



DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 8/81

Berlin

19. Februar 1981

48. Jahrgang

DDR: Güterverkehr zurück zur Schiene

Die Tendenz, Transporte von der Schiene auf die Straße zu verlagern, war wie in vielen anderen europäischen Ländern auch in der DDR zu beobachten. Nunmehr soll unter energiewirtschaftlichen Gesichtspunkten diese Entwicklung umgekehrt, der Anteil der Schiene am binnenländischen Güterverkehr wieder deutlich erhöht werden. Aber schon heute sind

die Schwierigkeiten bei der Transportdurchführung der Deutschen Reichsbahn (DR) sehr groß. Angesichts des chronischen Arbeitskräftemangels und der generellen Knappheit an Investitionsmitteln gibt es kaum noch Kapazitätsreserven. Die vorgesehenen Leistungssteigerungen dürften daher kaum zu erreichen sein.

Verkehrswege in der DDR und der Bundesrepublik Deutschland 1979¹⁾

Verkehrswege	D D R		Bundesrepublik Deutschland	
	km	km / 1000 km ² Fläche	km	km / 1000 km ² Fläche
Eisenbahnstrecken	14 164	131	28 558	115
Darunter:				
Hauptstrecken	7 588	70	18 440	74
Elektrifizierte Strecken	1 621	15	10 887	44
Binnenwasserstraßen	2 302	21	4 329	17
Hauptwasserstraßen ²⁾	1 546	14	2 998	12
Straßennetz				
Autobahnen ³⁾	1 738	16	7 029	28
Fernstraßen ⁴⁾	11 417	106	32 252	130
Sonstige Straßen ⁵⁾	105 797	980	436 380	1 755
Rohrfernleitungen	1 301	12	2 086	8

1) Die Angaben über die Streckenlängen sind nicht voll vergleichbar, da zum Teil unterschiedliche Klassifizierungen vorliegen. - 2) DDR: Wichtigste schiffbare Flußstrecken und Kanäle; Bundesrepublik: Wasserstraßen für Schiffe mit einer Tragfähigkeit über 1000 t. - 3) Einschließlich Autobahnanschlußstellen. - 4) Bundesrepublik: Bundesstraßen. - 5) DDR: Landstraßen I. und II. Ordnung sowie Gemeindestraßen; Bundesrepublik: Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen.

Quellen: Statistisches Jahrbuch der DDR; Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland; eigene Berechnungen.

Zu hoher Transportaufwand

Die Güte des Transportsystems wurde in der Vergangenheit in erster Linie daran gemessen, ob die in den jeweiligen Jahres- und Fünfjahresplänen vorgegebenen Leistungssteigerungen realisiert werden konnten, und weniger daran, ob die Transportdurchführung volkswirtschaftlich effizient war. Dies wurde dadurch gefördert, daß Investitionsmittel nicht ausreichend zur Verfügung standen, um die in ihrer Grundsubstanz vom ehemaligen Deutschen Reich übernommenen Verkehrsanlagen den gestiegenen sowie gegenüber früher erheblich veränderten Transportaufgaben anzupassen. Das Verkehrswegenetz ist zwar — auch im Vergleich mit westlichen Industrieländern — relativ dicht, genügt angesichts neuer Produktions- und Verbrauchsstandorte aber nicht mehr den Anforderungen, die Bevölkerung und Wirtschaft stellen.

Auch die Entwicklung der Transportkapazitäten im öffentlichen Güterverkehr (ohne Werkverkehr)

entsprach nicht dem steigenden Bedarf. Dieses bewirkte eine starke Ausweitung des Werkverkehrs mit LKW, einer Verkehrsart, die sich bislang weitgehend der zentralen Planung entzog. Der Werkverkehr ist wegen der besseren Verfügbarkeit von Transportraum für die Betriebe vorteilhaft, aufgrund einer geringeren räumlichen und zeitlichen Auslastung und des zum Teil daraus folgenden höheren spezifischen Energieverbrauchs volkswirtschaftlich jedoch teurer als der Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt oder der öffentliche Güterkraftverkehr.

Ein weiteres Problem für die Planungsbehörden der DDR resultierte daraus, daß die Betriebe einen überhöhten Transportbedarf anmeldeten, um angesichts des ständig knappen Transportraums eine gewisse Reserve zu haben. Da eine übergeordnete Prüfung in der Regel nicht erfolgte, war es schwierig, die zur Verfügung stehenden Transportkapazitäten gemäß den tatsächlichen Notwendigkeiten der Betriebe und Wirtschaftszweige zu verteilen.

Kennzahlen zur Entwicklung des Güterverkehrs¹⁾ in der DDR und der Bundesrepublik Deutschland 1960 bis 1979

Jahr	D D R			Bundesrepublik Deutschland		
	V e r k e h r s a u f k o m m e n					
	in Mill. t	t / Einw.	t / 1000 M ²⁾	in Mill. t	t / Einw.	t / 1000 DM ²⁾
1960	520,7	30,1	5,8	1 610,7	29,1	6,5
1965	622,5	36,6	5,8	2 012,6	34,3	4,2
1970	755,5	44,3	5,6	2 457,6	40,5	4,1
1975	903,0	52,9	5,1	2 279,0	36,9	3,4
1976	1 018,9	60,8	5,5	2 361,2	38,3	3,4
1977	1 065,9	63,6	5,5	2 347,9	38,2	3,3
1978	1 096,5	65,4	5,4	2 425,4	39,5	3,3
1979	1 088,6	65,0	5,2	2 543,8	41,5	3,3
	V e r k e h r s l e i s t u n g					
	in Mrd.tkm	1000 tkm/Einw.	tkm/1000 M ²⁾	in Mrd.tkm	1000 tkm/Einw.	tkm/1000 DM ²⁾
1960	40,1	2,3	443,6	142,0	2,6	575,6
1965	48,4	2,8	451,5	173,2	3,0	360,1
1970	58,5	3,4	424,8	215,2	3,5	358,9
1975	72,7	4,3	409,1	213,6	3,5	321,5
1976	76,8	4,6	416,7	229,9	3,7	328,7
1977	79,1	4,7	407,9	232,8	3,8	324,6
1978	81,3	4,9	403,9	240,3	3,9	323,6
1979	82,9	5,0	397,2	258,2	4,2	333,2

1) Ohne Seeschifffahrt und Luftverkehr. - 2) Bruttosozialprodukt zu Preisen von 1967. Anstelle des im Statistischen Jahrbuch der DDR ausgewiesenen Nationaleinkommens wurde mit einem Bruttosozialprodukt gerechnet, das analog zur Bestimmung des Bruttosozialprodukts in der Bundesrepublik ermittelt wurde. Vgl.: Das Sozialprodukt der DDR und der Bundesrepublik Deutschland im Vergleich. Bearbeiter: Herbert Wilkens. In: Wochenbericht des DIW Nr. 23-24/1977.

Quellen: Statistische Jahrbücher der DDR; Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland; Verkehr in Zahlen, Bundesminister für Verkehr, Bonn; eigene Berechnungen.

Diese Besonderheiten führten zu überhöhten Kosten je transportierte Leistungseinheit (M/t bzw. tkm). Daneben wird in der DDR auch der hohe Transportumfang (t bzw. tkm je Einheit des Bruttosozialprodukts¹) kritisiert. 1979 lagen die Werte für die DDR sowohl beim Verkehrsaufkommen (beförderte Menge in t) als auch bei den Verkehrsleistungen (gemessen in tkm) deutlich über denen in der Bundesrepublik Deutschland. Bei entsprechenden einwohnerspezifischen Kennzahlen (t bzw. tkm je Einwohner) sind die Unterschiede ähnlich groß. Noch 1960 waren alle Vergleichszahlen niedriger als in der Bundesrepublik. Auch wenn diese Kenngrößen kein ausreichender Beleg für die Effizienz eines Transportsystems sind², wird von Politikern und Wissenschaftlern in der DDR deren Senkung gefordert³.

