesondere im Senftenberger Raum, zurückzuführen ist.

Erzeugung wichtiger Energieträger in der SBZ

Jahr	Steinkohle (1000 t)	Rohbraunkohle (Mill. t)	Braunkohlenbriketts (1000 t)	Elektroenergie (Mill. kWh)	Gas (Mill. cbm)
Absolute Mengen					
1955	2 682	200,6	50 987	23 695	2 459
1956	2 743	205,9	51 634	31 182	2 710
1957	2 753	212,6	53 366	32 735	2 766
1958	2 903	215,0	54 008	34 874	3 074
1959	2 841	214,8	54 051	37 248	3 173
1960	2 721	225,5	56 047	40 305	3 320
1961	2 671	238,9	57 996	42 515	3 336
1962 ¹⁾	2 700	243,5	59 950	44 900	3 500
Zunahme gegenüber dem Vorjahr in vH					
1955	1,3	10,3	8,7	10,2	10,9
1956	2,3	2,6	1,3	8,7	10,2
1957	0,4	3,3	3,4	5,0	2,1
1958	5,4	1,1	1,2	6,5	11,1
1959	- 2,1	- 0,1	0,1	6,8	3,2
1960	- 4,5	5,0	3,7	8,2	4,7
1961	- 1,8	5,1	3,5	5,1	0,5
1962 ¹⁾	1,1	2,8	3,4	5,6	4,9

¹⁾ Schätzung nach der Erzeugung der ersten acht Monate des Jahres.

Die höhere Rohkohlenförderung hat auch zu einer besseren Versorgung der Brikettfabriken geführt, deren Produktion durch die Erweiterung vorhandener Anlagen und die volle Auslastung des ersten Brikettwerkes im Kombinat „Schwarze Pumpe“ ebenfalls stärker als in den vorangegangenen Jahren zunahm. Gleichzeitig ist der Brikettanteil an der Elektrizitätserzeugung zugunsten von Rohbraunkohle gedrosselt worden (von 9,0 vH

im Jahre 1955 auf 6,3 vH im Jahre 1961). Nach Abzug der für die Kokserzeugung und Vergasung sowie den Export benötigten Mengen standen daher für die übrigen Brikettverbraucher von 1960 an erstmalig wieder höhere Kontingente zur Verfügung.

Die Erzeugung von Elektroenergie stieg zwar weiterhin, konnte aber den geplanten Umfang nicht erreichen. Schwierigkeiten im Energiemaschinenbau, noch mehr jedoch im Kraftwerksbau, verzögerten immer wieder eine fristgerechte Erfüllung der Pläne. Erfolgreicher waren die Bemühungen, die Elektrizitätserzeugung auf Braunkohle, insbesondere Rohbraunkohle, als Energiequelle umzustellen. Seit 1955 stieg der Anteil der Braunkohle und ihrer Produkte an der Stromgewinnung von 87,3 vH auf 90,0 vH im Jahre 1961; darunter allein Rohbraunkohle von 63,2 vH auf 73,9 vH. Neben der Brikettverfeuerung war besonders der Einsatz von Schwelkoks stark rückläufig. Der zunehmende Anteil der Rohbraunkohle war weniger auf die Umstellung alter Werke als auf die Inbetriebnahme neuer Anlagen, die für die Verfeuerung ballastreicher Rohkohle eingerichtet wurden, zurückzuführen. Es ist zu erwarten, daß sich diese Entwicklung fortsetzen wird.

Die starke Abhängigkeit der mitteldeutschen Energiewirtschaft von der Rohbraunkohle, bei der die Förderung seit Jahren auf Vorkommen von Kohle geringeren Heizwerts¹⁾ ausgedehnt werden muß, verlangt eine umfassende Umwandlung und Veredelung, möglichst am Ort der Förderung. Der Anteil der zur Umwandlung in andere Energieträger (Briketts, Koks, Elektrizität, Gas, Treibstoffe, Heizöl) eingesetzten Primärenergie an der insgesamt verfügbaren ist im Vergleich zu anderen Wirtschaftsgebieten sehr hoch. In den vergangenen sieben Jahren bewegte er sich mit steigen-

^{*)} Die Zahlen dieses Aufsatzes sind vor allem den „Statistischen Jahrbüchern der DDR“ sowie der „Statistischen Praxis“ entnommen worden. Die dort ausgewiesenen Daten wurden durch eigene Berechnungen und Schätzungen ergänzt.

¹⁾ Für die Umrechnung der Primär- und Sekundärenergieträger auf Heizwerte wurden folgende, in der sowjetzonalen Fachliteratur üblichen Faktoren angewendet:

in kcal/kg: Steinkohle (Eigenförderung und Import) 6000, Steinkohlenkoks 6500, Rohbraunkohle von 2120 im Jahre 1955 abnehmend auf 2000 im Jahre 1961, Braunkohlenbriketts 4700, Braunkohlenschwelkoks 4300, BHT-Koks 6500, Erdöl, Heizöl, Treibstoffe je 10000;

in kcal/kWh: Elektroenergie 860;

in kcal/m³: Gas 3800.

