

Berlin

17. November 1977

44. Jahrgang

## Ost-West-Handel: Defizitabbau hemmt Expansion

*Nach einem teilweise stürmischen Wachstum des Ost-West-Handels in der ersten Hälfte dieses Jahrzehnts sind die Zuwachsraten seit 1975 deutlich zurückgegangen; für 1977 muß sogar mit einer Stagnation auf Vorjahrsniveau gerechnet werden. Das ist eine Folge der Bemühungen der RGW-Länder, die 1975 – bedingt vor allem durch den Rückgang ihrer Ausfuhren in den Westen – sprunghaft gestiegenen Handelsbilanzdefizite zu verringern. Wichtigstes Instrument dieser Anpassungspolitik war 1976 die Drosselung des Importwachstums; 1977 werden die Westeinfuhren wahrscheinlich sogar auf dem Vorjahrsstand verharren. Eine solche Entwicklung liegt nicht im Interesse der westlichen Industrieländer. Diese von der Zahlungsbilanzlage diktierte Politik steht aber auch im Gegensatz zu dem strukturpolitischen Ziel der staatlichen Wirtschaftspolitik im RGW-Bereich, durch Technologieimporte aus dem Westen zur raschen Sortimentserweiterung und Qualitätssteigerung des Güterangebots beizutragen.*

Folgt man den statistischen Angaben der sieben europäischen Mitgliedsstaaten des „Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ (RGW), so erreichte ihr Warenaustausch, Ausfuhr und Einfuhr zusammengefaßt, mit den (gegenwärtig 24) OECD-Staaten 1976 einen Wert von 42 Mrd. Transfer-Rubel (TRbl)<sup>1</sup> oder rd. 55 Mrd. US-\$. Gegenüber 1975 bedeutet dies eine Zunahme um 14 vH (1975: + 13 vH; 1974: + 45 vH; 1973: + 34 vH). Die RGW-Ausfuhr in den Westen betrug 17 Mrd. TRbl und expandierte überdurchschnittlich mit 20 vH, nachdem sie 1975 um 1 vH zurückgegangen war. Die Importzunahme wurde 1976 auf 10 vH gedrosselt (25 Mrd. TRbl). Infolgedessen konnte das Handelsbilanzdefizit der RGW-Länder um 0,4 Mrd. auf 8 Mrd. TRbl vermindert werden.

Diese Tendenzumkehr in der Entwicklung des Ost-West-Handels zeigt sich besonders deutlich bei einer – auf OECD-Daten basierenden<sup>2</sup> – vierteljährlichen Analyse: Die Ausfuhr der OECD-Länder in den gesamten RGW-Raum verharrte 1976 auf dem Niveau des vierten Quartals 1975; die Bezüge der

UdSSR gingen sogar zurück. Demgegenüber hat sich die Einfuhr der OECD – vor allem die aus der UdSSR – weiter erhöht.

<sup>1</sup> Der TRbl ist die gemeinsame Außenwährungseinheit der RGW-Länder. Sein rechnerischer Wert wird durch den amtlichen, allerdings rein fiktiven Goldgehalt von 0,987412 g bestimmt. Seine Parität betrug 1,33 US-\$.

<sup>2</sup> Von den RGW-Staaten publizieren nur die CSSR, die UdSSR und Ungarn Vierteljahreszahlen über ihren Außenhandel. Polen hat die Veröffentlichung dieser Daten – trotz der polnischen Unterschrift unter der Schlußakte der KSZE, in der sich die Unterzeichnerstaaten u. a. auch zu einer besseren Außenhandelsinformation verpflichtet haben – in diesem Jahr eingestellt. Die OECD-Zahlen sind mit den RGW-Angaben nicht identisch, und zwar vor allem im Hinblick auf die geographische Abgrenzung (einschließlich oder ohne innerdeutschen Handel), den Handelsbegriff (Generalhandel oder Spezialhandel, d. h. einschließlich oder ausschließlich Re-Exporte), die Art der Erfassung nach Bezugs- und Absatzgebieten und die Wertstellung (fob oder cif); hinzu kommen zeitliche Diskrepanzen in der statistischen Erfassung der Handelsströme. Nach der RGW-Statistik erzielten z. B. die RGW-Staaten 1976 im Handel mit den OECD-Staaten einen Importüberschuß von 10,4 Mrd. US-\$. Nach der OECD-Statistik betrug der Überschub 6,6 Mrd. US-\$. (einschließlich innerdeutschen Handel) bzw. 6,4 Mrd. US-\$. (ohne innerdeutschen Handel).

Entwicklung des Westhandels<sup>1)</sup> der RGW-Länder

RGW-Länder	Ausfuhr <sup>2)</sup>				Einfuhr <sup>2)</sup>			
	1970	1974	1975	1976	1970	1974	1975	1976
Mill. TRb <sup>3)</sup>								
Bulgarien	257	341	328	381	315	680	930	823
CSSR	702	1 242	1 167	1 188	824	1 534	1 565	1 745
DDR	903	1 785	1 685	2 024	1 167	2 457	2 442	3 102
Polen	910	2 220	2 420	2 604	840	3 954	4 634	5 051
Rumänien	537	1 527	1 379	1 650	699	1 820	1 681	1 681
Ungarn	594	892	981	1 168	667	1 357	1 464	1 508
RGW (6)	3 903	8 007	7 960	9 015	4 512	11 802	12 716	13 910
UdSSR	2 206	6 319	6 168	7 889	2 567	6 195	9 748	10 887
RGW (7)	6 109	14 326	14 128	16 904	7 079	17 997	22 464	24 797
Zuwachs gegenüber dem Vorjahr in vH								
Bulgarien	10,1	1,2	- 3,8	16,2	38,0	87,7	36,8	- 11,5
CSSR	9,4	18,1	- 6,0	1,8	26,0	31,3	2,0	11,5
DDR	7,8	38,7	- 5,6	20,1	32,1	34,2	- 0,6	27,0
Polen	19,2	35,3	9,0	7,6	4,2	51,3	17,2	9,0
Rumänien	20,2	61,8	- 9,7	19,7	5,1	61,6	- 5,2	0,0
Ungarn	22,5	8,5	10,0	19,1	42,2	55,2	7,9	3,0
RGW (6)	20,8	32,7	- 0,6	13,3	19,0	47,1	7,7	9,4
UdSSR	4,7	64,6	- 2,4	27,9	11,5	34,0	57,4	11,7
RGW (7)	14,4	45,1	- 1,4	19,7	16,2	42,3	24,8	10,4
Westhandelsanteil (Gesamtausfuhr bzw. -einfuhr = 100)								
Bulgarien	14,2	12,0	9,4	9,4	19,1	21,1	23,5	19,5
CSSR	20,4	24,1	20,0	18,2	24,9	27,9	24,0	24,9
DDR	21,9	27,4	22,4	24,0	26,7	34,2	29,0	31,6
Polen	28,4	35,7	31,5	31,5	25,9	50,5	49,5	48,6
Rumänien	32,3	42,0	34,7	36,1	40,4	47,5	43,4	37,0
Ungarn	28,4	24,8	21,4	21,9	29,6	34,7	27,0	25,2
RGW (6)	24,0	28,6	24,5	24,2	27,2	37,5	34,3	33,2
UdSSR	19,1	30,5	25,7	27,9	24,3	33,0	36,6	37,9
RGW (7)	22,0	29,4	25,0	25,7	26,1	35,8	35,4	34,8

1) OECD-Länder.- 2) Wertstellung: fob; Ungarns Einfuhr: cif. Generalhandel. Einkaufs- und Verkäuferland; UdSSR: Herkunfts- und Bestimmungsland.- 3) Der Transfer-Rubel ist die Außenwährungseinheit der RGW-Länder; sein rechnerischer Wert betrug bis 1971: 1,11 US-\$, 1972: 1,21 US-\$, 1973: 1,34 US-\$, 1974: 1,32 US-\$, 1975: 1,39 US-\$ und 1976: 1,33 US-\$.