Im Volkswirtschaftsplan für 1981 wird diesem Gesichtspunkt in deutlicher Form Rechnung getragen: „In Zusammenarbeit mit den Kombinat, Betrieben, Genossenschaften und Einrichtungen ist durch die Optimierung der Liefer- und Transportbeziehungen der Transportaufwand entschieden zu senken⁴.“ So ist nach Aussage des Verkehrsministers der DDR der notwendige Transportbedarf im Binnengüterverkehr trotz steigender Warenproduktion mit um 0,4 vH niedrigeren Leistungen abzudecken.

Verkehrsteilung unter Energiegesichtspunkten nicht optimal

Die Verringerung des Transportaufwandes soll zur Energieeinsparung beitragen⁵. Das öffentliche Verkehrswesen (einschließlich Werkverkehr) ist derzeit mit rund 15 vH am Endenergieverbrauch (DDR: Gebrauchsenergie) der gesamten Volkswirtschaft beteiligt. Unter Einbeziehung des Individualverkehrs ergibt

¹ Bruttosozialprodukt nach westlicher Abgrenzung. Vgl. Herbert Wilkens: Das Sozialprodukt der Deutschen Demokratischen Republik im Vergleich mit dem der Bundesrepublik Deutschland. In: Sonderheft des DIW, Nr. 115/1976.

² Gründe für unterschiedlich hohen Transportumfang können andere Standortstrukturen, ein differierender vertikaler Konzentrationsgrad, unterschiedlicher Veredelungsgrad der transportierten Produkte sowie ein divergierender Anteil des Dienstleistungssektors sein.

³ Hermann Wagener: Zur Senkung des volkswirtschaftlichen Transportaufwandes. In: Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden, Heft 3/1980, S. 418 ff.

⁴ Gesetz über den Volkswirtschaftsplan 1981 vom 17. Dezember 1980. In: Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin, 23.12.1980, Teil I, Nr. 35, S. 355.

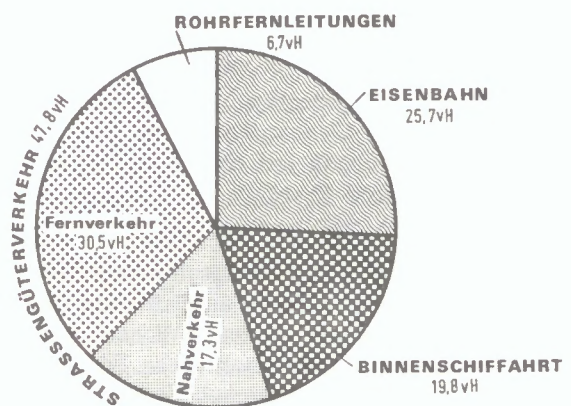
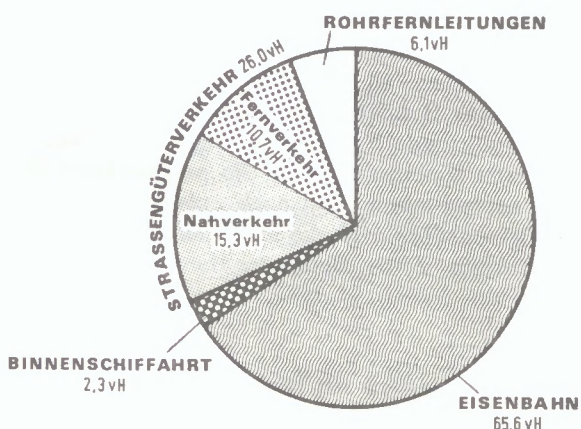
⁵ Vgl. zur Energieproblematik auch: Energiewirtschaft der DDR vor schwierigen Aufgaben. Bearbeiter: Jochen Bethkenhagen. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 5/1981, S. 62.

ANTEILE DER VERKEHRSTRÄGER AN DEN VERKEHRSLEISTUNGEN IM GÜTERVERKEHR 1979¹⁾

Anteile in vH

Deutsche Demokratische Republik

Bundesrepublik Deutschland



¹⁾ Ohne Luftverkehr und Seeschifffahrt.

sich — wie in der Bundesrepublik — sogar ein Anteil von mehr als einem Fünftel. Der Verkehr ist damit der drittgrößte Energieverbraucher.

Nach den Ausführungen des Ministers für Verkehrswesen⁶ sollen im Binnengüterverkehr 1981 neun Prozent Energie gegenüber 1980 eingespart werden. Die Überlegungen konzentrieren sich dabei auf zwei Punkte:

1. Wie kann bei den einzelnen Verkehrsträgern mit weniger Energie mehr transportiert werden?
2. Wie kann durch eine andere Arbeitsteilung zwischen den am Binnengüterverkehr beteiligten Verkehrsträgern Energie gespart werden?

Nach DDR-Berechnungen⁷ verhält sich der spezifische Energieverbrauch (Kilojoule je Bruttotonnenkilometer) bei Binnenschifffahrt, Eisenbahn und Kraftverkehr wie 0,8 : 1 : 3. Die gegenwärtige Verteilung und auch die Entwicklung in der Vergangenheit sind deshalb als nicht optimal zu bezeichnen.

Die Bedeutung der Binnenschifffahrt ist seit Jahren unverändert gering. Von der Eisenbahn werden zwei Drittel aller Verkehrsleistungen (Bundesrepublik: ein Viertel) im binnenländischen Güterverkehr erbracht. Bei den beförderten Mengen ist die Bahn allerdings nur noch zu 28 vH (Bundesrepublik: 11 vH) beteiligt. Demgegenüber werden zwei Drittel aller Güter (Bundesrepublik: vier Fünftel) mit dem LKW transportiert. Auch bei den Verkehrsleistungen ist der Anteil des Straßengüterverkehrs mit 26 vH (Bundesrepublik: 48 vH) beträchtlich.

Ausweitung des Straßengüterverkehrs soll gestoppt werden

Auf der Straße wurden 1979 in der DDR rund 730 Mill. t befördert, die Verkehrsleistung betrug 22 Mrd. tkm. Gegenüber 1970 bedeutet dies eine Steigerung um fast drei bzw. vier Fünftel; dies ist ausschließlich auf die starke Zunahme des Werkverkehrs zurückzuführen. Der Werkverkehr ist inzwischen zur Hälfte (Bundesrepublik: 45 vH) am Transportaufkommen im Binnengüterverkehr beteiligt, an den Verkehrsleistungen jedoch wie in der Bundesrepublik nur zu rund 15 vH.

Angesichts der ständigen Engpässe im Transportsektor, insbesondere bei Baustofftransporten, versucht man seit einiger Zeit, den Betrieben die Verfügungsgewalt über die Werks-LKW nach und nach zu entziehen. Dazu wurden bezirkliche Transportausschüsse gebildet und Kraftverkehrskombinate eingerichtet. Als Mittel zur „Vergesellschaftung“ der Werkfuhrparks bedient man sich unter anderem der Kraftstoffkontingentierung, der Einbeziehung in die Erfüllung überbetrieblicher („gesellschaftlicher“) Transportaufgaben, der Koordinierung und Genehmigung

von Fernfahrten sowie der Bildung von Werkfuhrgemeinschaften. Gegenwärtig gibt es rund 500 Werkfuhr-, Belade- und Entladegemeinschaften. Ihre Zahl soll weiter erhöht werden. Es ist aber zu bezweifeln, daß durch diese Maßnahmen die Effizienz des Verkehrssystems gesteigert werden kann. Der Werkverkehr hat sich gerade wegen des permanent unzureichenden Angebots an Transportraum durch die direkter staatlicher Planung unterstehenden öffentlichen Verkehrsträger (DR, Binnenschifffahrt und öffentlicher Güterkraftverkehr) und der unzureichenden Organisation der Staatsbetriebe so stark ausgedehnt.