Elektroenergie ist mit dem international anerkannten physikalischen Heizwert von 860 kcal/kWh umgerechnet, was nicht ausschließt, daß in anderen Untersuchungen mit bestimmten Zielsetzungen höhere Umrechnungssätze angewendet werden können.

Der Einsatz von Primärenergieträgern für die Umwandlung in der SBZ

in Mrd. kcal

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Eigengewinnung an Primärenergie	445 942	453 075	462 763	464 611	458 990	471 429	494 312
Einfuhr von primären Energieträgern	52 773	50 974	51 793	66 150	75 803	78 645	82 222
Eigengewinnung plus Einfuhr	498 715	504 049	514 556	530 761	534 793	550 074	576 534
Ausfuhr von primären Energieträgern	112	63	91	56	49	7	0
In der SBZ zur Verfügung stehende primäre Energieträger	498 603	503 986	514 465	530 705	534 744	550 067	576 534
Für die Umwandlung eingesetzte Primärenergie	427 607	436 530	449 373	457 168	467 263	483 532	502 728
Anteil der für die Umwandlung eingesetzten an der zur Verfügung stehenden Primärenergie in vH	85,8	86,6	87,3	86,1	87,4	87,9	87,2

Energieumwandlungsbilanz der SBZ

in Mrd. kcal

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
1. Einsatz von Primärenergie	427 607	436 530	449 373	457 168	467 263	483 532	502 728
2. Einsatz von Sekundärenergie	109 441	110 893	112 412	113 408	111 922	113 087	112 614
3. Zusätzlicher Einsatz von Sekundärenergie bei den Energiebetrieben für die Umwandlung (Schätzung)	35 952	36 577	37 215	37 424	36 815	37 381	37 658
Gesamtenergieeinsatz	573 000	584 000	599 000	608 000	616 000	634 000	653 000
4. Erzeugung der Umwandlungsstufen	348 643	358 777	372 084	381 242	388 114	405 257	417 810
5. Endenergie aus der Umwandlung (4—[2+3])	203 250	211 307	222 457	230 410	239 377	254 789	267 538
Wirkungsgrad der Umwandlung in vH	35,5	36,2	37,1	37,9	38,9	40,2	41,0

der Tendenz zwischen 86 und 88 vH. Insgesamt konnte die in der SBZ bereitstehende Menge an primären Energieträgern von 1955 bis 1961 um 15,6 vH erhöht werden. Im gleichen Zeitraum stieg die für die Umwandlung eingesetzte Primärenergie um 17,6 vH.

Die hohe Energieumwandlungsquote in der Zone ist naturgemäß mit erheblichen Energieverlusten verbunden, die durch den weiteren Einsatz bereits veredelter Produkte noch gesteigert werden (z. B. Briketts für Strom, Verschmelzung, Vergasung; Schmelzkoks für Stromerzeugung). Die laufende Verbesserung des Wirkungsgrades der Umwandlung ist daher von ebenso hoher Wichtigkeit wie die Steigerung der Förderung. Neben technologischen und Rationalisierungsmaßnahmen spielt der bereits erwähnte Austausch von Briketts und Schmelzkoks bei der Elektrizitätserzeugung durch Rohbraunkohle eine beachtliche Rolle. Er hängt seinerseits wieder von der Fertigstellung moderner und größerer Kraftwerksanlagen ab, die mit wesentlich günstigeren Kohleverbrauchs-koeffizienten je erzeugte Kilowattstunde arbeiten. Der derzeitige Verbrauch in der SBZ mit 4200 kcal

je kWh liegt erheblich über dem internationalen Durchschnitt. Immerhin hat die Anwendung verfahrenstechnischer Verbesserungen zusammen mit dem Bau neuer Kraftwerke und ihre Ausstattung mit größeren Aggregaten in den letzten Jahren günstige Ergebnisse gezeitigt; von 1955 bis 1961 konnte der Wirkungsgrad von 35,5 vH auf 41,0 vH erhöht werden²⁾.

Zu den Bemühungen um die Steigerung der Braunkohlenförderung und des Wirkungsgrades bei der Umwandlung, die letztlich der Vermehrung der verfügbaren Energiemenge dienen, kommen die Bestrebungen, den Anteil der Edelenergien (Elektrizität, Gas, Treibstoffe, Heizöl) im Verhältnis zu den festen Brennstoffen zu erhöhen und damit ein qualitativ besser ausgewogenes Energieangebot zu schaffen. Gute Transportmöglichkeiten und universelle Anwendbarkeit dieser Energiearten und mehr noch die Energieverluste bei direkter Verfeuerung

²⁾ Bei einer Bewertung dieser sowie einer Reihe anderer Zahlen ist zu berücksichtigen, daß die Zonenstatistik so gut wie keine Einsatzziffern bzw. Verbrauchsangaben bringt. Die durch Berechnungen und Schätzungen ermittelten Werte sind daher in ihrer Höhe als relativ, in ihrer Entwicklungstendenz jedoch als zutreffend anzusehen.

