

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 22 / 82

Berlin

4. Juni 1982

49. Jahrgang

Stäglich

Die voraussichtliche Entwicklung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000

Eine wichtige Information für die integrierte Verkehrswegeplanung in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000 ist die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs.

In diesem Bericht werden die Ergebnisse einer 1980 abgeschlossenen Untersuchung¹ über die zukünftige Nachfrage im Güterverkehr zusammengefaßt; ihnen wird abschließend eine aktuelle Einschätzung gegenübergestellt.

Die Grundlage dieser Güterverkehrsprognose bis zum Jahre 2000 bilden empirische Daten der globalen und regionalen Verkehrsentwicklung sowie die den Umfang des Güterverkehrs determinierenden demographischen und ökonomischen Größen der Gesamtwirtschaft. Hierbei handelt es sich um eine Vorausschätzung demographischer und wirtschaftlicher Leitdaten des Verkehrs, die auf der Annahme eines nur wenig abgeschwächten Wirtschaftswachstums und einer Verringerung der Wohnbevölkerung auf ca. 56 Mill. im Jahre 2000 basiert. Außerdem fußt die Prognose auf der zweiten Fortschreibung des Energieprogramms der Bundesregierung zugrunde liegenden Prognose der Institute (DIW, EWI, RWI)² sowie auf dem für die integrierte Langfristprognose des Güterverkehrs bis 1990 erarbeiteten Leitdatenkatalog³ und dessen partieller Fortschreibung.

Darüber hinaus wurde für die Prognose der Güterverkehrsnachfrage bis zum Jahre 2000 eine Reihe von Rahmenbedingungen formuliert:

– freie Wahl der Transportmittel,

- ausreichende Energieversorgung und Realisierung der 2. Fortschreibung des Energieprogramms der Bundesregierung,
- keine zusätzlichen administrativen Maßnahmen zur Wettbewerbsbeeinflussung zwischen den Verkehrsarten,
- keine gravierenden Veränderungen in den Tarif- und Kostenrelationen zwischen den Verkehrsarten,
- kein Einsatz neuer Transportsysteme,

¹ Peter Lünsdorf: Die Entwicklung des Güterverkehrs in den Regionen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000. Gutachten des DIW im Auftrage des Bundesministers für Verkehr, Berlin 1980 (als Manuskript vervielfältigt).

² Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin; Energiewirtschaftliches Institut an der Universität Köln; Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung, Essen: Die künftige Entwicklung der Energienachfrage in der Bundesrepublik Deutschland und deren Deckung – Perspektiven bis zum Jahr 2000, Essen 1978.

³ Bernd Bartholmai: Integrierte Langfristprognose für die Verkehrsnachfrage im Güter- und Personenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 1990, Projektion sozio-ökonomischer Leitdaten für den Güterverkehr, Berlin 1974 (als Manuskript vervielfältigt).

- keine Erweiterung des gegenwärtigen Rohrfernleitungsnetzes zum Transport von Rohöl und Mineralölprodukten,
- Inbetriebnahme des Saarkanals und des Rhein-Main-Donau-Kanals⁴,
- qualitative und quantitative Erweiterung des Bundesfernstraßennetzes, so daß trotz eines weiterhin deutlich steigenden PKW-Bestandes auch künftig die generelle Durchlaßfähigkeit des Straßennetzes gewährleistet ist,
- Realisierung der geplanten Neu- und Ausbauten im Schienennetz,
- keine Netzreduzierungen oder Streckenstillegungen bei der Deutschen Bundesbahn über das aus der Vergangenheit bekannte Ausmaß hinaus,
- Förderung des kombinierten Verkehrs gemäß dem Kabinettsbeschluß der Bundesregierung vom 16. 6. 1978 und gezielte Bemühungen der Deutschen Bundesbahn um höhere Verkehrsanteile in einer Reihe von Gütergruppen durch eine Verbesserung des Leistungsangebots.

Wirtschaftswachstum und Güterverkehr

In der Zukunft ist im Güterverkehr⁵ mit einer deutlichen Abschwächung des Wachstums zu rechnen. Ursächlich hierfür sind neben der rückläufigen Wohnbevölkerung (wobei die Anzahl der Erwerbstätigen nahezu gleichbleibt, die Zahl der Haushalte sogar noch leicht ansteigen dürfte) die in den Produktions- und Absatzmengenschätzungen der Wirtschaftszweige zum Ausdruck kommenden gedämpfteren Wachstumserwartungen sowie Strukturveränderungen in Produktion und Absatz.

Nahm in der Vergangenheit das Güterverkehrsaufkommen in Tonnen stets etwas stärker zu als

das Bruttoinlandsprodukt, so wurde dieser Trend erstmals 1974 durchbrochen. Die seitdem zu beobachtende Tendenz zu einem unterproportionalen Wachstum des Transportaufkommens wird sich in der Zukunft weiter verstärken.

Maßgebend sind hierfür im besonderen:

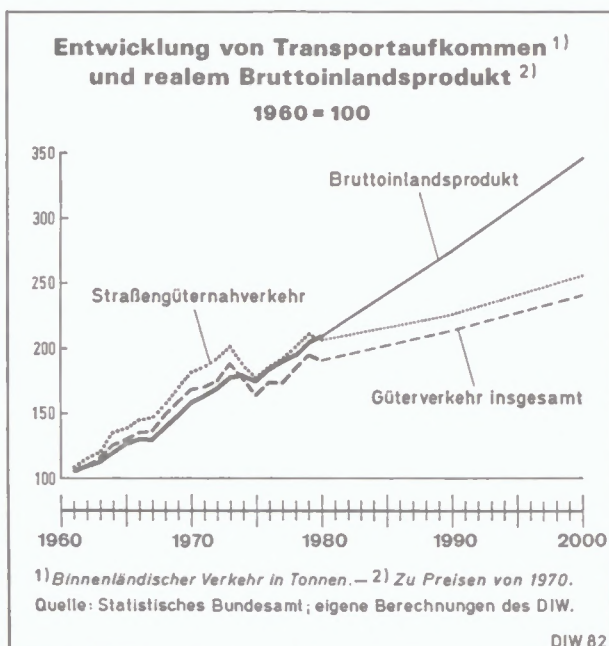
- die Umstrukturierung der Güterproduktion zugunsten höherwertiger, veredelterer Erzeugnisse mit niedrigerem Transportgewicht,
- die zunehmende Verwendung neuerer und gewichtsärmerer Verarbeitungsmaterialien,
- eine rationellere Transportorganisation⁶ infolge wachsenden Kostendrucks und
- die Veränderung in der güterspezifischen Zusammensetzung des Transportaufkommens.

Die projizierten Veränderungen des demographischen und ökonomischen Datenkranzes beeinflussen auch die Struktur des künftigen Transportaufkommens. So ist bis zum Jahre 2000 damit zu rechnen, daß für das gesamte Transportaufkommen Nahrungsgüter und Energiestoffe⁷ an Bedeutung verlieren werden; Güter des Eisen- und Stahlbereichs, Erzeugnisse und Rohmaterialien des Sektors Steine und Erden sowie Verbrauchsgüter dürften ihren Anteil etwa halten, während chemische Erzeugnisse und Investitionsgüter an Bedeutung gewinnen.

Machten 1965 Massengüter⁸ noch fast 80 vH des gesamten Güterverkehrsaufkommens aus, so wird ihr Anteil im Jahre 2000 nur noch etwas mehr als zwei Drittel betragen.

Einflüsse des Verkehrsangebotes auf die künftige Verkehrsnachfrage

Ist die Prognose des Güterverkehrsaufkommens in seinen Einzelkomponenten vorwiegend von nach-



⁴ In letzter Zeit wird allerdings über die Rhein-Main-Donau-Verbindung kontrovers diskutiert; vgl. hierzu auch: Zur Auslastung des Main-Donau-Kanals. Bearb.: Peter Lünsdorf und Joachim Niklas. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 15/1982.

⁵ Der Begriff „Güterverkehr“ im Rahmen dieses Berichtes umfaßt alle Gütertransporte, soweit sie mit der Eisenbahn, der Binnenschifffahrt, auf der Straße oder durch Rohrleitungen erfolgen. Nicht in die Betrachtung einbezogen werden die Güterbewegungen im Bereich der Seeschifffahrt und des Luftverkehrs.

⁶ Die Vermeidung der Umladung eines Gutes zwischen seinem Abgangs- und Zielort auf andere Verkehrsträger führt insgesamt zu einem statistisch geringeren Transportaufkommen.

⁷ Deutlich wird dieser Trend am zu erwartenden Rückgang des Rohöleinsatzes und des Verbrauchs von Mineralölerzeugnissen. Trotz eines Anwachsens des Kohleverkehrs geht aber auch der Anteil dieses Güterbereiches am Gesamttransportaufkommen von gegenwärtig 4,7 vH auf 3,7 vH (im Fernverkehr: von 10,9 vH auf 9,8 vH) zurück.

⁸ Darunter fallen die Transportgüter des Kohle- und Mineralölbereiches, Erze, Eisen- und Stahlwaren sowie Steine und Erden.

