

Wachstumsstabilisierung durch Veränderungen im Wirtschaftsmechanismus	
Die Lage der DDR-Wirtschaft zur Jahresmitte 1983	395
Flugverkehr von und nach Berlin (West)	402

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 32 / 83

Berlin

11. August 1983

50. Jahrgang

Stöcklin

Wachstumsstabilisierung durch Veränderungen im Wirtschaftsmechanismus

Die Lage der DDR-Wirtschaft zur Jahresmitte 1983

Zur Mitte des laufenden Fünfjahrplans 1981 bis 1985 sind die ökonomischen Probleme der DDR-Wirtschaft im Prinzip unverändert: Knappheit an Energie und Material beherrschen den Wirtschaftsablauf, Exportsteigerungen zum Abbau der Westverschuldung haben absoluten Vorrang. Wie die offizielle Berichterstattung über die wirtschaftlichen Ergebnisse des ersten Halbjahres meldet, konnte gleichwohl eine weitere Abschwächung des wirtschaftlichen Wachstums verhindert werden. Der spezifische Materialverbrauch wurde erheblich gesenkt und die Produktion erhöht. Hierzu trugen verschärfte Planaufgaben sowie zahlreiche Veränderungen im Bereich der Leistungsbewertung und -kontrolle bei. Die insgesamt positive Bilanz wird allerdings dadurch beeinträchtigt, daß der private Verbrauch nicht zugenommen hat.

Neue Regelungen der Leitung und Planung

Seit Beginn der achtziger Jahre wird in der DDR verstärkt eine Verbesserung der Relation von Aufwand und Ergebnis durch „konsequente Intensivierung“ gefordert. Dies gilt ganz allgemein für den Materialeinsatz, speziell aber für Maßnahmen des wissenschaftlich-technischen Fortschritts, für Investitionen und den Einsatz von Arbeitskraft. Im Mittelpunkt steht außerdem die Erhöhung der Exporte, insbesondere in westliche Länder. Um diesen Forderungen Nachdruck zu geben, sind zahlreiche Neuregelungen eingeführt worden; sie haben den Wirtschaftsmechanismus partiell verändert. Im Februar 1983 wurde ein weiterer Politbürobeschuß zur „Leitung, Planung und wirtschaftlichen Rechnungsführung“ gefaßt¹, dessen gesetzesmäßige Ausgestaltung vermutlich noch nicht abgeschlossen ist.

Die Flut neuer Regelungen war schon Anfang 1982 auffällig. Sie konzentrierte sich damals auf den Aus-

bau der Kontrollmechanismen für Forschung und Entwicklung, Investitionen und die betriebliche Rechnungsführung². Diese Politik wurde inzwischen fortgesetzt³. Neu geregelt wurden vor allem die Vor-

¹ Er ist wie üblich nicht veröffentlicht worden. Erwähnt wurde er zum ersten Mal von Günter Mittag, dem für Wirtschaftsfragen zuständigen Politbüromitglied. Vgl. Neues Deutschland vom 11. März 1983, S. 3.

² Vgl. DDR-Wirtschaftssystem: Kontrollmechanismen erneut verschärft. Bearb.: Doris Cornelsen und Angela Scherzinger. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 21/1982.

³ Genannt seien: Verordnung über die Arbeit mit Normen und Normativen des Materialverbrauchs und der Vorratshaltung vom 1. Juli 1982 (GBl. der DDR. Teil I/1982, S. 515 ff.) — Verordnung über die Planung, Bildung und Verwendung des Prämienfonds für volkseigene Betriebe vom 9. September 1982 (Teil I/1982, S. 595 ff.) — Anordnung Nr. 2 über die Planung, Bilanzierung und Abrechnung des Anlagenexports einschließlich der Zulieferungen und Leistungen für den Anlagenexport vom 9. Februar 1983 (Teil I/1983, S. 50 ff.) — Anordnung zur periodischen Ermittlung nicht benötigter verbraucherseitiger Bestände durch die Bilanzorgane sowie

schriften über Materialverbrauch und Vorratshaltung sowie über die Rechenschaftslegung der Betriebe. Neben einer stärkeren Kontrolle ist dabei auch der Einsatz ökonomischer Steuerungsmittel erkennbar, insbesondere zur besseren Auslastung vorhandener Anlagen und zur Erhöhung der Exporte.

Die auffallendste Neuregelung ist die „Verordnung über den Beitrag für gesellschaftliche Fonds“⁴. Dieser Beitrag ist eine neue Abgabe an den Staat nach Art einer Lohnsummensteuer, die von 1984 an erhoben wird. Steuerpflichtig sind vor allem die Betriebe und Kombinate der Industrie und des Bauwesens; Bemessungsgrundlage ist der Lohnfonds, der Steuersatz beträgt 70 vH. Der Beitrag ist Bestandteil der Kosten und der Betriebspreise, soll aber die Verbraucherpreise nicht beeinflussen. Als Übergangsregelung wird den Betrieben aus dem Staatshaushalt ein „Erlöszuschlag“ gezahlt. Ziel der neuen Abgabe ist es, den Faktor Arbeit höher zu bewerten und seinen rationellen Einsatz zu fördern. Der extrem hohe Steuersatz dürfte die Kostenstruktur der Betriebe, die Betriebspreise und die Struktur des Staatshaushalts deutlich verändern.

Eine andere wesentliche Neuregelung ist die Erweiterung der „Hauptkennziffern der Leistungsbewertung“. Insbesondere soll der Nettogewinn im Rahmen der betrieblichen Kennziffern wieder einen hohen Stellenwert erhalten. Schon im März 1980 wurden als neue Hauptkennziffern — neben der industriellen Warenproduktion (Bruttoproduktion) — die Nettoproduktion sowie die „Grundmaterialkosten je 100 Mark Warenproduktion“ eingeführt. Für die Ausarbeitung des Plans von 1984 wurde dieser Katalog revidiert. Der Vorrang der industriellen Warenproduktion vor anderen betrieblichen Plankennziffern wurde wegen all seiner Nachteile (z.B. Materialverschwendung) aufgegeben. Hauptkennziffern sind nun die Nettoproduktion, der Nettogewinn, Erzeugnisse und Leistungen für die Bevölkerung und der Export⁵. Sie sind im Zusammenhang mit weiteren wichtigen Kennziffern anzuwenden (Arbeitsproduktivität auf Basis Nettoproduktion, Kosten je 100 Mark Warenproduktion, Materialkosten je 100 Mark Warenproduktion und Produktion volkswirtschaftlich wichtiger Erzeugnisse). Die „Nettoproduktion“ zeigt die eigene Leistung des Betriebes (Produktion abzüglich Materialverbrauch und Abschreibungen)⁶; der Gewinn gilt darüber hinaus als „zusammenhängender Ausdruck der Effektivität des gesamten Reproduktionsprozesses“⁷, weil er nicht nur ein Indikator für die Verbesserung der Relation von Aufwand (einschließlich des Aufwands an Arbeitskraft) und Ergebnis insgesamt ist, sondern auch ein Indikator für bedarfsgerechte Produktion: „Auch eine hohe Nettoproduktion allein nützt nichts — wer sein Produkt nicht anständig verkauft, realisiert kei-

nen Gewinn ... Nicht das Warenlager, sondern der Markt führt zu Gewinn“⁸.

Wenn der Gewinn allerdings tatsächlich eine „Hebelfunktion“ erlangen soll, müßte auch die betriebliche Entscheidungsbefugnis über die Gewinnverwendung erweitert werden. Dafür gibt es gegenwärtig jedoch keine Anzeichen. Die Diskussion in der DDR über die neuen Kennziffern ist gerade erst angelaufen; hinzu kommt, daß der Nettogewinn eigentlich erst von 1984 an als eine der Hauptkennziffern für die Leistungsbewertung gelten soll. Offenbar spielt er aber auch jetzt schon eine beachtliche Rolle: Im Planerfüllungsbericht für das erste Halbjahr 1983 wird die Gewinnentwicklung in der Industrie bereits mit Ziffern belegt und festgestellt, daß in Industrie und Bauwesen das geplante Ergebnis für den Nettogewinn überboten worden ist.

Hauptergebnisse im ersten Halbjahr 1983

Die 1982 und in diesem Jahr in Kraft getretenen Veränderungen im Wirtschaftsmechanismus haben offenbar schon die Produktionsergebnisse günstig beeinflußt. Trotz der Knappheit an Ressourcen hat sich das wirtschaftliche Wachstum nicht weiter abgeschwächt.

Der Halbjahresbericht der Staatlichen Zentralverwaltung für Statistik über die Durchführung des

über die Verantwortung und materielle Stimulierung der Hersteller für den effektiven Einsatz der Mehrbestände ihres Produktionssortiments — Bestandsverwertungs-Anordnung — vom 14. April 1983 (Teil I/1983, S. 146 ff). — Anordnung über die Planung, Bildung und Verwendung des Leistungsfonds der volkseigenen Betriebe vom 14. April 1983 (Teil I/1983, S. 121 ff). — Anordnung über die Finanzierungsrichtlinie für die volkseigene Wirtschaft vom 14. April 1983 (Teil I/1983, S. 110 ff). — Anordnung über die Anwendung von Transportnormativen zur Verbesserung der Planung, Abrechnung und Kontrolle des Transportaufwandes in den transportintensiven Zweigen der Volkswirtschaft — Transportnormativanordnung (TNAO) — vom 1. Juni 1983 (Teil I/1983, S. 166 ff). — Durchführungsbestimmung zur Verordnung über die Material-, Ausrüstungs- und Konsumgüterbilanzierung — Bilanzierungsverordnung — vom 2. Juni 1983 (Teil I/1983, S. 161 ff). — Verordnung über die Jahresrechnungsbilanzierung in der volkseigenen Wirtschaft vom 23. Juni 1983 (Teil I/1983, S. 193 ff).

⁴ GBl. der DDR. Teil I/1983, S. 106 f.

⁵ Vgl. Sonderdruck des GBl. der DDR. Nr. 1122/1983.

⁶ Nettoproduktion = Warenproduktion ./. Materialverbrauch (Grundmaterial, Energie, sonstiges Material) ./. Verbrauch von produktiven Leistungen (Kooperationsleistungen, Reparaturen, Transport und Lagerkosten, sonstige produktive Leistungen) ./. Abschreibungen ./. Mieten und Pachten. Diese sehr verkürzte Zusammenstellung deutet bereits auf die Schwierigkeiten der Ermittlungen hin.

⁷ Günter Mittag, a.a.O., S. 3

⁸ Soll man auf Gewinn scharf sein? In: Berliner Zeitung vom 26./27. Juni 1983, S. 9.

Volkswirtschaftsplans⁹ zeigt folgendes Bild (Veränderung gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum in vH):

	Ist Jahresplan 1. Halbjahr	
Produziertes Nationaleinkommen	4,2	4
Industrielle Warenproduktion (Volkswirtschaft)	3,8	3,8
Einzelhandelsumsatz	3,0	0
Außenhandelsumsatz	13	.
Export	.	15

Danach hat sich die gesamte Produktion ungefähr in dem für 1983 vorgezeichneten Rahmen erhöht. Der Einzelhandelsumsatz stand dagegen nicht im Einklang mit der Planung. Nicht auszuschließen ist, daß die vorläufigen Raten für die Produktion nach oben gerundet worden sind.