Energiebereitstellung ¹⁾ in der SBZ nach Energieträgern

Energieträger	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
in Mrd. kcal							
Steinkohle	19 536	16 140	17 754	26 700	29 436	27 624	28 794
Steinkohlenkoks	34 587	32 929	35 796	35 412	37 278	37 265	38 526
Rohbraunkohle	47 407	47 475	44 618	42 792	34 480	34 726	40 576
Braunkohlenbriketts	127 464	130 914	136 262	131 074	129 922	137 668	148 266
Braunkohlenschmelzkoks	9 043	11 059	11 880	12 418	14 366	15 331	14 808
Braunkohlen-Hochtemperatur-Koks	2 977	4 537	4 862	6 201	6 201	6 156	6 201
Feste Brennstoffe zusammen	240 994	243 054	251 172	254 597	251 683	258 770	277 171
Elektroenergie	24 671	26 691	27 868	29 739	31 743	34 341	36 243
Gas	9 249	10 176	10 431	11 495	11 829	12 540	12 441
Treibstoffe	13 140	14 870	16 620	16 700	19 480	21 260	22 380
Heizöl	6 100	6 650	7 500	7 900	9 450	10 900	12 000
Edelenergie zusammen	53 160	58 387	62 419	65 834	72 502	79 041	83 064
Energie insgesamt	294 154	301 441	313 591	320 431	324 185	337 811	360 235
Anteil an der gesamten Energie in vH							
Steinkohle	6,6	5,4	5,7	8,3	9,1	8,2	8,0
Steinkohlenkoks	11,8	10,9	11,4	11,1	11,5	11,0	10,7
Rohbraunkohle	16,1	15,7	14,2	13,4	10,6	10,3	11,3
Braunkohlenbriketts	43,3	43,4	43,5	40,9	40,1	40,8	41,1
Braunkohlenschmelzkoks	3,1	3,7	3,8	3,9	4,4	4,5	4,1
Braunkohlen-Hochtemperatur-Koks	1,0	1,5	1,5	1,9	1,9	1,8	1,7
Feste Brennstoffe zusammen	81,9	80,6	80,1	79,5	77,6	76,6	76,9
Elektroenergie	8,4	8,9	8,9	9,3	9,8	10,2	10,1
Gas	3,1	3,4	3,3	3,6	3,7	3,7	3,5
Treibstoffe	4,5	4,9	5,3	5,2	6,0	6,3	6,2
Heizöl	2,1	2,2	2,4	2,4	2,9	3,2	3,3
Edelenergie zusammen	18,1	19,4	19,9	20,5	22,4	23,4	23,1

¹⁾ Nach Absetzung der für die Umwandlung verbrauchten Primär- und Sekundärenergieträger, aber ohne Berücksichtigung des bei der Energieproduktion und Energieumwandlung entstehenden Eigenverbrauchs der Energieerzeuger.

rechtfertigen sogar verhältnismäßig hohe Umwandlungsverluste. Unter Berücksichtigung der in der SBZ gegebenen natürlichen Energievorkommen ist die Verstromung der anfallenden Rohbraunkohle die zweckvollste und derzeit auch wirtschaftlichste Methode. Inwieweit dies auch auf die im Kombinat „Schwarze Pumpe“ im Aufbau befindliche Druckvergasung von Rohbraunkohle zutrifft, bleibt abzuwarten.

Wegen des hohen Investitionsaufwandes, den die Erweiterung und Umgestaltung der Energiewirtschaft erfordert, ist der Anteil der „Edelenergien“ an der gesamten Energiebereitstellung allerdings noch recht niedrig. Bis 1958 mußten rund vier Fünftel des Energiebedarfs durch feste Brennstoffe gedeckt werden; davon entfielen mehr als die Hälfte auf Briketts. Erst seit 1959 konnte der Anteil der „Edelenergien“, nicht zuletzt dank der vermehrten Erdöllieferungen der UdSSR, fühlbar erhöht werden.

Ohne eigene ins Gewicht fallende Erdölförderung — es hat sich bisher um jährlich höchstens einige tausend Tonnen gehandelt — war die Treibstoff- und Heizölherzeugung vorwiegend auf die Verarbeitung der aus der Braunkohlenverschmelzung anfallenden Produkte angewiesen. Erst 1958 überschritten die sowjetischen Erdöllieferungen die Millionen-Tonnen-Grenze; 1961 betragen sie bereits 2.27 Mill. t. Bis 1965 soll die Einfuhr auf 5,3 Mill. t gesteigert werden.