Tabelle 1

Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsarten und Güterbereichen

Verkehrsarten Güterbereiche	Mill. t					Anderungsraten in vH				Durchschnittliche jährliche Wachstumsraten in vH			
	1965	1970	1976	1990	2000	1965 1976	1976 1990	1990 2000	1976 2000	1965 1976	1976 1990	1990 2000	1976 2000
Eisenbahn ¹⁾	305,9	372,7	325,2	390,1	417,6	6,3	20,0	7,1	28,4	0,6	1,3	0,7	1,1
Binnenschifffahrt	192,9	240,2	230,6	278,1	306,1	19,5	20,6	10,1	32,7	1,6	1,4	1,0	1,2
Straßengüterfernverkehr ²⁾	141,2	179,1	284,7	392,1	476,8	101,6	37,7	21,6	67,5	6,6	2,3	2,0	2,2
Rohrfernleitungen ³⁾	46,3	89,2	89,8	92,4	77,8	94,0	2,9	-15,8	-13,4	6,2	0,2	-1,7	-0,6
Güterfernverkehr ⁴⁾	686,4	881,2	930,3	1152,7	1278,3	35,5	23,9	10,9	37,4	2,8	1,5	1,0	1,3
Straßengüternahverkehr ⁵⁾	1509,0	1972,2	1920,4	2466,0	2793,0	27,3	28,4	13,3	45,4	2,2	1,8	1,3	1,6
Güterverkehr insgesamt	2195,4	2853,0	2850,7	3618,7	4071,3	29,9	26,9	12,5	42,8	2,5	1,7	1,2	1,5
Davon:													
Landwirtschaftl. Erzeugnisse	49,9	55,3	61,0	60,1	57,0	22,4	-1,5	-5,2	-6,6	1,9	-0,1	-0,5	-0,3
Nahrungs- und Futtermittel	124,7	143,3	177,3	193,0	204,1	42,2	8,9	5,8	15,1	3,3	0,6	0,6	0,6
Kohle	177,7	160,7	133,6	137,9	150,0	-24,8	3,2	8,8	12,3	-2,6	0,2	0,8	0,5
Rohöl	55,1	85,0	83,3	83,2	67,2	51,2	-0,2	-19,1	-19,2	3,8	0,0	-2,1	-0,9
Mineralölprodukte	142,9	208,6	213,0	239,0	220,0	49,1	12,2	-8,0	3,3	3,7	0,8	-0,8	0,1
Eisenerze	46,4	61,9	59,6	68,2	74,6	28,4	14,4	9,4	25,1	2,3	1,0	0,9	0,9
NE-Metallerze, Schrott	33,6	43,4	40,4	48,2	52,4	20,1	19,4	8,7	29,8	1,7	1,3	0,8	1,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle	86,0	115,3	116,5	153,0	172,0	35,6	31,3	12,4	47,6	2,8	2,0	1,2	1,6
Steine und Erden	1149,2	1497,0	1418,6	1859,1	2135,5	23,4	31,1	14,9	50,5	1,9	2,0	1,4	1,7
Chemische Erzeugnisse	134,8	241,5	271,4	402,0	490,0	101,3	48,1	21,9	80,6	6,6	2,9	2,0	2,5
Investitionsgüter	40,3	64,7	69,0	112,0	141,4	71,3	62,3	26,3	104,9	5,0	3,5	2,4	3,0
Verbrauchsgüter	154,9	176,9	207,0	263,0	307,0	33,6	27,1	16,7	48,3	2,7	1,7	1,6	1,7

1) Ohne Expreßgut- und Stückgutverkehr. - 2) Ohne tarifliches Stückgut und Sendungen unter 500 kg, die im Werkverkehr befördert wurden, einschließlich des grenzüberschreitenden Straßengüternahverkehrs. - 3) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. - 4) Güterverkehr insgesamt ohne Straßengüternahverkehr. - 5) Ohne grenzüberschreitenden Straßengüternahverkehr.
- Bei der Summation von Einzelwerten entstehende Differenzen zu den ausgewiesenen Summen sind durch Rundung bedingt.-
Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DiW.

frageorientierten Überlegungen bestimmt, so spielen für die künftige Beteiligung der einzelnen Verkehrsarten am Transport in stärkerem Maße Angebotsfaktoren eine Rolle.

Ein Wandel der Angebotsstruktur zeigt sich einerseits auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur, andererseits in Veränderungen der Angebotspalette der am Transport beteiligten Verkehrsarten.

Sofern für die angebotsorientierten Einflußgrößen die gleichen Wettbewerbsbedingungen gelten wie in der Vergangenheit (keine gravierenden Änderungen in der Tarif- und Kostenrelationen zwischen den Verkehrsarten, kein Einsatz grundlegend neuer Transportsysteme, stetige Leistungsverbesserung innerhalb des bestehenden Verkehrssystems), lassen sich diese als konstante Rahmenbedingungen (= Hypothesen) für den künftigen Güterverkehr formulieren.

Ein derartiges Verfahren ist jedoch dann nicht mehr zulässig, wenn gänzlich neue Angebotsstrukturen die zukünftige Entwicklung beeinflussen. Dieser Tatbestand liegt bei der beabsichtigten Steigerung des kombinierten Verkehrs vor, der im Jahre 1969 erst 1,8 Mill. t, 1979 bereits 10 Mill. t betrug und bis 1985 auf 18,5 Mill. t ansteigen soll⁹. Die Prognose der Verkehrsteilung im Güterfernverkehr¹⁰

machte daher eine Analyse der künftigen Entwicklung des kombinierten Verkehrs und des Anteils des Schienenverkehrs in den entsprechenden Güterbereichen erforderlich. Darüber hinaus wurden die durch eine verbesserte Produktions- und Absatzkonzeption der Deutschen Bundesbahn zu erwartenden güterbereichsspezifischen Attraktivitätsgewinne des Schienenverkehrs in der Prognoserechnung berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund einer seit Jahren zunehmenden Konzentration der Schienenverkehrsströme (die Deutsche Bundesbahn erbringt 80 vH ihrer Beförderungsleistungen im elektrischen Betrieb auf wenig mehr als einem Drittel ihres derzeitigen Netzes) und der fortschreitenden Massierung der Güterbeförderung an den mittleren Wochentagen (Dienstag bis Freitag) dienen die Neu- und Ausbaustrecken in erster Linie der Beseitigung von Engpässen und der Verkürzung von Transportzeiten. Diese Effekte tragen zu jener Steigerung der Attraktivität bei, die

⁹ Diese Werte wurden in einem Kabinettsbeschluß der Bundesregierung vom 16.6.1978 als Mengenziel vorgegeben. In den Ende August 1981 vom Bundesminister für Verkehr formulierten Leitsätzen für den kombinierten Verkehr soll „der kombinierte Verkehr . . . 1990 ein Aufkommen von 23 Millionen Tonnen/Jahr erreichen“.

¹⁰ „Güterfernverkehr“ ist hier die Zusammenfassung der Verkehrsarten Eisenbahn, Binnenschifffahrt, Straßengüterfernverkehr und Rohrfernleitungen.

Tabelle 2

Entwicklung der Verkehrsleistung und der durchschnittlichen Transportweite nach Verkehrsarten

Verkehrsarten														Änderungsraten in vH	
	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	2000	1965 1976	1976 2000
Verkehrsleistung in Mrd. tkm -															
Eisenbahn ¹⁾	56,5	55,3	53,4	57,6	66,1	69,9	63,7	63,3	65,9	68,1	54,1	58,1	79,7	2,8	37,2
Binnenschifffahrt	43,6	45,1	45,8	47,9	47,7	48,8	45,0	44,0	48,5	51,0	47,6	45,8	65,7	5,0	43,4
Straßengüterfernverkehr ²⁾	31,9	33,0	33,5	36,4	39,1	41,5	44,3	48,9	55,1	58,1	58,6	68,1	117,2	113,5	72,1
Rohrfernleitungen ³⁾	8,9	9,9	10,4	14,2	15,9	16,9	18,3	18,7	19,2	16,9	14,6	16,1	13,4	80,9	-16,8
Güterfernverkehr ⁴⁾	140,9	143,3	143,1	156,1	168,8	177,1	171,3	174,9	188,7	194,1	174,9	188,1	276,0	33,5	46,7
Straßengüter-nahverkehr ⁵⁾	29,9	31,0	30,9	32,0	34,4	36,1	37,1	38,1	39,0	36,5	33,8	34,9	52,0	16,7	49,0
Güterverkehr insgesamt	170,8	174,3	174,0	188,1	203,2	213,2	208,4	213,0	227,7	230,6	208,7	223,0	328,0	30,6	47,1
- Durchschnittliche Transportweite in km -															
Eisenbahn ¹⁾	184	183	181	180	183	187	185	181	178	176	173	178	191	- 3,3	7,3
Binnenschifffahrt	225	216	214	206	203	203	195	192	197	202	209	198	215	-12,0	8,5
Straßengüterfernverkehr ²⁾	226	222	227	228	231	232	231	230	231	235	235	238	246	5,3	3,4
Rohrfernleitungen ³⁾	193	166	173	200	201	189	198	192	184	181	182	178	172	- 7,8	- 3,4
Güterfernverkehr ⁴⁾	205	202	200	200	200	201	200	197	197	199	202	202	216	- 1,5	6,9
Straßengüter-nahverkehr ⁵⁾	19	19	19	18	18	18	18	18	18	18	18	18	19	- 5,3	5,6
Güterverkehr insgesamt	79	76	75	75	76	75	72	72	73	78	77	78	81	- 1,3	3,8

1) Ohne Expresgut- und Stückgutverkehr. - 2) Ohne tarifliches Stückgut und Sendungen unter 500 kg, die im Werkverkehr befördert wurden, einschließlich des grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehrs. - 3) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. - 4) Güterverkehr insgesamt ohne Straßengüterfernverkehr. - 5) Ohne grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehr.
Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

mit dem neuen Leistungsbild der DB angestrebt wird.

Die geplante Inbetriebnahme des Saarkanals und der Rhein-Main-Donau-Verbindung ist bei der Prognose der zukünftigen Verkehrsteilung explizit berücksichtigt worden.