Durch die angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn soll auch das gegenwärtig 120 000 km umfassende Straßennetz der DDR entlastet werden. Das Netz der Staats-, Bezirks- und Gemeindestraßen ist zwar sehr dicht, erfordert aber wegen der durchweg schlechten Fahrbahndecken, der ungünstigen Ausbauprofile der Fernverkehrsstraßen und der vielen höhengleichen Schienenübergänge eine umfangreiche Rekonstruktion. Dafür sind die Mittel nicht vorhanden. Hinzu kommt, daß die auch in der DDR rasch zunehmende individuelle Motorisierung immer häufiger Engpässe bewirkt. Dies gilt besonders für den stark industrialisierten Süden, obwohl dort die Netzdichte drei- bis viermal höher ist als in den schwächer besiedelten und vorwiegend landwirtschaftlich orientierten Nordbezirken.

Ungünstige Voraussetzungen für die Binnenschifffahrt

Bei der Binnenschifffahrt waren nennenswerte Leistungssteigerungen in den letzten Jahren nicht zu verzeichnen. Das Transportaufkommen schwankte um 15 Mill. t, und die Verkehrsleistungen lagen bei durchschnittlich 2,3 Mrd. tkm. Ihre Bedeutung innerhalb des gesamten Verkehrswesens ist ständig gesunken. Das Wasserstraßennetz der DDR ist zwar mit 2 300 km relativ groß, hat allerdings, da Elbe und Oder zum Teil Grenzflüsse sind, deren Mündungen in der Bundesrepublik bzw. Polen liegen, nur eine ergänzende Funktion im Transportsystem. Einer stärkeren Einbeziehung in die volkswirtschaftlichen Transportaufgaben wirkt auch entgegen, daß weder die Ostseehäfen noch die im Süden gelegenen Industriegebiete durch Binnenschifffahrtswege erschlossen sind.

⁶ Exklusivinterview mit Minister Otto Arndt: Verkehrswesen ist ein zuverlässiger Partner der Volkswirtschaft. In: DDR-Verkehr, Heft 1/1981, S. 4.

⁷ Wolfram Paetzold, Heinz Gläser und Udo Seidel: Ergebnisse der konzeptionellen Arbeit im Verkehrswesen — wichtige Voraussetzung für die Ausarbeitung des Fünfjahresplanes 1981/85. In: DDR-Verkehr, Heft 9/1980, S. 295.

Anteile der Verkehrsträger am Binnengüterverkehr¹⁾ der DDR und der Bundesrepublik Deutschland 1960 bis 1979
in vH

Verkehrsarten	D D R					Bundesrepublik Deutschland				
	1960	1970	1975	1977	1979	1960	1970	1975	1977	1979
V e r k e h r s a u f k o m m e n										
Eisenbahn	45,7	34,8	31,2	28,0	27,8	18,7	13,3	11,3	10,3	11,0
Binnenschifffahrt	2,4	1,8	1,6	1,4	1,4	10,2	8,5	8,2	7,8	7,5
Straßengüterverkehr	51,9	61,4	63,8	67,0	67,1	70,3	75,1	77,6	79,1	78,6
Nahverkehr	50,6	58,3	60,0	62,9	62,9	64,4	69,3	69,3	70,0	69,6
Fernverkehr	1,3	3,1	3,8	4,1	4,2	5,9	5,8	8,3	9,1	9,0
Rohrfernleitungen		2,0	3,4	3,6	3,7	0,8	3,1	2,9	2,8	2,9
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
V e r k e h r s l e i s t u n g										
Eisenbahn	81,9	71,2	68,0	66,0	65,6	37,4	33,2	25,9	24,0	25,7
Binnenschifffahrt	5,6	4,1	3,3	2,8	2,3	28,5	22,7	22,3	21,2	19,8
Straßengüterverkehr	12,5	21,0	22,9	25,4	26,0	32,0	36,2	45,0	48,2	47,8
Nahverkehr	9,5	13,6	13,9	15,1	15,3	15,3	16,8	17,2	17,5	17,3
Fernverkehr	3,0	7,4	9,0	10,3	10,7	16,7	19,4	27,8	30,7	30,5
Rohrfernleitungen	-	3,7	5,8	5,8	6,1	2,1	7,9	6,8	6,6	6,7
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

1) Ohne Luftverkehr und Seeschifffahrt.
Quellen: Statistisches Jahrbuch der DDR; Verkehr in Zahlen, Bundesminister für Verkehr, Bonn; eigene Berechnungen.

Die Binnenschifffahrt soll künftig stärker für Massengütertransporte herangezogen werden. Kurzfristig ist eine Übernahme von rund 2 Mill. t von der Eisenbahn vorgesehen, damit diese in die Lage versetzt wird, ihrerseits Transporte von der Straße zu übernehmen. Dies dürfte relativ unproblematisch sein. Eine stärkere Einschaltung in den binnenländischen Verkehrsablauf erforderte allerdings einen Ausbau des Wasserstraßennetzes. Es ist zu erwarten, daß die DDR dies für einen Teil ihrer Binnenwasserstraßen, die auch für den grenzüberschreitenden Verkehr der Bundesrepublik bzw. den Berlin-Verkehr bedeutsam sind (Mittelland-Kanal, Elbe-Havel-Kanal, Elbe und Havel), mit finanzieller Hilfe der Bundesregierung zu realisieren versucht⁸. Darüber hinausgehende Erweiterungen des Wegenetzes dürften an der Knappheit von Investitionsmitteln scheitern. Die Flotte, bei der die arbeitsaufwendige Schleppschifffahrt in den letzten Jahren weitgehend durch die Schubschifffahrt, ferner durch Motorgüterschiffe ersetzt wurde, wäre ebenfalls erheblich zu erweitern.

Stärkere Beanspruchung des Schienenverkehrs

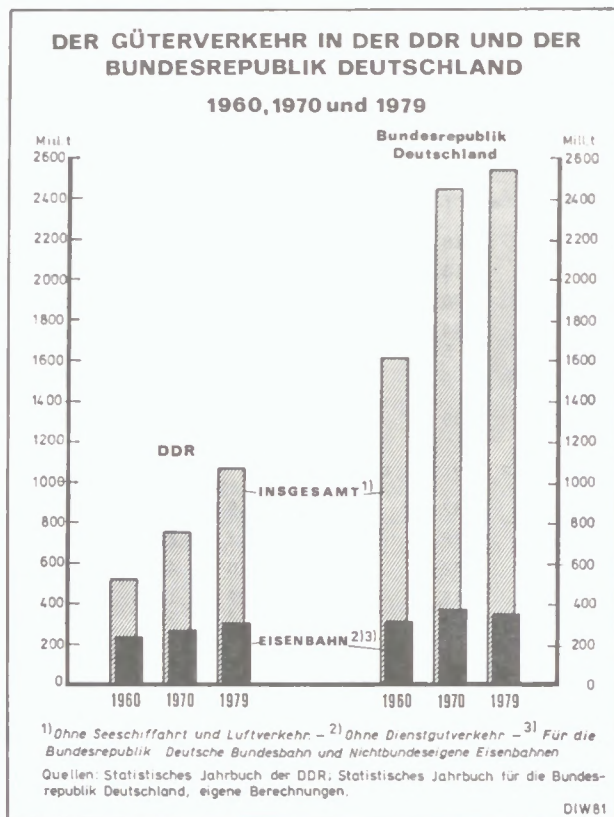
Das Streckennetz der Deutschen Reichsbahn (DR) ist mit 14 200 km etwa halb so lang wie das Schienennetz in der Bundesrepublik; es ist — auch im europäischen Vergleich — als sehr engmaschig zu bezeichnen. Von der Eisenbahn wurden 1979 rund