Quellen: Außenhandelsstatistiken der RGW-Länder.

Die Rolle der Preiskomponente bei der Entwicklung des Ost-West-Handels im vergangenen Jahr läßt sich aufgrund der vorliegenden, sehr spärlichen Informationen nicht genau bestimmen. Nach Angaben der ECE sind die Exportpreise der westlichen Industrieländer in den ersten fünf Monaten von 1976 durchschnittlich um 5 vH gesunken, die Importpreise verringerten sich in derselben Zeit im Durchschnitt um 2 vH; die Einfuhren aus der UdSSR haben sich allerdings um 2 vH verteuert. Das Austauschverhältnis hat sich demzufolge für die westlichen Industrieländer (1970 = 100) von 82 (1975) auf 79 verschlechtert; im Handel mit der Sowjetunion war die Entwicklung noch ungünstiger (von 71 auf 66)<sup>3</sup>. Diese Angaben der ECE werden, zumindest der Tendenz nach, durch polnische und ungarische statistische Informationen bestätigt<sup>4</sup>.

Stellung im Welthandel

Der Ost-West-Handel erhöhte sich – auf Dollarbasis gerechnet – 1976 mit 10 vH langsamer als die Weltexporte insgesamt (+ 13 vH), so daß sein Anteil am Welthandel auf 5,5 vH zurückging<sup>5</sup>. Diese Quote ist aber immer noch um einen Prozentpunkt höher als 1970, obwohl die relative Bedeutung sowohl der

westlichen Industrieländer (ihr Anteil an den Weltexporten ging von 72 vH im Jahre 1970 auf zuletzt 65 vH zurück) als auch der RGW-Länder (10 bzw. 9 vH) als Weltexporteure in dieser Zeit – zugunsten der OPEC-Länder (6 bzw. 13 vH) – gesunken ist. Das ist ein Ausdruck der in den siebziger Jahren gewachsenen ökonomischen Interdependenz zwischen Ost und West. Nach wie vor ist dabei das Gewicht des Ost-West-Handels für die osteuropäischen Volkswirtschaften bedeutend größer als für die westlichen Industrieländer (in vH):

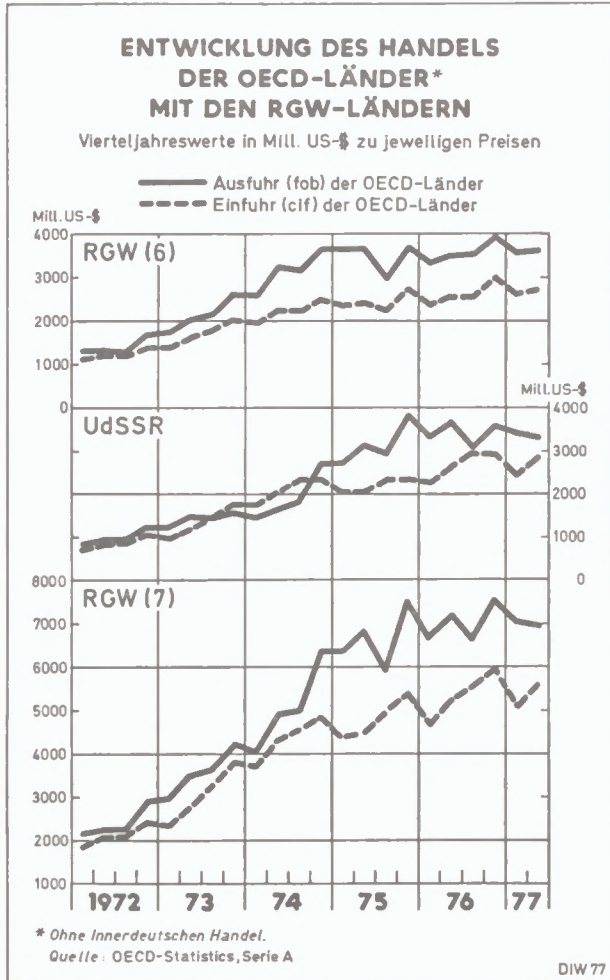
	Anteil der RGW-Länder am Außenhandel der westlichen Industrieländer		Anteil der westlichen Industrieländer am Außenhandel der RGW-Länder	
	1970	1976	1970	1976
Export . . . . .	3,4	4,9	23,8	28,2
Import . . . . .	3,3	3,7	26,0	34,7

<sup>3</sup> Economic Bulletin for Europe. Vol. 28. New York 1977.

<sup>4</sup> Vilaggazdasag vom 11. 2. 1977 und Handel Zagranczny. Nr. 3/1977.

<sup>5</sup> Die RGW-Statistiken über den Ost-West-Handel sind mit den Daten der Welthandelsmatrix wegen der unterschiedlichen regionalen Abgrenzung nicht voll vergleichbar. Nach der UN-Quelle betrug der Ost-West-Handel 1976 rd. 56 Mrd. US-\$.

Die höchste West-Exportverflechtung wiesen 1976 im RGW-Bereich Rumänien (36 vH) und Polen (32 vH), die niedrigste Bulgarien (9 vH) auf. Von den OECD-Ländern hatten Finnland (24 vH) und Österreich (15 vH) die vergleichsweise höchsten Quoten, die Bundesrepublik Deutschland (9 vH) nahm den fünften Rang und Irland (1 vH) den letzten Rang ein. Für die meisten OECD-Staaten ist der RGW-Handel keine quantität negligeeable mehr. So exportierte die Bundesrepublik 1976 mehr Waren in den RGW-Bereich (20 Mrd. DM) als in die USA und nach Kanada zusammengenommen (16 Mrd. DM).



**Entwicklungstendenzen der Warenstruktur**

Für die Analyse der Warenstruktur des Ost-West-Handels stehen ausschließlich OECD-Daten in der Gliederung nach SITC-Positionen zur Verfügung. Unterteilt man diese in drei Haupt-Warengruppen: Agrarprodukte, Vorprodukte und Fertigprodukte, so zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den sechs kleineren RGW-Staaten auf der einen und der UdSSR auf der anderen Seite. Bei der Ausfuhr der OECD-Länder in die kleineren RGW-Länder hat sich in den 60er Jahren eine Gewichtsverlagerung zugunsten der Fertigwaren vollzogen (1961: 26 vH; 1975:

40 vH); seitdem ist die Zusammensetzung dieser OECD-Ausfuhr bemerkenswert stabil geblieben: Agrarprodukte sind mit 10 vH beteiligt, Vorprodukte mit 50 vH und die Fertigerzeugnisse mit 40 vH. Demgegenüber unterlag die Struktur der OECD-Ausfuhr in die UdSSR über den gesamten Berichtszeitraum hinweg häufigen Veränderungen. Der infolge von Mißernten sprunghafte Anstieg der sowjetischen Agrareinfuhren in den Jahren 1964 bis 1966 und 1972 bis 1973 hat den Einfuhranteil dieser Warengruppe jeweils kräftig erhöht (1964: 34 vH; 1973: 27 vH); in der ersten Periode mußten dafür insbesondere die Vorprodukte Anteilseinbußen hinnehmen (1964: – 13 Punkte). In den siebziger Jahren ist das Gewicht sowohl der Vorprodukte als auch der Fertigwaren gleichmäßig zurückgegangen (jeweils um 7 Punkte auf 40 bzw. 39 vH). Der Rückgang bei den Fertigwaren ging in erster Linie zu Lasten der Konsumgüter (SITC-Teil 8), deren Anteil 1975 bei 4 vH lag (1968: 10 vH).