Straßenverkehr bleibt dominierend

Neben der Angebotsstruktur wird die zukünftige Verkehrsteilung entscheidend von dem unterschiedlichen Wachstum des Transportaufkommens in den einzelnen Gütergruppen bestimmt.

An der Bedeutung des Straßengüterfernverkehrs, auf den knapp 70 vH des Verkehrsaufkommens entfallen, wird sich bis zum Jahre 2000 kaum etwas ändern. Da hier mehr als 65 vH der Transportmenge Güter des Bereiches Steine und Erden sind, wird das zukünftig für den Straßengüterfernverkehr erwartete jährliche durchschnittliche Wachstum von ca. 1,5 vH sich aber nur dann einstellen, wenn die Schätzungen über die Entwicklung der Bautätigkeit zutreffen und zu einem Anstieg der Transporte von Steine und Erden und des Baustellenverkehrs in einer Größenordnung von durchschnittlich jährlich etwa 1,8 vH führen. Ein weiterer Wachstumsträger des Straßengüterfernverkehrs – vom Aufkommen her allerdings weniger bedeutend – sind die Transporte der chemischen Erzeugnisse, zu denen aus

statistischen Gründen auch der Transportbeton zählt. Hier ist mit einer jährlichen Zuwachsrate von 2,6 vH zu rechnen, die allerdings deutlich unter der bisherigen Entwicklung liegt.

Bis zum Jahre 2000 dürfte der Güterfernverkehr um etwa 350 Mill. t (dies entspräche einer Zuwachsrate von 40 vH) zunehmen¹¹. Von diesem Transportzuwachs wird mit mehr als 50 vH der Straßengüterfernverkehr am stärksten profitieren, während auf Eisenbahn und Binnenschifffahrt etwa ein Viertel bzw. ein Fünftel des Zuwachses entfallen dürften. Lediglich der Rohrfernleitungsverkehr nimmt um 12 Mill. t ab.

Der Verkehrsanteil der Eisenbahn dürfte sich, bedingt durch ein sich tendenziell abschwächendes Wachstum der Massenguttransporte und infolge von Verkehrsverlagerungen zu konkurrierenden Verkehrsarten, gegenüber dem Stand von 1976 um etwa 2 Anteilspunkte verringern; der erwartete mengenmäßige Anstieg bei der Beförderung von Kohle, Eisen und Stahl, chemischen Erzeugnissen sowie Investitions- und Verbrauchsgütern wird diesen Verlust nicht kompensieren.

Die Binnenschifffahrt kann ihren Anteil am Gesamtverkehr behaupten und dürfte ihr Transportaufkommen vorwiegend bei den Erz-, Baustoff- und Chemietransporten erhöhen.

¹¹ Vom Basisjahr 1976 aus gerechnet.

Tabelle 3

Anteile der Verkehrsarten am Transportaufkommen und an der Transportleistung im Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland

in vH

Verkehrsart	Transportaufkommen				Transportleistung			
	1965	1970	1976	2000	1965	1970	1976	2000
Eisenbahn ¹⁾	44,6	42,3	35,0	32,7	40,1	39,5	30,9	28,9
Binnenschifffahrt	28,1	27,3	24,8	23,9	30,9	27,6	24,3	23,8
Straßengüterfernverkehr ²⁾	20,6	20,3	30,6	37,3	22,6	23,4	36,2	42,5
Rohrfernleitungen ³⁾	6,7	10,1	9,6	6,1	6,3	9,5	8,6	4,8
Güterfernverkehr insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100
Straßengüternahverkehr ⁴⁾	68,7	69,1	67,4	68,6	17,5	16,9	15,7	15,9
Güterfernverkehr	31,3	30,9	32,6	31,4	82,5	83,1	84,3	84,1
Güterverkehr insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100
Darunter: Straßengüternah- und -fernverkehr	75,2	75,4	77,4	80,3	36,2	36,4	46,2	51,6

1) Ohne Expresß- und Stückgutverkehr. - 2) Ohne tarifliches Stückgut und Sendungen unter 500 kg, die im Werkverkehr befördert werden; einschließlich des grenzüberschreitenden Straßengüternahverkehrs. - 3) Rohöl- und Mineralölproduktenfernleitungen über 40 km Länge. - 4) Ohne grenzüberschreitenden Straßengüternahverkehr.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

Durch den erwarteten Rückgang der Rohöltransporte sinkt der Verkehrsanteil der Rohrfernleitungen auf etwa 6 vH ab.

Als einzige Verkehrsart wird der Straßengüterfernverkehr seinen Transportanteil steigern können, doch wird sein Verkehrsaufkommen wesentlich langsamer als in der Vergangenheit steigen. Zunahmen sind insbesondere in den Gütergruppen „Nahrungs- und Futtermittel“, „Eisen, Stahl und NE-Metalle“, „Steine und Erden“, „Chemische Erzeugnisse“ sowie bei der Beförderung von Investitions- und Verbrauchsgütern zu erwarten.

Tendenziell höher als beim Transportaufkommen werden die Steigerungsraten bei den Verkehrsleistungen sein, da mit Ausnahme der Rohrfernleitungen für alle Verkehrsarten mit einer Zunahme der durchschnittlichen Transportweite¹² zu rechnen ist, was sich besonders bei der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt zeigt.

Eine zunehmende Konzentration des Güterverkehrs auf den Hauptabfuhrstrecken mit tendenziell längeren Transportwegen dürfte bis zum Jahre 2000 die durchschnittliche Versandweite im Schienenverkehr auf 190 km anwachsen lassen. Die Erweiterung des Wasserstraßennetzes läßt für die Binnenschifffahrt eine durchschnittliche Transportweite von 215 km erwarten. Der Straßengüterfernverkehr wird seine mittlere Versandweite auf etwa 246 km stei-

gern. Für die Rohrfernleitungen dagegen ist bei der zu erwartenden veränderten Struktur der Nutzung des vorhandenen Leitungsnetzes mit einer Abnahme der durchschnittlichen Transportweite um 3,5 vH auf etwa 170 km zu rechnen. Im Straßengüternahverkehr wird die mittlere Versandweite von 18 bis 19 km konstant bleiben.

Betrachtet man die Verkehrsteilung auf der Grundlage der Verkehrsleistungen, so zeigt sich tendenziell die gleiche Entwicklung der Verkehrsanteile, wie sie bereits beim Transportaufkommen diskutiert wurde. Allerdings wird die bereits heute dominierende Rolle des Straßengüterfernverkehrs noch verstärkt, der im Jahr 2000 über 40 vH aller Transportleistungen im Fernverkehr erbringen dürfte.

Bezieht man in die Erörterung den Straßengüternahverkehr ein, dürften im Jahre 2000 vier Fünftel des Verkehrsaufkommens und die Hälfte der Transportleistung im gesamten Güterverkehr auf den Straßen der Bundesrepublik Deutschland erbracht werden. Die Eisenbahn ist zu einem Zehntel am Transportaufkommen, zu einem Viertel an der Transportleistung beteiligt. Die Binnenschifffahrt trägt

¹² Da der Prognose nicht explizit eine veränderte Standortstruktur zugrunde gelegt wurde, zeigt sich hier vornehmlich die Auswirkung des Güterstruktureffektes (unterschiedliches Wachstum der Gütergruppen).

zum Aufkommen mit 8 vH, zur Leistung mit 20 vH bei, während auf die Rohrfernleitungen nur 2 vH des Verkehrsaufkommens bzw. 4 vH der Verkehrsleistung entfallen werden.

Nur geringe räumliche Verlagerung der Verkehrsströme

Während im Güterfernverkehr der Binnenverkehr auf 710 Mill. t, d. h. gegenüber 1976 um 30 vH, steigen wird, dürften grenzüberschreitender und Durchgangs-Verkehr um 47 vH auf 568 Mill. t zunehmen. Auch dann aber werden im Binnenverkehr der Bundesrepublik noch immer 85 vH des gesamten Güterverkehrsaufkommens des Jahres 2000 (4 070 Mill. t) transportiert werden.

Während der leichte Rückgang im Binnentransport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen aufgrund einer schrumpfenden Bevölkerungszahl und des Trends zu höherwertigen Nahrungsmitteln, die statistisch als Nahrungs- und Genußmittel erfaßt werden, sich mehr oder weniger gleichmäßig über alle Regionen verteilt, resultiert der fühlbare Rückgang im Rohölverkehr — auf der Versandseite — fast ausschließlich aus den zu erwartenden geringen Anlandungen in Wilhelmshaven und den — auf der Empfangsseite — künftig verminderten Bezügen der deutschen Raffinerien. Überdurchschnittliche regionale Wachstumsraten im Versand und Empfang von chemischen Erzeugnissen und Investitionsgütern werden hauptsächlich in den Chemiezentren im west- und süd-deutschen Raum sowie in den industriellen Ballungsgebieten und vereinzelt in deren Randzonen erreicht.

Der Straßengüterverkehr dürfte in den Ballungsgebieten tendenziell überdurchschnittlich steigen. Insgesamt gesehen, liegen die regionsspezifischen Zuwachsraten zwischen 23 und 73 vH im Versand sowie 4 und 75 vH im Empfang bei einem jeweiligen Mittelwert von 51 vH. Diese unterschiedliche Spannbreite erklärt sich daraus, daß der Empfang — im Gegensatz zum stärker produktionsorientierten Versand — weitaus mehr verbrauchsorientiert ist und sensibler auf Änderungen in der Höhe der Einwohnerzahl einer Region reagiert.