300 Mill. t Güter transportiert und eine Leistung von 55 Mrd. tkm erbracht (Bundesrepublik: 358 Mill. t bzw. 66 Mrd. tkm). Dieses ist um so bemerkenswerter, als nur etwa ein Viertel des Netzes zwei- und mehrgleisig ausgebaut ist und sogar nur 11 vH elektrifiziert sind (Bundesrepublik: 43 bzw. 37 vH). Der mangelhafte Ausbauzustand und die unzureichende Leistungsfähigkeit der Rangiereinrichtungen führten bei der hohen Beanspruchung in der Vergangenheit wiederholt zu Engpässen.

Im Verkehrswesen der DDR war die Eisenbahn zwar schon immer Investitionsschwerpunkt, die Mittel waren für eine zügige und lückenlose Modernisierung aber zu gering. Dabei hatte die Umstellung vom Dampf- auf Dieselantrieb absoluten Vorrang, weil die Leistungsfähigkeit erhöht werden sollte. An Energieeinsparung wurde zunächst weniger gedacht. Die letzten Dampflokomotiven sollen bis 1985 ersetzt werden.

Umfangreiche Investitionen in das Streckennetz wurden in den siebziger Jahren vorgenommen, als bei zunehmender Beanspruchung des Schienenverkehrs die Schwierigkeiten in der Transportdurchführung wuchsen. Durch forcierten zwei- und mehrglei-

⁸ Peter Jochen Winters: Wie die DDR ihr Wasserstraßennetz verbessern will. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 22. 8. 1980, S. 6.



sigen Ausbau wurde die Durchlaßfähigkeit der Strecken wesentlich erhöht. Die stark gestiegenen Rohölpreise und das Erfordernis einer Leistungssteigerung setzten neue Daten. Einen Ausweg sieht man nur in der Elektrifizierung, die bisher vollkommen vernachlässigt wurde.

Hinsichtlich des elektrischen Antriebes im Schienenverkehr liegt die DDR in Europa an letzter Stelle. Gegenwärtig beträgt das Verhältnis bei den Bruttotonnenkilometern von Dampf- zu Diesel- zu Elektroantrieb etwa 1 : 7 : 2. Dabei ist der energetische Wirkungsgrad (Kilojoule je Bruttotonnenkilometer) bei der Elektrolokomotive fast dreimal so groß wie bei einer Diesellokomotive⁹. Hinzu kommt, daß die für die elektrische Zugförderung notwendige Energie aus heimischer Braunkohle hergestellt werden kann.

Eine stärkere Elektrifizierung erforderte allerdings die Bereitstellung umfangreicher Baukapazitäten¹⁰. Bisher standen diese nicht zur Verfügung, so daß in den letzten fünf Jahren jährlich nur 40 km elektrifiziert werden konnten. In den anderen RGW-Staaten machte die Elektrifizierung wesentlich größere Fortschritte. Im Zeitraum 1981/85 sollen jährlich 150 km des Streckennetzes elektrifiziert werden¹¹. Entsprechend der Richtung der Hauptverkehrsströme haben zunächst die Nord-Süd-Strecken (Leipzig—Berlin, Dresden—Berlin, Berlin—Rostock) Vorrang. Selbst

wenn das Fünfjahrplanziel erreicht wird, wird die DDR im Jahr 1985 mit rund 2300 km bzw. 16 vH elektrifizierter Strecken gegenüber westlichen Industriestaaten aber weiter zurückliegen und auch innerhalb des RGW noch immer mit Abstand das Schlußlicht sein.

Viele flankierende Maßnahmen werden derzeit mit dem Ziel erwogen, die energiewirtschaftlich günstigere Eisenbahn wieder stärker in die binnenländischen Gütertransporte einzubeziehen. Das Stoppen der Stilllegung von unrentablen Nebenstrecken war eine erste Maßnahme. Von 1965 bis 1979 wurde der Betrieb auf rund 1800 km des Streckennetzes eingestellt. Gegenwärtig wird indes deren teilweise Wiederinbetriebnahme diskutiert. Alle Großkunden der DR sollen einen Gleisanschluß erhalten. Auch durch Beschleunigung der Umlaufzeit der Güterwagen — ein Dauerproblem der DR — sowie deren höhere Auslastung sollen die Transportkapazitäten der Bahn erhöht werden. Darüber hinaus ist beabsichtigt, durch Preisermäßigungen für Großkunden der DR einen Anreiz zu schaffen, Transporte auf die Schiene zu verlagern.

Zusätzlich sollen alle Transporte mit dem LKW ab 10 km Beförderungsweite, wenn sie bei einem Gleisanschluß beginnen und enden, bzw. ab 40 km Weite, wenn sie bei einem Gleisanschluß entweder beginnen oder enden, von der Bahn übernommen werden. Die ursprüngliche Verordnung¹², Transporte bis zu 50 km Reichweite als kraftverkehrsgünstig vom LKW durchführen zu lassen, wird damit fallengelassen. Transporte über 150 km Entfernung mit dem LKW sind grundsätzlich einzustellen, desgleichen alle Massengütertransporte.

Der Einführung des Container-Transportsystems (CTS) im Jahre 1968 kam unter dem Gesichtspunkt der Rationalisierung des Transportsystems ein hoher Stellenwert zu. Von 1970 bis 1979 stieg die Leistung auf 2,9 Mill. t bzw. 615 Mill. tkm (jeweils + 250 vH). Der Anteil des Containerverkehrs am Gesamtverkehr der Eisenbahn beträgt allerdings nur 1 vH (Bundesrepublik: 2 vH). Trotz gezielter Förderung dieser Verkehrsart dürften daher die Erwartungen in dieses System zu hoch geschraubt sein.

⁹ Die Verluste der Umwandlung von Primär- in Endenergie sind hier nicht berücksichtigt.

¹⁰ So müssen unter anderem Betonfundamente, Beton- und Stahlmasten gesetzt, Fahrleitungen gelegt, Stromversorgungsanlagen gebaut sowie Brückendurchfahrten erweitert werden.

¹¹ Vgl.: Die Eisenbahn baut zügig an der Elektrifizierung des Netzes. In: Neues Deutschland vom 27. 1. 1981, S. 2.

¹² Diese Transportverordnung (TVO) trat 1973 in Kraft und regelte insbesondere die Arbeitsteilung zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße.

