

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Institut für Konjunkturforschung

WOCHEN BERICHT

33. Jahrgang

Berlin, den 21. Oktober 1966

A 22127 C

Nummer 42

Zur Lage der Energiewirtschaft in Mitteldeutschland

Die Produktionsentwicklung der Energiewirtschaft Mitteldeutschlands ist im Jahre 1965 in den einzelnen Sparten unterschiedlich verlaufen. Die Wachstumsraten gegenüber dem Vorjahr betrugen bei der Elektroenergie 5,1 vH, bei Stadtgas 6,6 vH und bei den Treibstoffen (Benzin und Dieselkraftstoff) 10,8 vH. Dagegen verringerte sich die Erzeugung bei wichtigen Primärenergieträgern und ihren Folgeprodukten. Die Förderung von Steinkohle, die seit Jahren rückläufig ist, ging nochmals um 5,5 vH, die Erzeugung von Steinkohlenkoks um 5,6 vH zurück. Wesentlicher für die gesamte Energieerzeugung ist jedoch die Verminderung der Braunkohlenförderung. Sie lag 1965 um 2,2 vH unter dem Ergebnis vom Vorjahr und war mit rund 251 Mill. t sogar niedriger als 1963. Ebenfalls zurückgegangen ist die Produktion von Braunkohlen-

briketts (— 1,8 vH) und von Braunkohlenschwelkoks (— 4,1 vH). Auf die Gründe für diese stark differenzierte Entwicklung wird noch näher einzugehen sein.

Ziele und Ergebnisse des ersten Siebenjahrplanes

1965 war das letzte Jahr des gescheiterten ersten Siebenjahrplanes 1959 bis 1965. Es ist daher nahelegend, noch einmal kurz auf die seinerzeit für die Energiewirtschaft aufgestellten Planziele — soweit sie bekanntgegeben wurden — und die Produktionsergebnisse von 1965 einzugehen. Die ursprünglichen Planansätze konnten in keinem Fall verwirklicht werden. Relativ gut wurde die damalige Planvorgabe bei den Braunkohlenbriketts mit rd. 96 vH realisiert. Dagegen lag die Erzeugung von Treibstoffen mit 92 vH stärker zurück, ebenso die Roh-

Produktion von Energieträgern in Mitteldeutschland

Jahr	Steinkohle 1 000 t	Steinkohlen- koks 1 000 t	Rohbraun- kohle 1 000 t	Braun- kohlen- briketts 1 000 t	Braun- kohlen- Hoch- temperatur- koks 1 000 t	Braun- kohlen- Schwelkoks 1 000 t	Elektro- energie Mill. kWh	Stadtgas Mill. cbm	Benzin 1 000 t	Diesel- kraftstoff 1 000 t	Heizöl ¹⁾ 1 000 t
1950	2 805	1 528	137 050	37 697	—	5 224	19 466	1 498	486	446	273
1955	2 682	2 705	200 612	50 967	458	6 368	28 695	2 410	895	707	563
1960	2 721	3 206	225 465	56 047	1 008	6 691	40 305	3 045	1 080	1 289	1 077
1961	2 671	3 084	236 926	57 996	1 030	6 635	42 515	3 048	1 167	1 448	1 222
1962	2 575	3 122	246 992	59 727	1 031	6 630	45 063	3 053	1 268	1 561	1 355
1963	2 483	3 262	254 219	60 256	1 042	6 526	47 450	3 118	1 316	1 749	1 557
1964	2 340	3 398	256 926	61 504	1 048	6 560	51 032	3 195	1 462	2 024	1 936
1965	2 212	3 209	251 301	60 380	1 051	6 291	53 611	3 406	1 604	2 258	2 248
1960 = 100											
1950	103,1	47,7	60,8	67,3	—	78,1	48,3	49,2	45,0	34,6	25,3
1955	98,6	84,4	89,0	90,9	45,4	95,2	71,2	79,1	82,9	54,8	52,3
1960	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1961	98,2	96,2	105,1	103,5	102,2	99,2	105,5	100,1	108,1	112,3	113,5
1962	94,6	97,4	109,5	106,6	102,3	99,1	111,8	100,3	117,4	121,1	125,8
1963	91,3	101,7	112,8	107,5	103,4	97,5	117,7	102,4	121,9	135,7	144,6
1964	86,0	106,0	114,0	109,7	104,0	98,0	126,6	104,9	135,4	157,0	179,8
1965	81,3	100,1	111,5	107,7	104,3	94,0	183,0	111,9	148,5	175,2	208,7

¹⁾ Geschätzt. — Quellen: Statistische Jahrbücher der DDR und eigene Berechnungen.

braunkohlenförderung mit einer Quote von etwas über 90 vH, das sind fast 27 Mill. t weniger als geplant. Auch die Erzeugung von Elektrizität (85 vH) und besonders die Gaserzeugung¹⁾ (70 vH) sind stark hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Bei der Bedeutung, die diesen beiden Energieträgern in der mitteldeutschen Wirtschaft eingeräumt wird, lassen sich die Rückstände nicht nur mit einer freiwilligen Korrektur der früheren Planziele erklären.

In der Elektrizitätswirtschaft dürften — neben der Stilllegung unrentabler Anlagen, die zum Teil über fünfzig Jahre alt sind²⁾ — die geringen Kapazitäten im Elektromaschinenbau, der Bauwirtschaft, die überdies noch aufwendig arbeitet, sowie die knappen Investitionsmittel mitbestimmend gewesen sein. Andererseits haben die im Rahmen der Industriepreisreform seit April 1964 kräftig erhöhten und für die Industrie sofort wirksam gewordenen neuen Energiepreise entspannend auf die Versorgungslage gewirkt und damit den stark beanspruchten Kraftwerksneubau entlastet. Außerdem hat sich hier die Situation seit 1964 auch dadurch gebessert, daß in verstärktem Maße 100-MW-Blockeinheiten aus der eigenen Produktion eingesetzt werden konnten. Die durch Investitionen in der Elektroenergiewirtschaft neugeschaffenen Kapazitäten betrugen 1964 brutto 958 MW und 1965 1063 MW. In der Gaswirtschaft haben ähnliche Gründe zu einer Verschiebung der Aufbautermine in der Druckvergasung und den Braunkohlenkokereien des Kombinats „Schwarze Pumpe“ bei Hoyerswerda geführt, die nach ihrem Endausbau allein 4,8 Mrd. cbm Gas erzeugen sollen.

Obwohl finanzielle Mittel verstärkt eingesetzt worden sind, scheinen die Bemühungen, die eigene Erdölförderung zu steigern, keinen Erfolg gehabt zu haben. Auch 1965 dürften nur einige zehntausend Tonnen gefördert worden sein. Im amtlichen Siebenjahrplan war für 1965 eine Förderung von mindestens 1 Mill. t festgelegt worden.

Die Auswirkungen der Industriepreisreform

Die Produktion und der Verbrauch von Energieträgern sind ohne Zweifel in erheblichem Maße von der Neufestsetzung der Energiepreise am 1. April 1964 beeinflusst worden, wenn auch die Auswirkungen heute noch nicht völlig abgeschätzt werden können³⁾. Sicherlich sind, jedoch kaum kurzfristig, allein schon deshalb Umschichtungen und Einspa-

rungen von Energie zu erwarten, weil sich die neuen Preise in den Kosten der gewerblichen Verbraucher sofort niedergeschlagen haben. Erste Erfolge dieser neuen Energiepolitik von der Absatzseite her wurden bereits angedeutet.