Die Analyse der zukünftigen Entwicklung des Transportaufkommens nach Regionen zeigt, daß die Zuwachsraten im gesamten Güterverkehr zwischen 26 und 70 vH liegen: Bei leichter Zunahme der inländischen Transportverflechtung ist mit erheb-

lichen Änderungen in der bestehenden Regionalstruktur des Güterverkehrs nicht zu rechnen.

Allerdings wird sich die verkehrsartenspezifische Versand- und Empfangsstruktur der einzelnen Regionen, z. B. durch neue Wasserstraßenverbindungen, verändern.

Die regionalen Prognoseergebnisse gelten unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß sowohl die Kanalisierung der Saar als auch der Ausbau der Rhein-Main-Donau-Verbindung bis zum Jahre 2000 abgeschlossen sind und beide Binnenschiffahrtswege voll genutzt werden können. Inwieweit die Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals zu einer Intensivierung des Transitverkehrs führen wird und hierdurch auch eine neue Verkehrsverbindung von Bedeutung zwischen den Rheinmündungshäfen und dem südosteuropäischen Raum entsteht, kann heute noch nicht schlüssig beantwortet werden. Einmal ist der zukünftige Status dieser neuen Wasserstraße vertraglich nicht endgültig geregelt, zum anderen ist noch offen, ob die verladende Wirtschaft Südosteuropas und — vor allem — Österreichs bereit ist, bisherige Bezugs- und Absatzwege einer Revision zu unterziehen.

Aktuelle Einschätzung der Prognosewerte

Die dieser Güterverkehrsprognose zugrunde liegenden Vorausschätzungen der langfristigen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung wurden überwiegend im Jahre 1978 erarbeitet. Seitdem haben sich wichtige Ausgangsbedingungen geändert. Nach dem heutigen Kenntnisstand ist zukünftig mit einem vergleichsweise schwächeren Wachstum für die Gesamtwirtschaft zu rechnen, als dies im Jahre 1978 angenommen werden konnte. Vor diesem Hintergrund erhält die hier zusammengefaßte Güterverkehrsprognose 2000 — was die Transportmenschätzungen anbelangt — den Charakter einer optimistischen Variante möglicher Güterverkehrsszenarien. Legt man die — vom DIW in einem zu Ende des vergangenen Jahres fertiggestellten Gutachten¹³ — erwartete Zunahme des Bruttoinlandsproduktes von jährlich nur noch 2,1 vH bis zum Jahre 2000 zugrunde, ergibt eine überschlägige Rechnung, daß das gesamte Transportaufkommen im Jahre 2000 um annähernd 400 Mill. t niedriger sein wird.

¹³ Vgl. Herwig Birg u. a.: Auswirkungen der Bevölkerungsentwicklung auf Struktur und Niveau der Gesamtnachfrage. Gutachten des DIW im Auftrage des Bundesministers für Wirtschaft, Berlin 1981 (als Manuskript vervielfältigt).

Innerdeutscher Handel weiterhin ohne Dynamik

Der innerdeutsche Handel befindet sich seit längerem in einer Phase der Stagnation. Seit 1972 hat es nur zweimal, 1976 und 1980, ein nennenswertes reales Wachstum gegeben. In allen übrigen Jahren beruhte die — zum Teil recht hohe — nominale Ausweitung des Handels ausschließlich auf Preissteigerungen. 1981 stiegen die gegenseitigen Warenlieferungen nominal um fast 7 vH, real gab es dagegen einen Rückgang von über 2 vH. Insgesamt haben sich die Lieferungen und Bezüge von 1972 bis 1981 real nur um 6 vH, d. h. jährlich im Durchschnitt um 0,7 vH erhöht. Eine grundlegende Änderung dieser wenig dynamischen Entwicklung ist nicht in Sicht.

Verbesserte Bilanz der DDR

Das Jahr 1981 war im innerdeutschen Handel vor allem durch folgende Fakten gekennzeichnet:

- Der Umsatz, d. h. die Summe der gegenseitigen Warenlieferungen¹, stieg nominal um 6,9 vH; die Bezüge der Bundesrepublik aus der DDR nahmen mit 8,5 vH stärker zu als die Lieferungen dorthin (5,3 vH).
- Nach der bereits 1980 für die DDR positiven Warenbilanz ergab sich 1981 für sie ein Überschuß von nahezu 500 Mill. DM². Die Statistik der Bundesregierung, die den Zahlungsverkehr gemäß Berliner Abkommen nachweist, zeigt sogar einen Überschuß von gut 750 Mill. DM³.
- Da das traditionell hohe Defizit der DDR bei den Dienstleistungen geringer war als der Überschuß in der Warenbilanz, konnte der Gesamtstand der Verbindlichkeiten gegenüber der Bundesrepublik — der sogenannte kumulierte Passivsaldo — per 31. 12. 1981 auf 3,7 Mrd. DM abgebaut werden. Finanziert wurde dieses Defizit zum überwiegenden Teil kommerziell und zu einem Fünftel aus dem Swing, der im Jahresdurchschnitt 1981 zu weniger als 700 Mill. DM in Anspruch genommen wurde.

In Relation zu den Erlösen der DDR im innerdeutschen Warenhandel ist die Schuldensituation der DDR 1981 abermals günstiger geworden⁴ (kumulierter Passivsaldo in vH der jeweiligen Jahreslieferungen der DDR):

1978:	95 vH
1979:	85 vH
1980:	70 vH
1981:	60 vH.

Der relative Stand der Verbindlichkeiten entsprach Ende 1981 dem von 1974.

- Anders als 1980 sind 1981 die Preise im innerdeutschen Handel bei den Bezügen aus der DDR mit 10,5 vH stärker gestiegen als bei den Lieferungen (8 vH)⁵. Die Terms of Trade haben sich damit zugunsten der DDR entwickelt.
- Real war der Warenverkehr zwischen den beiden deutschen Staaten 1981 in beiden Richtungen leicht rückläufig (2 vH).

- Stark ins Gewicht fielen bei den Bezügen aus der DDR wiederum die Preissteigerungen bei Mineralölerzeugnissen (Diesel 18 vH, Motorenbenzin 25 vH und Heizöl 41 vH). Bei Braunkohlenbriketts erzielte die DDR 1981 um 12 vH höhere Erlöse je Mengeneinheit. Bei den Lieferungen waren beim Erdöl Preiserhöhungen um 30 vH zu verzeichnen. Auch Steinkohle (22 vH) und Steinkohlenkoks (24 vH) sowie Eiweißfuttermittel (Ölkuchen und Schrote 37 vH) verteuerten sich für die DDR beträchtlich.

Unbefriedigende Warenstruktur

Nach Produktionsbereichen gegliedert war die Entwicklung 1981 bei den *Lieferungen* der Bundesrepublik vor allem gekennzeichnet durch

- eine überproportionale Ausdehnung bei den Erzeugnissen der Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien sowie der Verbrauchsgüterindustrien (jeweils 8 vH),

¹ Statistisches Bundesamt, Fachserie 6, Reihe 6.

² Der innerdeutsche Handel wird in Verrechnungseinheiten (VE) abgewickelt. Eine VE entspricht einer DM.

³ Vgl. Pressemitteilung des Bundesministers für Wirtschaft vom 3. März 1982.

⁴ Noch günstiger ist die Position der DDR, wenn man in Rechnung stellt, daß ihr seit 1979 jährlich Einnahmen von 1,1 bis 1,3 Mrd. DM aus öffentlichen Haushalten und von privater Seite zufließen. Hierbei sind die Transitzuschüsse (jährlich 525 Mill. DM) und die Kostenbeteiligungen an Investitionen im Berlinverkehr (im Durchschnitt der Jahre 1979 bis 1981 jeweils 450 Mill.) die größten Positionen. Neben diesen im Deutschen Bundestag genannten Zahlungen hat die DDR noch weitere DM-Einnahmen (z. B. Gewinne aus Intershop und Intertank, Mindestumtausch für Besucher der DDR), die ihrer Höhe nach nicht bekannt sind.

⁵ Eine offizielle Preisstatistik für den innerdeutschen Gütertausch gibt es nicht. Vorstellungen über die Preisentwicklung vermitteln bislang lediglich die Berechnungen des DIW. Sie basieren zum Teil auf direkten Preisermittlungen für einzelne Erzeugnisse, für die sowohl Mengen- als auch Wertangaben vorliegen. Für viele Einzelpositionen gibt es somit sehr genaue Preisangaben. Soweit Einzelpreisberechnungen nicht möglich oder sinnvoll erscheinen, weil es sich um heterogene Güter handelt oder nur ein Gruppenausweis für mehrere Erzeugnisse vorliegt, wurde die Preisstatistik der Ausfuhr und Einfuhr der Bundesrepublik sowie die Statistik der industriellen Erzeugerpreise herangezogen. Für alle Rechnungen wurde jeweils mit der Warenstruktur des innerdeutschen Handels gewichtet.