Bemerkenswert ist die Berichterstattung über die Materialeinsparungen:

- Der Materialverbrauch je Einheit produziertes Nationaleinkommen wurde im ersten Halbjahr um 3 vH gesenkt.
- Für die Industrie wird sogar eine Senkung des spezifischen Verbrauchs von volkswirtschaftlich wichtigen Energieträgern, Roh- und Werkstoffen um 8 vH ausgewiesen.
- In der Bauwirtschaft wurde der Produktionszuwachs von 3 vH mit fast gleichgebliebenem Materialverbrauch erzielt.
- Der Primärenergieverbrauch sank um 6 vH.

Parallel dazu wird die beachtliche Steigerung der Nettoproduktion in den einzelnen Bereichen hervorgehoben:

- in der Industrie (Industrieministerien) um 6,2 vH,
- im Bereich des Ministeriums für Bauwesen um 7,8 vH.

Nun gibt es sicherlich bei den komplizierten Vorschriften zur Ermittlung der Nettoproduktion genau wie bei der Ermittlung des spezifischen Materialverbrauchs gewisse Unschärfbereiche, die sich insbesondere bei einer kurzfristigen Berichterstattung (der Planerfüllungsbericht wird bereits jeweils Mitte Juli veröffentlicht) auswirken. Möglicherweise sind also die tatsächlichen Erfolge nicht ganz so eindrucksvoll, wie es der vorläufige Bericht signalisiert. Im Kern jedoch hat die Wirtschaftsführung offenbar Wege gefunden, den überhöhten Material- und Energieverbrauch in gewissem Umfang zu reduzieren. Während in den siebziger Jahren der gesamte Materialverbrauch der DDR-Wirtschaft regelmäßig parallel zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum zugenommen hat, haben die neuen Methoden diesen Trend verändert.

Industrielle Warenproduktion¹
Zuwachs gegenüber der Vorjahreszeit in vH

	Jahr		Januar-April		
	1981	1982	1981	1982	1983
Energie- und Brennstoffindustrie	4,0	3,1	3,4	4,1	3,1
Chemische Industrie	3,8	5,3	4,9	1,6	4,0
Metallurgie	7,3	3,3	6,5	1,1	3,6
Baumaterialienindustrie	1,2	-1,0	1,1	-1,4	0
Wasserwirtschaft	4,8	3,7	1,4	0,9	2,2
Maschinen- und Fahrzeugbau	6,6	4,4	7,5	5,4	3,0
Elektrotechnik, Elektronik, Gerätebau	10,1	7,1	12,0	6,5	7,0
Leichtindustrie	4,1	2,9	5,0	1,1	1,9
Textilindustrie	4,0	3,4	3,8	1,7	2,3
Lebensmittelindustrie	2,3	-0,4	4,8	-1,6	0,2
Gesamte Industrie	5,5	3,6	6,0	3,9	3,2

1) Errechnet aus monatlichen Indexangaben; tatsächliches Ist, d.h. unter Rückrechnung der offiziellen - arbeitstäglich bereinigten - Ursprungsdaten.
Quelle: Statistical indicators in short term economic changes in ECE countries. Economic Commission for Europe, Genf.

Industrie

In der Industrie wurde laut Planerfüllungsbericht im ersten Halbjahr eine Produktionszunahme von 3,8 vH (Industrieministerien allein: 4,5 vH) erreicht. Insgesamt hat damit die Industrie trotz der Knappheit an Ressourcen keine weiteren Wachstumseinbußen hinnehmen müssen, sondern das Wachstumstempo des Vorjahres ungefähr beibehalten. Die mitgeteilten Wachstumsraten entsprechen genau der Planung für das ganze Jahr 1983. Im Gegensatz dazu konstatiert der Planerfüllungsbericht eine deutliche Übererfüllung der staatlichen Auflagen. Sie beruht sicherlich wieder auf den üblichen Planrevisionen während des Planjahres.

Für die einzelnen Industriezweige wird nicht der Zuwachs, sondern das Ausmaß der jeweiligen Planübererfüllung nachgewiesen — eine unbrauchbare Angabe, solange der dieser Rechnung zugrunde liegende Planansatz nicht mitgeteilt wird. Die monatliche Berichterstattung mit Angaben über die einzelnen Industriezweige¹⁰ liegt bisher für die ersten vier Monate vor. In dieser Zeit war die Zunahme mit insgesamt 3,2 vH etwas geringer als im Erfüllungsbericht für das ganze erste Halbjahr (3,8 vH) gemeldet.

Wie der Produktionsverlauf in den einzelnen Industriezweigen zeigt, sind die Wachstumsvoraussetzun-

⁹ Neues Deutschland vom 16./17. Juli 1983, S. 3.

¹⁰ Statistical Indicators for Short Term Economic Changes in ECE Countries, Genf.

Indikatoren zur Wirtschaftsentwicklung in der DDR

Zuwachs gegenüber der Vorjahreszeit in vH

	1981		1982		1983	
	1. Halbj.	Jahr	1. Halbj.	Jahr	1. Halbj.	Jahr
	Ist					Plan
<u>Produziertes Nationaleinkommen</u>	5	4,8	3	2,5	4	4,2
Industrie						
Warenproduktion	1) 4,6	1) 5,5	1) 4,2	1) 3,6	3,8	3,8
dar.: Industrieministerien	5,0	5,9	4	4,3	4,5	4,5
Nettoproduktion	.	.	.	5	6,2	.
Nettoprodukt-Beitrag zum Nationaleinkommen	6	5,5	4	3,5	.	.
Arbeitsproduktivität	2) 4,6	3) 3,7	2) 3,4	3) 3,0	.	4,0
Bauwirtschaft						
Bauproduktion der Volkswirtschaft	4,6	4) 3,9	3,1	4) 3,1	3,1	1,4
Fertiggestellte Wohnungen) in 1000	88,4	185,4	89,2	187,1	96,0	187,7
davon: Neubau) Wohnungen	60,4	125,7	58,9	122,4	59,8	117,5
Modernisierung)	28,0	59,6	30,3	64,6	36,2	70,2
Landwirtschaft						
Viehbestand ⁵⁾	6) 1,5	0,6	6) -2,8	7) -2,2	6) 2,0	.
Tierische Marktproduktion ⁸⁾	4,2	2,8	-4,9	-6,8	9) 1	10) < 3
Verkehr Gütertransportmenge	-4,9	-0,9	-9,0	-7,4	-2,3	.
davon: Eisenbahn	1,5	1,2	1,3	2,3	3,2	4,0
Binnenschifffahrt	.	1,8	.	1,2	16,0	6,9
übrige Verkehrsträger	.	-5,0	.	-11,7	-5,6	.
Einzelhandel Umsatz, gesamt ¹¹⁾	3,2	2,5	1,3	1,0	0	3,0
davon: Nahrungs- und Genußmittel	2,5	2,9	2,2	2,1	.	.
Industriewaren	3,8	2,1	0,4	-0,1	.	.
Außenhandel Umsatz, gesamt ^{11) 12)}	12,0	10,7	.	9,2	.	13,0
davon: Einfuhr	.	6,4	.	4,3	.	.
Ausfuhr	.	15,4	10	14,1	15	.
<u>Nettogeldeinnahmen der Bevölkerung</u>	3,3	3,1	> 3	2,7	9) 2	3,0
<u>Investitionen, insgesamt</u> ¹³⁾	3,6	2,7	-4,8	-6,4	9) 2	14) rd. -5

1) Errechnet aus monatlichen Indexangaben; tatsächliches Ist, d.h. unter Rückrechnung der offiziellen - arbeitstäglich bereinigten - Angaben. - 2) Basis Warenproduktion. - 3) Bruttoproduktion je Arbeiter und Angestellten. - 4) Aus Indexangaben errechnet. - 5) Auf der Basis von Großvieheinheiten (GV); ermittelt unter Zugrundelegung des GV-Schlüssels der DDR. - 6) Errechnet aus den angegebenen Bestandszahlen per 30.4. bzw. 31.5. von Rindern, Schweinen, Schafen und Legehennen. - 7) Vorläufig. - 8) Summe des staatlichen Aufkommens an Schlachtvieh, Milch, Eiern und Wolle (nur bei Jahresangaben) bewertet in Getreide-Einheiten (GE) nach dem GE-Schlüssel der DDR. - 9) Geschätzt. - 10) Mengenmäßige Planung. - 11) Jeweilige Preise. - 12) Einschließlich innerdeutscher Handel. - 13) Ohne Generalreparaturen und Auslandsbeteiligungen; konstante Preise des Jahres 1980. - 14) Der Finanzminister nannte in seiner Rede zur Begründung des Staatshaushaltsplanes 1983 ein Investitionsvolumen von 53,1 Mrd. M (zu laufenden Preisen). Zu 80er Preisen gerechnet dürften die geplanten Investitionen dieses Jahres mithin bei ca. 50 Mrd. M liegen. Die im Volkswirtschaftsplan 1983 angeführte Höhe von 47 Mrd. M enthält dagegen vermutlich nicht die Investitionen, die auf Grund geltender Rechtsvorschriften zusätzlich über die staatlichen Aufgaben des Volkswirtschaftsplanes hinaus durchgeführt werden können.

Quellen: Statistisches Jahrbuch der DDR 1982; Statistisches Taschenbuch der DDR 1983; Statistical indicators of short term economic changes in ECE countries, Genf; Planerfüllungsberichte (zuletzt: Neues Deutschland vom 15./16. Januar 1983); Berichte über die Durchführung der Volkswirtschaftspläne im ersten Halbjahr (zuletzt: Neues Deutschland vom 16./17. Juli 1983); Berechnungen und Schätzungen des DIW.

gen unter den gegenwärtigen Bedingungen sehr unterschiedlich. Im Grundsatz sollen alle Bereiche ihre Planaufgaben ohne Mehreinsatz von Material und Investitionen erreichen. Besonders wichtige Bereiche werden aber nach wie vor auch verstärkt gefördert. Dies gilt für die Energie- und Brennstoffindustrie, insbesondere die Braunkohlenförderung, wegen ihrer großen Bedeutung für die Gewinnung heimischer Energierohstoffe. Dieser Bereich ist von den Importrestriktionen nicht betroffen und wird außerdem ausreichend mit neuen Investitionen versorgt, er hat damit eine kontinuierliche und dem Planansatz etwa entsprechende Produktionszunahme aufzuweisen. Zu den vorrangig geförderten Industriezweigen zählt auch der Bereich Elektrotechnik/Elektronik/Gerätebau, von dem man verbesserte Wachstumschancen im gesamten Investitionsgüterbereich erwartet. Dieser Bereich ist seit Jahren Spitzenreiter der Industrieentwicklung und hat auch in den ersten vier Monaten 1983 eine Produktionszunahme von 7 vH verbuchen können. Der Plan für die Betriebe im Bereich des Ministeriums für Elektrotechnik und Elektronik hatte allerdings für das ganze Jahr 1983 eine Zunahme von 8,5 vH vorgesehen. Während die stark geförderte Mikroelektronik hohe Wachstumsraten realisieren kann, wird die „klassische“ Elektroindustrie (Kabel, Elektromaschinenbau, Lampen, Büromaschinen, Haushaltsgeräte) von der Materialknappheit im Wachstum beeinträchtigt. Gute — und überplanmäßige — Ergebnisse hatten die Metallurgie und die Chemie, bei denen zu Beginn der achtziger Jahre wesentliche neue Kapazitäten zur höheren Veredelung entstanden sind.