Welche zusätzlichen Kostenbelastungen der mitteldeutschen Volkswirtschaft durch die kräftig erhöhten Energiepreise erwachsen sind, läßt sich anhand des Statistischen Jahrbuches 1966 berechnen. Gemessen am Verbrauch von 1963 belaufen sich die Mehraufwendungen für Kohle, Elektrizität und Gas für den Zeitraum April bis Dezember 1964 auf reichlich 3,5 Mrd. MDN. Hinzu kommt der beträchtliche Einfuhrüberschuß, vorwiegend Steinkohle und Steinkohlenkoks, der immer noch fast doppelt so hoch ist wie die gesamte Kohlenausfuhr Mitteldeutschlands (gerechnet in Steinkohleneinheiten). Da auch für die eingeführten Kohlen die neuen Inlandspreise gelten, ergibt sich eine weitere Belastung von 0,4 Mrd. MDN; insgesamt belaufen sich also die Mehraufwendungen für ein Dreivierteljahr auf 3,9 Mrd. MDN. Auf ein Jahr berechnet bedeutet das, daß die mitteldeutsche Wirtschaft bei einem Produktionsvolumen, wie es im Jahre 1963 erreicht wurde, reichlich 5,2 Mrd. MDN mehr für den Verbrauch von Kohle, Elektrizität und Gas aufzuwenden hatte; dies entspricht etwa einer Verdoppelung der bisherigen Energiekosten. Diese von der Erlösseite der Energiewirtschaft aus berechneten Mehraufwendungen schließen allerdings auch die staatlichen Subventionen mit ein, die für die Landwirtschaft und die Haushaltungen gewährt werden, welche vorerst noch die alten Preise zahlen. Andererseits ist auf der Erlösseite die Kohle-, Elektrizitäts- und Gasproduktion anderer Industriegruppen nicht enthalten, die zum Teil beträchtlich ist, wie z. B. in der chemischen und der metallurgischen Industrie, der Zellstoff- und Papierindustrie.

Obwohl die Preiserhöhungen die Rentabilität der Energiewirtschaft „normalisieren“ sollten, konnte nicht in allen Fällen eine befriedigende Ertragslage erzielt werden. Die neuen Braunkohlenpreise sind

¹⁾ Im Statistischen Jahrbuch der DDR 1966 wird nur noch die Erzeugung von Stadtgas ausgewiesen. Um zu einem Vergleich mit der im ersten Siebenjahrplan für 1965 geforderten Gesamtgasmenge zu kommen, ist die Stadtgaserzeugung 1965 um etwa 600 bis 650 Mill. cbm zu erhöhen.

²⁾ Von 1960 bis 1965 wurde eine Kraftwerksleistung von etwa 820 MW stillgelegt, davon allein über 550 MW in den Jahren 1964 und 1965.

³⁾ Vgl. Wochenbericht Nr. 32 vom 7. August 1964.

Produktion einzelner Industriegruppen der Energiewirtschaft Mittelddeutschlands in Mill. MDN

Industriegruppe	Bruttoproduktion zu unveränderlichen Preisen					Abgesetzte Warenproduktion zu Industrieabgabepreisen ¹⁾				
	1963	1964	1965	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in vH		1963	1964	1965	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in vH	
				1964	1965				1964	1965
Elektroenergie- und Gasversorgungsbetriebe ²⁾	1 346,8	1 452,9	1 480,7	+7,9	+1,9	3 234,8	5 588,6	6 563,5	+72,8	+17,4
Steinkohlenwerke und -Kokereien	³⁾ 155,0	162,1	162,8	+4,6	+0,4	151,5	253,3	288,9	+67,2	+14,1
Braunkohlenwerke, -Kokereien und Brikettfabriken	³⁾ 1540,4	1 567,3	1 531,7	+1,7	-2,3	1 660,4	2 923,4	3 297,8	+76,1	+12,8

¹⁾ Der Industrieabgabepreis setzt sich zusammen aus den Selbstkosten, dem Betriebsgewinn und der staatlichen Produktionsabgabe. — ²⁾ Nur öffentliche Betriebe. — ³⁾ Schätzung; ohne Erzeugnisse der eigenen Produktion, die im eigenen Betrieb weiterverarbeitet oder verwendet werden. Da der Eigenverbrauch an Kohle bis 1963 in den Bruttoproduktionswert mit einbezogen wurde, ist er zur Vergleichbarkeit mit den folgenden Jahren abgezogen worden. — Quellen: Statistische Jahrbücher der DDR und eigene Berechnungen.

so festgelegt worden, daß die Produktion insgesamt für den Wirtschaftszweig rentabel ist. Die je nach den natürlichen Bedingungen sehr unterschiedlichen Kosten haben aber nach dem Fortfall der bisherigen staatlichen Subventionen bei einer Anzahl von Gruben sogar zu einer Verschlechterung der Erlössituation geführt. Dieser Effekt wird durch das ungünstiger werdende Verhältnis Kohle : Abraum insbesondere in den neuen Lausitzer Tagebaubetrieben verstärkt. Einer höheren Ausnutzung der Abraumgroßbagger im Jahre 1965 gegenüber 1964 steht eine verminderte Förderleistung der Kohlebagger im gleichen Zeitraum gegenüber. Da eine Änderung der einheitlichen Industrieabgabepreise aus wirtschaftspolitischen Gründen nicht möglich ist, wurden seit 1965 betriebsindividuelle interne Verrechnungspreise eingeführt, die als Grundlage für eine Verteilung des Gesamtreineinkommens dieses Industriezweiges dienen. Dadurch wurden auch Gruben mit besonders ungünstigen Abraumverhältnissen und entsprechend hohen Gewinnungskosten rentabel.

Schwieriger ist die Lage bei der Steinkohle, deren Preise dem internationalen Standard angepaßt wurden. Da diese Preise aber auch noch keine Deckung der Selbstkosten zulassen, muß der Staat mit einer — in ihrer Höhe nicht bekannten — produktgebundenen Preisstützung je Tonne Förderkohle eingreifen.

Eine unmittelbare Folge der erhöhten Steinkohlenpreise war die überproportionale Anhebung der Ferngaspreise, die neben einer durchaus erwarteten dämpfenden Wirkung auf den Verbrauch eine Reihe vorher nicht kalkulierbarer negativer Erscheinungen mit sich brachte. So mußte z. B. die Zwickauer Steinkohlenkokerei „August Bebel“, deren Leistung bis Ende 1963 verdreifacht worden war, nach der Preisreform das eigene Koksofengas nicht nur in größerem Umfang als vorher im eigenen Kesselhaus verfeuern, sondern darüber hinaus noch erhebliche Mengen abfackeln⁴⁾. Auch die Bestrebungen, die zahlreichen alten Generatorgasanlagen, vor allem in der metallurgischen Industrie, stillzulegen und damit Arbeitskräfte einzusparen, scheiterten bisher an dem hohen Ferngaspreis, der mit 56 MDN je 1 Gcal (= 1 Mrd. Kalorien) rund dreimal so hoch ist wie der Gesteigungspreis für Generatorgas. Es wird daher unvermeidlich sein, den Gaspreis unter diesen Voraussetzungen zu überprüfen.

Die neuen Preise haben auch wesentlich dazu beigetragen, daß 1965 die Braunkohlenförderung einschließlich der Erzeugung von Folgeprodukten zurückgegangen ist. Dies entspricht den Vorstellungen der Wirtschaftsinstanzen⁵⁾, wonach die Produktionspläne für Rohbraunkohle für die Jahre 1965 und 1966 um 25 Mill. t gekürzt worden sein sollen. Selbst wenn diese Pläne in ihrer Höhe nicht ganz realisiert werden sollten, so ist doch der Zweck der neuen Preise erreicht worden, die Versorgungslage zu entspannen.

Dem widerspricht auch nicht, daß von 1960 bis 1965 mit einem Investitionsaufwand von annähernd 6 Mrd. MDN neue Förderkapazitäten für rund 103 Mill. t Rohbraunkohle geschaffen worden sind (mit Schwerpunkten in den Jahren 1964 [19,5 Mill. t] und 1965 [23,1 Mill. t]), denen nur eine effektive Förderungszunahme 1960 bis 1965 von 25,8 Mill. t gegenübersteht. Ein Teil der Neuaufschlüsse ist an im Bau befindliche oder vorgesehene Großverbrauchsbetriebe objektgebunden (z. B. „Schwarze Pumpe“, Großkraftwerk Bärwalde), ein weiterer Teil muß als Reservekapazität angesehen werden.