Streckennetz und Transportleistung nach Antriebsarten ausgewählter europäischer Eisenbahnen 1979

Land	Eisenbahn-Gesellschaft	Streckenlänge in km	Elektrifizierte Strecken in vH	Zwei- und mehr- gleisiger Ausbau in vH	Bruttotonnenkilometer der Züge nach Antriebsarten in vH		
					Dampf-	Diesel-	Elektroantrieb
Polen	PKP	23 975	27,1	36,4	11,1	31,8	57,1
Ungarn	MAV	7 734	16,6	14,1	7,2	43,9	48,9
DDR	DR	14 164	11,4	24,6	10,6	69,0	20,4
Bundesrepublik Deutschland	DB	28 558	38,1	42,8		17,7	82,3
Frankreich	SNCF	34 522	28,1	44,4	-	22,1	77,3
Großbritannien	BRB	17 901	21,0	71,0	-	65,3	34,7
Niederlande	NS	2 876	61,0	55,2	-	15,6	84,4

Quellen: Internationale Eisenbahnstatistik, UIC, Paris; Statistisches Jahrbuch der DDR; Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland.

Künftige Entwicklung

Im Zeitraum 1981/85 soll der Transportaufwand (t bzw. tkm je Einheit des „gesellschaftlichen Gesamtprodukts“¹³) um etwa 15 vH gesenkt werden. Dieses Ziel ist angesichts der Entwicklung in den letzten Jahren sowie der gegebenen Rahmenbedingungen sehr hoch gesteckt. Es dürfte bei dem vorhandenen Verkehrswegenetz, der Standortverteilung der Produktion sowie dem bestehenden räumlichen Konzentrationsgrad kaum zu realisieren sein.

Eine wichtige Rolle dürfte in diesem Zusammenhang die Neugestaltung des Tarifrechts im Binnengüterverkehr (ab 1. Januar 1982) spielen. Auch in der DDR hat der Transportpreis mit zunehmender Entfernung eine degressive Tendenz. Künftig soll er mit der Entfernung proportional steigen. Das wird sicherlich viele Betriebe dazu veranlassen, die Notwendigkeit von Transporten und die entsprechenden Lieferwege zu überprüfen. Einzelheiten der neuen Tarifmaßnahmen sind bis jetzt nicht bekannt.

Die spezifischen Kosten (je transportierte Leistungseinheit) sollen vor allem durch Transportverlagerungen vom Kraftverkehr auf die Eisenbahn verringert werden. Es ist beabsichtigt, den Anteil der DR an den Leistungen (tkm) im Binnengüterverkehr von derzeit 66 auf 73 vH zu erhöhen. Bezogen auf die heutigen Verkehrsleistungen, würde das ein Mehr von 6 Mrd. tkm bzw. eine Zunahme von 11 vH

bedeuten. Elektrifizierung, weiterer zweigleisiger Ausbau, Erhöhung der Auslastung und Beschleunigung der Umlaufzeit der Güterwagen, weitere Automatisierung der Rangiereinrichtungen lassen gewiß Leistungssteigerungen erwarten. Aber schon heute fehlen bei der DR mehr als 20 000 Arbeitskräfte, was zu einer Vielzahl von Überstunden führt. Mit den beabsichtigten Verkehrsverlagerungen würden sich trotz zunehmender Rationalisierung die Schwierigkeiten bei der DR eher noch vergrößern.

Die generelle Knappheit an Investitionsmitteln wird auch künftig einer zügigen und umfassenden Modernisierung des Wagenparks aller Transportzweige sowie der Verkehrswege im Wege stehen. Die relativ bescheidenen Ansätze für die künftige Elektrifizierung, obwohl in der Rangfolge der Investitionsschwerpunkte im Verkehrssektor an erster Stelle stehend, sind ein Indiz hierfür. Vieles deutet darauf hin, daß sich die Planungen für die Verkehrsträger sowie der Einsatz der Investitionsmittel auch in den nächsten Jahren fast ausschließlich an der kurzfristigen Nachfrageentwicklung und den aktuellen Erfordernissen werden orientieren müssen. Eine wesentliche Effizienzsteigerung des Verkehrssystems dürfte auf absehbare Zeit in der DDR wohl nicht zu realisieren sein.

¹³ Dies entspricht etwa dem Bruttoproduktionswert nach westlicher Terminologie.

Entwicklungshilfe und Beschäftigung in der Bundesrepublik Deutschland

Die Sorge um Arbeitsplätze spielt auch in der Diskussion über eine Aufstockung der Entwicklungshilfe eine Rolle. Forderungen nach einer spürbaren Erhöhung der Mittel wird vielfach das Argument entgegengehalten, die Entwicklungshilfe entziehe dem Inlandsmarkt Kaufkraft, wenn sie nicht an Lieferungen aus der Bundesrepublik Deutschland gebunden werde. Jüngere Daten zeigen indes, daß auch nach der weitgehenden Aufhebung derartiger Lieferbindungen im Jahre 1973 die vergebenen Mittel in Gestalt von Exportaufträgen überwiegend zurückfließen. 1979 ist der deutsche Lieferanteil bei der Kapitalhilfe sogar wieder auf 69 vH gestiegen nach einem kontinuierlichen Rückgang von 79 vH im Jahre 1974 auf 61 vH 1978¹. Bezieht man die gesamte Entwicklungshilfe der westlichen Industrieländer in die Betrachtung ein, dann läßt sich die davon abhängige Beschäftigung in der Bundesrepublik auf gut 100 000 Personen veranschlagen. Die folgende Analyse zeigt, daß beschäftigungspolitische Ziele einer Erhöhung der Entwicklungshilfe nicht entgegenstehen.

Die bilaterale Entwicklungshilfe der Bundesrepublik Deutschland ist grundsätzlich nicht an deutsche Lieferungen gebunden. Ausnahmen gelten für Lieferungen und Leistungen sog. „sensibler Wirtschaftsbereiche“, z. Z. Schiffe, Lokomotiven und Waggons, Kernkraftwerke sowie Consultingleistungen². In den Jahren 1976 bis 1979 war im Durchschnitt lediglich knapp ein Viertel der gesamten bilateralen Entwicklungshilfe der Bundesrepublik Deutschland formell gebunden³; dennoch wurde sie zu etwa 70 vH für Lieferungen deutscher Firmen ausgegeben. Darüber hinaus werden Anschlußexporte ausgelöst, weil Entwicklungshilfe in der Regel nur einen Teil der Projektkosten abdeckt, weil eine Festlegung auf deutsche Systeme oder Normen erfolgt oder weil sich die politische und psychologische Aufnahmebereitschaft für deutsche Produkte verbessert. Auch die bilaterale Entwicklungshilfe der anderen Geberländer und die Auszahlungen multilateraler Institutionen kommen zum Teil der deutschen Wirtschaft zugute. Zudem führt Entwicklungshilfe, soweit sie den Entwicklungsprozeß in der Dritten Welt beschleunigt, aufgrund der hohen Importneigung der Empfängerländer zu zusätzlichen deutschen Lieferungen.

Die aus diesen Zusammenhängen resultierenden Impulse für den Export der Bundesrepublik Deutschland lassen sich nur bedingt quantifizieren. Es werden daher in diesem Bericht lediglich diejenigen Wirkungen analysiert, die sich hinreichend genau der Entwicklungshilfe zurechnen lassen. Im Mittelpunkt stehen dabei die Rückflüsse aus der bilateralen Kapitalhilfe und der (staatlichen) Technischen Hilfe der Bundesrepublik Deutschland⁴.