Bereiche ohne eine derartige spezielle Förderung fielen dagegen im Wachstum deutlich zurück. Dies gilt in erster Linie für die Leichtindustrie, die Textilindustrie und die Lebensmittelindustrie. Es gilt bemerkenswerterweise auch für den Maschinen- und Fahrzeugbau, der in der betrachteten Zeit nur eine Zunahme von 3 vH realisieren konnte und damit weit hinter der Planaufgabe (6 vH) zurückgeblieben ist.

Landwirtschaft

Die Erträge in der Landwirtschaft haben sich im ersten Halbjahr 1983 offenbar nicht zufriedenstellend entwickelt; zum ersten Mal wird das staatliche Aufkommen an tierischen Erzeugnissen nicht ausgewiesen. Damit korrespondiert auch, daß Angaben über den Einzelhandelsumsatz für Nahrungs- und Genußmittel fehlen. Daß der Einzelhandelsumsatz insgesamt stagnierte, ist vermutlich auch von der Entwicklung der landwirtschaftlichen Produktion beeinflusst. Dagegen dürfte sich die tierische Marktproduktion im ersten Halbjahr 1983 geringfügig erhöht haben (um 1 vH). Allerdings wurden die Viehbestände gegenüber

dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres (31.5.) aufgestockt. Vor allem bei Schweinen ist der Bestand gestiegen (um fast 1 Mill. Stück); er hat damit das Niveau von 1981 nahezu wieder erreicht. Ursache hierfür waren verbesserte Aufzuchtergebnisse und geringere Tierverluste.

Die insgesamt wenig positive Ertragsentwicklung in der Tiererzeugung ist zweifellos auf die angespannte Futtersituation zurückzuführen, die ihrerseits das Resultat der unbefriedigenden Ernte des Vorjahres ist. Zwar wurde bei Getreide 1982 ein Rekordergebnis erzielt, bei anderen Kulturen (Hackfrüchten, Futterpflanzen) gab es jedoch zum Teil erhebliche Mindererträge, so daß die Brutto-Bodenproduktion, d.h. die Gesamtheit der pflanzlichen Erzeugung, 1982 geringer war als im Vorjahr.

Als ein wichtiges Ereignis in der agrarpolitischen Diskussion der letzten Zeit wird die Preisreform herausgestellt¹¹; sie soll zum Jahresbeginn 1984 in Kraft treten. Ihr Grundanliegen besteht darin, der Landwirtschaft kostengerechtere Erzeugerpreise zu gewähren: Mehrerlöse je Produkteinheit sollen die Subventionierung im Vorleistungsbereich für gestiegene Industriepreise bei Kraftstoffen, Landtechnik, Futtermitteln sowie Baustoffen und Bauleistungen ablösen. Mit wirklichkeitsnahen Kostenrelationen soll vor allem ein sparsamer Umgang mit Vorleistungen angeregt werden.

Da die Agrarpreisreform keine Auswirkungen auf die Einzelhandelspreise haben dürfte, bedeutet diese Maßnahme für den Staatshaushalt nur eine Verlagerung der Subventionen von der Erzeugerpreis- auf die Verbraucherpreisebene. Soweit Einzelheiten der Agrarpreisreform bisher bekannt wurden, zeichnet sich ab, daß die Erzeugerpreise drastisch erhöht werden; per Saldo werden die Erlöse stärker als die Kosten steigen. Offenbar wurden hier für die nächsten Jahre erwartete Industriepreiserhöhungen vorsorglich einkalkuliert¹². Außerdem ist davon die Rede, daß über höhere Gewinne die Akkumulationskraft der landwirtschaftlichen Betriebe gestärkt werden soll.

¹¹ Vgl. hierzu Wilhelm Cisarz (1. Stellvertreter des Ministers für Land-, Forst- und Nahrungsgüterwirtschaft): Agrarpreisreform fördert das Leistungswachstum. In: Neues Deutschland vom 17. Mai 1983, S. 3 und GBl. der DDR. Teil I/1983, S. 201 ff.

¹² Neben den neuen Aufkaufpreisen für die sozialistischen Betriebe werden auch diejenigen für die individuellen Produzenten (individuelle Hauswirtschaften der LPG-Bauern, Kleingärtner, Siedler und Kleintierzüchter sowie sonstige individuelle Produzenten) verändert; für eine Reihe von Produkten liegen die Erzeugerpreise hier allerdings unter den für die Landwirtschaftsbetriebe geltenden. Dies wird von der Kostenseite her begründet: Dieser Personenkreis könne wegen der unveränderten Verbraucherpreise im Gegensatz zu den Landwirtschaftsbetrieben auch weiterhin subventionierte Vorleistungen einsetzen.

In engem Zusammenhang mit der Agrarpreisreform steht eine neue Abgabenordnung für die Landwirtschaft. Hiernach haben die genossenschaftlichen Betriebe der Pflanzenproduktion einen Festbetrag je Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche an den Staat abzuführen. Er ist nach der Qualität der Böden gestaffelt. Betriebe mit ungünstigeren natürlichen Standortbedingungen sind hiervon ausgenommen; sie erhalten z.T. einen standortbezogenen staatlichen Zuschuß. Neben dem flächenbezogenen Festbetrag haben die LPG der Pflanzenproduktion noch einen am Betriebsergebnis orientierten Abgabenteil zu entrichten, der nach der Höhe des erwirtschafteten Gewinns gestaffelt ist. Für die Genossenschaften der Tierproduktion wird ohnehin schon eine gewinnabhängige Abgabe erhoben. Die neue Abgabenregelung dürfte zu Mehreinnahmen im Staatshaushalt führen, womit ein Teil der Mehrerlöse aus den erhöhten Erzeugerpreisen wieder aus der Landwirtschaft abfließt. Für 1984 sollen die Planvorschläge auf der Basis der alten und neuen Preise erarbeitet werden, damit die Auswirkungen der Agrarpreisreform im einzelnen erkannt werden können.

Inländische Verwendung

Entgegen den Vorstellungen der Planer ist es im bisherigen Verlauf des Jahres 1983 nicht gelungen, die Versorgung der Bevölkerung zu verbessern. Schon 1982 hatte sich der private Verbrauch real verringert, das gleiche gilt für das erste Halbjahr 1983.

Der Planerfüllungsbericht nennt für das erste Halbjahr 1983 einen Einzelhandelsumsatz von 49,5 Mrd. Mark, diese Summe entspricht fast genau dem im ersten Halbjahr 1982 erreichten Ergebnis. Da Verschiebungen im Sortiment hin zu teureren Waren und Preissteigerungen inzwischen immer einkalkuliert werden, muß sich die Versorgung real verschlechtert haben. Eine Aufgliederung nach Nahrungs- und Genußmitteln sowie nach sonstigen Industriewaren wird auch in der monatlichen Berichterstattung der ECE nicht mehr vorgenommen; wahrscheinlich hat sich in beiden Warengruppen der Umsatz nominal nicht erhöht. Anders als im Vorjahr gab es allerdings keine abrupten Versorgungsengpässe, sondern eher eine allgemeine Stagnation im Angebot.

Im Gegensatz zu diesen Ergebnissen meldet der Planerfüllungsbericht an anderer Stelle, daß der geplante Absatz an Fertigerzeugnissen für die Bevölkerung in allen Industriebereichen überboten worden ist. Die Bereitstellung über den Plan hinaus wird mit 800 Mill. Mark beziffert — also knapp 2 vH vom gesamten Einzelhandelsumsatz im ersten Halbjahr. Die Planrevisionen zu Beginn des Planjahrs haben demnach in erster Linie die Produktion für den Bedarf der Bevölkerung betroffen.

Die Nettogeldeinnahmen der Bevölkerung sind nur um 2 vH gestiegen. Bei vermutlich nahezu stagnierenden Sozial- und sonstigen Einkommen dürften die Löhne und Gehälter aber eine höhere Steigerung aufweisen.

Beim zweiten großen Verwendungsbereich, den Investitionen, hat es im ersten Halbjahr — entgegen dem geplanten Rückgang¹³ — real offenbar eine leichte Zunahme gegeben. Zu laufenden Preisen werden die Investitionen der gesamten Volkswirtschaft mit 24 Mrd. Mark angegeben. Da Anfang 1983 die Preise für bestimmte Maschinen — wie schon 1981 und 1982 für Bauleistungen und Ausrüstungen — heraufgesetzt wurden, dürfte das Investitionsvolumen zu Preisen von 1980 auf unter 23 Mrd. Mark zu veranschlagen sein. Das entspricht einer Zunahme von 2 vH gegenüber dem ersten Halbjahr 1982. Die Investitionen konzentrierten sich auf weniger Projekte; durch verstärkte Anstrengungen zur schnelleren Inbetriebnahme neuer Kapazitäten wurde eine kontinuierlichere Fertigstellung bewirkt¹⁴.

Gut die Hälfte der Investitionen entfällt auf die Industrie. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren der Ausbau der Energie- und Rohstoffbasis, die Energieträgerumstellung — allein 15 vH der gesamten Investitionsmittel wurden hierfür bereitgestellt — sowie Bereiche mit hohen Produktivitätseffekten (z.B. Mikroelektronik und Robotertechnik). Der Planerfüllungsbericht weist darauf hin, daß in der Industrie verstärkt Rationalisierungsinvestitionen vorgenommen worden sind. Hierbei nimmt der betriebliche Eigenbau von Ausrüstungen eine besondere Stellung ein, er stieg gegenüber dem Vorjahr um 17 vH und erreichte einen Anteil von 23 vH an den Ausrüstungsinvestitionen der Industrie. Man hofft, mit dem Eigenbau neue Technologien schneller in die Produktion überleiten zu können¹⁵. Fraglich ist allerdings, inwieweit die Effizienz des Eigenbaus hinter den von der Investitions-güterindustrie erzeugten Ausrüstungen zurückbleibt.

¹³ Die Angaben für die Investitionen im Volkswirtschaftsplan, in der Rede des Finanzministers zur Begründung des Staatshaushaltsplans und im Planerfüllungsbericht sind wegen unterschiedlicher Abgrenzung nicht vergleichbar. Aus allen verfügbaren Daten läßt sich jedoch entnehmen, daß für 1983 ein Rückgang um etwa 5 vH auf 50 Mrd. Mark (Preisbasis 1980) geplant war.

¹⁴ Im Erfüllungsbericht ist eine Liste von neu in Betrieb genommenen Kapazitäten abgedruckt; es handelt sich dabei insbesondere um Anlagen zur Rohstoffproduktion (z.B. Sauerstoff- und Stickstoffgewinnung, Erzeugung von Magnesium-Chloridsole) bzw. Rohstoffveredlung, um Kapazitäten für Zuliefererzeugnisse und für mikroelektronische Produkte (z.B. Festkörperschaltkreise, Siliziumscheiben, Kondensatoren) sowie für Industrieroboter und spanabhebende Werkzeugmaschinen. Daneben wurden auch neue Anlagen für die Konsumgüterproduktion errichtet.