Die Entwicklung der Warenstruktur der OECD-Importe aus den sechs kleineren RGW-Ländern – immer gerechnet ohne innerdeutschen Handel – ist durch den anteilmäßigen Rückgang der Agrarprodukte um 25 Prozentpunkte auf 19 vH (1975) gekennzeichnet; dies dürfte in erster Linie auf die protektionistische Wirkung der EWG-Agrarmarktpolitik zurückzuführen sein<sup>6</sup>. Wettgemacht wurden diese Anteilsverluste durch Anteilsgewinne der Fertigwaren (28 vH gegenüber 15 vH 1961). Innerhalb der Fertigwaren dominierten 1961 noch Maschinen und Fahrzeuge (SITC-Teil 7), fünfzehn Jahre später waren es Güter verbrauchsnaher Industrien (Bekleidung und Textilien, Möbel, Schuhe, Feinkeramik). Diese Einfuhr wird nicht nur hoch verzollt, sondern sie unterliegt in den meisten Fällen auch mengenmäßigen Beschränkungen.

Aus der Sowjetunion importierten die OECD-Länder in zunehmendem Ausmaß Vorprodukte, sie waren an den Gesamteinfuhren zuletzt mit über neun Zehnteln beteiligt (1961: 79 vH); allein der Anteil der Energierohstoffe (SITC-Teil 3) erhöhte sich in den letzten Jahren – vornehmlich durch Preissteigerungen bedingt – auf über 50 vH (1961: 30 vH). Energierohstoffe hatten im Westen – zumindest in den letzten Jahren – einen fast ungehinderten Marktzugang. Agrarerzeugnisse sind im sowjetischen Exportsortiment dagegen auf einen Restposten geschrumpft (1975: 4 vH; 1961: 18 vH). Industrielle Endprodukte spielten unter den sowjetischen Exporten bislang nur eine untergeordnete Rolle (1975 6 vH gegenüber 3 vH 1961).

<sup>6</sup> Vgl. Jochen Bethkenhagen, Maria Lodahl, Heinrich Machowski: Auswirkungen der EWG auf den Ost-West-Handel. Gutachten des DIW. Berlin 1976 (als Manuskript vervielfältigt).

Weltexportmatrix 1970 und 1976<sup>1)</sup>

Exporte nach Exporte aus	Einheit	Alle Länder		Westliche Industrieländer				Sozialistische Länder				Entwicklungsländer			
				Insgesamt		dar.:EG-Länder		Insgesamt		dar.:RGW-Länder		Insgesamt		dar.:OPEC-Länder	
		Mrd.\$	vH	Mrd.\$	vH	Mrd.\$	vH	Mrd.\$	vH	Mrd.\$	vH	Mrd.\$	vH	Mrd.\$	vH
1 9 7 0															
Alle Länder <sup>2)</sup>	Mrd.\$ vH	313 100,0	100,0	221 71,1	100,0	111 35,5	100,0	32 10,3	100,0	29 9,4	100,0	58 18,6	100,0	10 3,1	100,0
Westliche In- dustrielländer <sup>3)</sup>	Mrd.\$ vH	225 100,0	71,8	173 77,2	78,0	87 38,9	78,6	9 4,0	28,1	8 3,4	26,0	42 18,8	72,5	8 3,4	80,2
dar.EG-Län- der <sup>4)</sup>	Mrd.\$ vH	113 100,0	36,0	91 81,4	41,0	56 50,4	50,9	5 4,4	15,3	4 3,9	15,1	16 14,2	27,3	4 3,5	40,6
Sozialistische Länder <sup>5)</sup>	Mrd.\$ vH	33 100,0	10,7	8 24,2	3,6	5 13,6	4,0	20 60,1	62,2	19 57,1	64,7	5 15,7	9,0	1 2,4	8,1
dar.RGW-Län- der <sup>6)</sup>	Mrd.\$ vH	31 100,0	9,9	7 23,8	3,3	4 13,7	3,8	19 63,2	60,6	18 59,9	63,0	4 13,0	6,9	1 2,2	7,0
Entwicklungs- länder <sup>7)</sup>	Mrd.\$ vH	55 100,0	17,6	41 74,7	18,4	19 35,0	17,3	3 5,7	9,7	3 5,0	9,2	11 19,6	18,5	1 2,0	11,5
dar.OPEC- Länder <sup>8)</sup>	Mrd.\$ vH	17 100,0	5,5	14 81,0	6,1	8 48,2	7,3	0 1,5	0,8	0 1,4	0,8	3 17,3	5,0	0 0,7	1,1
1 9 7 6															
Alle Länder <sup>2)</sup>	Mrd.\$ vH	991 100,0	100,0	669 67,5	100,0	332 33,5	100,0	98 9,9	100,0	90 9,1	100,0	218 22,0	100,0	64 6,4	100,0
Westliche In- dustrielländer <sup>3)</sup>	Mrd.\$ vH	645 100,0	65,1	459 71,1	68,6	246 38,1	74,0	36 5,5	36,5	31 4,9	34,7	148 22,9	67,9	54 8,3	84,3
dar.EG-Län- der <sup>4)</sup>	Mrd.\$ vH	326 100,0	32,9	251 76,8	37,5	169 51,7	50,8	16 4,7	15,8	14 4,3	15,5	58 17,8	26,7	26 8,0	40,8
Sozialistische Länder <sup>5)</sup>	Mrd.\$ vH	95 100,0	9,6	28 29,0	4,1	15 15,6	4,5	52 54,6	52,9	49 52,0	54,7	15 15,6	6,8	4 3,7	5,5
dar.RGW-Län- der <sup>6)</sup>	Mrd.\$ vH	87 100,0	8,8	25 28,2	3,7	14 15,9	4,2	51 58,0	51,6	48 55,2	53,3	11 13,0	5,2	3 3,2	4,4
Entwicklungs- länder <sup>7)</sup>	Mrd.\$ vH	251 100,0	25,3	183 72,9	27,3	72 28,5	21,6	10 4,1	10,6	10 3,8	10,5	55 21,9	25,3	7 2,6	10,3
dar.OPEC- Länder <sup>8)</sup>	Mrd.\$ vH	132 100,0	13,3	102 77,3	15,2	44 33,6	13,3	2 1,7	2,2	2 1,6	2,3	26 20,0	12,1	0 0,3	0,6

1)Fob-Werte in Preisen der jeweiligen Jahre, umgerechnet in US-\$ mit jeweiligen amtlichen Wechselkursen.-2)Einschließlich Innerdeutscher Handel. Ohne Handel zwischen den sozialistischen Ländern Asiens. Einschließlich regional nicht aufgegliederter Exporte.-3)OECD-Länder ohne Türkei, sowie Israel, Malta und Jugoslawien.-4)Belgien-Luxemburg, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Irland, Italien und Niederlande.-5)RGW-Länder sowie Albanien, VR China, Nord-Korea, Mongolei und Vietnam.-6)Bulgarien, CSSR, DDR, Polen, Rumänien, UdSSR und Ungarn.-7) In der Abgrenzung der UN, einschließlich Kuba und Türkei.-8)Algerien, Ecuador, Gabun, Indonesien, Irak, Iran, Kuwait, Libyen, Nigeria, Qatar, Saudi-Arabien, Venezuela, und Vereinigte Arabische Emirate.

Quelle: Monthly Bulletin of Statistics, June 1977.