Der Rückgang der Briketterzeugung dürfte neben den bereits angeführten Gründen im wesentlichen auf eine Einschränkung der Herstellung von Industriebriketts für die Braunkohlenverschmelzung zurückgehen, an deren Stelle in Zukunft mehr und mehr Erzeugnisse der Mineralölwirtschaft treten werden. Auch der zunehmende Einsatz von Diesellokomotiven bei der Reichsbahn hat zu einer Drosselung des Brikettverbrauchs beigetragen. Ferner haben die geringeren Anforderungen im Interzonenhandel (Rückgang 1964 und 1965 um über 1 Mill. t, davon 1965 allein 0,66 Mill. t) die Produktion negativ beeinflusst.

Strukturwandel in der Primärenergiebilanz

Die Struktur der Primärenergiebilanz Deutschlands hat sich in den letzten Jahren nicht unerheblich verändert. Während bei der Eigen-gewinnung die Rohbraunkohlenförderung weiterhin dominiert, bewirkte der Aufbau einer eigenen Mineralölverarbeitung tiefgreifende Umschichtungen im Außenhandel.

⁴⁾ Vgl. „Deutsche Finanzwirtschaft“ Nr. 20, 1964, Allgemeiner Teil, S. 13.

⁵⁾ Walter Ulbricht: „Probleme des Perspektivplanes bis 1970“, Dietz Verlag, Berlin, 1966.

Zusammengefaßte Primärenergiebilanz Mitteldeutschlands

in 1000 t Steinkohleneinheiten

	1950	1955	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Eigengewinnung	45 177	63 706	67 347	70 577	73 262	75 324	75 973	74 365
darunter: Anteil der Rohbraunkohle in vH	92,7	95,4	95,6	95,9	96,2	96,4	96,6	96,5
Einfuhr	5 899	10 175	13 701	14 709	15 777	16 971	19 962	20 166
darunter: Anteil der Steinkohle ¹⁾ in vH	76,9	77,2	67,4	64,2	65,7	62,4	60,1	55,0
„ des Erdöls „ „	3,8	9,1	20,2	22,1	23,5	26,6	30,5	36,4
Aufkommen insgesamt	51 076	73 881	81 048	85 286	89 139	92 295	95 935	94 531
darunter: Anteil der Rohbraunkohle in vH	84,2	83,8	81,4	81,4	81,0	80,5	78,1	77,5
Ausfuhr	1 537	4 367	5 673	6 046	5 881	6 407	6 496	6 336
darunter: Anteil der Braunkohlenbriketts in vH	63,1	80,2	75,0	68,9	75,4	73,2	70,3	63,2
„ „ Treibstoffe u. d. Heizöls „ „	23,2	15,0	18,5	21,6	21,7	22,5	24,6	32,0
Inlandsverbrauch	49 539	69 514	75 375	79 240	83 258	85 888	89 439	88 195
je Einwohner in t SKE	2,69	3,87	4,37	4,63	4,87	5,01	5,26	5,18

¹⁾ Einschl. Steinkohlenkoks. — Quellen: Statistische Jahrbücher der DDR und eigene Berechnungen.

Die Einfuhr von Steinkohle und Steinkohlenkoks hatte im Jahre 1964 mit 10,4 bzw. 3,3 Mill. t und 1965 mit 9,5 bzw. 3,2 Mill. t Rekordhöhen erreicht, dennoch ist der Anteil in Steinkohleneinheiten auf 55 vH der Gesamteinfuhren gesunken. Der Einfuhranteil des Erdöls — es wurden 1965 etwas über 5,1 Mill. t eingeführt — ist dagegen auf 36,4 vH, also ganz erheblich gestiegen.

Die Energieausfuhr ist von diesem Umschichtungsprozeß auch nicht unbeeinflusst geblieben. Im Rahmen der Bilanz ist der Ausfuhranteil von Braunkohlenbriketts — 1965 rund 6 Mill. t —, verstärkt durch die Minderanforderungen im Interzonenhandel, seit Jahren rückläufig und betrug 1965 nur noch 63,2 vH. Entsprechend kräftig stieg der Ausfuhranteil von Mineralölprodukten, besonders nach der Fertigstellung der ersten Ausbaustufe im Erdölverarbeitungswerk Schwedt, deren Durchsatz Mitte 1964 2 Mill. t betrug. Bei der noch relativ geringen Motorisierung in Mitteldeutschland konnten größere Mengen an Mineralölprodukten für den Export bereitgestellt werden. Im Jahre 1965 betrug die Ausfuhr einschließlich Interzonenhandel bei Fahrbenzin 473 000 t, Dieselkraftstoff 676 300 t und Heizöl 269 000 t. Mit einer weiteren Ausfuhrsteigerung kann durchaus gerechnet werden, nachdem am 1. Januar dieses Jahres die zweite Ausbaustufe in Schwedt in Dauerbetrieb genommen worden ist und damit ein Gesamtdurchsatz von 4 Mill. t erreicht worden ist. Für den Endausbau ist eine jährliche Verarbeitungskapazität von 8 bis 10 Mill. t vorgesehen. Der Anteil des Erdöls in der Energiebilanz würde sich dadurch wesentlich erhöhen. Mitteldeutschland folgt damit, wenn auch nur langsam, einer Entwicklung, die in westlichen Staaten schon seit Jahren eingeschlagen wurde.

Insgesamt hat sich 1965 der Inlandsverbrauch an Primärenergie mit 5,18 t SKE je Einwohner gegenüber dem Vorjahr leicht vermindert, liegt aber immer noch höher als in der Bundesrepublik (einschließlich West-Berlin), wo er 1965 etwa 4,55 t SKE betragen hat. Dies ist darauf zurückzuführen, daß in Mitteldeutschland die starke Abhängigkeit von der geringerwertigen Rohbraunkohle häufig nicht nur zu einer Mehrfachumwandlung der Primärenergie mit zum Teil erheblichen Energieverlusten zwingt, sondern ein Mehreinsatz zur Zeit auch noch wegen der schlechten Ausnutzung notwendig ist (z. B. hoher Verbrauch je erzeugte kWh und je t Roheisen).

Ausblick

Seit Mai dieses Jahres ist die Energiewirtschaft Mitteldeutschlands in eine neue Entwicklungsphase getreten. Nach über achteinhalbjähriger Bauzeit wurde bei Rheinsberg das erste Kernkraftwerk mit einer elektrischen Leistung von 70 MW in Betrieb genommen. Es ist mit einem Druckwasserreaktor ausgestattet, der zusammen mit zahlreichen anderen Ausrüstungsgegenständen von der UdSSR geliefert wurde. Das neue Werk dient erst in zweiter Linie der Energieerzeugung. In erster Linie arbeitet es als Studien- und Versuchsanlage für die Projektierung und den Bau weiterer und größerer Kernkraftwerke. Darauf deuten schon die Ausstattung mit zahlreichen Sondereinrichtungen und der sehr umfangreiche wissenschaftliche Mitarbeiterstab hin, dem auch Mitarbeiter aus der Sowjetunion angehören. Im Juli 1965 wurde in Moskau zwischen Mitteldeutschland und der UdSSR ein bisher nicht veröffentlichtes Abkommen unterzeichnet, das eine weitere Vertiefung der Zusammenarbeit beider Vertragspartner beim Bau von Kernkraftwerken vorsieht.