¹⁵ Klaus Morgenstern: Rationalisierungsmittel eigenbau unabdingbar für Einführung neuer Technologien. In: Presse-Informationen der DDR vom 7. Juni 1983, S. 2.

Außenhandel

Der Außenhandel (Anteil des Exports am produzierten Nationaleinkommen: rund 30 vH) nimmt nur einen verschwindend geringen Teil des Textes im Planerfüllungsbericht ein. Im wesentlichen wird die ökonomische Zusammenarbeit im RGW gewürdigt. Ähnlich spärlich war schon der Ausweis im veröffentlichten Volkswirtschaftsplan 1983. Angegeben wurde lediglich eine geplante Zunahme für den Außenhandelsumsatz (Export plus Import) von — nominal — 13 vH; vermutlich sollte die Ausfuhr stärker als die Einfuhr steigen.

Der Planerfüllungsbericht meldet für das erste Halbjahr eine Zunahme des Exports von 15 vH, für den Außenhandelsumsatz mit den sozialistischen Ländern und mit der Sowjetunion einen Anstieg von 9 vH. Im Bericht des Politbüros an die 6. Tagung des ZK der SED¹⁶ wurde darüber hinaus mitgeteilt, daß der Exportüberschuß im Handel mit dem nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet in den ersten fünf Monaten 1983 geringer gewesen sei als im Plan veranschlagt.

Die Partnerlandangaben sind derzeit erst sehr lückenhaft vorhanden, außerdem widersprechen sie wieder einmal dem DDR-Bericht. Für den Export insgesamt ist die Zunahme danach niedriger als von der DDR gemeldet. Für den Handel mit der Sowjetunion ergibt sich im ersten Quartal ein Anstieg von 13 vH, dabei wurde der Import der DDR erheblich stärker ausgeweitet (20 vH) als der Export (7 vH). Im Westhandel gab es wieder eine deutliche Zweiteilung zwischen dem innerdeutschen Handel einerseits und dem sonstigen Westhandel andererseits. Im sonstigen Westhandel gingen die Importe der DDR weiter zurück, die Exporte wurden erheblich erhöht.

Im innerdeutschen Handel sind dagegen während des ersten Halbjahres 1983 — nach der Statistik des Statistischen Bundesamtes — die Lieferungen der Bundesrepublik um 32 vH gestiegen, die Bezüge nur um 1 vH. Noch stärker als 1982 hat die DDR notwendige Westimporte in innerdeutschen Handel bezogen. Die Lieferungen der Bundesrepublik Deutschland (Januar bis Mai) konzentrierten sich auf Erzeugnisse der Landwirtschaft (+ 96 vH), insbesondere auf Futtermittel (Ölkuchen und Schrote, Wintergerste) sowie auf Erzeugnisse der Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien (+ 34 vH), hier insbesondere auf Stahlerzeugnisse und NE-Metalle. Im Grundsatz hat die DDR wiederum in erster Linie Erzeugnisse gekauft, die sie für ihre laufende Produktion benötigt; die Lieferungen von Erzeugnissen der Investitionsgüterindustrien waren — mit Ausnahme von Güterwagen — rückläufig.

Die Stagnation der Bezüge der Bundesrepublik ist durch die rückläufige Entwicklung bei Mineralölprodukten bedingt. Bei leichtem Preistrückgang (–4 vH)

Daten zur Verschuldung der DDR in konvertiblen Währungen

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983 31. März
	in Mrd. US-\$						
Schuldenstand der DDR ¹⁾							
Forderungen der berichtenden Bankinstitute (nach BIZ)	4,87	6,19	7,72	9,46	10,09	8,52	8,15
Verpflichtungen der berichtenden Bankinstitute (nach BIZ)	-0,88	-1,20	-1,90	-2,04	-2,15	-1,88	-1,82
Saldo	3,99	4,99	5,82	7,42	7,94	6,65	6,33
Innerdeutscher Kapitalverkehr ²⁾	1,29	1,85	2,13	2,15	1,64	1,52	1,79
Gesamte Nettoverschuldung (zum Vergleich: nach ECE)	5,28	6,84	7,95	9,57	9,61	8,17	8,12
	.	.	(8,1)	(9,6)	(11,3) ³⁾	.	.
Zinszahlungen ⁴⁾	0,22	0,40	0,64	1,02	1,29	0,90	.
Export der DDR ⁵⁾	2,31	2,86	3,57	4,55	5,46	6,59	.
	Relationen						
Nettoverschuldung ⁶⁾ je Einwohner in US-\$	315	408	475	572	574	487	.
in vH der Exporte ⁵⁾	210	239	223	210	176	124	.
Zinszahlungen in vH der Exporte ⁵⁾	9	14	18	22	24	14	.

1) Jeweils am Ende des Berichtszeitraums. 2) Kumulierter Passivsaldo der DDR aus dem IDH, in US-\$ umgerechnet. 3) Vorläufig. 4) Geschätzt anhand der Nettoverschuldung lt. BIZ einschl. innerdeutscher Kapitalverkehr (ohne Swing). Für die Zinshöhe wurden die von der ECE berechneten durchschnittlichen Sätze verwendet (Average interest rate on inter-bank deposits reflecting a basket of euro-currencies, 1977: 5,6%; 1978: 6,2%; 1979: 8,5%; 1980: 11,1%; 1981: 13,9%. Jahresbericht 1981, S. 297). 5) In die westlichen Industrieländer ("kapitalistische Industrieländer") nach der DDR-Statistik; umgerechnet in US-\$.-6) Lt. BIZ, plus innerdeutscher Kapitalverkehr.

Quellen: BIZ (Bank für internationalen Zahlungsausgleich): Vierteljährliche Berichterstattung. Statistik von Forderungen und Verpflichtungen der berichtenden Banken, ohne innerdeutschen Kapitalverkehr, ohne Bankinstitute, die der BIZ nicht berichteten, ohne Kredite von Nichtbanken und Lieferantenkredite. Innerdeutscher Kapitalverkehr: Treuhandstelle für Industrie und Handel (TSI). ECE (Economic Commission for Europe): Estimated debt of Eastern Europe and the Soviet Union to the developed market economies. In: Economic Survey of Europe in 1981, S. 311. Die Tabelle hat folgende Anmerkung: Gross debt includes short-, medium- and long-term liabilities. Assets include only eastern deposits in western banks. Net debt equals gross debt less assets.

waren die mengenmäßigen Bezüge der Bundesrepublik in den ersten fünf Monaten um rund ein Fünftel niedriger als zur gleichen Zeit des Vorjahres.

Die Summe der übrigen Bezüge der Bundesrepublik ist in den ersten fünf Monaten um 7 vH gestiegen. Als Ergebnis des ersten Halbjahrs hat die DDR im Handel mit der Bundesrepublik Deutschland ein Minus von rund 600 Mill. VE aufzuweisen; der kumulierte Passivsaldo aus diesem Handel hat sich erhöht, er betrug zum Ende des ersten Quartals 1983 4,3 Mrd. DM (Ende 1982: 3,7 Mrd. DM).

Der Saldo für den gesamten Außenhandel, insbesondere für den Westhandel, ist aus den spärlichen Angaben nicht abzuleiten. Die Verschuldung der DDR bei den westlichen Ländern (ohne Bundesrepublik Deutschland) hat sich — nach dem Bericht der Bank für internationalen Zahlungsausgleich — im ersten Quartal etwas vermindert und betrug — netto — 6,3 Mrd. US-\$ gegenüber 6,7 Mrd. US-\$ Ende 1982.

Großes Aufsehen hat am Ende des ersten Halbjahres der überraschend zustande gekommene ungebun-

¹⁶ Neues Deutschland vom 16. Juni 1983, S. 4 ff.

dene Finanzkredit von 24 westdeutschen Bankinstituten an die DDR in Höhe von 1 Mrd. DM, finanziert über DM-Beträge des Euromarktes, erregt¹⁷. Die Verzinsung für die beiden inzwischen (am 1.7. und 7.7.1983) vertraglich festgelegten Tranchen von je 500 Mill. DM beträgt einen Prozentpunkt über Libor (= London Interbank offered rate = z.Z. für beide Tranchen 5 3/8% bzw. 5 5/8%). Der Kredit hat eine Laufzeit von fünf Jahren, je Halbjahr werden 100 Mill. DM an Tilgung fällig. Die Banken haben sich mit einer Garantieerklärung der Bundesregierung abgesichert. Dem Vernehmen nach sind für die Bundesregierung damit keine Risiken verbunden, da die DDR ihr ihre Forderungen aus vertraglich zugesicherten Zahlungen aus dem Bundeshaushalt (z.B. Transitpauschale) abgetreten hat. Bemerkenswerterweise hat die Presse der DDR über den ganzen Vorgang bislang Stillschweigen bewahrt.

Wozu die DDR diesen Kredit verwenden wird, ist angesichts der fehlenden Zweckbindung nur zu vermu-

ten. Wahrscheinlich werden für den innerdeutschen Handel daraus keine zusätzlichen Impulse, etwa Barzahlungskäufe über das Sonderkonto S, entstehen. Die eigentlichen Finanzierungsprobleme in ihrem Westhandel liegen für die DDR in den Beziehungen zu den sonstigen westlichen Ländern, wo sie schon seit Anfang 1982 unter Liquiditätsnöten steht und ihre Importe reduzieren mußte. Der Finanzkredit wird dazu beitragen, die aktuellen Liquiditätsengpässe besser zu bewältigen und möglicherweise auch die Zweifel an der Bonität der DDR abfangen. Allgemein wird angenommen, daß sich für die DDR bei weiter rückläufiger Nettoverschuldung ohnehin bald wieder eine Entspannung der Schuldensituation abzeichnen wird. Ihre ökonomische Leistungsfähigkeit hat sie inzwischen unter Beweis gestellt — nicht zuletzt mit Hilfe der Verbesserungen im Wirtschaftsmechanismus.

¹⁷ Vgl. Süddeutsche Zeitung vom 27.7.1983, S. 20.

Flugverkehr von und nach Berlin (West)

Der Luftverkehr West-Berlins ist bis heute Gegenstand kontroverser Diskussionen. Die außerordentlich starke Zunahme des Passagieraufkommens der West-Berliner Flughäfen Tempelhof und Tegel in den sechziger Jahren (1960: 1,5 Mill.; 1971: 6,1 Mill.) führte bei vielen zu der Erwartung, Berlin könne wie vor dem Kriege zu einem Drehkreuz für den internationalen Luftverkehr in Mitteleuropa werden. Entsprechende Hoffnungen waren auch mit dem Ausbau Tegels zu einem modernen Großflughafen — Fertigstellung 1974 — verknüpft, dessen Abfertigungskapazität rd. 6 Mill. Flugpassagiere beträgt; und es war ursprünglich vorgesehen, diese Kapazität in einer späteren Baustufe zu verdoppeln. Die aktuelle Entwicklung des Fluggastaufkommens in Tegel ließ diese Pläne jedoch gegenstandslos werden. 1982 wurde in West-Berlin mit rd. 4,1 Mill. abgefertigten Flugpassagieren etwa die Größenordnung von 1968 erreicht. Die verkehrspolitischen Überlegungen konzentrieren sich nun fast ausschließlich darauf, wie ein weiterer Rückgang des Verkehrsaufkommens verhindert werden kann.