Innerdeutscher Handel nach Warengruppen

Erzeugnisgruppe bzw. Erzeugnisse	Lieferungen ¹⁾						Bezüge ¹⁾					
	1979	1980	1981	1979	1980	1981	1979	1980	1981	1979	1980	1981
	Wert in Mill.DM			Struktur in vH			Wert in Mill.DM			Struktur in vH		
Erzeugnisse der Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien ²⁾	2 553	2 877	3 108	54,1	54,4	55,7	2 337	3 027	3 457	50,9	54,3	57,1
dar.: Bergbauliche Erzeugnisse und Mineralöl-erzeugnisse	636	888	1 063	13,5	16,8	19,1	1 219	1 641	1 832	26,6	29,4	30,3
Chemische Erzeugnisse	998	1 062	1 096	21,1	20,1	19,7	468	682	782	10,2	12,2	12,9
Erzeugnisse der Investitionsgüterindustrien	1 235	1 393	1 420	26,2	26,3	25,5	451	618	582	9,8	11,1	9,6
dar.: Maschinenbauerzeugnisse	859	939	972	18,2	17,7	17,4	140	176	158	3,1	3,2	2,6
Erzeugnisse der Verbrauchsgüterindustrien	382	387	419	8,1	7,3	7,5	1 161	1 276	1 296	25,3	22,9	21,4
dar.: Textilien und Bekleidung	189	196	231	4,0	3,7	4,1	681	724	690	14,8	13,0	11,4
Erzeugnisse der Landwirtschaft ³⁾ und der Nahrungs- und Genußmittelindustrien	498	578	560	10,6	10,9	10,0	612	624	679	13,3	11,2	11,2
Alle Erzeugnisse ⁴⁾	4 720	5 293	5 576	100	100	100	4 589	5 580	6 051	100	100	100

1) Der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin(West). - 2) Einschließlich bergbauliche Erzeugnisse. - 3) Einschließlich Jagd-, Forstwirtschaft und Fischerei. - 4) Einschließlich nicht zuzuordnende Waren.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Warenverkehr mit der Deutschen Demokratischen Republik und Berlin (Ost), Fachserie 6, Reihe 6 (Jahreshefte).

- einen Rückgang bei den Erzeugnissen der Landwirtschaft und des Ernährungsgewerbes sowie
- eine unterdurchschnittliche Steigerung bei den Erzeugnissen der Investitionsgüterindustrien.

Für die Entwicklung bei den Grundstoffen und Produktionsgütern spielten die Preissteigerungen eine große Rolle. Bei Erdöl haben sich die Liefermengen vermindert (10 vH), der Lieferwert hatte aber immer noch ein Plus von 17 vH. Bei Steinkohle und Koks waren neben Preissteigerungen erhebliche Mengenveränderungen zu beobachten: Die gelieferten Mengen an Steinkohle stiegen von 65 000 t auf 750 000 t, die Kokslieferungen gingen von 900 000 t auf 500 000 t zurück. Allerdings war das Vergleichsjahr 1980 bei beiden Warenarten untypisch. Sowohl die Importe der DDR insgesamt als auch ihre Einkäufe in der Bundesrepublik unterlagen in den letzten Jahren erheblichen Schwankungen. Im innerdeutschen Handel waren sie bei Steinkohle 1980 besonders niedrig, bei Steinkohlenkoks dagegen besonders hoch. Die Energierohstoffe Erdöl, Steinkohle und Koks haben mit einem Anteil von fast 20 vH bei den Lieferungen inzwischen ein beachtliches Gewicht; ihre Bedeutung hat im letzten Jahrzehnt stark zugenommen.

Bei den Bezügen aus der DDR zeigte sich folgende Entwicklung:

- Überdurchschnittlich erhöhten sich die Bezüge von Erzeugnissen der Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien.
- Im Schrittmaß der Gesamtbezüge expandierten die Käufe von Gütern der Landwirtschaft und des Ernährungsgewerbes; die Bezüge von Erzeugnissen der Verbrauchsgüterindustrien nahmen mit 1,6 vH nur geringfügig zu.
- Rückläufig waren die Bezüge von Erzeugnissen der Investitionsgüterindustrien (5,6 vH).

Bemerkenswert war die Zunahme bei Motorenbenzin sowie mittelschwerem und schwerem Heizöl, auf die allein ein Drittel aller Mehrbezüge entfiel. Auch hier schlugen drastische Preissteigerungen zu Buche. Die Mengenentwicklung verlief unterschiedlich: Bei Motorenbenzin gab es eine beträchtliche Ausweitung (+ 29 vH), bei Heizöl infolge verminderter Bezugskontingente eine Reduzierung um 13 vH. Neben den Mineralölprodukten prägten die Entwicklung von 1981 vor allem stattliche Mehrerlöse der DDR bei chemischen Erzeugnissen, eine überproportionale Ausdehnung der Bezüge von Möbeln und ein verminderter Wert von Maschinenbezügen. Der Anteil der Maschinen an den Gesamtbezügen der Bundesrepublik aus der DDR sank damit auf 2,6 vH, die bisher niedrigste Quote in der Geschichte des innerdeutschen Handels.

Ausgewählte Warenlieferungen der Bundesrepublik Deutschland¹⁾ im innerdeutschen Handel

in Mill. DM

Erzeugnisse	1971 bis 2) 1975 2)	1976 bis 2) 1980 2)	1980	1981	Veränderung 1981 gegenüber dem Vorjahr		Struktur 3)			
	1971 bis 1975 2)	1976 bis 1980 2)	1980	1981						
	in Mill.DM					in vH				
Steinkohle ⁴⁾	84,7	179,5	266,3	333,5	+ 67,2	+ 25,3	2,6	3,9	5,0	6,0
Erdöl, roh	81,2	371,4	588,1	689,0	+100,8	+ 17,1	2,5	8,0	11,1	12,4
Walzstahl ⁵⁾	175,4	211,6	240,1	173,4	- 66,7	- 27,8	5,5	4,5	4,5	3,1
Erzeugnisse der Stahlrohr- werke	92,5	67,1	53,3	65,9	+ 12,7	+ 23,8	2,9	1,4	1,0	1,2
Schrott ⁶⁾	56,2	56,1	71,7	73,3	+ 1,5	+ 2,1	1,8	1,2	1,4	1,3
Elektrolytkupfer, Kathoden ⁷⁾	129,8	91,8	11,1	14,6	+ 3,4	+ 30,8	4,1	2,0	0,2	0,3
Silber ⁸⁾	39,9	136,8	157,1	202,6	+ 45,5	+ 28,9	1,2	2,9	3,0	3,6
Anorganische Grund- stoffe ⁹⁾	90,0	148,9	158,8	168,2	+ 9,4	+ 5,9	2,8	3,2	3,0	3,0
Organische Grundstoffe ⁹⁾	146,7	270,7	346,2	387,7	+ 41,6	+ 12,0	4,6	5,8	6,5	7,0
Düngemittel	84,0	44,5	49,4	50,2	+ 0,8	+ 1,5	2,6	1,0	0,9	0,9
Kunststoffe ¹⁰⁾	138,1	177,1	187,5	170,4	- 17,2	- 9,2	4,3	3,8	3,5	3,1
Chemiefasern	73,1	67,3	70,0	72,5	+ 2,5	+ 3,6	2,3	1,4	1,3	1,3
Farbstoffe, Farben, Lacke	53,1	68,4	70,6	61,2	- 9,4	- 13,3	1,7	1,5	1,3	1,1
Schnittholz ¹¹⁾	48,4	52,9	57,4	75,7	+ 18,4	+ 32,0	1,5	1,1	1,1	1,4
Holzschliff,Zellstoff ¹²⁾	52,7	66,2	71,9	63,7	- 8,2	- 11,3	1,6	1,4	1,4	1,1
Gummiwaren	64,1	61,2	63,7	62,1	- 1,6	- 2,5	2,0	1,3	1,2	1,1
Metallbearbeitende und Prüfmaschinen	138,2	259,9	334,2	337,9	+ 3,7	+ 1,1	4,3	5,6	6,3	6,1
Pumpen, Bau- und Bau- stoffmaschinen	111,3	160,0	223,1	183,0	- 40,1	- 18,0	3,5	3,4	4,2	3,3
Land- und Nahrungsmittel- maschinen	39,9	89,8	60,3	54,3	- 6,0	- 9,9	1,2	1,9	1,1	1,0
Anlagen für die chemische Industrie und den Bergbau	64,2	178,5	96,8	153,3	+ 56,5	+ 58,4	2,0	3,8	1,8	2,7
Papier-, Textil- und Nähmaschinen	121,7	128,9	119,5	144,9	+ 25,4	+ 21,2	3,8	2,8	2,3	2,6
Armaturen, Getriebe, Lager	55,3	78,3	88,8	83,1	- 5,7	- 6,4	1,7	1,7	1,7	1,5
Elektrotechnische Er- zeugnisse	95,6	169,5	193,6	214,4	+ 20,7	+ 10,7	3,0	3,6	3,7	3,8
Eisen-, Blech-, Metall- waren	44,0	74,7	75,7	67,3	- 8,4	- 11,1	1,4	1,6	1,4	1,2
Leder, Lederwaren und Schuhe	47,4	76,6	86,0	86,4	+ 0,4	+ 0,4	1,5	1,6	1,6	1,5
Textilien	155,2	146,3	170,4	186,6	+ 16,2	+ 9,5	4,8	3,1	3,2	3,3
Rohe Öle	58,4	88,8	123,7	100,7	- 22,9	- 18,5	1,8	1,9	2,3	1,8
Ölkuchen und Schrote	162,7	133,3	187,7	199,3	+ 11,6	+ 6,2	5,1	2,9	3,5	3,6

1)Einschließlich Berlin(West).-2)Fünfjahresdurchschnitt.-3)Gesamtlieferungen = 100 vH.-4)Einschließlich Steinkohlenkoks.-5)Enthält die Gruppen 2714 und 2715 des Warenverzeichnisses für die Industriestatistik.-6)Stahlschrott (bzw. Alteisen) und Schrott aus anderen NE-Metallen.-7)1975 bis 1978 berechnet.-8)Teilweise geschätzt.-9)Einschließlich Chemikalien.-10)Einschließlich synthetischer Kautschuk und Kunststoffserzeugnisse.-11)Einschließlich anderes unbearbeitetes Holz.-12)Einschließlich Papier und Pappe und Waren daraus.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 6, Reihe 6 (Jahreshefte).