### Verschuldung der RGW-Länder in konvertiblen Währungen stieg verlangsamt

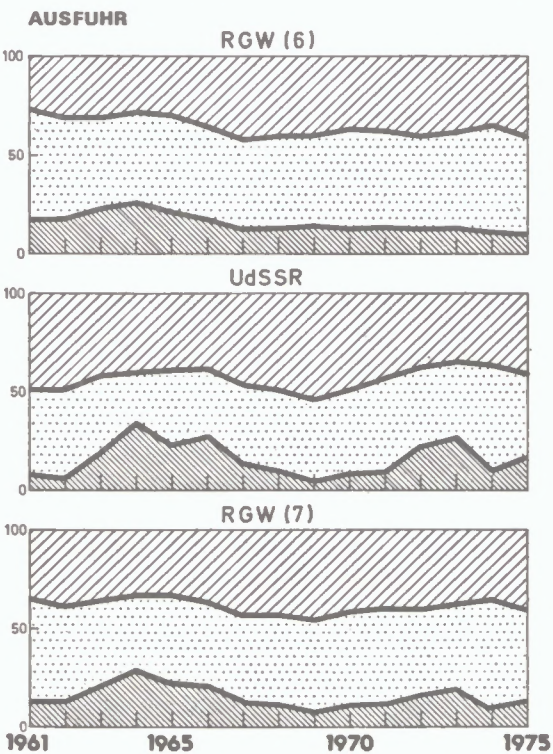
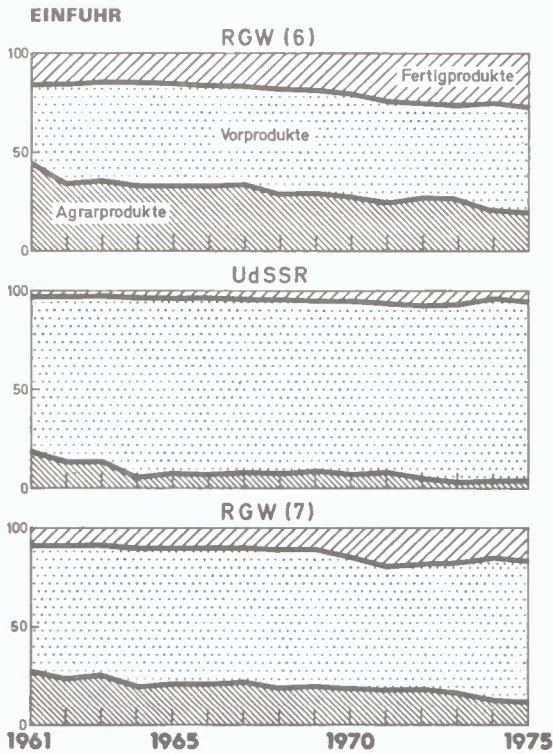
In den RGW-Ländern wird die Zahlungsbilanz nicht veröffentlicht. Anhaltspunkte über die Kreditaufnahme auf westlichen Märkten geben allein westliche Schätzungen, insbesondere Zusammenstellungen der BIZ. Diese Angaben sind im großen und ganzen mit den Handelsbilanzdaten kompatibel. So stand 1976 dem Importüberschuß der kleineren RGW-Länder in Höhe von insgesamt 6,4 Mrd. US-\$ eine Zunahme ihrer Nettoverschuldung von 5,1 Mrd. gegenüber; nur in der DDR und in Ungarn überstieg das Handelsbilanzdefizit (1,4 bzw. 0,5 Mrd.) deutlich die Netto-Kreditaufnahme (0,9 bzw. 0,1 Mrd.). Die

UdSSR hat sich um einen (Netto-)Betrag neu verschuldet<sup>7</sup> (rd. 3 Mrd.), der um 1,2 Mrd. unter dem Fehlbedarf aus der Handelsbilanz lag; sie verfügte indes über zusätzliche Deviseneinnahmen aus Goldverkäufen und aus Waffenverkäufen an OPEC-Staaten.

<sup>7</sup> Eingeschlossen ist die Nettokreditaufnahme der beiden RGW-Banken, obwohl unbekannt ist, wie sich ihre Forderungen und Verbindlichkeiten auf die einzelnen Mitgliedsstaaten verteilen. Diese Einbeziehung ist insofern gerechtfertigt, als ein Großteil der von der Internationalen Investitionsbank des RGW im Westen aufgenommenen Kredite für Warenkäufe im Zusammenhang mit gemeinsamen Investitionsprojekten der RGW-Länder auf dem Territorium der UdSSR verwendet wurde, die infolgedessen ihren Niederschlag in der sowjetischen Einfuhrstatistik fanden.

**WARENSTRUKTUR DES HANDELS  
DER OECD-LÄNDER<sup>1)</sup>  
MIT DEN RGW-LÄNDERN  
1961 BIS 1975**

Anteile der Warengruppen in vH<sup>2)</sup>



<sup>1)</sup> Ohne Innerdeutschen Handel. - <sup>2)</sup> Agrarprodukte (SITC-Teile 0,1,4); Vorprodukte (SITC-Teile 2,3,5,6); Fertigprodukte (SITC-Teile 7,8,9).  
Quelle: Außenhandelsstatistiken der OECD.

DIW 77

**Daten zur Handelsbilanz der RGW-Länder  
gegenüber OECD-Ländern**

RGW-Länder	1970	1971 bis 1975 <sup>1)</sup>	1976	1971 bis 1976 <sup>1)</sup>
Saldo in Mrd. US-\$ <sup>2)</sup>				
Bulgarien	- 0,1	- 1,5	- 0,6	- 2,0
CSSR	- 0,1	- 1,4	- 0,7	- 2,2
DDR <sup>3)</sup>	- 0,3	- 3,6	- 1,4	- 5,0
Polen	+ 0,1	- 6,9	- 3,2	- 10,2
Rumänien	- 0,2	- 1,3	- 0,0	- 1,3
Ungarn	- 0,1	- 1,7	- 0,5	- 2,1
RGW (6)	- 0,7	- 16,4	- 6,4	- 22,8
UdSSR	- 0,4	- 7,1	- 4,0	- 11,1
RGW (7)	- 1,1	- 23,5	- 10,4	- 33,9
Exporte in vH der Importe				
Bulgarien	81,3	57,0	46,3	54,5
CSSR	85,3	83,5	68,1	79,9
DDR	77,4	71,1	65,3	69,7
Polen	108,4	55,1	51,6	54,1
Rumänien	76,9	83,7	98,2	86,8
Ungarn	88,9	74,8	77,5	75,4
RGW (6)	86,5	71,6	64,8	70,0
UdSSR	85,9	79,0	72,5	77,1
RGW (7)	86,3	74,9	66,1	73,2

Abweichungen in den Summen durch Runden der Zahlen. -  
1) Kumulierte Werte. - 2) Zu jeweiligen Preisen und Wechselkursen; Ausführüberschuß: +, Einfuhrüberschuß: -.  
3) Gegenüber sog. kapitalistischen Industrieländern (Gruppenausweis).

Quellen: Statistische Jahrbücher und Außenhandelsjahrbücher der RGW-Länder.

Die RGW-Staaten haben 1976 von Geschäftsbanken Kredite im Gesamtwert von mehr als 6 Mrd. US-\$ erhalten. Das waren drei Viertel ihrer gesamten Neuverschuldung (netto). Ihre Kreditwürdigkeit wird offensichtlich nach wie vor sehr hoch eingeschätzt. Dabei spielt sicherlich eine Rolle, daß die RGW-Staaten bisher ihren Zahlungsverpflichtungen stets nachgekommen sind. Höhe der Verschuldung, Schuldenprofil sowie Art der Kreditverwendung ließen offenbar keine Befürchtungen aufkommen. Hinzu kommt, daß bei dieser Kreditvergabe das Risiko geringer einzuschätzen ist als das aus einem „normalen“ Bankgeschäft: Denn auf RGW-Seite haftet für jeden Kredit de facto stets der Staat und nicht ein einzelner Kreditnehmer. Schließlich dürfte sich in diesem Zusammenhang auch positiv ausgewirkt haben, daß die RGW-Länder eine Politik eingeleitet haben, die auf den Abbau ihres Westhandelsdefizits abzielt.