Soweit sich bisher erkennen läßt, wird die Rohbraunkohle auch in den kommenden Jahrzehnten der Hauptträger der Energiewirtschaft der SBZ sein. Dabei wird der Anteil der in Elektroenergie und Gas umgewandelten Rohkohle weiter zunehmen. Bis zu welcher Leistung die Braunkohlenförderung gesteigert werden soll, scheint noch nicht eindeutig entschieden zu sein. Zur Zeit wird als Optimum eine Jahresförderung von 350 Mill. t angesehen, die etwa 1980 erreicht werden soll, d. h. wesentlich später als in früheren Planvorstellungen angenommen wurde, nach denen diese Menge bereits im Jahre 1972/73 für realisierbar gehalten wurde. Die revidierte Annahme entspricht auch den Vorschlägen der sowjetischen Wirtschaftsfunktionäre im Energieausschuß des COMECON und ist damit Bestandteil der gemeinsamen Energieplanung des Ostblocks, der schon bis 1970 ein einheitliches Energiesystem der europäischen Blockpartner einschließlich des europäischen Teils der Sowjetunion schaffen will. Die bisherigen Steinkohlenimporte aus der Sowjetunion werden in Zukunft kaum in nennenswertem Umfang erhöht. Die Empfehlung

gen des COMECON an die SBZ gehen unter diesen Umständen zur Zeit dahin, die Förderung der Rohbraunkohle so weit wie möglich zu steigern, selbst unter Inkaufnahme weiterer Rentabilitätseinbußen³⁾.

Zur Erhöhung der Energieeinfuhren werden in Zukunft vor allem die Erdöllieferungen aus der UdSSR beitragen, so daß von dieser Seite der Anteil der „Edelenergien“ erheblich steigen wird. Eine fühlbare Entlastung der Kohlenwirtschaft durch die im Auf- bzw. Umbau befindlichen Erdölverarbeitungswerke, vor allem in Schwedt/Oder, wird aber erst von etwa 1975 an zu erwarten sein. Der Anteil der Treibstoffe einschließlich des Heizöls an der Energiebereitstellung war 1961 mit 9,5 vH nur gering. Seine Entwicklung ist weitgehend von den Bauarbeiten in Schwedt sowie von ausreichenden Lieferungen sowjetischen Erdöls abhängig.

Seit dem Sommer dieses Jahres laufen verstärkte Bemühungen, die erheblichen Planrückstände im Aufbau des Erdölverarbeitungswerks Schwedt aufzuholen. Es wird daran festgehalten, daß die erste Ausbaustufe mit einer anfänglichen Verarbeitungskapazität von 2 Mill. t jährlich im Laufe des Jahres 1964 in Betrieb geht; bis 1966 soll sie mit einer Durchsatzleistung von 4 Mill. t Erdöl fertiggestellt sein. Der Beginn der Arbeiten an der geplanten zweiten Ausbaustufe mit einer Verdoppelung der Kapazität auf 8 Mill. t ist für etwa 1968 vorgesehen. Mit der Fertigstellung wird erst nach 1970 gerechnet. Die erste und im wesentlichen auch die zweite Ausbaustufe werden Treibstoffe und Heizöle herstellen. Der Erdölverbrauch für die Petrochemie wird bei termingerechter Erfüllung des Programms in der gesamten SBZ — also nicht nur im Werk Schwedt — für 1970 mit höchstens 8 vH des insgesamt eingesetzten Erdöls veranschlagt, hat also für energiewirtschaftliche Überlegungen nur geringe Bedeutung. Den Rohölverbrauch der Zone beziffern Wirtschaftsfunktionäre für 1970 mit etwa 10 bis 11 Mill. t. Unter der Voraussetzung der Beibehaltung der Braunkohlenverschmelzung im bisherigen Ausmaß⁴⁾ ist 1970 dann mit einer Produktion von 10 Mill. t Treibstoffen und Heizöl zu rechnen (1961: rund 3,75 Mill. t).

³⁾ Die Selbstkosten je geförderte t Rohbraunkohle liegen nach sowjetischen Angaben bei etwa 5 DM-Ost bei einem Verkaufspreis von 3,51 DM-Ost je t ab Grube.

⁴⁾ Die langfristige Planung sah vor, die Braunkohlenschwelereien bis 1975 nach und nach zu schließen bzw. auf Erdöl umzustellen. Dieser Termin kann nicht mehr eingehalten werden, da einige wichtige chemische Produkte der Verschmelzung vorerst nicht durch andere Verfahren zu ersetzen sind. Die Braunkohlenschwelung wird aus diesen Gründen bis mindestens 1980 beibehalten werden müssen.