Anteil des Maschinenbaus an den Gesamtbezügen
der Bundesrepublik aus der DDR
in vH

Fünfjahresdurchschnitt	
1951 bis 1955	9,3
1956 bis 1960	7,5
1961 bis 1965	5,9
1966 bis 1970	5,8
1971 bis 1975	3,5
1976 bis 1980	3,1

Insgesamt hat sich die Warenstruktur des innerdeutschen Handels nicht wesentlich verändert. Nach wie vor dominieren bei Lieferungen und Bezügen der Bundesrepublik die Erzeugnisse der Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien; ihr Anteil hat sich abermals erhöht und strebt nunmehr bei beiden Warenströmen der 60-Prozent-Marke zu. Per Saldo finanziert die DDR ihr Defizit bei Investitionsgütern mit Überschüssen bei industriellen Verbrauchsgü-

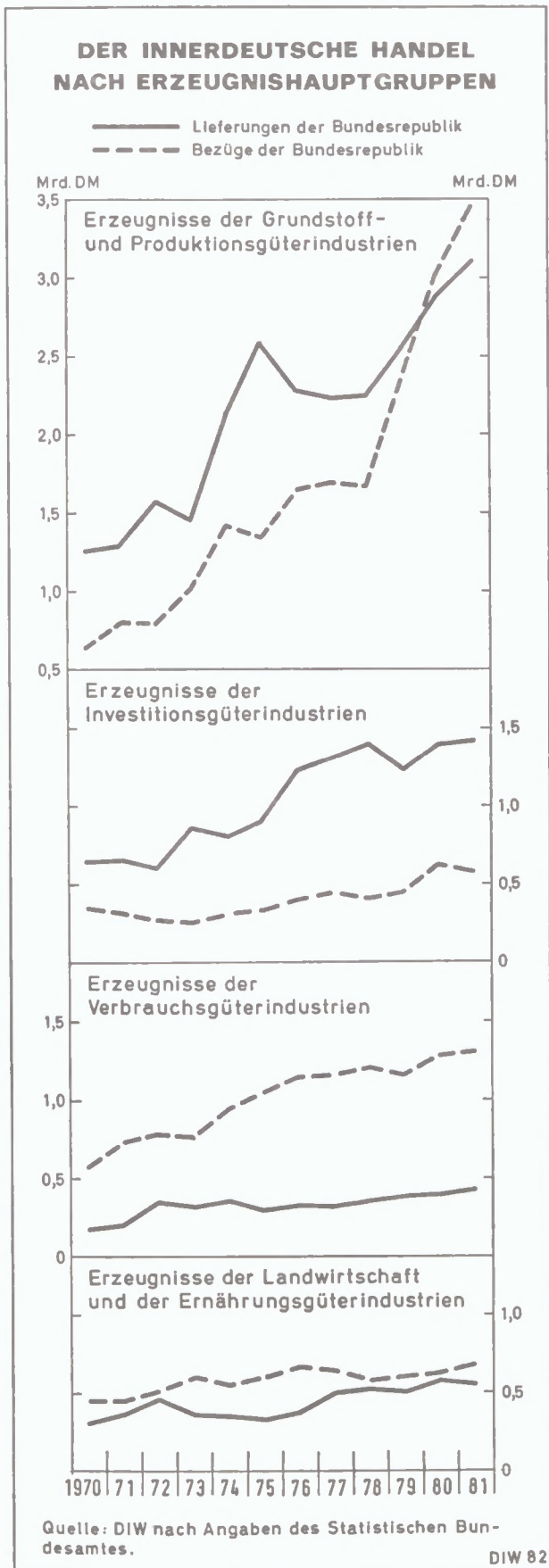
Ausgewählte Warenbezüge der Bundesrepublik Deutschland¹⁾ im innerdeutschen Handel

in Mill. DM

Erzeugnisse	1971 bis 1975 2)	1976 bis 1980 2)	1980	1981	Veränderung 1981 gegenüber dem Vorjahr		Struktur 3)			
	1971 bis 1975 2)	1976 bis 1980 2)	1980	1981			1971 bis 1975 2)	1976 bis 1980 2)	1980	1981
	in Mill. DM						in vH			
Getreide ⁴⁾	128,8	.	152,5	164,0	+ 11,5	+ 7,6	4,6	.	2,7	2,7
Hausrinder, -schweine, -schafe 5)	.	.	197,8	232,9	+ 35,0	+ 17,7	.	.	3,5	3,8
Braunkohle ⁶⁾	83,6	89,4	113,6	140,1	+ 26,5	+ 23,3	3,0	2,0	2,0	2,3
Motorenbenzin	33,0 ¹²⁾	827,2	203,3	326,1	+122,8	+ 60,4	1,2	18,9	3,6	5,4
Dieselmkraftstoff	105,9 ¹²⁾		978,4	942,4	- 36,0	- 3,7	3,8		17,5	15,6
Heizöl, mittelschwer und schwer	30,0 ¹²⁾	85,7	218,9	269,3	+ 50,4	+ 23,0	1,1	2,0	3,9	4,5
Steine und Erden	80,8		95,8	114,0	+ 18,2	+ 19,0	2,9		1,7	1,9
Erzeugnisse der Hochofen- werke	.	198,7	203,6	235,6	+ 32,0	+ 15,7	.	4,5	3,6	3,9
Hüttenaluminium ⁷⁾	.	.	61,1	76,7	+ 15,6	+ 25,6	.	.	1,1	1,3
NE-Metallhalbzeug an Kupfer und Kupferlegie- rungen	.	.	80,3	96,1	+ 15,9	+ 19,8	.	.	1,4	1,6
Gießereierzeugnisse, Er- zeugnisse der Ziehereien, Kaltwalzwerke und der Stahlverformung	27,7	53,2	64,1	68,7	+ 4,6	+ 7,2	1,0	1,2	1,1	1,1
Metallbearbeitende und Prüfmaschinen	50,2	54,6	96,4	64,9	- 31,5	- 32,7	1,8	1,2	1,7	1,1
Andere Maschinen	46,9	79,7	89,6	92,7	+ 3,1	+ 3,5	1,7	1,8	1,6	1,5
Elektrotechnische Er- zeugnisse	98,3	172,1	183,6	192,6	+ 9,0	+ 4,9	3,5	3,9	3,3	3,2
Eisen-, Blech-, Metall- waren	40,4	66,7	90,0	92,4	+ 2,4	+ 2,6	1,4	1,5	1,6	1,5
Musikinstrumente, Sport- und Spielwaren, Schmuck	39,5	50,8	55,4	61,1	+ 5,6	+ 10,2	1,4	1,2	1,0	1,0
Anorganische Grund- stoffe 8)	39,6	96,5	148,2	107,1	- 41,1	- 27,7	1,4	2,2	2,7	1,8
Organische Grundstoffe ⁸⁾	49,9	96,7	153,2	210,0	+ 56,8	+ 37,1	1,8	2,2	2,7	3,5
Düngemittel	5,0	25,3	48,4	60,0	+ 11,6	+ 23,9	0,2	0,6	0,9	1,0
Kunststoffe ⁹⁾	63,4	128,1	190,0	247,5	+ 57,5	+ 30,3	2,3	2,9	3,4	4,1
Chemiefasern	48,4	40,8	31,2	32,1	+ 1,0	+ 3,1	1,7	0,9	0,6	0,5
Feinkeramische Erzeugnisse	34,2	54,8	70,1	74,1	+ 4,1	+ 5,8	1,2	1,3	1,3	1,2
Glas- und Glaswaren	35,3	63,7	79,0	87,4	+ 8,4	+ 10,6	1,3	1,5	1,4	1,4
Möbel und Matratzen	113,1	152,0	190,4	223,3	+ 32,9	+ 17,3	4,1	3,5	3,4	3,7
Holzschliff, Zellstoff ¹⁰⁾	48,9	88,6	105,6	129,7	+ 24,1	+ 22,8	1,8	2,0	1,9	2,1
Meterware ¹¹⁾	89,3	75,5	56,9	48,8	- 8,1	- 14,2	3,2	1,7	1,0	0,8
Heim- und Haustextilien	28,0	101,6	103,1	106,3	+ 3,2	+ 3,1	1,0	2,3	1,8	1,8
Wirk- und Strickwaren	134,2	182,0	186,4	184,7	- 1,7	- 0,9	4,8	4,2	3,3	3,1
Oberbekleidung, Rauch- und Pelzwaren	.	192,1	203,4	196,6	- 6,8	- 3,3	.	4,4	3,6	3,2
Bett- und Hauswäsche	.	83,4	73,4	65,6	- 7,8	- 10,7	.	1,9	1,3	1,1
Zucker, Obst und Süß- waren	67,9	80,9	102,4	93,7	- 8,7	- 8,5	2,4	1,8	1,8	1,5
Andere Erzeugnisse des Ernährungsgewerbes	157,9	133,7	106,5	117,0	+ 10,5	+ 9,8	5,7	3,1	1,9	1,9

1)Einschließlich Berlin(West).-2)Fünfjahresdurchschnitt.-3)Gesamtbezüge = 100 vH.-4)Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, teilweise geschätzt.-5)Lebende Tiere.-6)Einschließlich Braunkohlenkoks.-7)Legiert und unlegiert.-8)Einschließlich Chemikalien.-9)Ein-
schließlich synthetischer Kautschuk und Kunststoffserzeugnisse.-10)Einschließlich Papier und Pappe und waren daraus.-11)Ohne
Heim- und Haustextilien.-12)1975 geschätzt.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fachserie 6, Reihe 6 (Jahreshefte).



tern. Im Gegensatz zu früher, als die DDR auch im Bereich der Grundstoffe und Produktionsgüter ein Defizit hatte hinnehmen müssen, erzielte sie 1981 bereits einen Überschuß von über 350 Mill. DM – nicht zuletzt ein Ergebnis der in Preis und Menge gestiegenen Bezüge von Mineralölserzeugnissen aus der DDR⁶.