**Ausblick**

Diese Anpassungspolitik wird 1977 offensichtlich verstärkt weitergeführt. Im ersten Halbjahr sind die Einfuhren der OECD-Länder aus dem RGW-Raum

**Daten zum Schuldenstand der RGW-Länder in konvertiblen Währungen**  
Mrd. US-\$<sup>1)</sup>

	Gesamte Nettoverschuldung in konvertiblen Währungen <sup>2)</sup>		darunter: Nettoverschuldung bei westlichen Banken <sup>3)</sup>	
	1975	1976	1975	1976
Bulgarien	2,0	2,5	1,3	1,6
CSSR	1,2	1,8	0,0	0,5
DDR	4,2 <sup>4)</sup>	5,1 <sup>4)</sup>	2,0 <sup>5)</sup>	3,0 <sup>5)</sup>
Polen	7,1	10,2	3,4	4,8
Rumänien	2,3	2,5	0,5	0,4
Ungarn	2,3	2,4	1,4	2,2
RGW(6)	19,1	24,5	8,6	12,5
UdSSR	8,4	10,3	4,7 <sup>6)</sup>	6,6 <sup>6)</sup>
RGW(7)	27,5	34,8	15,2 <sup>7)</sup>	21,3 <sup>7)</sup>
nachrichtlich: RGW-Banken <sup>8)</sup>	3,1	4,0	.	.

1) Zu jeweiligen Wechselkursen. - 2) Sämtliche Formen der Verschuldung einschl. Regierungskredite, soweit tatsächlich in Anspruch genommen, Lieferantenkredite, Euro-Anleihen sowie Weltbank- bzw. IWF-Kredite an Rumänien. - 3) Verbindlichkeiten abzüglich Forderungen gegenüber Banken in den zehn wichtigsten Industrieländern (Zehnergruppen-Länder) und der Schweiz sowie der US-Banken im Karibischen Raum und im Fernen Osten. - 4) Einschl. innerdeutschen Kapitalverkehr. - 5) Ohne innerdeutschen Kapitalverkehr. - 6) Einschließlich der Nettoverschuldung der RGW-Banken. - 7) Einschließlich der nicht-aufgeteilten Residualbeträge von 1,9 bzw. 2,3 Mrd. US-\$. - 8) Internationale Bank für Wirtschaftliche Zusammenarbeit (IBWZ) und Internationale Investitionsbank (IIB), beide mit Sitz in Moskau.

Quellen: Spalten 2 und 3: L. J. Brainard: Eastern Europe's Indebtedness: Policy choices for East and West. - Spalten 4 und 5: Bank für Internationalen Zahlungsausgleich: 47. Jahresbericht, Basel 1977.

Westen ist für 1978 indes kaum zu erwarten: Das Bruttosozialprodukt der wichtigsten 15 Handelspartner des RGW dürfte (gewichtet mit den Anteilen an der RGW-Ausfuhr) real um 2,5 vH zunehmen (1977: 3 vH; 1976: 4 vH). Wird die Anpassungspolitik der RGW-Länder im bisherigen Tempo fortgesetzt, dann müssen ihre Westeinfuhren real schrumpfen – eine Entwicklung, die weder im Interesse der westlichen Industrieländer noch – in mittelfristiger Sicht – im Interesse der RGW-Volkswirtschaften selbst liegt.

Sollen die Voraussetzungen für ein höheres und stabileres Wachstum des Ost-West-Handels in den 80er Jahren geschaffen werden, dann muß die Bereinigung der Handelsbilanz-Ungleichgewichte der RGW-Staaten auch unter längerfristigem Aspekt angestrebt werden. Ein solcher Prozeß erfordert von den Defizitländern eine Verstärkung der Exportanstrengungen: Nutzung aller Absatzchancen auf westlichen Märkten, Intensivierung der Markterkundung und Verbesserung der Verkaufstechniken. Ihre Einfuhren könnten die RGW-Staaten dann in Übereinstimmung mit diesen längerfristigen Korrekturen in einem bestimmten Verhältnis zum Exportwachstum steigern. Die Möglichkeiten der westlichen Überschußländer sind in diesem Zusammenhang begrenzter: Sie bestehen einmal in der weiteren Liberalisierung der Einfuhren aus dem RGW und zum anderen in der Förderung der Kooperation. Da die OECD-Länder die Defizite im wesentlichen finanzieren<sup>8)</sup>, sollten sie auch auf einem vollständigen Informationsaustausch über die wirtschaftspolitischen Absichten der RGW-Staaten bestehen.

<sup>8)</sup> In diesem Zusammenhang könnte auch die von der ECE vorgeschlagene Ost-West-Kooperations-Bank eine positive Rolle spielen.

(auf Dollarbasis berechnet) um 7 vH gestiegen, die OECD-Ausfuhren dorthin stagnierten demgegenüber. Setzt sich diese Entwicklung fort, dann wird der Importüberschuß der RGW-Länder in diesem Jahr um ein Drittel zurückgehen. Eine Beschleunigung des Wachstumstempos der RGW-Ausfuhren in den

## Die Kostendeckung für die Verkehrswege in der Bundesrepublik Deutschland

Die Kosten der Verkehrswege wurden 1972 im Eisenbahnverkehr zur Hälfte, im Straßenverkehr zu rund 80 vH und im Binnenschiffsverkehr lediglich zu 5 vH durch verkehrswegespezifische Einnahmen gedeckt. Gegenüber 1966, dem Basisjahr der Wegekostenenquôte des Bundesverkehrsministeriums, haben sich die Deckungsbeiträge für alle Verkehrswege vermindert.

Im Auftrage des Bundesministers für Verkehr hat das DIW die Auswirkungen untersucht<sup>1</sup>, die sich bei

- einheitlicher Wegekostenanlastung,
- Reduzierung der Verkehrssubventionen und
- Anlastung der Umweltschutzkosten im Verkehrsbereich

auf die Wettbewerbsverhältnisse der Verkehrsarten und auf die gesamtwirtschaftliche Produktion und Beschäftigung ergeben würden. Diese Analyse stützt sich auf Zahlenangaben für das Jahr 1972<sup>2</sup>. Einige Ergebnisse werden im folgenden wiedergegeben; die Fortsetzung der Berichterstattung ist geplant.

### Wegekosten

Die Aufgabe bestand darin, eine Fortschreibung der Wegekostenrechnung für das Jahr 1972 vorzunehmen. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde der methodische Ansatz der Wegekostenenquôte des Bundesverkehrsministeriums<sup>3</sup> von 1966 zugrunde gelegt. Die Kosten der Verkehrswege Schiene, Straße und Wasserstraße wurden wie in der Enquôte disaggregiert nach Investitionskosten (Abschreibungen und Effektivzinsen) und laufenden Kosten (Unterhaltung sowie Betrieb und Verwaltung) berechnet. Überdies wurden die Investitionskosten im Rahmen einer Gesamtkostenrechnung über die wirtschaftliche Nutzungszeit der Anlagen verteilt, also nicht voll dem Jahr der Investitionsausgaben zugerechnet. Bei der Ermittlung der Investitionskosten wurde auf die Anlagevermögensrechnung des DIW zurückgegriffen, da eine aktuelle Bestandsbewertung fehlte.

In dieser Anlagevermögensrechnung ist, abweichend von der Bestandsbewertung in der Wegekostenenquôte, der Vermögenswert der Grundstücke nicht enthalten. Um vergleichbare Daten zu erhalten, wurden die in der Enquôte ausgewiesenen Wiederbeschaffungswerte um die auf die Grundstücke entfallenden Beträge vermindert. Eine Gegenüberstellung für die Eisenbahnen und die Wasserstraßen ergab danach eine sehr weitgehende Übereinstimmung. Der Vermögenswert für die Straßen liegt dagegen in der DIW-Rechnung noch um mehr als ein Viertel unter den Angaben in der Enquôte<sup>4</sup>. Es war daher zweckmäßig, die Investitionskosten aller Verkehrswege auch für 1966 auf der Basis der DIW-Werte neu zu berechnen, um Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen für 1972 herzustellen.