Der schnell wachsende Bedarf an Elektrizität kann in den kommenden Jahrzehnten durch Wärmekraftwerke auf Braunkohlenbasis allein nicht mehr gedeckt werden, da der Kohlenförderung und der Kohlenverwendung — ganz abgesehen von der Höhe der natürlichen Vorkommen — technisch und wirtschaftlich Grenzen gesetzt sind. Darunter fallen u. a. die Bewältigung des Transportproblems ebenso wie eine progressive Steigerung der Förderkosten bei wachsender Höhe des Deckgebirges. Die mitteldeutschen Planungsinstanzen vertreten daher die Auffassung, daß vom Ende der siebziger Jahre an der Zuwachs des Stromverbrauchs überwiegend durch Atomenergie gedeckt werden muß. Da auch bei Kernkraftwerken mit zunehmender Größe der Blockeinheiten die spezifischen Investitionskosten sinken, erscheinen die Planungen für ein neues Werk mit einem Mehrfachen der Leistung der Rheinsberger Anlage als sinnvoll. Nach dem derzeitigen Stand der Entwicklung sind Kernkraftwerke mit einer Blockgröße von 500 bis 600 MW mit den konventionellen Kraftwerken mehr als wettbewerbsfähig. Vorerst wird jedoch der laufend steigende Elektrizitätsbedarf durch den Bau neuer Kohlekraftwerke und die durchgreifende Rekonstruktion bestehender Anlagen abgedeckt werden müssen.

Neue Entwicklung im kombinierten Verkehr

Ende März dieses Jahres landete aus New York kommend in Antwerpen nach 6¹/₂tägiger Überfahrt der erste Containertransporter mit Großbehältern. Etwa zur gleichen Zeit legte die Bundesregierung einen vom Parlament angeforderten Untersuchungsbericht über die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs vor¹⁾. Im folgenden sollen Wesen und Entwicklungsaussichten dieser Verkehrsart²⁾, die in den USA infolge anderer wirtschaftlicher und verkehrlicher Voraussetzungen als in Europa erheblich stärker verbreitet ist, kurz umrissen werden.

Die bekannteste, keineswegs neue Spielart des kombinierten Verkehrs ist der sogenannte *Huckepack*-

¹⁾ „Regierungsbericht über die bisherige Entwicklung des Huckepackverkehrs und Maßnahmen zu seiner Förderung.“ Am 13. 4. 1966 dem Bundestag vorgelegt.

²⁾ Innerhalb des kombinierten Verkehrs sind der Huckepackverkehr, der Paletten- und Kleinbehälterverkehr sowie der Großbehälterverkehr zu unterscheiden.

³⁾ Die jüngste, noch in der ersten Entwicklung befindliche Variante des Huckepackverkehrs ist der Transport von Frachtkähnen (Leichtern) in Trägerschiffen über den Atlantik. Dieses System könnte die für die Reedereien sehr aufwendigen Liegezeiten verkürzen, würde Arbeitszeit ersparen helfen und Hafenkapazitäten freisetzen.

packverkehr, der darin besteht, Straßenfahrzeuge auf Eisenbahnwagen zu befördern³⁾. Im Güterverkehr werden teilweise auch nur noch die Aufbauten der Straßenfahrzeuge transportiert. Im Vordergrund des verkehrspolitischen Interesses standen der Wunsch der Bahn, einer Verkehrsverlagerung von der Schiene zur Straße zu begegnen sowie das Bestreben, die Straßen von einem Teil des Schwerverkehrs zu entlasten. Der Behälterverkehr, insbesondere der Großbehälterverkehr, ist eine Variante dieser Entwicklung. Die zu Beginn des transatlantischen Verkehrs benutzten Container sind rd. 6 m lang und je etwa 2,50 m breit und hoch. Sie fassen etwa 20 t, d. h. etwa das Vierfache der Großbehälter der Deutschen Bundesbahn und passen bei geringen Veränderungen der Fahrzeuge auf die Pritsche eines entsprechenden Lastkraftwagens oder Anhängers. Daneben kommen in zunehmendem Maße aber auch doppelt so lange Behälter in den Verkehr, die für Sattelschlepper geeignet sind. Der Standardisierung der Maße und der Handhabung der Container kommt eine große Bedeutung für die Entwicklung dieses Verkehrs zu.

Bisher hat der kombinierte Güterverkehr in Deutschland, gemessen an der Menge der beförderten Güter, nur sehr wenig Anklang gefunden. Im Sommer 1965 gab es einen Huckepackverkehr zwischen folgenden Städten:

München — Gelsenkirchen⁴⁾, Hamburg — Köln, Augsburg — Hannover, Stuttgart — Hannover, Fürth — München.

Die Entwicklung des Huckepackverkehrs und des Containerverkehrs in den Jahren 1963-1965

	1963		1964		1965	
	Fuhr- unter- nehmer	Regie- verkehr d. DB	Fuhr- unter- nehmer	Regie- verkehr d. DB	Fuhr- unter- nehmer	Regie- verkehr d. DB
Zahl der Sendungen . . .	2 932	3 132	9 484	2 484	9 839	2 080
Gewicht der Sendungen (1000 t)	46,1	41,4	151,6	35,2	161,3	30,4
Quelle: Regierungsbericht über die bisherige Entwicklung des Huckepackverkehrs und Maßnahmen zu seiner Förderung.						

Für die geringe Nachfrage nach dem Huckepackverkehr sind zum Teil strukturelle, zum Teil verkehrspolitische Gründe maßgebend. Geografische Ausdehnung und Standortstruktur der Bundesrepublik erlauben kein ausreichendes, über größere Entfernungen sich erstreckendes innerdeutsches Verkehrsaufkommen. Erst von einer Versandweite von 500 km an wird der Huckepackverkehr für Fuhrunternehmer und Eisenbahn interessant. Die Tarifstruktur verhindert darüber hinaus ein Interesse der Verlader am Huckepackverkehr, weil sie die gleichen Sätze wie für den Straßenverkehr zahlen müssen. Die Fuhrunternehmer erhalten ihrerseits nur verbilligte, unter den Regeltarifen für Wagenladungen liegende Sondertarife, wenn sie für den Zu- und Ablauf je eine für den Fernverkehr konzessionierte Zugkraft bereitstellen. Die Bereitstellung bedeutet aber, daß diese Maschinen entsprechend weniger im allgemeinen Fernverkehr eingesetzt werden können. Der Werkverkehr und der

gewerbliche Nahverkehr sind bisher überhaupt vom Huckepackverkehr ausgeschlossen, weil die Bahn befürchtet, daß sonst „normales“ Eisenbahngut in den Huckepackverkehr abwandern könnte.

Beim **Behälterverkehr** liegen die Verhältnisse etwas anders. Hier besteht — ähnlich wie beim Palettenverkehr — der Wunsch des Versenders, die Fracht zu Einheiten zusammenzufassen, die sich vom Verlade- bis zum Empfangsort mit möglichst geringem Aufwand an Arbeitskräften und Zeit transportieren lassen. Die übrigen Vorteile ähneln denen des Huckepackverkehrs bzw. des Haus-Haus-Verkehrs des Lastkraftwagens: Es fallen die Kosten für eine Unterwegsumladung mit ihren Gefahren weg, und die Versicherungsprämien liegen wesentlich niedriger als im sonstigen Stückgutverkehr. Der Verkehrsunternehmer hat den Vorteil, daß seine Fahrzeuge schneller umlaufen, weil das Umschlagen von Behältern weitgehend rationalisierbar ist. So wird z. B. die Umlaufzeit von schnellen, teuren Schiffen entscheidend von ihren Hafenzeiten beeinflusst. Das Einsparen eines Teiles der Liege- und Umschlagskosten, die besonders im Transatlantikdienst hoch sind, hat in erster Linie den Containerboom ausgelöst. Ein weiterer Vorteil des Containerverkehrs gegenüber dem Transport ganzer Lastkraftwagen auf der Eisenbahn ist das geringere Lichtraumprofil des Containers, das den Einsatz spezieller Tiefladewagen überflüssig macht. Aus diesen Gründen kommt der Regierungsbericht zu dem Schluß, daß in Deutschland der Großcontainerverkehr gegenüber dem Huckepackverkehr zu bevorzugen sei.