Rahmenbedingungen des Luftverkehrs

Im Rahmen des gesamten Personenverkehrs von und nach Berlin (West) hat der Luftverkehr eine Sonderstellung. Für dieses Segment des Berlin-Verkehrs gelten die Viermächte-Vereinbarungen zwischen den USA, England, Frankreich und der Sowjetunion aus den unmittelbaren Nachkriegsjahren¹.

Die wichtigsten luftverkehrsspezifischen Abkommen betreffen die Festlegung und die Benutzung der drei Luftkorridore zwischen West-Berlin und dem Bundesgebiet. Gemäß diesen Vereinbarungen von 1945 und 1946, die 1971 durch das Viermächte-Abkommen über Berlin bestätigt wurden, haben nur Luftverkehrsgesellschaften der alliierten Mächte das Recht, West-

¹ Im Rahmen dieses Berichts können die Ergebnisse und die Chronologie der Verhandlungen im einzelnen nicht dargestellt werden. Der Verweis auf zusammenfassende Berichte und Dokumentationen zum Komplex „Verkehrsverbindungen zwischen Berlin und den westlichen Besatzungszonen (heute: Bundesrepublik)“ soll deshalb genügen. Vgl. Hans Wolfgang Kuhn: Interalliierte Vereinbarungen von 1945 über den Transitverkehr der Westmächte nach Berlin. Hrsg.: Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e.V., Frankfurt/M. 1959, nicht veröffentlicht; Joh. Völckers: Die Verkehrsverbindungen zwischen Berlin und der Bundesrepublik. Hrsg.: Der Bürgermeister von Berlin — Büro für Gesamtberliner Fragen. O.J., nicht veröffentlicht. Vgl. ferner Alois Riklin: Die Verträge über die Luftkorridore. In: SBZ-Archiv, Dokumente — Berichte — Kommentare zu gesamtdeutschen Fragen. Sonderdruck aus Nr. 6/1962.

Reiseverkehr von und nach Berlin (West) nach Verkehrsträgern 1960 bis 1982

— Beförderte Personen in 1000 —

Jahr	Eisenbahnverkehr	Individualverkehr ¹⁾	Omnibusverkehr ²⁾	Luftverkehr ³⁾	Insgesamt
1960	945	2 819	1 528	1 535	6 827
1965	1 200	4 581	1 451	3 152	10 384
1970	1 136	5 043	1 115	5 538	12 832
1971	1 266	5 417	1 030	6 114	13 827
1972	1 458	7 871	1 124	5 514	15 967
1973	1 979	9 377	1 342	4 775	17 473
1974	2 139	9 561	1 492	4 280	17 472
1975	2 072	10 457	1 621	3 990	18 140
1976	2 137	11 035	1 796	3 976	18 944
1977	2 419	11 393	2 012	4 031	19 855
1978	2 605	12 069	2 071	4 021	20 766
1979	2 779	11 793	2 192	4 519	21 283
1980	3 055	12 186	2 257	4 480	21 978
1981	3 070	12 186	2 274	4 414	21 944
1982	2 755	12 398	2 314	4 063	21 530
Anteile in vH					
1960	13,8	41,3	22,4	22,5	100
1965	11,6	44,1	14,0	30,3	100
1970	8,9	39,3	8,7	43,1	100
1971	9,2	39,2	7,4	44,2	100
1972	9,2	49,3	7,0	34,5	100
1973	11,3	53,7	7,7	27,3	100
1974	12,3	54,7	8,5	24,5	100
1975	11,4	57,7	8,9	22,0	100
1976	11,3	58,2	9,5	21,0	100
1977	12,2	57,4	10,1	20,3	100
1978	12,5	58,1	10,0	19,4	100
1979	13,1	55,4	10,3	21,2	100
1980	13,9	55,4	10,3	20,4	100
1981	14,0	55,5	10,4	20,1	100
1982	12,8	57,6	10,7	18,9	100

1) Einschließlich Kombinationskraftwagen und Krafträder. - 2) Ohne Fahrpersonal. - 3) Einschließlich Direktflüge zwischen Berlin (West) und dem Ausland (1960: 91 Tsd., 1970: 447 Tsd., 1982: 969 Tsd. Personen.).
Quelle: Verkehr in Zahlen.

Berlin durch die von der alliierten Kontrollbehörde festgelegten drei Luftkorridore² anzufliegen. Auf diesen Strecken können unter Einhaltung bestimmter Flugregeln die Flüge — ohne Kontrolle und vorherige Genehmigung durch die Sowjetunion bzw. die DDR — durchgeführt werden.

Die Luftverkehrsverbindungen zwischen West-Berlin und dem Bundesgebiet bzw. dem westlichen Ausland waren und sind auch heute noch der einzige von östlicher Seite nicht kontrollierte Zugang nach Berlin. Diesem Umstand kam besonders in den 50er und 60er Jahren eine große Bedeutung zu, als viele Berlin-Reisende die Landwege aus politischen Gründen nicht benutzen konnten und daher auf das Flugzeug angewiesen waren. Zudem waren die Kontrollverfahren im Eisenbahn-, Omnibus- und Pkw-Verkehr sehr umständlich und zeitaufwendig. Die Transitstrecken befanden sich in einem äußerst mangelhaften Ausbaustand. Die Folge waren überdurchschnittlich lange Reisezeiten auf dem Landwege, was den Luftverkehr zusätzlich begünstigte. Zusammen mit den Flugpreissubventionen³, die dazu führten, daß Berlin-Flüge nicht wesentlich teurer als beispielsweise Bahnfahrten waren, resultierte daraus ein eindeutiger Wettbewerbsvorteil der Luftverkehrsverbindungen gegenüber den Land-Transitstrecken.

Die stetige Aufwärtsentwicklung des Berliner Luftverkehrs bis 1971, als fast jeder zweite Berlin-Reisende das Flugzeug benutzte, hatte ihre Ursache also weniger in den verkehrstypischen Wettbewerbsvorteilen als vielmehr in den rechtlichen, politischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen.

Entwicklung und Struktur des Luftverkehrs nach Abschluß der Transitvereinbarungen

Nach Abschluß der Transitvereinbarungen⁴ änderten sich die Rahmendaten für den Berlin-Verkehr

² Diese verlaufen in einer Breite von je 20 englischen Meilen (ca. 32 km) von Hamburg, Bückeburg (Hannover) und Frankfurt/M. nach Berlin, wo sie sich in der „Berliner Kontrollzone“ mit einem Radius von ebenfalls 20 englischen Meilen — gemessen vom Sitz des Alliierten Kontrollrates in Berlin-Schöneberg — vereinigen. Die gewählte Flughöhe in den Luftkorridoren beträgt 10 000 englische Fuß (ca. 3 km).

³ Diese wurden 1962 eingeführt, um den generellen Standortnachteil Berlins zu kompensieren und auch Einkommensschwachen einen Berlin-Flug zu ermöglichen. Die Flugpreissubventionen, die immer wieder Gegenstand von Diskussionen und in der jüngsten Vergangenheit heftig umstritten waren, werden allerdings nur für den Verkehr West-Berlins mit den westdeutschen Verkehrsflughäfen gewährt.

⁴ Vgl. Ergänzende Vereinbarungen zum Vier-Mächte-Abkommen über Berlin. In: Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Sonderausgabe, Nr. 183; Bonn, 11. Dezember 1971, S. 1954 ff.

grundlegend zu Lasten des Luftverkehrs⁵. Die vereinfachten Abfertigungsverfahren an den Grenzübergangsstellen für Bus-, Bahn- und Pkw-Reisende bewirkten erhebliche Verkürzungen der Reisezeit. Die Verbesserungen der Infrastruktur als Ergebnis der Verkehrsverhandlungen zwischen der Bundesregierung und der DDR in den Jahren 1975, 1978 und 1980 brachten zusätzliche Attraktivitätssteigerungen vor allem für den Straßenverkehr. Dies alles hatte beträchtliche „Umsteigeeffekte“ vom Flugzeug auf die Landverkehrsmittel zur Folge. Da durch die angebotsverbessernden Maßnahmen auch ein recht umfangreicher Neuverkehr induziert wurde, sank der Anteil des Luftverkehrs am gesamten Berliner Fernreiseverkehr von 44 vH (1971) auf 19 vH (1982). Die Zahl der Fluggäste verringerte sich um ein Drittel von 6,1 auf 4,1 Mill. Im gleichen Zeitraum stieg das Verkehrsaufkommen bei Eisenbahn und Bus auf mehr als das Doppelte und im Individualverkehr sogar auf fast das Dreifache.

Obwohl der Linienverkehr im letzten Jahrzehnt erhebliche Aufkommensrückgänge zu verzeichnen hatte, übersteigt die Zahl der Reisenden im Linienverkehr noch immer bei weitem die im Charterverkehr. Von den 4,1 Mill. 1982 in Berlin-Tegel registrierten Flugpassagieren entfielen 86 vH auf den Linien- und nur 14 vH auf den Charter-Flugverkehr. 1971 betrug dieses Verhältnis noch 92 zu 8.

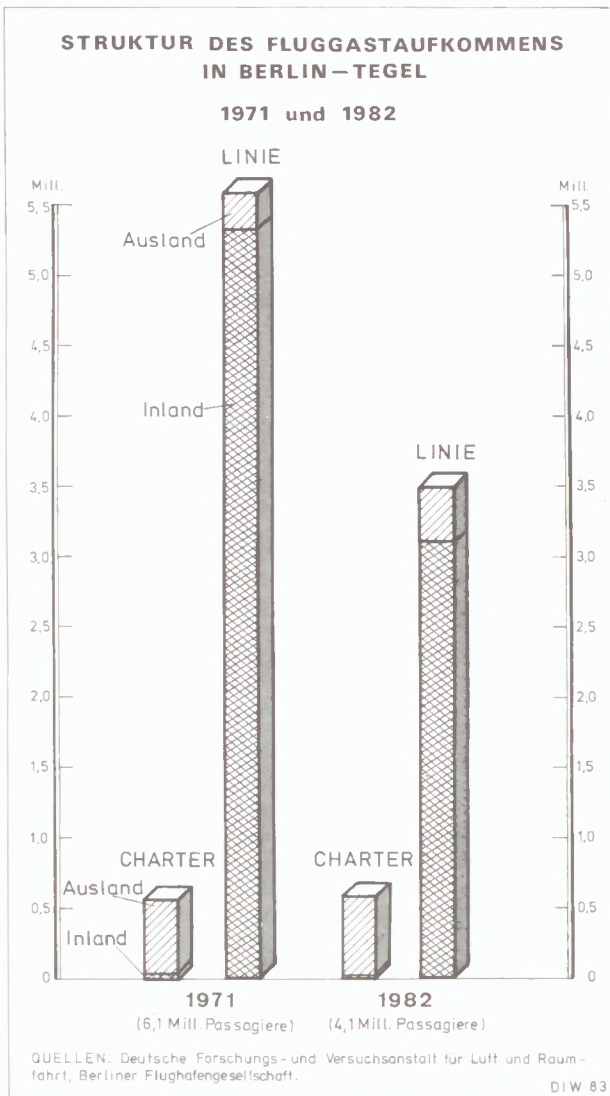
Linienverkehr

Im Rekordjahr (1971) des Berliner Flugverkehrs wurden allein im Linienverkehr 5,6 Mill. Passagiere abgefertigt. Bis 1978 sank diese Zahl auf rd. 3,3 Mill. Die Erhöhung der Flugpreissubventionen, die mit der Eröffnung des Internationalen Congress Centrums (ICC) gestiegene Kongreßreisetätigkeit sowie zusätzliche Angebote von Sondertarifen führten vor allem 1979, aber auch noch 1980 zu einer kräftigen Steigerung der Passagierzahlen. In den beiden vergangenen Jahren war der Trend jedoch wieder rückläufig.