Zur Bestimmung der dem Verkehr zurechenbaren Wegekosten mußten analog der Wegekostenenquôte

### Vergleich des Brutto-Anlagevermögens der Verkehrswege 1966 und 1972

Mrd. DM zu jeweiligen Preisen

Verkehrsweg	1966		1972	
	Wegekostenenquôte <sup>1)</sup>		DIW-Anlagevermögensrechnung	
	einschl. Grundstücke	ohne Grundstücke	ohne Grundstücke	
Schiene <sup>2)</sup>	36,9	30,5	32,2	49,8
Straße	169,7	138,7	100,7	196,6
Binnenwasserstraße <sup>3)</sup>	14,0	13,3	12,2	20,6

1) Bestandsbewertung zu Wiederbeschaffungspreisen. - 2) Nur Deutsche Bundesbahn. - 3) Binnenschiffahrts- und Seeschiffahrtsstraßen.  
Quellen: Der Bundesminister für Verkehr, Berechnungen des DIW.

bei den Straßen und Wasserstraßen einige Posten abgezogen werden. Dazu gehören bei den Straßen u. a. die Kostenanteile für Wege, die für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt sind, Fahrradwege und

<sup>1</sup> Direkte und indirekte gesamtwirtschaftliche Auswirkungen von Kostenänderungen durch verkehrspolitische Maßnahmen auf Preise, Produktion und Beschäftigung. Bearbeitet von Heinz Enderlein, Heilwig Rieke, Hans Wessels unter Mitarbeit von Peter Lünsdorf. Gutachten des DIW im Auftrage des Bundesministers für Verkehr (als Manuskript vervielfältigt). Berlin 1977.

<sup>2</sup> Aktuellere Angaben für die einzelnen Wirtschaftsbereiche aus der Input-Output-Rechnung standen nicht zur Verfügung.

<sup>3</sup> Vgl. Arbeitsgruppe Wegekosten im Bundesverkehrsministerium: Bericht über die Kosten der Wege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr. Heft 34. Bad Godesberg 1969.

<sup>4</sup> Zur Beurteilung dieser Differenz liegt bereits eine Stellungnahme des DIW vor. Vgl. Bernd Bartholmai: Analyse des Angebotspotentials und Projektion des Investitionsbedarfs im Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland. In: Beiträge zur Strukturforchung des DIW. Heft 20/1972, S. 109 ff.

Bürgersteige. Bei den Wasserstraßen sind es u. a. die Kostenanteile für wasser- und energiewirtschaftliche Aufgaben sowie die der Seeschifffahrt zuzuordnenden Kosten.

Die Kosten der Wege für den Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn wurden anhand spezifischer Anteilssätze für die Belastung des Schienennetzes weiter differenziert.

Für eine Analyse der Wegekostenbelastung im Straßenverkehr war es unumgänglich, die auf jede einzelne Fahrzeugkategorie entfallenden Kosten zu ermitteln. Grundlage dafür waren die im DIW errechneten Daten über die Fahrleistungen<sup>5</sup>, die mit den in der Wegekostenenquete angewendeten Äquivalenzziffern für die Straßenbelastung<sup>6</sup>, differenziert nach Fahrzeugarten, gewichtet wurden. Der Wegekostenanteil der einzelnen Fahrzeugkategorien erhöht sich proportional zu dieser Äquivalenzziffer. Damit wird deutlich, daß die Höhe der Kostenbelastung im wesentlichen davon abhängt, welche Kennziffer im Verhältnis zum PKW der einzelnen Fahrzeugart zugeordnet wird.

Die auf die Binnenschifffahrt entfallenden Wegekosten wurden über die Verkehrsleistung nach deutschen und ausländischen Schiffen unterteilt. Außerdem wurde anhand des Anlagevermögenswertes der einzelnen Wasserstraßen eine nach abgabepflichtigen und abgabefreien Wasserstraßen getrennte Berechnung durchgeführt.

### Wegeeinnahmen

Für die Verkehrswege Schiene, Straße und Wasserstraße gibt es keine eindeutig abgegrenzten Einnahmen, die für alle drei Verkehrsbereiche als vergleichbar anzusehen sind. Diese Untersuchung schloß sich der Definition der Wegekostenenquete von 1966 an, in der als vergleichbare Wegeeinnahmen die anteiligen Tarifeinnahmen sowie Steuern und Abgaben bezeichnet sind.

Die Wegeeinnahmen für den Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn konnten aus den Tarifeinnahmen abgeleitet werden, die disaggregiert nach Transportbereichen vorliegen. Unberücksichtigt blieben alle Zuwendungen des Bundes, das heißt auch die Ausgleichszahlungen zur Verminderung der Kostenunterdeckung im Personennahverkehr.

Als Einnahmen für die Straßenbenutzung wurden die Kraftfahrzeugsteuer und die vom Kraftverkehr aufgebrachte Mineralölsteuer definiert. Eine Differenzierung der auf deutsche Fahrzeuge entfallenden Einnahmen nach Fahrzeugarten konnte für die Kraftfahrzeugsteuer über die durchschnittlichen Steuersätze und für die Mineralölsteuer über die Fahrleistung und den Kraftstoffverbrauch vorgenommen werden. Daraus ergibt sich, daß die Einnahmen

aus der von der Fahrleistung unabhängigen Kraftfahrzeugsteuer mit steigender Fahrleistung abnehmen, während die anteiligen Kosten proportional zur Fahrleistung steigen.

Für die Wasserstraßen beschränken sich die Wegeeinnahmen aufgrund der Steuerbefreiung des Dieselmotors für den Antrieb von Binnenschiffen auf die Schifffahrtabgaben im Bereich der abgabepflichtigen Kanäle und Flüsse. Die Weegeentgelte wurden analog der Berechnung der Wegekosten anhand der jeweiligen Verkehrsleistung den deutschen und ausländischen Schiffen zugeordnet.

### Vergleich zwischen Wegeeinnahmen und Wegekosten

Bei einer Gegenüberstellung der Einnahmen und der Kosten für die Verkehrswege der Deutschen Bundesbahn ergibt sich 1972 ein Kostendeckungsgrad von 49 vH gegenüber 71 vH im Jahre 1966. Dieser Rückgang um fast ein Drittel ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß die Tarifeinnahmen im Personennahverkehr in diesem Zeitraum bei einer Milliarde DM stagnierten, während die anteiligen Kosten deutlich stiegen. Die für diesen Verkehrsbereich vom Bund geleisteten Ausgleichszahlungen wurden in die Berechnung der Wegeeinnahmen nicht einbezogen. Für den Personennahverkehr bedeutet dies, daß der Wegekostendeckungsgrad von 1966 bis 1972 sogar um mehr als die Hälfte

**Wegeeinnahmen und Wegekosten des Schienenverkehrs der Deutschen Bundesbahn 1972**

Verkehrsart	Einnahmen Mill. DM	Kosten Mill. DM	Kosten- deckungsgrad vH
Personenverkehr	1 004	3 018	33,3
Fernverkehr	650	966	67,3
Nahverkehr	354	2 052	17,3
Güterverkehr	2 672	4 497	59,4
Expreßgutverkehr	75	195	38,5
Stückgutverkehr	167	445	37,5
Wagenladungsverk.	2 325	3 718	62,5
Obrige Verkehrsarten	105	139	75,5
Insgesamt	3 676	7 515	48,9

Quellen: Deutsche Bundesbahn, Berechnungen des DIW.

<sup>5</sup> Vgl. Heilwig Rieke: Die künftige Entwicklung des Straßenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland — Fahrleistungen, Kraftstoffverbrauch, Mineralölsteueraufkommen —. In: Beiträge zur Strukturforchung des DIW. Heft 22/1972.