Im **transatlantischen Containerverkehr**, der bisher gelegentlich von Linienfrachtern durchgeführt wurde, jetzt aber mehr und mehr zu einem fahplanmäßigen Spezialverkehr ausgebaut wird, tritt das Spezifikum dieser Beförderungsart besonders hervor: Der Behälter, ursprünglich eine Art Verpackung, wird zum Kernstück einer Transportkette; er wird mit dem Lastkraftwagen zum Güterbahnhof gefahren, die Eisenbahn übernimmt den Transport zum Hafen, wo das Frachtschiff für die überseeische Beförderung bereitliegt. Im Bestimmungshafen kann sich der Ablaufverkehr in umgekehrter Reihenfolge wie der Zulaufverkehr vollziehen.

Nachteilig kann sich der Zeitaufwand für das Ansammeln der Güter zu größeren Partien auswirken. Dem Haus-Haus-Verkehr der Container sind Grenzen durch die Dekonzentration von Produktion und Verbrauch gesetzt. Ein Teil des Behälterverkehrs dürfte sich daher zunächst noch als Hafen-Hafen-Verkehr abwickeln.

Für den reibungslosen Ablauf der Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsarten sind verschiedene Organisationsformen denkbar. Die Reederei, die den Containerdienst betreibt, kann auch die Überwachung des Zu- und Ablaufs übernehmen, indem sie an den Küsten und im Binnenland Stützpunkte einrichtet, von denen aus Spediteure und Frachtführer tätig werden. Sie kann sich aber auch darauf beschränken, in den Ausgangs- und Bestimmungshäfen für entsprechende Umschlagseinrichtungen zu sorgen und im übrigen Vereinbarungen mit Verkehrsunternehmungen treffen, die dann ihrerseits für die reibungslose Zu- und Abfuhr der Container Sorge tragen. Mit Vertragsspediteuren zu

⁴⁾ Nur diese Strecke hatte einen beladenen Gegenverkehr.

arbeiten, sich also auf koordinierende Maßnahmen zu beschränken, erscheint in der Anlaufperiode dieses Verkehrs geeigneter als das integrierte System, das erst dann angewandt werden sollte, wenn der Containerverkehr einen größeren Umfang angenommen hat. Es besteht auch die Möglichkeit, daß Containerfirmen, die keine eigenen Fahrzeuge besitzen, den Versendern durchgehende Raten vom Versand- zum Empfangsort anbieten, um mit den Reedereien und sonstigen Verkehrsunternehmungen günstigere Raten auszuhandeln, als es den einzelnen Versendern möglich ist.

Je nachdem, in welchem Hafen die Behälter gelöscht werden und welche Abmessungen sie haben, wird beim Ablaufverkehr die Schiene oder Straße vorherrschen. So überwiegt z. B. in Rotterdam, bedingt durch seine Lage im europäischen Straßennetz, die Verladung auf Lastkraftwagen, in Le Havre, das keinen Anschluß an das Autobahnnetz hat, der Umschlag der Behälter auf die Eisenbahn. Das Umladen eines Behälters nimmt unter günstigen Umständen nur wenige Minuten in Anspruch, so daß die Hafenzeit der Schiffe, die oft mehrere hundert Container an Bord haben, nur etwa einen halben Tag ausmacht, während sonst zwei bis drei Tage benötigt werden. Anders ausgedrückt kann ein Liegeplatz, an dem bisher wöchentlich etwa drei Schiffe abgefertigt werden, künftig von etwa zehn Containerschiffen benutzt werden. Nicht zuletzt trägt dieser Umstand dazu bei, daß die Transportkosten über den Atlantik erheblich ermäßigt werden können. Die Liegezeiten werden noch weiter schrumpfen, wenn moderne Landkräne die Be- und Entladung übernehmen können wie seit kurzem in Bremen. Neben den Umschlagplätzen für den Haus-Haus-Behälterverkehr spielen Hallen für die Behandlung der Container bei konventionellem Vor- und Nachlauf der Güter eine entscheidende Rolle. Für den Haus-Haus-Verkehr sind gut ausgebaute Containerstationen, die Behälter ständig vorhalten und zustellen, eine Vorbedingung. Bisher gibt es solche „Terminals“ in rd. einem Dutzend westdeutscher Städte.

Bei den zur Zeit den Containerverkehr betreibenden Reedereien überwiegt stark das amerikanische Element. Je mehr der Containerverkehr nach und nach auf anderen Routen eingerichtet werden wird — die Strecke Kopenhagen/Antwerpen ist gerade in Betrieb genommen worden —, um so stärker werden auch andere Reedereien ins Geschäft kommen. Das im Juli vorgelegte britische Weißbuch zur Verkehrspolitik spricht bereits von einer „Behälterrevolution“, die Änderungen bei den Ausbauplänen der Häfen notwendig macht. Vier große Reedereien⁵⁾ haben im Mai dieses Jahres die Atlantic Container Line gegründet, die in etwa einem Jahr den Verkehr mit vier neuen Schiffen aufnehmen soll. Zweifelhaft ist, ob eines Tages der Containerverkehr in der See-

schifffahrt überwiegen wird⁶⁾, denn es gibt zahlreiche Güter, die für den Behältertransport ungeeignet sind. Andererseits haben amerikanische Untersuchungen ergeben, daß der Anteil der Güter, der in Behälter befördert werden kann, größer ist, als ursprünglich angenommen wurde (Stückladungen, Schüttgut und Flüssigkeiten). Die geplanten Containerdienste im transatlantischen Verkehr sehen schon mehr Transportkapazität⁷⁾ vor, als das Stückgutaufkommen in dieser Verkehrsbeziehung heute ausmacht. In der Übergangsperiode werden Anpassungsschwierigkeiten kaum zu vermeiden sein, wenn alle Reedereien ihre gegenwärtigen Pläne in den nächsten Jahren verwirklichen sollten.

Ungelöst blieben im Stadium des Anlaufens des transatlantischen Behälterverkehrs u. a. noch die entscheidenden Fragen der Rückfracht und des Leerguttransports. Kaum weniger wichtig sind die Tarifprobleme, die Eigentumsfragen hinsichtlich der Behälter (Behälterpool?) und die erforderlichen Investitionen für Umschlageinrichtungen. Für den reibungslosen Ablauf ist ferner die Zollbehandlung, die gesundheits- und veterinärpolizeiliche Kontrolle sowie der Abfertigungsvorgang zu vereinfachen. Die noch ausstehenden Antworten werden über die Zukunft des Behälterverkehrs entscheiden.

Die Entwicklungschancen des kombinierten Verkehrs liegen bei Langstreckentransporten, d. h. in der Regel in den grenzüberschreitenden und kontinenteverbindenden Verkehrsbeziehungen. Die Verdichtung des überseeischen Containerverkehrs wird auch zur Belebung des Großbehälterverkehrs in der Bundesrepublik führen. Die Deutsche Bundesbahn und das Güterfernverkehrsgewerbe wollen sich, wie verlautet, dem sich anbahnenden Großcontainerverkehr besonders widmen. An der Tendenz zu einer Vereinheitlichung der Ladung und zur Rationalisierung des Umschlags ist angesichts der hohen Lohnintensität der Verkehrsunternehmungen nicht zu zweifeln. Wahrscheinlich werden in absehbarer Zukunft die „Containerschiffe“ nicht nur Behälter befördern, sondern auch palettisierte Ladungen an Bord nehmen und darüber hinaus dafür eingerichtet sein, Lastkraftwagen und Anhänger sowie Personenkraftwagen im sogenannten Roll-on/Roll-off-Verkehr mitzunehmen. Dies gilt im wesentlichen für den transatlantischen Verkehr. Im Containerverkehr mit dem Nahen und Fernen Osten bilden unzureichende Hafenanlagen und Binnenverkehrsmittel vielfach ein Hindernis für die zügige Abwicklung.

⁵⁾ Es sind dies die Holland American Line, die Reederei Wallenius, die schwedische Reederei Transatlantic und die Swedish American Line.

⁶⁾ Nach extrem optimistischer Auffassung sollen sich in etwa zwanzig Jahren dreiviertel des überseeischen Welthandels in Containern abwickeln.

⁷⁾ Es sind zahlreiche schnelle Schiffe (fast ausnahmslos mit einer Geschwindigkeit von 20—25 Knoten) im Bau bzw. werden umgebaut.