Für den Warenaustausch zwischen hochindustrialisierten Volkswirtschaften ist ein großer Anteil von Fertigerzeugnissen mit einem hohen Wertschöpfungs- oder Veredelungsanteil typisch. Mit steigendem volkswirtschaftlichen Reifegrad wächst dieser Anteil. Bei entwickelten Volkswirtschaften ist ein hoher Fertigwarenanteil besonders bei ihren Exporten zu finden, während auf der Importseite Rohstoffe und Halbwaren wichtige Bilanzposten – wenn auch mit in der Regel unterproportionalem Wachstum – bilden. Diese Merkmale treffen für die Bundesrepublik und die DDR zu. Der Warenaustausch zwischen beiden Volkswirtschaften hat diese Merkmale indes nicht; seine Warenstruktur charakterisiert eher den Handel zwischen weniger entwickelten Ländern. Das gilt für Lieferungen und Bezüge gleichermaßen.

Bei den westdeutschen Ausfuhren insgesamt kam 1980 auf Fertigwaren ein Anteil von 83 vH, bei den Lieferungen in die DDR waren es nur 53 vH. Bei Enderzeugnissen allein betrugen die entsprechenden Quoten 66 und 32 vH. Dagegen lag der Anteil von Halbwaren und Rohstoffen bei den Ausfuhren der Bundesrepublik bei 10 vH, bei den Lieferungen in die DDR waren es 30 vH.

Auch die Bezüge der Bundesrepublik aus der DDR zeigen ein für die Einfuhr eines hochentwickelten Landes untypisches Bild. Der Anteil der Fertigwaren (Vor- und Enderzeugnisse) ist bei den Bezügen aus der DDR nicht höher als bei den gesamten westdeutschen Einfuhren, obwohl die Struktur der Importe der Bundesrepublik bekanntlich durch einen hohen Anteil der Rohstoffe gekennzeichnet ist. Anzumerken ist allerdings, daß bei den Bezügen aus der DDR auch Waren eine wichtige Rolle spielen, die für die Versorgung West-Berlins bestimmt sind (Mineralölserzeugnisse, agrarische Produkte).

⁶ Allein von 1970 bis 1980 erhöhten sich die Bezüge von Mineralölserzeugnissen aus der DDR von 0,83 Mill. t auf 2,68 Mill. t. 1980 erzielte die DDR aus dem Mineralölgeschäft des innerdeutschen Handels einen Überschuß in Höhe von 885 Mill. DM (Wert der in die Bundesrepublik verkauften Mineralölprodukte abzüglich des aus der Bundesrepublik bezogenen Erdöls). Das im Rahmen des innerdeutschen Handels verkaufte Motorenbenzin machte 1980 rund 8 vH der Eigenproduktion der DDR aus. Vgl. hierzu Doris Cornelsen, Horst Lambrecht, Manfred Melzer und Cord Schwartau: Die Bedeutung des Innerdeutschen Handels für die Wirtschaft der DDR – eine Analyse am Beispiel ausgewählter Lieferungen und Bezüge der Bundesrepublik Deutschland. Gutachten des DIW im Auftrag des Bundesministers für Wirtschaft, Berlin 1982 (als Manuskript vervielfältigt).

**Struktur des innerdeutschen Handels
nach der westdeutschen Außenhandelssystematik¹⁾**

— Anteile in vH —

	1967	1970	1975	1980
Lieferungen der Bundesrepublik				
Ernährungswirtschaft ²⁾	18	12	8	10
Gewerbliche Wirtschaft	82	83	84	83
Rohstoffe	6	6	8	12
Halbwaren	17	21	20	18
Fertigwaren	59	56	56	53
davon:				
Vorerzeugnisse	27	24	25	21
Enderzeugnisse	32	32	31	32
Kleinsendungen, nicht zuzuordnende Waren	—	5	8	7
Bezüge der Bundesrepublik				
Ernährungswirtschaft ²⁾	32	22	17	11
Gewerbliche Wirtschaft	68	77	81	87
Rohstoffe	11	7	6	4
Halbwaren	10	13	22	35
Fertigwaren	47	57	53	48
davon:				
Vorerzeugnisse	13	14	17	17
Enderzeugnisse	34	43	36	31
Kleinbezüge, nicht zuzuordnende Waren	—	1	2	2

¹⁾ Warengruppen und -untergruppen der Ernährungswirtschaft und der gewerblichen Wirtschaft. — ²⁾ Lebende Tiere, Nahrungsmittel tierischen Ursprungs, Nahrungsmittel pflanzlichen Ursprungs, Genußmittel.

Quelle: Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft.

Wachstumschancen und Wachstumshemmnisse

Die Expansionsmöglichkeiten und Expansionsgrenzen des innerdeutschen Handels werden auch künftig bestimmt:

- von den allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in West und Ost,
- von der Kreditvergabebereitschaft auf der einen und der Verschuldungsbereitschaft auf der anderen Seite,
- von der Lieferfähigkeit der DDR, aber auch der Bezugsbereitschaft der Bundesrepublik.

Die allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind heute schlechter als in den siebziger Jahren. Von ihnen können keine Impulse erwartet werden, eher ist damit zu rechnen, daß davon restriktive Einflüsse ausgehen. Die gegenwärtige Diskussion um die Gestaltung des Swing zeigt das beispielhaft: Es geht nur noch darum, ob er gemäß Berliner Abkommen auf 200 Mill. DM zurückfällt oder günstigstenfalls in seiner jetzigen Höhe weitergewährt werden wird. Die Zeiten, in denen man dieses Instrument zur Belebung des Handels einsetzte, liegen weit zurück. Zu bedenken ist, daß die Swingregelung nicht nur ein wesentliches Element der Handelsbeziehungen zwischen beiden deutschen Staaten ist, sondern auch übergreifende Bedeutung für das Klima in den wechselseitigen Beziehungen hat.

Anders als früher scheidet heute auch eine Politik der Stimulierung dieses Handels über kreditfinanzierte Importe aus. Einmal liegt das an den hohen Defiziten im gesamten Ost-West-Handel und den z. T. vorhandenen Schwierigkeiten, die Kredite zurückzuzahlen. Zum anderen sind die Kreditgeber vorsichtiger geworden: Die früher eher unbekümmerte Bereitschaft, Kredite im Ostgeschäft zu vergeben, ist angesichts des „polnischen Schocks“ einer sehr kritischen Haltung gewichen. Daß die DDR von diesem Klima der Ernüchterung nicht verschont bleibt, ist verständlich, und daß sie zuweilen schon ins Gerede gebracht wurde, am Rande der internationalen Zahlungsunfähigkeit zu stehen⁷, sollte sie angesichts ihrer geheimniskrämerischen Handhabung der Statistik über Außenhandel und Zahlungsbilanz keineswegs überraschen. Läßt sich eine Politik des Nichtoffenlegens der Bilanzen in normalen Zeiten noch damit rechtfertigen, daß dem „Klassenfeind“ wichtige Einsichten verwehrt werden müssen, so ist ein Festhalten an dieser Politik unter den heutigen Umständen zumindest leichtfertig; es könnte sich sogar als schädlich erweisen.

Mangelnde Kreditvergabebereitschaft im Westen, empfindliche Zinsbelastung der DDR wegen des noch immer hohen internationalen Zinsniveaus und der Wille, den Westhandel weiter zu konsolidieren, wird für die DDR die Gestaltung ihrer Außenwirtschaftsbeziehungen zu den westlichen Ländern in den nächsten Jahren prägen. Im innerdeutschen Handel wird sie die seit zwei Jahren verfolgte Politik, im Warenverkehr Überschüsse zu erzielen, zweifellos fortsetzen. Die für das erste Quartal 1982 vorliegenden Daten (Lieferungen der Bundesrepublik + 5 vH; Bezüge + 14 vH; Überschuß der DDR im Warenverkehr: 300 Mill. DM) bestätigen diesen Trend. Soweit es möglich ist, wird die DDR sich sicher bemühen, nicht nur das Defizit im Dienstleistungsverkehr mit Überschüssen in der Warenbilanz abzudecken, sondern auch den kumulierten Passivsaldo weiter abzubauen. Das bedeutet aber auch, daß sie ihre Käufe in der Bundesrepublik nur nach Maßgabe ihrer Verkäufe auszudehnen bereit sein wird.

Sicher hängt die Expansion der Bezüge aus der DDR in erster Linie von einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit dieser Güter ab, d. h. dem Bemühen der DDR, das Sortiment konkurrenzfähiger Produkte zu erweitern und die Attraktivität ihrer Erzeugnisse hinsichtlich Wartung, Ersatzteilversorgung, Formgebung und Mode zu verbessern. Darüber

⁷ Vgl. z. B. „DDR-Pleite scheint vorprogrammiert zu sein“, und „Nach Polen und Rumänien nun DDR-Zahlungskrise?“, Handelsblatt vom 29. 4. 1982.

hinaus sollte aber auch die Kontingentspolitik der Bundesrepublik als expansionshemmender bzw. -fördernder Faktor nicht übersehen werden.