Die im vergangenen Jahr besonders deutliche Verringerung des Fluggastaufkommens im Linienverkehr dürfte allerdings nicht allein auf die besonderen Charakteristika des Berlin-Verkehrs zurückzuführen sein. Die allgemein zu beobachtenden nationalen und internationalen wirtschaftlichen Stagnations- bzw. Rezessionstendenzen, die auch bei anderen internationalen Fluggesellschaften Aufkommensrückgänge bewirkten, dürften auf den Berlin-Verkehr ebenfalls einen spürbaren Einfluß gehabt haben.

Gleichwohl sind die Aufkommenszahlen im Berliner Luftverkehr noch immer relativ hoch. Insbesondere für Geschäftsreisende, bei denen der Zeitaufwand ein dominierender Einflußfaktor für die Verkehrsmittelwahl ist, haben die Verbindungen zwischen Berlin (West) und dem Bundesgebiet ein großes Gewicht. Hinzu kommt, daß die durchschnittlichen Reisezeiten bei Fahrten auf den Land-Transitstrecken durch die DDR im Vergleich zu entsprechenden Reisezeiten im Bundesgebiet immer noch sehr lang sind. Deshalb haben auch für den Privatreiseverkehr diese Flugverbindungen von und nach West-Berlin eine vergleichsweise große Bedeutung. Der Luftverkehr innerhalb des Bundesgebietes verteilt sich zu 15 vH auf den Privatreise- und zu 85 vH auf den Geschäftsreiseverkehr. Im Luftverkehr West-Berlins mit dem Bundesgebiet beträgt diese Relation etwa 40:60. Neben den schon erwähnten Faktoren zeigt sich hier auch, daß viele Berliner und Berlin-Besucher die Landwege durch die DDR nach wie vor nicht benutzen können oder wollen.

⁵ Vgl. hierzu auch Personenverkehr von und nach Berlin (West). Bearb.: Heinz Enderlein und Rainer Hopf. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 51-52/82, S. 639ff.



Gesamtaufkommen des Flughafens Berlin-Tegel nach Endzielen

— Beförderte Personen in 1000 —

Endziel	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Zusteiger Inland	2498	2690	2336	1931	1676	1495	1465	1454	1425	1611	1624	1590	1481
dar.: Hamburg	409	432	370	300	250	220	214	203	198	224	226	222	207
Hannover	742	777	588	374	299	231	206	203	196	211	192	175	154
Bremen	58	66	58	51	46	41	41	40	36	41	43	46	41
Düsseldorf	201	219	203	188	174	165	167	177	176	197	201	203	196
Köln/Bonn	145	159	152	143	132	125	126	131	132	154	155	153	143
Frankfurt	441	481	439	398	364	339	339	347	335	368	381	369	343
Stuttgart	157	172	165	155	136	123	123	110	117	137	145	146	135
Nürnberg	93	105	93	78	66	60	60	56	53	61	65	62	58
München	249	270	255	229	198	180	179	178	173	197	195	193	183
Saarbrücken	.	.	.	.	4	4	2	2	3	13	14	15	15
Sonstige	3	9	13	15	7	7	8	7	6	8	7	6	6
Zusteiger Ausland	271	372	422	462	469	506	524	566	595	656	618	623	554
dar.: Europa	242	343	386	417	431	467	476	514	529	559	502	512	461
Afrika	7	9	10	6	5	8	9	11	14	20	23	23	20
Amerika	19	17	22	34	27	25	29	27	35	53	65	62	51
Asien	3	3	4	5	6	6	10	14	16	23	27	25	21
Australien	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
Zusteiger insgesamt	2769	3062	2758	2393	2145	2001	1989	2020	2020	2267	2242	2213	2035
dar.: Umsteiger	-	-	0	-	0	-	0	0	0	0	-	0	0
Aussteiger	2770	3052	2756	2382	2135	1989	1987	2011	2001	2252	2238	2201	2028
Transit	0	-	-	-	0	-	0	0	-	0	0	0	0
Gesamtaufkommen	5538	6114	5514	4775	4280	3990	3976	4031	4021	4519	4480	4414	4063
dar.: Linie	5237	5594	4924	4177	3672	3300	3288	3298	3267	3744	3826	3765	3499
Charter	301	520	590	598	608	690	688	733	754	775	654	649	564

Quellen: Statistisches Bundesamt; Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen.

Allerdings spielen für Privatreisende Kostengesichtspunkte eine wesentlich größere Rolle als für Geschäftsreisende. Die fahrtzwecksspezifische Entwicklung des Berlin-Verkehrs belegt dies eindeutig. Die Normaltarife im Flugverkehr z.B. auf der Relation Berlin-Tegel/Hannover verteuerten sich im Zeitraum 1970 bis 1982 jährlich um durchschnittlich 11 vH. Die Fahrtkostensteigerungen für die übrigen Verkehrsträger lagen wesentlich darunter⁶. Da die absoluten Aufkommenszahlen im Geschäftsreiseverkehr annähernd konstant blieben, betrafen die starken Rückgänge im Berliner Linienverkehr — um mehr als 2 Mill. im Zeitraum 1971 bis 1982 — fast ausschließlich den Privatreisesektor, dessen Anteil nach internen Untersuchungen von British Airways (BA) von etwa zwei Dritteln auf knapp zwei Fünftel zurückgegangen ist. Diese Entwicklung kann zweifelsohne nicht nur auf die verbesserten Bedingungen im Landverkehr zurückgeführt werden, sondern zum Teil auch auf die Tarifentwicklung bei den Fluggesellschaften. Als im April 1979 die Flugpreissubventionen erhöht wurden, reagierte der Geschäftsreiseverkehr kaum, beim Privatreiseverkehr war nach Angaben der BA demgegenüber ein spürbarer Zuwachs zu verzeichnen. Dies ist

ein weiteres Indiz für die höhere Preisreagibilität des privaten Reiseverkehrs.

Einer kritischen Würdigung muß allerdings auch das Verhalten der am Berlin-Verkehr beteiligten Fluggesellschaften unterzogen werden, wenn man die Gründe für die negative Entwicklung des Luftverkehrs umfassend benennen will. „Pan American“ und „British Airways“, die beiden Haupt-Carrier, haben bei ausschließlicher Betrachtung des Luftverkehrs eine Quasi-Monopolstellung⁷, die durch die Streckenaufteilung⁸ im Jahre 1975 noch verstärkt wurde. Damit entfiel auch der Service als letzter Wettbewerbsparameter. Hinzu kam, daß es für die Gesellschaften

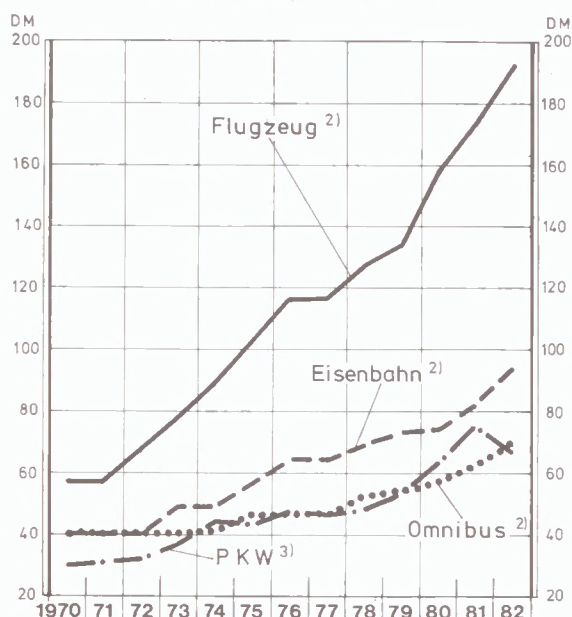
⁶ Ebenda, S. 645.

⁷ Die „Air France“ (AF) hat grundsätzlich die gleichen Rechte im Berlin-Verkehr wie PAN AM und BA. Sie befliegt heute allerdings nur noch die Route nach Paris mit Zwischenlandung in Düsseldorf. Der fast vollständige Rückzug aus dem Verkehr zwischen Berlin (West) und dem Bundesgebiet wurde seinerzeit mit den hohen Defiziten begründet. Die britische „Dan Air“ und die französische „TAT“ haben mit je einer Flugverbindung nach Amsterdam bzw. Saarbrücken ebenfalls nur eine untergeordnete Bedeutung im Linienverkehr West-Berlins.

⁸ Lediglich Stuttgart und Düsseldorf werden von PAN AM und BA bzw. BA und AF gemeinsam angeflogen.

Fahrpreise bzw. Fahrtkosten

Berlin (West) — Hannover ¹⁾



¹⁾ Hin- und Rückfahrt, Stand: 1 Mai des jeweiligen Jahres. — ²⁾ Fahrpreis (Eisenbahn: 2 Klasse) bzw. Flugpreis ohne Sonderermäßigungen. — ³⁾ Fahrtkosten: Kraftstoffkosten bei einem Verbrauch von 9,5 l je 100 km und einer Besetzung mit einer Person.

QUELLEN: Deutsche Bundesbahn, Berliner Flughafengesellschaft, Berechnungen des DIW.

DIW 83

Verkehrsaufkommen ¹⁾ der deutschen Flughäfen nach Endzielen im Jahre 1982

— Anteile in vH —

Von	Inland	Ausland
Hamburg	46	54
Hannover	39	61
Bremen	52	48
Düsseldorf	20	80
Köln/Bonn	48	52
Frankfurt	30	70
Stuttgart	35	65
Nürnberg	51	49
München	39	61
Berlin (West)	73	27
Übrige	73	27
Insgesamt	37	63

¹⁾ Ohne Umsteiger aus dem Inland mit Endziel In- oder Ausland und ohne Transit.

Quelle: Statistisches Bundesamt.

nun auch wesentlich einfacher war, die Flugpläne entsprechend den insgesamt rückläufigen Passagierzahlen auszudünnen. In Spitzenzeiten gibt es daher immer wieder Engpässe. Der ohnehin sinkenden Attraktivität des Luftverkehrs kann mit derartigen Maßnahmen sicherlich nicht begegnet werden.

Als Hauptgrund für alle angebotseinschränkende Maßnahmen wurden in der Regel die schlechte finanzielle Situation der Fluggesellschaften bzw. deren Defizite im Berlin-Verkehr genannt. Dies war — allerdings wegen fehlender veröffentlichter Geschäftsabschlüsse nicht überprüfbar — auch immer ein Hauptargument für die ständigen Tarifierhebungen, die allein mit den jeweils gestiegenen Treibstoffkosten nicht begründet werden konnten⁹. Obwohl die Wirtschaftlichkeit infolge der Beschränkung der Flughöhe in den Luftkorridoren — dies bewirkt einen um etwa 10 bis 15 vH erhöhten spezifischen Treibstoffbedarf (l/h) gegenüber einer normalen Reiseflughöhe — generell schlechter ist, versäumten es die Fluggesellschaften, ihr Fluggerät rechtzeitig zu modernisieren. Erst jetzt werden die in dieser Beziehung besonders ungünstigen Flugzeugtypen der BA („BAC 1-11“) und der PAN AM („Boeing 727-100“) durch die moderneren und leiseren „Boeing 737“ ersetzt.