<sup>6</sup> Die auf den PKW bezogenen Umrechnungsfaktoren für die Inanspruchnahme der Straßenkapazität durch andere Fahrzeugkategorien werden anhand der Durchschnittsgeschwindigkeit und der Nutzlast berechnet.



auf 17 vH zurückgegangen ist. Im Personenfernverkehr, der 1966 mit 94 vH noch annähernd seine Wegekosten deckte, sank der Wert 1972 auf nur noch zwei Drittel.

Im Güterverkehr ist der Wegekostendeckungsgrad fast um die Hälfte höher als im Personenverkehr. Für die einzelnen Transportbereiche zeigen sich jedoch ähnlich gravierende Unterschiede. So wurden beim Stückgut- und Expreßgutverkehr die Wegekosten 1972 nur zu 38 vH gedeckt, beim Wagenladungsverkehr zu 63 vH. Verglichen mit den Ergebnissen der Rechnung von 1966 hat sich damit der Wert für den Expreßgutverkehr annähernd um die Hälfte, für den Stückgutverkehr um ein Drittel und für den Wagenladungsverkehr um fast ein Viertel verringert.

Für den Straßenverkehr ergibt sich, bezogen auf 1972, eine Wegekostendeckung von 82 vH (1966: 98 vH). So haben sich die Wegeeinnahmen trotz des um 50 vH erhöhten Kraftfahrzeugbestandes aufgrund der für Personen- und Kombinationskraftwagen und der für Lastkraftfahrzeuge (bis 7 t Gesamtgewicht) unveränderten Kraftfahrzeugsteuersätze von 1966 bis 1972 nur um 70 vH erhöht. Die Wegekosten erhöhten sich dagegen nahezu auf das Doppelte. Auch die Heraufsetzung des Mineralölsteuersatzes im gleichen Zeitraum um mehr als 20 vH, die seit April 1972 beachtliche Steigerung der Kraftfahrzeugsteuersätze für Lastkraftfahrzeuge sowie die Aufhebung der Kfz-Steuerermäßigung für Sattelanhänger und für den Einsatz von Spezial-Lastkraftwagen innerhalb von Baustellen konnten diesen Rückgang der Kostendeckung nicht aufhalten.

Ein Vergleich zwischen den auf die voll abgabepflichtigen Kraftfahrzeuge entfallenden Wegeeinnahmen und Wegekosten ergibt für 1972 insgesamt einen Kostendeckungsgrad von 96 vH. Bei den einzelnen Fahrzeugkategorien zeigen sich allerdings gravierende Unterschiede. Eine geringfügige Kostenüberdeckung erbrachten die Krafträder (108 vH), Personen- und Kombinationskraftwagen sowie Kraftomnibusse (105 vH). Für die privat genutzten Personen- und Kombinationskraftwagen belief sich das Verhältnis Einnahmen zu Kosten auf 109 vH, für die gewerblich genutzten dagegen aufgrund der höheren Fahrleistung auf nur 95 vH. Der Wegekostendeckungsgrad für die voll abgabepflichtigen Nutzfahrzeuge des Güterverkehrs beläuft sich für die im Werkverkehr eingesetzten Lastkraftfahrzeuge und Sattelleinheiten auf rund 90 vH. Im gewerblichen Verkehr liegt der Wert für diese Fahrzeugkategorien dagegen bei 75 bzw. 62 vH. Zurückzuführen ist diese Diskrepanz auf die mehr als doppelt so hohe Fahrleistung der im gewerblichen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge. Eine nach Nah- und Fernverkehr getrennte Berechnung ergibt einen Wert von lediglich

Wegeeinnahmen und Wegekosten der Straßen<sup>1)</sup> 1972

Fahrzeugkategorie	Einnahmen Mill. DM	Kosten Mill. DM	Kosten- deckungsgrad vH
Inländische Fahrzeuge			
Voll abgabepflichtiger Kraftfahrzeugverkehr	16 378	17 067	96,0
Krafträder	13	12	108,3
Personen- u. Kombinationskraftwagen	11 965	11 362	105,3
Private Halter	8 624	7 948	108,5
Gewerbl. Halter	3 203	3 266	98,1
Taxi- und Mietwagenverkehr	138	148	93,2
Kraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	2 945	3 346	88,0
Gewerbl. Verkehr	588	783	75,1
Werkverkehr	2 357	2 563	92,0
Gewöhnl. Anhänger z. Lastenbeförderung	588	1 160	50,7
Gewerbl. Verkehr	199	521	38,2
Werkverkehr	389	639	60,9
Sattelleinheiten	585	850	68,8
Gewerbl. Verkehr	411	659	62,4
Werkverkehr	174	191	91,1
Sonderkraftfahrzeuge nicht zur Lastenbeförderung	121	146	82,9
Gewöhnl. Zugmaschinen	78	112	69,6
Kraftomnibusse	83	79	105,1
Gewerbl. Verkehr	68	66	103,5
Werkverkehr	15	13	113,0
Nicht oder teilweise abgabepflichtiger Kraftfahrzeugverkehr	424	2 504	16,9
Mopeds und Kleinkrafträder	11	33	33,3
Personen- u. Kombinationskraftwagen	211	266	79,3
Lastkraftfahrzeuge, Sonderkraftfahrzeuge, gewöhnl. Zugmaschinen u. Kfz-Anhänger	132	514	25,7
Kraftomnibusse	70	308	22,7
Landwirtschaftliche Zugmaschinen	-	1 383	-
Sonstiger abgabefreier Fahrzeugverkehr <sup>2)</sup>	-	474	-
Inländische Fahrzeuge insgesamt	16 802	20 045	83,8
Ausländische Fahrzeuge	160	546	29,3
Insgesamt	16 962	20 591	82,4

1) Dem Verkehr zuzurechnender Anteil der Straßen. -  
2) Straßenbahnen und Obusse, Gespannfahrzeuge und Fahrräder.  
Quellen: Der Bundesminister für Verkehr, Berechnungen des DIW.

65 vH, da von Lastkraftfahrzeugen im gewerblichen Fernverkehr überdurchschnittlich hohe Fahrleistungen erbracht werden.

Der Rückgang des Kostendeckungsgrades der nicht oder teilweise abgabepflichtigen Kraftomnibusse von 100 vH im Jahre 1966 auf nur noch 23 vH beruht insbesondere darauf, daß sich die Wegeeinnahmen aufgrund der 1972 erstmals vom Bund — in Höhe der entrichteten Mineralölsteuer — gezahlten Gasöl-Betriebsbeihilfe stark verringert haben.

Wegeeinnahmen und Wegekosten der Binnenwasserstraßen<sup>1)</sup> 1972

Wasserstraßenart	Einnahmen Mill. DM	Kosten Mill. DM	Kosten- deckungsgrad vH
Deutsche Schiffe			
Insgesamt	48,2	852	5,7
Abgabepflichtige Wasserstraßen	48,2	749	6,4
Nicht abgabe- pflichtige Wasserstraßen	-	103	-
Ausländische Schiffe			
Insgesamt	10,6	290	3,7
Abgabepflichtige Wasserstraßen	10,6	165	6,4
Nicht abgabe- pflichtige Wasserstraßen	-	125	-
Binnenschifffahrt			
Insgesamt	58,8	1 142	5,1
Abgabepflichtige Wasserstraßen	58,8	914	6,4
Nicht abgabe- pflichtige Wasserstraßen	-	228	-
1) Der Binnenschifffahrt zuzurechnender Anteil der Binnenschifffahrts- und Seeschifffahrtsstraßen. Quellen: Der Bundesminister für Verkehr, Berechnungen des DIW.			