Rückflüsse aus der bilateralen Entwicklungshilfe

Den größten Teil der bilateralen Entwicklungshilfe der Bundesrepublik Deutschland erhalten die Entwicklungsländer als Kapitalhilfe (Finanzielle Zusammenarbeit). Sie wird über die Kreditanstalt für

Wiederaufbau abgewickelt und dient überwiegend der Finanzierung von Projekten, also einzelner Investitionsvorhaben. Zu 30 vH wird die Kapitalhilfe projektgebunden für Importe des laufenden notwendigen Bedarfs vergeben (z. B. Rohstoffe und Ersatzteile). Im Durchschnitt der Jahre 1976 bis 1979 gaben die Entwicklungsländer bei der projektgebundenen wie auch bei der nicht projektgebundenen Kapitalhilfe fast zwei Drittel der gesamten Auszahlungen für Käufe in der Bundesrepublik Deutschland aus. Von den Rückflüssen profitierte der Maschinenbau weit aus am stärksten. Auf ihn entfielen mehr als die Hälfte aller Aufträge an deutsche Firmen im Rahmen der projektgebundenen und 40 vH bei der nicht projektgebundenen Hilfe. Mit deutlichem Abstand folgten die Elektrotechnik und der Fahrzeugbau. Diese drei großen Investitionsgüterindustrien vereinigten zusammen über 80 vH der deutschen Lieferungen auf sich. Darüber hinaus profitierten von den Rückflüssen aus projektgebundener Kapitalhilfe lediglich die Bauwirtschaft und die sonstigen Dienstleistungen (genauer: Ingenieur- und Architektenleistungen) in nennenswertem Umfang. Von den Rück-

¹ Vgl. Kreditanstalt für Wiederaufbau: Die Verwendung der im Rahmen der Finanziellen und der Technischen Zusammenarbeit erfolgten Auszahlungen nach Lieferländern und Lieferbranchen im Jahr 1979, Frankfurt am Main 1980.

² Vgl. Rückwirkungen der Entwicklungszusammenarbeit, Untersuchung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit, in: Entwicklungspolitik, Materialien Nr. 65, hrsg. vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit, Bonn, April 1980, S. 5.

³ OECD: Development Co-operation. Efforts and Policies of the Members of the Development Assistance Committee, versch. Jahrgänge.

⁴ Die folgenden Ausführungen basieren auf R. Filip-Köhn/R. Kregel/D. Schumacher: Macro-Economic Effects of Disarmament Policies on Sectoral Production and Employment in the Federal Republic of Germany, with Special Emphasis on Development Policy Issues, Gutachten im Auftrage des Auswärtigen Amtes, als Manuskript vervielfältigt, Berlin 1980, S. 37 ff.

Lieferungen im Rahmen der bilateralen Entwicklungshilfe der Bundesrepublik Deutschland 1976 bis 1979
zu jeweiligen Preisen

	Entwicklungs- hilfe insgesamt	Kapitalhilfe			Technische Hilfe
		Insgesamt	Projekt- gebunden	Nicht projekt- gebunden	
Gesamte Auszahlungen (in Mrd.DM)					
1976	2,3	1,9	1,2	0,6	0,4
1977	2,1	1,6	1,2	0,4	0,5
1978	2,6	2,0	1,4	0,6	0,6
1979	3,2	2,6	1,8	0,8	0,6
1976-79	10,1	8,1	5,6	2,4	2,1
Struktur der gesamten Auszahlungen 1976-79 nach Lieferbranchen ¹⁾ (in vH)					
5-7 Chemie, Mineralölv., Kunstst.	.	3,3	0,4	12,5	.
10 Metallerzeug. u. -bearb.	.	3,3	1,3	9,4	.
12 Maschinenbau	.	42,2	45,3	32,5	.
13 Fahrzeugbau	.	9,0	7,4	14,2	.
14 Elektrotechnik	.	13,4	12,9	14,9	.
21-22 Baugewerbe	.	20,4	27,0	0,0	.
32 Sonst. Dienstleistungen	.	3,4	4,1	0,9	.
Obrige Wirtschaftszweige	.	5,0	1,6	15,5	.
1-34 Insgesamt	.	100	100	100	.
Anteil der Lieferungen aus der Bundesre- publik Deutschland an den branchenspezi- fischen Auszahlungen ²⁾ 1976-79 (in vH)					
5-7 Chemie, Mineralölv., Kunstst.	.	58,9	51,7	59,6	.
10 Metallerzeug. u. -bearb.	.	27,6	24,6	28,9	.
12 Maschinenbau	.	72,8	71,6	78,2	.
13 Fahrzeugbau	.	89,5	96,4	78,3	.
14 Elektrotechnik	.	74,1	70,6	83,4	.
21-22 Baugewerbe	.	33,6	33,6	0,0	.
32 Sonst. Dienstleistungen	.	74,0	72,1	99,9	.
Obrige Wirtschaftszweige	.	32,1	53,5	25,9	.
1-34 Insgesamt	68,7	64,3	64,4	64,0	85,9 ³⁾
Struktur der Lieferungen aus der Bundes- republik Deutschland 1976-79 nach Liefer- branchen ¹⁾ (in vH)					
5-7 Chemie, Mineralölv., Kunstst.	3,5	3,2	0,3	11,5	4,0
10 Metallerzeug. u. -bearb.	1,0	1,5	0,6	4,3	0,0
12 Maschinenbau	37,5	50,9	54,7	39,8	7,8
13 Fahrzeugbau	10,5	13,5	12,1	17,4	3,7
14 Elektrotechnik	11,8	16,0	14,8	19,5	2,4
21-22 Baugewerbe	6,5	8,3	11,2	0,0	2,5
32 Sonst. Dienstleistungen	20,1	4,1	5,0	1,4	56,0
Obrige Wirtschaftszweige	9,1	2,6	1,3	6,3	23,7
1-34 Insgesamt	100	100	100	100	100
1) Soweit auf Lieferbranchen aufteilbar.- 2) Soweit auf Lieferländer aufteilbar.- 3) 1976-1978.- "." bedeutet: nicht ver- fügbar.					
<u>Quelle:</u> Eigene Berechnungen anhand von Angaben der Kreditanstalt für Wiederaufbau, der Deutschen Gesellschaft für Tech- nische Zusammenarbeit und des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit.					

flüssen aus nicht projektgebundener Hilfe entfiel ein großer Betrag auch auf die Chemie (11 vH). Andere als die erwähnten sechs Wirtschaftszweige bestritten kaum 5 vH der mit Kapitalhilfe finanzierten deutschen Lieferungen.

Mit der Durchführung von Maßnahmen der Technischen Hilfe (Technische Zusammenarbeit), die der Vermittlung technischer, wirtschaftlicher und organisatorischer Kenntnisse dient, beauftragt die Bundesregierung überwiegend die Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit. Ihre Auszah-

lungen flossen im Durchschnitt der letzten Jahre zu rund 86 vH in die deutsche Volkswirtschaft. Hier stehen die Ausgaben für den Einsatz der notwendigen Fachkräfte im Vordergrund: Die Löhne und Gehälter an die Mitarbeiter der Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit selbst machten gut 31 vH der Gesamtausgaben aus. Etwa derselbe Betrag wurde für Beratungs- und Gutachterleistungen ausgegeben, überwiegend an private Consultingfirmen, aber auch an öffentlich-rechtliche Institutionen. Die verbleibenden knapp 40 vH wurden für die Sachausrüstung der Projekte aufgewendet. Die

Durch Lieferungen im Rahmen der bilateralen Entwicklungshilfe induzierte Produktion und Beschäftigung 1976 bis 1979¹⁾