Vom gesamten Luftverkehr West-Berlins (einschließlich des Charterverkehrs) entfällt nur ein Viertel auf Auslandsrelationen, während von den übrigen bundesdeutschen Verkehrsflughäfen durchschnittlich zwei Drittel aller Reisenden ins Ausland fliegen. Betrachtet man ausschließlich den Linienverkehr, dann sind es sogar nur rd. 10 vH aller Flugpassagiere, die ein ausländisches Reiseziel haben. Ein wesentlicher Grund für diese im Vergleich zu den westdeutschen Flughäfen stark abweichenden Verhältnisse tritt bei einem Blick in den Flugplan von Berlin-Tegel (Juli 1983) offen zutage: Insgesamt werden lediglich sieben Auslandszielorte angeboten, von denen nur drei (Amsterdam, London und Zürich) direkt — ohne Zwischenlandung — von West-Berlin aus erreichbar sind.

Der Forderung nach mehr Direktverbindungen ins Bundesgebiet und in das westliche Ausland haben sich die Gesellschaften mit dem Argument der nicht vorhandenen Rentabilität bisher stets widersetzt. Bemerkenswert ist, daß die Versuche anderer Carrier der Alliierten, bestimmte Streckenrechte für den Berlin-Verkehr zu erhalten, überwiegend am Widerstand der den Berlin-Verkehr betreibenden Gesellschaften scheiterten. Sogar die den alliierten Luftfahrtattachés — als der für die Zulassung zum Berlin-Verkehr zu-

⁹ Die alliierten Fluggesellschaften begründeten ihre Anträge u.a. auch mit den höheren Tarifen der Lufthansa im Inlandsverkehr auf vergleichbaren Strecken. Die Preise der Lufthansa sind als Vergleichsmaßstab jedoch nur bedingt geeignet, da zusätzliche Kosten — wie Überführungsflüge, Hotel- und Reisekosten für Besatzung, Wartung — und unterschiedliche Sitzladefaktoren zu berücksichtigen sind.

ständigen Genehmigungsbehörde — vorgelegten Wirtschaftlichkeitsberechnungen wurden von den etablierten Liniengesellschaften angezweifelt.

Im Falle von nichtalliierten Fluggesellschaften (z.B. Lufthansa, Swissair, KLM, AUA, SAS), die außerhalb der Luftkorridore zu fliegen hätten und deshalb neben der Erteilung von Landerechten in West-Berlin und Einflugrechten in die Berliner Kontrollzone durch die Luftfahrtattachés der drei bzw. vier Alliierten noch eine zusätzliche Genehmigung der DDR für ein Überfliegen ihres Hoheitsgebietes benötigen, ist in der Nachkriegsgeschichte des West-Berliner Luftverkehrs bisher noch kein einziges Genehmigungsverfahren erfolgreich abgeschlossen worden. Nicht alle dieser Versuche scheiterten in früheren Jahren nur am Widerstand der östlichen Seite. Vielmehr haben die Regierungen der Westmächte und ihre etablierten Berlin-Fluggesellschaften durch ihr Verhalten häufig zu erkennen gegeben, daß sie eine Konkurrenz auch außerhalb der Luftkorridore — vor allem in der Ost-West-Richtung — nicht wünschten.

Diese aufgrund ihrer wirtschaftlichen Interessenlage reservierte Haltung ging — sicher unbeabsichtigt — einher mit dem wirtschaftlichen und politischen Interesse der DDR, ihrem Flughafen Schönefeld eine größere Bedeutung zu verschaffen. Da ein eigener Großflughafen und eine eigene internationale Luftverkehrsgesellschaft nicht nur internationales Prestige bringen, sondern auch zu erheblichen Deviseneinnahmen — ein gerade bei östlichen Ländern herausragender Wirtschaftsfaktor — führen, setzte die DDR die ihr zur Verfügung stehenden Instrumente ein, um hier Steigerungen zu erzielen. Das sind einmal die Nicht-Erteilung von Überflugrechten für Fluggesellschaften, die in Berlin-Tegel landen wollen, und zum anderen die günstigen Flugtarife.

Die genannten Restriktionen auf westlicher Seite einerseits sowie die Bemühungen der DDR um verstärkte internationale Anerkennung und um die Erschließung zusätzlicher Devisenquellen andererseits führten dazu, daß mehrere nichtalliierte westliche Länder Luftverkehrsabkommen mit der DDR abschlossen. Ihre Carrier fliegen nunmehr Berlin-Schönefeld, den außerhalb der Stadt gelegenen Zentralflughafen der DDR, an. Dieser hatte in der Vergangenheit beträchtliche Zuwachsraten des Passagieraufkommens zu verzeichnen, auch wenn dieses — mit weniger als der Hälfte — bei weitem noch nicht das Niveau von Berlin-Tegel erreicht hat. Die meisten der von Berlin-Schönefeld aus angeflogenen Zielorte sind vom West-Berliner Flughafen nur über Umsteigeverbindungen erreichbar, die zudem sehr teuer sind. Die vergleichsweise attraktiven Preise für Flugreisen ab Berlin-Schönefeld wiegen offensichtlich für viele Reisende die Nachteile des zeitaufwendigen Grenzüber-

tritts und des geringen Standards der Abfertigungsanlagen auf.

In diesem Zusammenhang taucht sehr häufig der Vorwurf des Dumpings auf, der den „freien“ Flugverkehr von und nach Tegel gefährde. Ob die hohen Tarife der „IATA“¹⁰ dafür allerdings eine geeignete Beurteilungsgrundlage sind, müßte gesondert überprüft werden. Es ist hinlänglich bekannt, daß die europäischen Flugpreise — auch im Vergleich beispielsweise zu inneramerikanischen — wegen der Besonderheiten des Luftverkehrssystems in Westeuropa stark überhöht sind. Zudem ist jeglicher Preiswettbewerb ausgeschlossen und der Marktzutritt beschränkt. Bevor der Vorwurf von Dumpingpreisen erhoben wird, müßten Niveau und Struktur der Kosten bei westlichen und östlichen Gesellschaften detailliert untersucht werden¹¹.

Selbst wenn der Dumping-Vorwurf zuträfe, wäre der Flugverkehr Berlin-Tegels dadurch nicht gefährdet. Der Linienverkehr, auf den 86 vH des gesamten West-Berliner Fluggastaufkommens entfallen, geht zu fast 90 vH in das Bundesgebiet, wo eine Konkurrenzsituation zu östlichen Gesellschaften ohnehin nicht gegeben ist. Dies gilt auch — bis auf Amsterdam — für die wenigen von Tegel aus angebotenen Auslandsverbindungen.

Schätzungen¹² besagen, daß jährlich etwa 300 000 bis 400 000 West-Berliner bzw. Bundesbürger von Schönefeld abfliegen. Das wären maximal 10 vH des derzeitigen Tegeler Fluggastaufkommens. Zu berücksichtigen ist dabei, daß wegen der fehlenden Direktverbindung ab West-Berlin für viele keine Alternative zum Flughafen Schönefeld besteht. Darüber hinaus gehören die Reisenden aus dem Bundesgebiet, die aus Kostengründen über Schönefeld fliegen, ebenfalls nicht

¹⁰ International Air Transport Association: Ihr gehören fast alle größeren internationalen Luftverkehrsgesellschaften an, nicht jedoch die meisten östlichen von Schönefeld aus operierenden Unternehmen. Bei Flügen ins westliche Ausland müssen allerdings auch von Gesellschaften sozialistischer Länder die IATA-Tarife angewandt werden.

¹¹ Die Personalkosten dürften bei östlichen Gesellschaften erheblich niedriger sein. Über andere Kostenarten, wie die Anschaffungskosten des von östlichen Gesellschaften überwiegend eingesetzten sowjetischen Fluggerätes, die Landegebühren, die Flugsicherungskosten sowie die Treibstoffkosten, liegen keine Angaben vor.

¹² Eine amtliche Statistik existiert nicht. Grundlage für diese Schätzungen ist der Durchreiseverkehr an der Waltersdorfer Chaussee (Grenzübergang in unmittelbarer Nähe des Flughafens Schönefeld zwischen West- und Ost-Berlin). Hier sind jedoch auch DDR-Besucher enthalten. Andererseits besteht die Möglichkeit, den Flughafen Schönefeld auch — von westlicher Seite unkontrolliert — über den Bahnhof Friedrichstraße zu erreichen. Auch wenn es hierüber keine Zahlenangaben gibt, kann vermutet werden, daß die Zahl der diesen Weg wählenden „Schönefeld-Passagiere“ relativ gering ist, so daß diese Schätzung (400 000) eine Obergrenze darstellt.

Pauschalflugreiseverkehr ab Berlin-Tegel nach Endzielländern

— Zusteiger in 1000 —

Endzielländer	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Großbritannien	4,2	11,8	22,1	20,6	23,2	33,6	33,2	37,0	37,7	39,8	32,3	28,0	19,5
Niederlande	0,4	2,8	1,6	1,5	0,5	1,1	1,5	1,6	2,0	1,2	0,4	0,1	-
Frankreich	3,5	4,6	8,4	7,3	8,8	7,9	4,9	4,4	5,5	6,6	6,0	4,1	3,3
Spanien	60,8	104,6	123,4	126,0	140,5	155,8	153,6	169,7	172,9	173,2	139,6	163,9	155,2
dar.: Mallorca	36,4	50,9	57,6	54,3	61,6	62,0	58,2	64,6	65,9	68,3	58,2	70,0	68,5
Portugal	-	1,5	1,1	2,7	2,5	1,6	0,5	4,4	6,9	5,1	8,2	5,7	4,8
Schweiz	7,5	11,1	11,7	9,9	9,7	11,2	12,2	11,4	11,2	10,2	8,7	6,2	4,1
Österreich	15,3	22,9	23,0	21,7	25,2	20,0	20,8	18,0	15,8	14,6	13,5	11,2	9,1
Italien	21,2	23,3	25,9	19,8	21,9	20,5	19,8	26,4	25,2	29,0	24,8	16,4	17,4
Griechenland	2,0	6,4	7,4	10,6	10,6	21,6	31,3	29,4	32,6	38,6	32,5	39,9	25,0
Türkei	0,7	1,7	4,9	9,2	5,9	0,7	1,6	2,9	1,7	2,3	3,9	3,5	1,7
Jugoslawien	6,3	9,7	8,5	13,1	12,2	11,6	10,7	8,2	9,0	6,0	7,8	7,5	7,0
Sonst. europ. Länder	11,3	20,0	14,6	9,2	6,2	1,7	4,4	4,7	4,9	4,5	2,2	2,6	2,2
Europa insgesamt	133,2	220,4	252,6	251,6	267,2	287,3	294,5	318,1	325,4	331,1	279,9	289,1	249,3
Tunesien	5,6	7,6	7,7	4,1	1,9	3,1	5,1	5,2	4,2	8,3	11,5	13,4	11,4
Marokko	-	-	-	0,1	0,1	-	-	0,9	3,5	3,8	2,8	0,9	-
Israel	-	-	-	-	-	0,2	0,8	5,5	5,1	5,6	6,2	5,6	4,2
Sonst. außereurop. Länder	-	0,9	0,5	8,4	0,6	0,3	1,7	0,2	0,3	1,1	1,5	0,3	0,1
Insgesamt	138,8	228,9	260,8	264,2	269,8	290,9	302,1	329,9	338,5	349,9	301,9	309,3	265,0
nachrichtlich:													
Bundesrepublik insgesamt	1851,4	2758,5	3163,5	2843,0	2971,1	3356,2	3278,7	3631,9	4076,4	4367,9	4279,2	4221,2	4282,6

Quelle: Statistisches Bundesamt.

zum potentiellen Tegeler Fluggastaufkommen. Die vielfach beklagte Abwanderung dürfte damit deutlich niedriger sein, als es bei undifferenzierter Betrachtung des gesamten Durchreiseverkehrs an der Waltersdorfer Chaussee zunächst den Anschein hat.