Vergleicht man die verkehrswegespezifischen Abgaben der Binnenschifffahrt mit den ihr zuzuordnenden Wegekosten, ergibt sich im Jahre 1972 für alle Wasserstraßen ein Kostendeckungsgrad von 5 vH. Da jedoch Schifffahrtabgaben nur auf Kanälen und kanalisierten Flüssen erhoben werden, wurde für diese Wasserstraßen eine getrennte Berechnung vorgenommen. Der Wegekostendeckungsgrad für diese abgabepflichtigen Wasserstraßen liegt mit 6 vH allerdings nur geringfügig höher, weil der Kostenanteil der abgabepflichtigen Wasserstraßen außerordentlich hoch ist. Gegenüber 1966 hat sich der Kostendeckungsgrad für die Binnenwasserstraßen um nahezu die Hälfte verringert. Dieser Rückgang wird dadurch verursacht, daß die Wegekosten von 1966 bis 1972 infolge der Erweiterung und Verbesserung des Wasserstraßennetzes um mehr als zwei Drittel gestiegen sind, während andererseits die aus den Schifffahrtabgaben bestehenden Wegeeinnahmen im gleichen Zeitraum nur einen Zuwachs von 16 vH hatten. Die von ausländischen Schiffen gezahlten Schifffahrtabgaben decken insgesamt lediglich 4 vH der ihnen anzulastenden Wegekosten, da mehr als 80 vH der Verkehrsleistung der ausländischen Schiffe auf dem abgabefreien Rhein erbracht werden.

Die gravierenden Unterschiede zwischen den für 1972 anhand des methodischen Ansatzes der Wegekostenenquôte von 1966 errechneten Kostendeckungs-

Vergleich der Kostendeckungsgrade der Verkehrswege 1966 und 1972  
in vH

Verkehrsweg	1966		1972
	Auf der Basis des Vermögenswertes der		
Verkehrsart	Wegekosten- enquôte <sup>1)</sup>	DIW-Anlagevermögens- rechnung <sup>2)</sup>	
Schiene <sup>3)</sup>	69,4	71,0	48,9
Personenverkehr	59,0	60,3	33,3
Fernverkehr	91,4	93,5	67,3
Nahverkehr	40,5	41,4	17,3
Güterverkehr	76,1	77,8	59,4
Expreßgutverk.	69,2	70,8	38,5
Stückgutverk.	55,9	57,1	37,5
Wagenladungsverk.	79,5	81,3	62,5
Obrige Verkehrsarten	78,1	80,0	75,5
Straße	66,2	98,1	82,4
Inländ. Fahrzeuge	67,5	99,9	83,8
Voll abgabepflichtiger Kraftfahrzeugverkehr	76,9	113,8	96,0
Darunter:			
Personen- und Kombinationskraftwagen	91,7	135,7	105,3
Kraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	59,7	88,4	88,0
Gewöhnliche Anhänger zur Lastenbeförd.	42,9	63,5	50,7
Sattelleinheiten	40,6	60,1	68,8
Sonderkraftfahrzeuge nicht zur Lastenbeförd.	59,6	88,3	82,9
Gewöhnliche Zugmaschinen	45,0	66,5	69,6
Kraftomnibusse	110,9	164,2	105,1
Nicht oder teilw. abgabepflichtiger Kraftfahrzeugverk.	17,3	25,6	16,9
Darunter:			
Nutzfahrzeuge des Güterverkehrs <sup>4)</sup>	24,7	36,5	25,7
Kraftomnibusse	67,4	99,8	22,7
Ausländ. Fahrzeuge	18,8	27,8	29,3
Binnenwasserstraße	7,4	8,2	5,1
Darunter:			
Abgabepflichtige Wasserstraßen	9,4	10,6	6,4
1) Einschließlich Grundstücke. - 2) Ohne Grundstücke. - 3) Nur Deutsche Bundesbahn. - 4) Lastkraftfahrzeuge, Sonderkraftfahrzeuge, gewöhnliche Zugmaschinen und Kraftfahrzeuganhänger. Quellen: Der Bundesminister für Verkehr, Berechnungen des DIW.			

ungsätzen der Verkehrswege Schiene (49 vH), Straße (82 vH) und Wasserstraße (5 vH) machen deutlich, daß eine Angleichung der Kostendeckung für den Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr, aber auch für Teilbereiche des Straßenverkehrs zu einer drastischen Erhöhung der Tarife bzw. Steuern und Abgaben führen würde. Nach dieser modellartigen

Berechnung beliefen sich 1972 die fehlenden Wegeeinnahmen im Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn auf 3,8 Mrd. DM; die Kostenunterdeckung im Straßenverkehr betrug 3,6 Mrd. DM, im Binnenschiffsverkehr 1,1 Mrd. DM. Müßten diese Beträge

von den Verkehrswegebenutzern aufgebracht werden, würde es vor allem im Personennahverkehr der Eisenbahnen und im Binnenschiffsverkehr zu beachtlichen Preiserhöhungen und damit voraussichtlich zu Verkehrsverlagerungen kommen.

## Aus den Veröffentlichungen des DIW

### Sonderhefte

Erscheinen als neue Folge wieder seit 1948. Format DIN A 5. Seit Mitte 1975 sind erschienen:

- Nr. 110 **Modelle der Bevölkerungsentwicklung in Berlin (West) bis zum Jahre 1990.** Von P. Ring und I. Pfeiffer. 115 S. 1975. DM 26,60.
- Nr. 111 **Filmförderung in der Bundesrepublik Deutschland – Versuch einer Erfolgskontrolle der Subventionspolitik.** Von B. Dreher. 268 S. 1976. DM 69,60.
- Nr. 112 **Alternative Entscheidungsstrukturen in einer Wirtschafts- und Währungsunion.** Von F. Franzmeyer. 70 S. 1976. DM 19,60.
- Nr. 113 **Sicherheits-, Preis- und Umweltaspekte der Energieversorgung.** Von U. Dolinski und H.-J. Ziesing. 303 S. 1976. DM 78,60.
- Nr. 114 **Perspektiven und Probleme wirtschaftlicher Zusammenarbeit zwischen Ost- und Westeuropa.** Herausgegeben von D. Cornelsen, H. Machowski und K. E. Schenk. 204 S. 1976. DM 68,—.
- Nr. 115 **Das Sozialprodukt der Deutschen Demokratischen Republik im Vergleich mit dem der Bundesrepublik Deutschland.** Von H. Wilkens. 188 S. 1976. DM 54,60.
- Nr. 116 **Zur Planung, Organisation und Lenkung von Forschung und Entwicklung in der DDR – Aspekte des wissenschaftlich-technischen Fortschritts.** Von Angela Scherzinger. 212 S. 1977. DM 64,60.
- Nr. 117 **Die Landwirtschaft der DDR vor und nach ihrer Umgestaltung im Jahre 1960.** Von Horst Lambrecht. 307 S. 1977. DM 94,60.
- Nr. 118 **Kriterien wirtschaftsfördernder Maßnahmen für die verarbeitende Industrie in Berlin.** Von Burkhard Dreher. 60 S. 1977. DM 22,60.
- Nr. 119 **Der Handel der Deutschen Demokratischen Republik mit der Bundesrepublik Deutschland und den übrigen OECD-Ländern.** Eine vergleichende Betrachtung des Westhandels der DDR in den Jahren 1965 bis 1975. Von Horst Lambrecht. 98 S. 1977. DM 28,60.

---

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D-1000 Berlin 33

Telefon (030) 8 29 11

Präsident: Dr. Karl König

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer, Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Rolf Krengel, Dr. Manfred Liebrucks, Dr. Reinhard Pohl, Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner.

*Ost-West-Handel: Defizitabbau hemmt Expansion* bearbeitet von Heinrich Machowski. —

*Die Kostendeckung für die Verkehrswege in der Bundesrepublik Deutschland* bearbeitet von Heinz Enderlein.

Verlag: Duncker & Humblot, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit

Quellenangabe zulässig. Druck: Zippel-Druck in Firma Büro-Technik Berlin, Muskauer Str. 43, D-1000 Berlin 36.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 80,—, vierteljährlich DM 25,—, Einzelnummer DM 3,—.