Gegenstand *)	Einheit †)	1965						1966							
		Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August
Anzahl der Werktage		23,0	22,8	22,8	22,0	21,4	22,8	21,5	20,8	23,8	20,7	20,8	21,2	22,0	23,7
Kredite an Nichtbanken															
Zentralbankensystem	Mill.DM	E	4085	3728	3255	3467	4074	4786	3768	4013	3679	3581	4646	4089	4613
Kreditbanken	"	"	71400,5	70972,5	71995,2	71775,8	71871,9	74008,8	73304,2	73773,7	75122,7	75585,8	76021,3	77319,0	77235,0
an Wirtschaft u. Private	"	"	58992,6	59095,6	60139,6	59764,6	59493,5	61428,9	60603,5	61811,0	62667,2	63259,3	63416,6	64684,8	64828,5
kurzfristige Kredite	vH	"	62,7	62,0	62,2	61,8	61,4	62,3	61,7	61,9	61,9	61,9	61,6	61,9	61,1
dar. Wechselkredite	"	"	26,9	26,4	25,5	25,6	25,6	27,1	26,0	25,7	25,6	25,5	25,0	24,1	24,0
mittelfristige Kredite	"	"	16,9	17,3	17,2	17,3	17,5	17,0	17,3	17,2	17,6	17,5	17,9	18,0	18,6
langfristige Kredite	"	"	20,4	20,7	20,6	20,9	21,1	20,7	21,0	20,9	20,5	20,6	20,5	20,1	20,3
an öffentl.-rechtl. Körperschaften	Mill.DM	"	2619,9	2651,7	2671,3	2691,2	2760,9	2688,9	2755,5	2794,3	2811,8	2856,0	2862,1	2877,5	2836,4
Wertpap. u. Konsortialbeteiligung	"	"	9788,0	9225,2	9184,3	9320,0	9617,5	9891,0	9945,2	9668,4	9643,7	9470,5	9742,6	9756,7	9570,1
Übrige Kreditinstitute 1)			221975,0	224021,8	226592,1	229100,3	231347,3	234197,6	235814,1	238011,4	240365,4	242276,8	244189,6	246639,4	247499,0
an Wirtschaft u. Private	"	"	152804,2	154419,3	156507,2	158157,1	159865,0	161931,9	162587,0	164049,8	166032,0	167642,0	169205,9	171340,0	171782,7
kurzfristige Kredite	vH	"	17,2	17,0	17,5	17,4	17,2	17,6	17,4	17,5	17,8	17,9	17,9	18,5	18,2
dar. Wechselkredite	"	"	6,0	6,0	6,1	6,1	6,1	6,1	6,0	6,1	6,2	6,3	6,4	6,5	6,5
mittelfristige Kredite	"	"	9,0	9,0	9,0	9,0	9,1	9,1	9,0	9,0	9,1	9,2	9,3	9,3	9,3
langfristige Kredite	"	"	73,8	74,0	73,5	73,6	73,7	73,3	73,6	73,5	73,1	72,9	72,8	72,2	72,5
an öffentl.-rechtl. Körperschaften	Mill.DM	"	40649,5	41095,8	41450,9	42283,4	42831,1	43923,2	44792,7	45411,5	45601,4	45893,0	46252,3	46555,5	47022,1
Wertpap. u. Konsortialbeteiligung	"	"	28521,3	28506,9	28634,0	28659,8	28651,2	28342,5	28434,4	28550,1	28732,0	28741,8	28731,4	28743,9	28694,2
Bargeldumlauf und Bank-einlagen 12)															
Bargeldumlauf außerhalb der Kreditinstitute	Mill.DM	E	29943	29208	29453	29658	30036	29556	28877	29518	29787	30414	30221	30467	31492
Sicht- u. Termineinlagen, ges. 11)	"	"	73624	74450	74714	74574	76068	78960	76141	76551	76543	77579	77886	78982	79999
von Wirtschaft und Privaten	"	"	56809	57037	56228	58076	59588	61932	59646	59587	58415	60428	61033	60993	61466
Sichteinlagen	vH	"	71,9	72,4	72,6	72,5	72,8	71,5	69,6	69,0	69,3	69,5	69,8	70,0	69,4
Termineinlagen	"	"	28,1	27,6	27,4	27,5	27,2	28,5	30,4	31,0	30,7	30,5	30,2	30,0	31,1
von deutschen öffentl. Stellen 11)	Mill.DM	"	16815	17413	18486	16498	16480	17028	16495	16964	18128	15331	16853	17989	16533
Sichteinlagen bei Kreditinstit. außerh. d. Zentralbankensystems	vH	"	26,1	27,4	26,8	26,7	30,8	34,6	28,1	29,0	26,7	29,3	29,9	30,5	27,4
Sichteinlagen beim ZBS 11)	"	"	18,5	16,0	23,3	19,6	14,7	12,7	18,0	17,8	25,2	14,7	16,8	19,8	16,8
Termineinlagen	"	"	55,4	56,6	49,9	53,7	54,5	52,7	55,9	53,2	48,1	56,0	53,3	49,7	55,8
ERP-Sondervermögen	Mill.DM	"	407	303	430	216	159	63	320	259	185	129	82	163	205
Spareinlagen	"	"	102217	102744	103574	104876	105452	109758	111491	112807	113451	114443	115187	116077	117285
Deutsche Bundesbank															
Gold und Devisen, gesamt	Mill.DM	E	29229,3	28812,2	29196,4	29374,4	29574,9	29718,5	29072,7	28828,9	28806,3	28467,5	28067,7	28838,5	29629,9
Gold	"	"	17266,2	17260,4	17294,4	17351,8	17357,8	17371,1	17372,2	17356,1	17339,2	17339,2	16977,1	16970,7	16938,9
Guthaben bei ausländisch. Banken	"	"	11331,7	10930,1	11265,1	11337,6	11481,8	11455,2	10801,8	10555,9	10475,7	10084,7	10014,6	10852,6	11673,5
Sorten, Wechsel, Schecks	"	"	631,4	621,7	636,9	685,0	735,3	892,2	898,7	916,9	991,4	1043,6	1076,0	1015,2	1017,5
Wertpapiermarkt															
Absatz an festverz. Schuldver-schreibungen und Aktien 2)	Mill.DM	S	2087,4	1213,9	824,1	1380,3	1358,5	1315,2	2070,4	1102,2	1223,0	802,0	640,2	701,0	1035,7
Pfandbriefe	vH	"	19,4	19,4	36,1	25,1	21,8	26,6	23,8	19,0	17,4	20,3	36,4	30,3	21,4
Kommunalobligationen	"	"	24,6	21,1	29,8	11,2	18,3	18,3	19,9	24,9	15,9	26,0	32,9	28,7	27,8
Öffentliche Anleihen	"	"	30,3	5,0	7,0	23,6	25,6	16,4	19,8	19,7	27,3	1,6	1,0	1,7	4,4
Industrieobligationen	"	"	—	—	—	—	3,7	—	—	—	—	14,2	—	—	11,4
Aktien	"	"	8,5	44,9	12,8	16,0	5,2	18,3	17,3	19,8	7,6	28,2	22,5	29,2	19,5
Kursdurchschnitt 3)	31.12.53														
Aktien 4)	= 100	D	503	511	511	496	483	476	491	499	494	485	467	442	414
5%ige Pfandbriefe, steuerfrei	vH	"	114,92	113,59	113,14	110,58	110,32	110,36	110,55	110,64	110,57	109,16	107,24	105,38	101,98
6%ige Pfandbriefe, tarifbesteuert	"	"	91,87	91,23	90,44	88,78	88,46	88,40	88,67	88,49	88,32	86,88	85,08	83,16	82,07
6%ige Komm.-oblig., tarifbesteuert	"	"	91,46	90,67	89,50	88,23	87,68	87,53	87,33	87,50	87,32	85,93	84,38	82,43	81,23
Finanzen															
Kassenmäßige Einnahm. aus Steuern des Bundes und der Länder 5)	Mill.DM	S	5969,2	6717,3	10247,9	6381,4	6540,3	11893,2	7329,8	5736,8	10604,6	6230,9	6528,1	11268,5	6612,8
Einkommen- u. Körperschaftst. 6)	"	"	1936,2	1998,9	6240,5	2026,7	1915,0	7809,1	2701,5	1802,3	6367,8	2036,8	2075,1	6723,3	2337,8
Lohnsteuer	"	"	1329,5	1445,3	1551,7	1652,4	1581,6	1867,7	1970,0	1269,5	977,3	1299,1	1316,7	1326,4	1684,0
Veranl. Einkommenst.	"	"	334,2	245,1	2926,5	210,8	192,1	3429,6	417,7	324,8	3465,1	584,2	487,7	3404,2	368,9
Körperschaftsteuer	"	"	118,6	86,5	1729,6	94,5	96,8	1957,3	163,7	133,3	1839,2	105,5	132,4	1725,0	123,2
Umsatzsteuer	"	"	1988,0	2154,8	1939,1	2181,8	2155,8	2222,6	2550,6	1755,9	1771,6	2145,7	2039,4	2082,4	2131,0
Zölle und Verbrauchsst.	"	"	1561,9	1719,9	1585,8	1725,5	1564,3	1849,6	1564,0	1324,3	1861,4	1510,8	1509,9	1957,9	1654,4
Lastenausgleichsabgaben 7)	"	"	53,4	303,2	33,2	68,1	259,0	56,8	35,2	313,6	41,7	54,9	296,5	25,8	46,2
Außenhandel															
Einfuhr, insgesamt	Mill.DM	S	6038	5499	6189	6264	6338	6423	5786	5587	6739	5906	6166	6176	5911
Ausfuhr, insgesamt	"	"	6141	5189	5922	6361	6229	7070	5970	5960	7027	6207	6806	6580	6832
Saldo 8)	"	"	+ 103	- 310	- 247	+ 67	- 109	+ 647	+ 184	+ 373	+ 288	+ 331	+ 640	+ 424	+ 353
Einfuhrvolumen 9)	"	"	6178	5655	6364	6398	6445	6548	5855	5664	6714	5898	6154	6247	5974
Ausfuhrvolumen 9)	"	"	5896	5029	5794	6181	6032	6807	5723	5696	6725	5959	6545	6351	6498
Terms of Trade 10)	1960-100	D	106,6	106,4	105,7	104,6	105,1	105,9	105,6	106,0	104,1	104,6	103,8	104,8	106,4
Einfuhr															
Güter der Ernährungswirtschaft	Mill.DM	S	1405	1409	1519	1544	1674	1716	1402	1301	1694	1449	1442	1386	1871
Rohstoffe	"	"	937	949	960	914	955	1004	1042	943	1098	934	1041	1009	978
Halbwaren	"	"	961	847	906	910	899	928	825	809	944	840	905	932	946
Fertigwaren	"	"	2658	2243	2720	2824	2743	2708	2471	2475	2948	2630	2685	2786	2522
davon: Vorzeugnisse	"	"	941	799	884	896	919	864	827	850	1011	919	939	960	888
Enderzeugnisse	"	"	1717	1444	1836	1928	1824	1844	1644	1625	1937	1711	1746	1826	1634
Ausfuhr															
Güter der Ernährungswirtschaft	"	"	152	145	163	171	185	192	173	140	179	151	150	153	142
Rohstoffe	"	"	216	208	230	237	232	239	223	207	243	227	245	249	229
Halbwaren	"	"	518	495	530	537	548	580	559	518	614	597	545	604	607
Fertigwaren	"	"	5227	4320	4976	5359	5239	6023	4994	5072	5965	5232	5835	5546	5822
davon: Vorzeugnisse	"	"	1119	1043	1127	1158	1139	1264	1113	1074	1294	1158	1207	1216	1243
Enderzeugnisse	"	"	4108	3277	3849	4201	4100	4759	3881	3998	4671	4074	4628	4330	4579