Das DIW hat schon immer eine liberalere Bezugspolitik gegenüber der DDR gefordert⁸; es hat auch stets darauf hingewiesen, daß die Argumente für die praktizierte Kontingentspolitik nicht sehr überzeugend sind und daß diese Politik im Widerspruch zu der erklärten Absicht der Bundesregierung zur Förderung des Handels steht.

Nach Angaben aus der DDR gab es Ende der siebziger Jahre ein jährlich durch Kontingente blockiertes Warenpolster in Höhe von 100 Mill. bis 200 Mill. DM⁹. Derzeit schätzt man, daß die DDR bei großzügiger Kontingentsgestaltung Waren im Werte von 200 Mill. bis 250 Mill. DM für die Bundesrepublik sofort verfügbar machen könnte.

Die Bereiche, in denen die DDR ihre Exportfähigkeit gegenüber der Bundesrepublik durch Kontingente beeinträchtigt sieht, sind Eisen und Stahl, Textilien, Glas, Porzellan und Haushaltsartikel sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse.

Grundsätzlich ist das Gewicht der Bezüge im innerdeutschen Handel in allen diesen Sektoren — gemessen an den gesamten Importen der Bundesrepublik und an der heimischen Produktion — nur gering. Dies wurde für den Bereich Textilien bereits früher ausführlich dargestellt¹⁰, es gilt auch für den Bereich Eisen und Stahl. In den Jahren 1976 bis 1980 machten die DDR-Produkte 2,1 bis 2,5 vH der westdeutschen Einfuhr aller Eisen- und Stahlerzeugnisse (Warengruppe 27) aus. Gemessen an der heimischen Produktion sind die Bezüge im innerdeutschen Handel von ähnlich geringer Bedeutung¹¹. In Mengen gerechnet bezieht die Bundesrepublik etwas mehr als sie liefert, in Werten hat sie sogar erhebliche Lieferüberschüsse¹², da höherveredelte Produkte gegen einfachere getauscht werden. Vergleicht man die Beschäftigungseffekte von Lieferungen und Bezügen, so weist gerade dieser Bereich Arbeitsplatzgewinne aus dem innerdeutschen Handel auf¹³.

Eine Erhöhung der Kontingente wäre für die Wirtschaft der Bundesrepublik ohne spürbare negative Folgen, sie würde aber den innerdeutschen Handel deutlich fördern. Mißbräuchen würde schon dadurch entgegengewirkt, daß die DDR wegen der Existenz des Preisprüfungsverfahrens im Hinblick auf ihre Preisgestaltung stark unter Kontrolle steht. Gleichwohl ist nicht zu verkennen, daß eine großzügigere Handhabung der Kontingente im Bereich Eisen und Stahl zum gegenwärtigen Zeitpunkt problematisch ist. Die schwierige Lage im Wirtschaftsbereich Eisen und Stahl ist auch in der DDR bekannt¹⁴. Bei so gravierenden Arbeitsmarktproblemen gibt es für die

Bundesregierung politisch-psychologische Barrieren für die Ausweitung der Kontingente, die nicht gering einzuschätzen sind. Hinzu kommt, daß die DDR durch ihr Verhalten der Bundesregierung nur wenig Anlaß für ein Entgegenkommen in handelspolitischen Fragen gibt.

Daneben ist dieser Handel stets auch unter dem Gesichtspunkt der Gegenseitigkeit der Geschäftsbeziehungen zu betrachten. Die DDR hat in den siebziger Jahren ihre metallurgische Basis z. T. mit Hilfe von Aufträgen an die westdeutsche Industrie erweitert und modernisiert¹⁵. Inzwischen hat sie weitere Großaufträge in diesem Bereich nicht an die Bundesrepublik, sondern in andere westliche Länder vergeben¹⁶. Diese Auftragsvergabe hatte sicher zahlreiche Gründe (Preise, Kompensationsbereitschaft, Zinskonditionen). Sicherlich hat auch eine Rolle gespielt, daß nach den ersten in die Bundesrepublik vergebenen Großaufträgen die Absatzchancen für Eisen und Stahl hier nicht im erwarteten Maß zugenommen hatten. Die Bundesregierung hat sich damals nicht zu einer großzügigeren Handhabung der Kontingente entschließen können.

⁸ Vgl. Neue Impulse für den innerdeutschen Handel erforderlich. Bearb.: Horst Lambrecht. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 10/1979.

⁹ Vgl. Erich Freund, in: ost-west-commerz, Heft 1/1980, S. 14.

¹⁰ Vgl. Innerdeutscher Handel weiterhin auf Expansionskurs? Bearb.: Horst Lambrecht. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 9-10/1977.

¹¹ Bei Stabstahl, Grob- und Feinblech lagen die Quoten zwischen 0,2 und 0,9 vH; bei verzinktem Blech betrugen sie 2,2 bis 2,5 vH. Ein Vergleich bei Siemens-Martin-Rohblöcken, der größten Position der Bezüge im innerdeutschen Handel, ist problematisch, weil dieses Produktionsverfahren in der Bundesrepublik inzwischen durch andere Technologien ersetzt worden ist. 1978 und 1979 betrugen die aus der DDR bezogenen Mengen — gemessen an der heimischen Produktion — rund 2 vH.

¹² Im Durchschnitt der Jahre 1971 bis 1975 wurden aus der DDR durchschnittlich für 212 Mill. DM Eisen- und Stahlerzeugnisse (Warengruppen 27, 29 und 30) bezogen und für 409 Mill. DM dorthin geliefert. Das ergab eine Relation von 1:1,9. Die entsprechenden Daten für die Jahre 1976 bis 1980 waren: 284 Mill. DM (Bezüge), 454 Mill. DM (Lieferungen) und 1:1,6.

¹³ Horst Lambrecht und Hans Wessels: Produktions- und Beschäftigungseffekte im innerdeutschen Handel. Beiträge zur Strukturforschung des DIW. Heft 51, 1978.

¹⁴ Vgl. etwa Karl-Heinz Domdey: Krise in der kapitalistischen Stahlwirtschaft. In: horizon, Nr. 17/1982, S. 24.

¹⁵ Insgesamt hat die DDR in diesem Bereich Anlagen-geschäfte von etwa 500 Mill. DM in Auftrag gegeben. Hierunter waren: ein Elektrostahlwerk in Hennigsdorf (70 Mill. DM), vergeben an Salzgitter u. a., ein Graugußwerk (80 Mill. DM Gutehoffnungs-Hütte), eine Fittingsgießerei (130 Mill. DM, Krupp GmbH) und die Erweiterung des Elektrostahlwerkes Hennigsdorf durch Krupp (120 Mill. DM).

¹⁶ Z. B. an ein belgisches Konsortium, das für 700 Mill. DM den Auftrag erhielt, das ehemalige Flick-Profilwalzwerk (80 Mill. DM, Gutehoffnungs-Hütte), eine Fittings-Firmengruppe Danieli erhielt den Zuschlag zum Bau eines Stahlwerkes in Brandenburg über 600–700 Mill. DM, und der österreichische Staatskonzern Voest-Alpine errichtet gegenwärtig für Eisenhüttenstadt ein Konverterstahlwerk im Wert von etwa 1,5 Mrd. DM.

Die relative Bedeutung von Eisen und Stahl bei den Bezügen ist sogar geringer geworden, die Mengen haben — bei großen jährlichen Schwankungen — in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre gegenüber der ersten Hälfte stagniert. So gesehen sind zwar in der Vergangenheit Handelschancen vertan worden, in der Gegenwart aber ist die veränderte Auftragsvergabepolitik der DDR für eine Ausweitung der Kontingente nicht gerade förderlich.

Ergebnis

Die Entwicklungsmöglichkeiten des innerdeutschen Handels für die nächste Zeit müssen eher zurückhaltend eingeschätzt werden. Es sind zu wenig Faktoren zu erkennen, von denen eine Dynamik zu erwarten wäre. Zwar sind mit der Gestatungsproduktion¹⁷ und Drittlandkooperation in letzter

Zeit interessante Ansätze gebracht worden, den innerdeutschen Leistungsaustausch über den reinen Handel hinaus zu erweitern, doch ist hier bisher viel zu wenig geschehen, als daß durchgreifende Impulse freigesetzt worden wären. Der einzige Aspekt, der eine positive Entwicklung erwarten läßt, sind die gewaltigen Anstrengungen der DDR, ihre Exporte zu erhöhen. Allerdings sind dieser Art von Konsolidierungspolitik im innerdeutschen Handel recht enge Grenzen gesetzt, denn hohe Defizite gegenüber den anderen westlichen Ländern und gegenüber der Sowjetunion zwingen die DDR, diesen Märkten ihre Exportkraft verstärkt zuzuwenden.

¹⁷ Hierbei handelt es sich um Vereinbarungen mit lizenzähnlichem Charakter, nach denen die DDR westliche Markenartikel, z. B. westliche Zigaretten, produziert und hierfür z. T. Vorprodukte bezieht.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D-1000 Berlin 33
Telefon (0 30) 8 29 11 — Telefax (0 30) 8 29 12 00

Präsident: Prof. Dr. Hans-Jürgen Krupp

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer,
Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Rolf Krengel, Dr. Jürgen Müller, Dr. Reinhard Pohl,
Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter, Hans-Joachim Ziesing (kommissarisch)

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner.

Die voraussichtliche Entwicklung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000. Bearbeitet von Peter Lünsdorf. —
Innerdeutscher Handel weiterhin ohne Dynamik. Bearbeitet von Horst Lambrecht.

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 100,—, vierteljährlich DM 30,—, Einzelnummer DM 4,—.

Zuzüglich Versandkosten.