	Entwicklungs- hilfe insgesamt	Kapitalhilfe			Technische Hilfe
		Insgesamt	Projekt- gebunden	Nicht projekt- gebunden	
Effekte je 100 Mill.DM Auszahlungen ²⁾					
Produktionseffekt (in Mill.DM)					
Direkt	69	64	64	64	86
Indirekt	54	58	59	57	46
Gesamt	123	122	123	121	132
Beschäftigungseffekt (in Tsd.Personen)					
Direkt	0,70	0,61	0,63	0,57	1,05
Indirekt	0,55	0,56	0,56	0,55	0,52
Gesamt	1,25	1,17	1,19	1,12	1,57
Davon in vH:					
1 Landw., Forstw., Fischerei	2,6	1,5	1,5	1,7	5,9
2 Energie-, Wasservers.	0,6	0,7	0,6	0,8	0,4
3-4 Bergbau	0,6	0,7	0,6	1,0	0,4
5 Chemisches Gewerbe	2,5	2,6	1,4	5,6	2,3
6 Mineralölverarbeitung	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
7 Kunststoff- u. Gummiw.	1,5	1,8	1,7	2,0	0,8
8 Steine u. Erden	0,7	0,9	0,9	0,7	0,4
9 Feinkeramik, Glas	0,4	0,5	0,4	0,5	0,3
10 Metallerzeug. u. -verarb.	5,1	6,3	5,6	7,8	1,5
11 Stahlbau, ADV	1,5	1,8	2,0	1,3	0,7
12 Maschinenbau	25,5	32,3	35,0	25,7	5,7
13 Fahrzeugbau	6,7	8,1	7,0	10,7	2,6
14 Elektrotechnik	11,9	15,0	13,9	17,4	2,9
15 Feinmech., Optik, EBM	2,3	2,0	1,1	4,0	3,2
16 Holz-, Papier-, Druckgew.	2,2	2,2	2,1	2,4	2,2
17-18 Textil-, Leder-, Bekleidungsgew.	0,4	0,5	0,5	0,7	0,3
19-20 Ernährungsgew., Tabakverarb.	1,7	0,8	0,8	0,9	4,5
5-20 Verarb. Gewerbe	62,5	74,9	72,5	79,8	27,5
21-22 Baugewerbe	4,7	5,4	7,7	0,2	2,0
23 Großhandel, Handelsv.	3,3	3,7	3,6	3,9	2,0
24 Einzelhandel	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5
25-27 Verkehr	2,7	2,2	2,2	2,3	3,9
28 Nachrichtenübermittlung	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8
29-30 Kreditinst. u. Versich.	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0
31 Wohnungsvermietung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
32 Sonst. Dienstleistungen	17,1	7,9	8,2	7,0	43,8
33 Staat	3,5	0,8	0,8	0,8	11,4
34 Priv.Haushalte, priv.Org. o.E.	0,2	0,0	0,0	0,0	0,7
Effekte der gesamten Auszahlungen					
Produktionseffekt (in Mrd.DM)					
1976	3,0	2,4	1,6	0,7	0,6
1977	2,5	1,9	1,3	0,6	0,6
1978	3,0	2,2	1,5	0,7	0,7
1979	3,6	2,8	2,0	0,8	0,7
Beschäftigungseffekt (in Tsd.Personen)					
1976	29,2	22,3	15,8	6,6	6,9
1977	24,8	17,8	12,8	5,0	7,0
1978	29,3	21,2	14,8	6,4	8,1
1979	35,4	27,0	19,3	7,8	8,4
1) Zu Preisen und Produktivitäten von 1976.- 2) Entsprechend der durchschnittlichen Lieferstruktur 1976-1979.					
Quelle: Input-Output-Rechnungen des DIW.					

Käufe entfielen — in der Reihenfolge ihres Umfangs — vor allem auf Maschinenbauerzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel, chemische Produkte, Fahrzeuge sowie Erzeugnisse der Feinmechanik, Optik und des EBM-Gewerbes.

Produktions- und Beschäftigungseffekte

Mit Hilfe von Input-Output-Rechnungen wurde ermittelt, in welchem Umfang Produktion und Erwerbstätige in der Bundesrepublik Deutschland von

den mit Entwicklungshilfe finanzierten Lieferungen abhängen. Dabei wurden nicht nur die unmittelbar im liefernden Wirtschaftszweig auftretenden — direkten — Wirkungen, sondern auch die über die Vorleistungsverflechtung induzierten — indirekten — Wirkungen erfaßt⁵.

Die Modellrechnungen für die durchschnittlichen Rückflüsse je 100 Mill. DM Auszahlungen aus deutscher Entwicklungshilfe zeigen, daß die Technische Hilfe aufgrund ihrer hohen direkten Rückflußquote — die indirekten Effekte sind relativ niedrig — die größten binnenwirtschaftlichen Wirkungen aufweist: Während 100 Mill. DM an Technischer Hilfe zu einer Produktion von insgesamt 130 Mill. DM führen, sind es bei der Kapitalhilfe 10 Mill. DM weniger. Da bei der Technischen Hilfe vor allem der — arbeitsintensive — Dienstleistungsbereich angesprochen wird, ist der Unterschied beim Beschäftigungseffekt — mit knapp 1 600 Erwerbstätigen für ein Jahr je 100 Mill. DM Technischer Hilfe gegenüber 1 200 Erwerbstätigen bei einer Kapitalhilfe in derselben Höhe — noch größer.

1976 führten Kapitalhilfe und (staatliche) Technische Hilfe zusammen bei Auszahlungen in Höhe von 2,3 Mrd. DM unmittelbar zu Aufträgen an deutsche Unternehmen im Werte von rund 1,6 Mrd. DM. Diese erforderten eine Vorleistungsproduktion von gut 1,3 Mrd. DM, so daß sich ein Bruttoproduktionswert von insgesamt fast 3 Mrd. DM ergab. Diesem Produktionsvolumen entsprach eine Beschäftigung von gut 29 000 Erwerbstätigen. Infolge des Anstiegs der Entwicklungshilfe war der Beschäftigungseffekt 1979 noch größer, auch wenn man — anders als in der Tabelle — einen Abschlag für den Produktivitätszuwachs gegenüber 1976 berücksichtigt.

Die größten Effekte entfallen auf den Maschinenbau, die sonstigen Dienstleistungen, die Elektrotechnik, den Fahrzeugbau sowie die Metallerzeugung und -bearbeitung. Diese fünf Wirtschaftszweige zusammen vereinigen zwei Drittel sowohl des gesamten Produktionseffekts als auch des gesamten Beschäftigungseffekts der Entwicklungshilfe auf sich⁶. Die von Aufträgen aus Entwicklungshilfe abhängige Produktion und Beschäftigung liegt allerdings — beim 1979er Niveau der Auszahlungen — in allen Wirtschaftszweigen unter 1 vH. Sie ist im Maschinenbau mit 0,8 vH am größten, gefolgt vom Fahrzeugbau mit 0,4 vH. Erst eine 25prozentige Erhöhung der Entwicklungshilfe würde, unter sonst gleichen Bedingungen, die Bedeutung der damit finanzierten Aufträge auf etwa 1 vH der gesamten Produktion und Beschäftigung des Maschinenbaus erhöhen.

Wird die für 1981 angesetzte Steigerung der deutschen Hilfe um rund 10 vH realisiert, ergibt sich

— wie auch 1980 — eine reale Zunahme von 5 vH. Sie ist deutlich weniger als in den Jahren davor, so daß sich bei der zu erwartenden Produktivitätsentwicklung der Beschäftigungseffekt gegenüber 1979 kaum erhöhen dürfte.

Wirkungen der gesamten Entwicklungshilfe

Über die Aufträge aus der Kapitalhilfe und der staatlichen Technischen Hilfe der Bundesrepublik Deutschland hinaus entsteht Nachfrage nach deutschen Gütern und Diensten auch aus

- der nichtstaatlichen Technischen Hilfe der Bundesrepublik Deutschland,
- den Auszahlungen multilateraler Entwicklungshilfegeber (vor allem der Weltbankgruppe),
- der nicht liefergebundenen bilateralen Entwicklungshilfe der anderen Geberländer.