*) Sämtliche Angaben beziehen sich auf das Bundesgebiet einschl. Berlin (West).

† S = Monatssumme, E = Monatsende, D = Monatsdurchschnitt. — Kursive Zahlen: Vorläufig oder geschätzt. — o) Berichtigte Zahl.

1) Einschl. Postsparkassen- und Postscheckämter, K. f. W. und Finag und Teilzahlungsinstitute. Ohne ländliche Kreditgenossenschaften, deren Bilanzsumme am 31. 12. 1953 unter 0,5 Mill. DM lag. — 2) Einschl. des Absatzes an Investitionshilfe

Gegenstand	Gebiet	Einheit†)	1965								1966									
			Jun.	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Jun.	Juli	Aug.			
Anzahl der Werktage			20,8	23,0	22,8	22,8	22,0	21,4	22,8	21,5	20,8	23,8	20,7	20,8	21,2	22,0	23,6			
Verkehrsindizes																				
Personenverkehr, kalendertägl.	BRD	1962 = 100	TD	92	95	91	100	93	94	89	·	·	·	·	·	·	·			
Dtsch. Bundesbahn, bef. Pers.				80	78	70	82	83	86	86	79	83	81	79	79	76	·	·		
Straßenbahnen, " " " "				105	102	97	108	110	117	117	111	117	109	106	107	104	·	·		
Omnib., Ortslinien " " " "				124	118	115	130	131	142	134	138	145	130	129	129	129	·	·		
Überlandl. " " " "				137	143	128	140	107	72	64	57	67	71	65	118	149	·	·		
Gelegenheit " " " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
Güterverkehr, kalendertäglich	BRD	1962 = 100	TD	·	·	105	·	·	111	·	94	100	102	96	·	·	·			
Eisenbahnen, bef. Güter . .				117	122	122	128	121	118	102	90	107	126	123	127	138	·	·		
Binnenschifffahrt, " " " "				125	120	126	128	125	119	139	126	125	129	128	123	126	·	·		
Seeschifffahrt, Güterumschlag				122	124	126	134	135	125	114	104	106	134	117	126	·	·	·		
Fernverk. m. Lkw ¹⁾ , bef. Güter				105	105	103	109	109	119	127	110	105	119	114	108	106	100	·	·	
Nachrichtenverkehr ²⁾	BRD	"	S	105	105	103	109	109	119	127	110	105	119	114	108	106	100			
Deutsche Seefrachten	BRD	2.Hj.54=100	D	142	143	142	143	144	144	145	147	147	148	147	148	149	149			
Linienfahrt				85	84	86	89	89	89	93	90	91	89	85	78	76	76	72		
Trampfahrt				50	41	57	44	59	78	102	102	77	53	39	41	39	34	38		
Tankerfahrt				"	Mot/Sc.=100	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Verkehrsleistungen																				
Personenverkehr	BRD	1000 Mill.	S	86318	92590	88414	94140	90504	88295	86400	976,3	88760	79019	84560	86400	79726	85505	·		
Dtsch. Bundesbahn ³⁾ , bef. Pers.				3692	4407	4028	3293	2987	2679	3096	2740	2604	2587	2760	3407	3306	3961	·	·	
Straßenbahnen ⁴⁾ , bef. Pers.				211476	210992	190600	214447	225657	226078	232390	214465	204500	220700	208100	214800	200600	198999	·	·	
Pkm				1017	1008	915	1024	1081	1086	1107	1034	991	1074	1013	1046	972	968	·	·	
Omnibusse ⁵⁾ , bef. Pers.				293868	293426	280800	306332	317578	328748	328500	325099	308300	313100	297500	311400	298600	287302	·	·	
Pkm	"	Mill.	"	3755	3982	3712	3823	3324	2949	2816	2867	2776	2922	2897	3672	3947	3902	·		
Luftfahrt ⁶⁾ , Fluggäste	BRD	1000	"	1561	1616	1653	1683	1481	975	1000	1029	879	1125	1315	1673	1704	1786	·		
Güterverkehr	BRD	1000 t Mill.	S	25696	26957	26384	27236	29817	28693	26673	23827	22979	25048	23871	25026	26144	25515	·		
Dtsch. Bundesb. ⁷⁾ , bef. Güter				4986	5325	5094	5325	5573	5196	5093	4619	4399	5225	4643	4813	5080	4959	·	·	
Tarif-tkm " " " "				1480	1580	1502	1589	1702	1609	1494	1352	1323	1541	1362	1413	1451	1419	·	·	
Güterwagengestellg.				16544	17809	17782	18092	17646	16647	14871	13127	14087	18338	17525	18509	19475	·	·	·	
Binnenschifffahrt ⁸⁾ , bef. Güter				3817	4058	4053	4077	3859	3587	3217	2991	3141	3946	3755	4010	4236	·	·	·	
tkm " " " "	"	Mill.	"	8778	8692	9140	8789	8996	8303	9358	9115	8145	9282	8949	8910	8821	·	·		
Seeschifffahrt ⁹⁾ , bef. Güter	BRD	1000 t	"	11163	11303	11534	12260	12306	11463	10448	9530	9705	12278	10749	11518	·	·	·		
Fernverk. m. Lkw ¹⁾	"	Mill.	"	2709	2842	2765	2976	3009	2853	2604	2418	2439	3045	2633	2814	·	·	·		
Tarif-tkm " " " "	"	t	"	20044	21578	19738	23087	23979	23098	26328	22083	22326	27556	25559	26468	26807	25980	·		
Luftfahrt ⁶⁾ , Fracht und Post	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Nachrichtenverkehr	BRD	Mill.	S	765	753	743	823	819	876	1001	747	694	971	790	741	720	701	712		
Briefsendungen				21	22	20	25	27	34	42	21	22	30	23	20	20	21	·	·	
Paketsendungen				515	530	510	513	509	577	548	592	591	485	602	578	578	522	·	·	
Telefongespräche				"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Neuzulassn. v. Kraftfahrzeugen	BRD	Stück	S	153397	139156	109787	146165	160111	131424	115936	109483	141223	239808	181681	166561	151543	131462	107639		