Schätzt man auch diese Nachfrage⁷ und addiert sie zu den oben analysierten Rückflüssen — sie beliefen sich 1979 auf 2,2 Mrd. DM —, dann ergeben sich für 1979 Aufträge an die deutsche Wirtschaft in einer ganz anderen Größenordnung, nämlich in einer Höhe von etwa 6,2 Mrd. DM. Den größten Posten machen dabei mit fast 2 Mrd. DM die Rückflüsse aus multilateralen Mitteln aus. Insgesamt dürfte so ein Zehntel der Warenexporte der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1979 in die Entwicklungsländer

⁵ Den Kalkulationen liegen die nach 34 Wirtschaftszweigen untergliederte Input-Output-Tabelle des DIW für 1976 und sektorale Arbeitsproduktivitäten für dasselbe Jahr zugrunde. Die darin zum Ausdruck kommenden Kostenstrukturen werden also auch für die jüngeren Jahre als repräsentativ angesehen. Zudem werden linear-limitationale Produktionsfunktionen unterstellt. Die Lieferungen der deutschen Unternehmen wurden mit Hilfe sektoraler Preisindizes der Exporte bzw. der Bruttoproduktion auf 1976er Preisbasis deflationiert. Die Löhne und Gehälter sowie die Mitarbeiter der Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit wurden dem direkten Produktions- bzw. Beschäftigungseffekt im Sektor „Sonstige Dienstleistungen“ zugerechnet.

⁶ Im Vergleich zu den Effekten der gesamten Exporte der Bundesrepublik Deutschland in die Dritte Welt konzentrieren sich die Produktions- und Beschäftigungseffekte der entwicklungshilfe-finanzierten Nachfrage stärker auf den Maschinenbau, die Elektrotechnik, die Bauwirtschaft und die sonstigen Dienstleistungen, dagegen weniger auf die Chemie und den Fahrzeugbau. Vgl. R. Filip-Köhn/R. Krengel/D. Schumacher: a.a.O., S. 43/44.

⁷ Dazu wurden für die Aufträge aus nichtstaatlicher Technischer Hilfe die Relationen bei der staatlichen Technischen Hilfe zugrunde gelegt. Die Aufträge aus multilateralen Mitteln wurden mit 14 vH der Auszahlungen der Weltbankgruppe und 10 vH der Auszahlungen anderer multilateraler Geber angesetzt (vgl. G. Ashoff/D. Weiss: Binnenwirtschaftliche Wirkungen der deutschen Entwicklungspolitik, Berlin 1978, Anhang, S. 5) und die Aufträge aus der bilateralen Entwicklungshilfe der anderen Geberländer auf 12 vH ihrer nicht liefergebundenen Auszahlungen geschätzt, d. h. entsprechend dem Anteil der Bundesrepublik Deutschland an den Exporten der westlichen Industrieländer in die außereuropäischen Entwicklungsländer (ohne OPEC).

(einschl. OPEC) mit Entwicklungshilfe finanziert worden sein.

Die übrige, nicht unmittelbar für Aufträge an deutsche Firmen verwendete Entwicklungshilfe — insgesamt erhielten die Entwicklungsländer 1979 aus bilateraler Entwicklungshilfe und multilateralen Mitteln zusammen gut 51 Mrd. DM —, floß in andere Länder und induzierte dort mittelbar Nachfrage auch nach deutschen Gütern. Daraus lassen sich weitere Exporte der Bundesrepublik Deutschland in Höhe von etwa 900 Mill. DM schätzen⁸.

Insgesamt läßt sich also für 1979 die durch Entwicklungshilfe induzierte Nachfrage nach deutschen Gütern und Diensten auf rund 7,1 Mrd. DM veranschlagen. Dies entspricht einem Bruttoproduktionswert von 13 bis 14 Mrd. DM und einer Beschäftigung von gut 100 000 Erwerbstätigen.

Resümee

Der Beschäftigungseffekt der unmittelbaren Aufträge aus bilateraler deutscher Entwicklungshilfe liegt zwar mit gut 1 200 Erwerbstätigen je 100 Mill. DM Auszahlungen unter dem einer gleichgroßen Ausgabe für inländische Zwecke wie Investitionen, privaten oder staatlichen Konsum⁹. In dieser Rechnung sind allerdings die nur schwer quantifizierbaren mittelbaren Exportwirkungen außer acht gelassen, die sich — zumindest auf längere Sicht — aus dem „Goodwill“-Effekt der Hilfe und der Steigerung der Kaufkraft der Entwicklungsländer ergeben. Berücksichtigt man außerdem, daß Entscheidungen über die Höhe der deutschen Entwicklungshilfe eine Signalwirkung auch auf andere Geber haben können, ist der tatsächliche Beschäftigungseffekt weit höher als mit 1 200 Erwerbstätigen anzusetzen.

So kann man davon ausgehen, daß eine D-Mark, die für Entwicklungshilfe ausgegeben wird, wieder vollständig zurückfließt, zum Teil direkt und sofort,

zum Teil auf Umwegen und mit Verzögerung¹⁰. Mehr Entwicklungshilfe anstelle anderer Ausgaben bedeutet also, daß in der Bundesrepublik nicht weniger hergestellt, sondern mehr für andere produziert wird.

Wie die Modellrechnungen gezeigt haben, berührt eine Veränderung der gesamten Entwicklungshilfe der westlichen Industrieländer um 1 vH den deutschen Arbeitsmarkt — positiv oder negativ — in der Größenordnung von 1 000 Erwerbstätigen. Die in den USA derzeit diskutierte drastische Senkung der amerikanischen Auslandshilfe, vor allem der Beiträge an multilaterale Institutionen, würde somit auch die Beschäftigung in der Bundesrepublik tangieren.

Allerdings sollte die Debatte um die Entwicklungshilfe nicht in erster Linie unter beschäftigungspolitischen Gesichtspunkten geführt werden. Die Motive für Entwicklungshilfe sind im wesentlichen humanitärer, moralischer und außenpolitischer Art. Daß die Exporte positive Rückwirkungen auf die Beschäftigung im Geberland haben, ist ein Nebeneffekt, der die Entscheidung über eine Erhöhung der Mittel erleichtern kann¹¹.

⁸ Wenn man sie mit 2 vH der nicht an deutsche Firmen vergebenen Aufträge aus Entwicklungshilfe ansetzt; dies entspricht der Relation der Exporte der Bundesrepublik Deutschland in die westlichen Industrieländer und die Entwicklungsländer zum Sozialprodukt dieser beiden Ländergruppen.

⁹ Aus den Ergebnissen des DIW zur Strukturberichterstattung errechnen sich für 1976 je 100 Mill. DM Ausgaben vergleichbare Beschäftigungseffekte von fast 1 800 Erwerbstätigen für Investitionen, gut 1 600 für privaten und knapp 2 300 für öffentlichen Konsum. Vgl. DIW: Struktureller Wandel und seine Folgen für die Beschäftigung — Zwischenbericht zur Strukturberichterstattung, als Manuskript vervielfältigt, Berlin 1979, S. 33 und 113.

¹⁰ So auch die Feststellung des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung: Herausforderung von Außen, Jahresgutachten 1979/80, Stuttgart/Mainz 1979, S. 191.

¹¹ Vgl. dazu auch: Aufstockung der öffentlichen Entwicklungshilfe nützt Entwicklungs- und Industrieländern. Bearb.: Siegfried Schultz und Dieter Schumacher. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 20/1979.