dar. Personenkraftwagen ¹⁰⁾ .				134145	122066	94535	127210	139811	114876	99881	96057	123139	212228	161568	147406	133121	115697	93503	·	
Einzelhandelsumsätze																				
Gesamter Einzelhandel	BRD	1962 = 100	S	116,7	128,1	111,8	·	·	·	·	109,1	108,8	132,7	155,7	153,1	122,3	131,1	120,7		
Nahrungs- und Genussmittel . .				120,8	130,4	120,4	·	·	·	·	110,2	112,6	128,8	158,9	143,9	127,3	133,3	128,2	·	
Bekleidung und Wäsche				109,3	127,4	92,1	·	·	·	·	105,3	98,7	124,6	162,2	160,2	109,5	129,6	101,8	·	
Hausrat und Wohnbedarf				111,6	127,9	120,6	·	·	·	·	105,6	104,8	132,3	160,9	175,4	123,3	135,4	128,6	·	
Übriger Einzelhandel				119,1	125,2	114,2	·	·	·	·	111,9	113,6	145,3	145,0	144,3	126,0	127,9	122,4	·	
Grundstoffpreise																				
Grundstoffe insgesamt	BRD	1958 = 100	D	106,2	105,4	106,2	106,8	107,3	107,4	107,7	108,1	109,1	108,5	108,6	107,6	108,2	107,9	107,3		
Grundst. inländischer Herkunft				108,0	107,2	108,1	108,9	109,4	109,4	109,7	110,0	111,0	110,4	110,5	109,5	109,9	109,8	109,1	·	
ausländischer " " " "				95,4	95,0	95,0	94,8	95,2	95,7	96,2	97,3	97,9	97,3	97,3	96,6	97,0	97,0	96,5	·	
Grundst. landwirtschaftl. Herk.				110,3	108,8	110,4	111,7	112,3	112,1	112,2	112,2	113,7	112,3	111,8	109,9	110,6	111,2	111,6	·	
" industrieller " " " "				103,7	103,2	103,5	103,6	104,0	104,2	104,8	105,4	106,0	106,0	106,4	106,0	106,2	105,8	104,5	·	
Erzeugerpreise																				
Industrieerzeugnisse insgesamt	BRD	1962 = 100	D	104,0	104,1	104,2	104,4	104,7	104,6	104,8	105,3	105,7	105,9	106,2	106,1	106,1	105,8	·		
Grundst.- und Prod.-güterind.				102,4	102,2	102,3	102,4	102,6	102,4	102,8	103,5	104,5	104,4	104,3	104,1	103,8	103,5	102,1	·	
Investitionsgüterindustrien				104,7	104,8	104,7	104,9	105,0	105,0	105,1	105,4	105,7	106,0	106,9	107,2	107,3	107,3	107,3	·	
Verbrauchsgüterindustrien				105,8	106,0	106,3	106,6	106,9	107,0	107,2	107,7	108,1	108,3	108,6	108,7	108,8	109,1	109,1	·	
Nahrungs- u. Genussmittelind.				103,1	103,3	103,7	104,1	104,4	104,4	104,6	107,0	105,3	105,5	105,5	105,5	105,5	105,6	105,9	106,0	
Landwirtschaftliche Produkte insgesamt	"	61/62 — 62/63 = 100	"	114,3	113,4	112,8	114,3	115,0	116,0	117,0	115,6	115,2	114,8	115,0	111,9	113,7	112,8	111,1		
Einzelhandelspreise																				
Insgesamt	BRD*)	1958 = 100	D	116	117	116	116	116	116	117	118	118	119	119	119	119	119	119		
Lebensmittel				116	118	116	115	115	116	117	118	118	119	119	120	119	119	117	·	
Textilwaren und Schuhe				113	113	113	114	114	115	115	115	115	116	116	116	116	116	117	·	
Hausrat und Wohnbedarf				117	117	117	117	117	118	118	118	118	119	119	119	119	119	119	120	
Preisindex f. d. Lebenshaltg.																				
Gesamt ¹¹⁾	BRD	1962 = 100	D	109,5	110,1	109,6	109,5	109,7	110,3	110,9	111,5	111,7	112,1	112,7	113,3	113,3	113,3	112,8		
Nahrungs- u. Genussmittel . . .				110,6	111,8	110,1	109,4	109,2	110,2	111,3	111,6	111,5	111,9	112,5	113,5	113,5	113,5	112,8	111,3	
Kleidung, Schuhe				106,8	107,0	107,1	107,5	108,1	108,5	108,7	109,2	109,4	109,9	110,1	110,3	110,3	110,3	110,4	110,6	
Wohnungsmiete				117,9	118,5	119,2	119,6	120,7	120,9	121,0	125,4	126,3	126,8	128,6	128,8	129,2	130,5	130,7	130,7	
Elektrizität, Gas, Brennstoffe . .				105,0	105,3	105,7	106,4	107,3	107,6	107,7	107,9	108,0	108,0	108,0	108,0	108,0	108,0	108,0	108,0	
Sonst. f. Haushaltsführung ¹²⁾				106,5	106,6	106,6	106,8	107,1	107,2	107,5	107,7	107,8	108,0	108,2	108,3	108,3	108,3	108,4	108,6	
Waren und Dienstleistungen				"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
für Verkehr, Nachrichtenübun.				"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Körper- u. Gesundheitspflege				"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bildung u. Unterhaltung				"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Persönl. Ausstattung; sonstige	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
Waren und Dienstleistungen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
Preise im Außenhandel für																				
Ausfuhrgüter insgesamt	BRD	1958 = 100	D	106,6	106,6	106,7	106,8	106,9	107,0	107,0	107,6	107,9	108,2	108,8	109,2	109,5	109,4	108,8		
Einfuhrgüter insgesamt				100,6	100,3	99,8	99,9	100,3	101,5	102,0	101,9	102,3	103,2	105,7	104,6	103,0	102,7	101,8	101,8	