Charterverkehr

Die nach Schönefeld „abgewanderten“ Fluggäste dürften überwiegend dem Charterverkehr verlorengegangen sein, da bei dieser Flugart die Überschneidung im Streckenangebot der beiden Flughäfen wesentlich größer ist.

Die Aufkommenszahlen im West-Berliner Charterverkehr stiegen von 300 000 (1970) auf fast 800 000 (1979) Passagiere. Wegen des geringen Gewichts im Rahmen des Gesamtverkehrs konnten die bis 1978 starken Rückgänge des Linienverkehrs damit jedoch nicht kompensiert werden. 1980 war erstmals ein starker Einbruch um 100 000 Passagiere zu verzeichnen, der sich 1982 — nach einer Stagnation im Jahre 1981 — in etwa gleichem Ausmaß wiederholte. Der Anteil des Charterverkehrs am Gesamtaufkommen Berlin-Tegels, der 1978 schon fast ein Fünftel betrug, verringerte sich auf 14 vH.

Eine Analyse dieser Verkehrsrückgänge kann sich keinesfalls allein auf die Existenz des Flughafens

Berlin-Schönefeld beschränken. Bei Chartergesellschaften haben die Treibstoffkosten mit rund zwei Fünfteln einen wesentlich größeren Anteil an den Gesamtkosten als bei Liniengesellschaften. Die Kostenexplosion in diesem Bereich im Jahr 1980 führte daher gerade im Charterverkehr zu starken Preisaufschlägen. Da sich parallel hierzu auch die wirtschaftliche Situation verschlechterte und im Jahre 1982 von vielen mehr oder weniger starke Einbußen des verfügbaren Einkommens hingenommen werden mußten, war ein Teil des Rückganges im Charterverkehr auch darauf zurückzuführen.

Mit einem Anteil von gegenwärtig nahezu 95 vH ist der Pauschalflugreiseverkehr die mit Abstand wichtigste Verkehrsart innerhalb des Charterflugverkehrs¹³. Im Jahre 1982 ist die Zahl der Zusteiger¹⁴ im Pauschalflugreiseverkehr auf dem Flughafen Berlin-

¹³ Ca. 5 vH entfallen auf die Verkehrsarten Tramp- und Anforderungsverkehr, Gastarbeiterverkehr und Taxiflugverkehr.

¹⁴ Die amtliche Luftverkehrsstatistik weist im Pauschalflugreiseverkehr, anders als beim Gesamtverkehr, nur die Zahl der Zusteiger nach Endzielländern aus. Das Gesamtaufkommen im Luftverkehr setzt sich zusammen aus den Zusteigern, Umsteigern, Aussteigern und Transitpassagieren. Im Charterflugverkehr entspricht das Gesamtaufkommen wegen der Paarigkeit der Verkehrsströme der doppelten Zahl der Zusteiger (Ein- und Aussteiger).

Tegel gegenüber 1981 um 14,3 vH bzw. 44 000 auf 265 000 zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum verzeichneten die übrigen deutschen Verkehrsflughäfen einen durchschnittlichen Anstieg von 2,7 vH. Die Abnahme im Berlin-Verkehr ist zum Teil auch eine Folge des Konkurses von „Laker“. Dieses Unternehmen erreichte 1981 aufgrund sehr preiswerter Angebote auf den von ihm beflogenen Routen hohe Zuwachsraten, insbesondere im Griechenland-Verkehr. Das Verkehrsaufkommen dieser Gesellschaft konnte von den verbleibenden Veranstaltern bei deutlich ungünstigeren Preiskonditionen nicht gehalten werden.

94 vH aller Zusteiger in Tegel flogen 1982 ins europäische Ausland, 4 vH in afrikanische und knapp 2 vH in asiatische Länder. Auf die fünf wichtigsten Endzielländer entfielen 86 vH des gesamten Zusteigeraufkommens, und zwar auf

— Spanien	59 vH,
— Griechenland	9 vH,
— Großbritannien	7 vH
— Italien	7 vH,
— Tunesien	4 vH.

Das mit Abstand wichtigste Zielland im Pauschalflugreiseverkehr für Tegel wie für alle anderen deutschen Flughäfen ist also Spanien. Über die Hälfte aller Pauschalflugtouristen verbrachte den Urlaub 1982 in diesem Land. Bedeutendster Zielflughafen ist Palma de Mallorca mit bis zu 20 Abflügen pro Woche. Nach Palma de Mallorca stiegen mit fast 70 000 mehr Reisende zu als nach Griechenland, Portugal, Italien, Tunesien und Jugoslawien zusammen.

Die Entwicklung der Nachfrage nach spanischen Zielgebieten war seit Anfang der sechziger Jahre von einem stetigen, wenn auch unterschiedlich starken Wachstum gekennzeichnet. Im Jahre 1980 mußten Reiseveranstalter und Charterfluggesellschaften erstmals einen drastischen Rückgang um 20 vH verzeichnen. Und dies, obwohl auf den Strecken nach Spanien keine Konkurrenz zum Flughafen Schönefeld besteht.

Die Reisenden nach Spanien — wie auch nach allen anderen Zielländern — werden ausschließlich von den in Tegel stationierten „alliierten“ Gesellschaften befördert, während die deutschen Charterfluggesellschaften im Bundesgebiet mit einer Vielzahl ausländischer Gesellschaften im Wettbewerb stehen¹⁵. Diesem Wettbewerbsdruck, der sich künftig noch verschärfen wird¹⁶, sind die in Berlin ansässigen Fluggesellschaften nicht ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund muß man auch im Charterverkehr die von Tegel aus operierenden amerikanischen und britischen Gesellschaften als privilegiert bezeichnen.

Konkurrenzbeziehungen zwischen Tegel und Schönefeld bestehen derzeit im Pauschalflugreisever-

kehr lediglich auf Strecken nach Griechenland, Italien und Jugoslawien. Diese drei Länder haben in Tegel, wie im übrigen Bundesgebiet, einen Anteil von knapp 20 vH.

Die Entwicklung des Aufkommens nach Griechenland war bis zum Jahre 1979 von einem nahezu kontinuierlichen Wachstum gekennzeichnet. 1980 verzeichnete dieses Zielland einen Verlust von 15,8 vH oder 6 000 Zusteigern. Diese Abnahme konnte 1981, entgegen dem bundesweiten Abwärtstrend, mit einem Zuwachs von 23 vH — zum Teil auch wegen der günstigen Angebote von „Laker“ — mehr als ausgeglichen werden. Mit 25 000 Zusteigern im Jahre 1982 lag das Aufkommen nach Griechenland um 37 vH unter dem des Vorjahres. Dieser drastische Rückgang wurde in der Öffentlichkeit allein mit einem ruinösen Preiswettbewerb („Dumpingpreise“) der Interflug und anderer osteuropäischer Gesellschaften erklärt, die gezielt Aufkommen von Tegel nach Schönefeld umlenken.

Die schwierige Situation im Griechenland-Tourismus ist nicht allein ein Problem des Flughafens Tegel. Auf der wichtigsten Strecke, nach Athen, haben alle deutschen Verkehrsflughäfen seit 1980 erhebliche Aufkommensverluste zu verzeichnen, die zum Teil deutlich größer als die von Tegel sind. Ursache hierfür ist eine generell geringere Akzeptanz von Griechenland-Reisen als Folge eines verschlechterten Preis-/Leistungsverhältnisses. 1982 mußte Griechenland einen Rückgang der Deviseneinnahmen aus dem Tourismusgeschäft um rund 15 vH hinnehmen¹⁷. Angesichts weiterer drastischer Preiserhöhungen des Hotel- und Gaststättengewerbes wird für 1983 eine erneute Abnahme der Besucherzahlen von 25 vH aus der Bundesrepublik und sogar 40 vH aus Großbritannien, dem bisher wichtigsten Herkunftsland, erwartet¹⁸.

Anstrengungen der Reiseveranstalter und Fluggesellschaften, eine Wende in der Entwicklung des Griechenland-Verkehrs ab Berlin-Tegel herbeizuführen, sind derzeit kaum auszumachen. Nach Athen bieten die drei größten deutschen Veranstalter, zusammen mit einem Berliner Regionalveranstalter — TUI, NUR, ITS, Berliner Flug-Ring — nur eine gemeinsam gecharterte Maschine pro Woche an. Dies entspricht

¹⁵ Die Reisenden nach Bulgarien, Rumänien, Jugoslawien und Tunesien werden überwiegend bzw. vollständig von Fluggesellschaften dieser Länder befördert. Auf nahezu allen anderen Strecken sind ausländische Gesellschaften zumindest beteiligt.

¹⁶ Die spanische Zivilluftfahrtbehörde fordert schrittweise bis 1986 einen Anteil von 40 vH vom gesamten Charterflugverkehr nach Spanien für ihre nationalen Gesellschaften. Vgl. Umschichtung. In: touristik report, Nr. 12/1983, S. 24.

¹⁷ Vgl. Athen in Tourismuskrisis. In: Wirtschaftswoche, Nr. 3/1983, S. 8.

¹⁸ Ebenda, S. 8.

Zusteiger auf den deutschen Verkehrsflughäfen im Pauschalflugreiseverkehr nach Griechenland in den Jahren 1980 bis 1982

von	nach Griechenland insgesamt						nach Athen					
	Zusteiger			Änderungsrate in vH			Zusteiger			Änderungsrate in vH		
	1980	1981	1982	80/81	81/82	80/82	1980	1981	1982	80/81	81/82	80/82
Hamburg	29311	23100	27000	- 21,2	+16,9	- 7,9	11778	6136	8563	-47,9	+39,6	-27,3
Hannover	21519	18913	18068	- 12,1	- 4,5	-16,0	5920	5180	4583	-12,5	-11,5	-22,6
Bremen	130	-	-	-100	-	-	-	-	-	-	-	-
Düsseldorf	130407	127804	130617	- 2,0	+ 2,2	+ 0,2	41517	43255	39107	+ 4,2	- 9,6	- 5,8
Köln/Bonn	9763	3097	2902	- 68,3	- 6,3	-70,3	3961	600	534	-84,9	-11,0	-86,5
Frankfurt	54687	52906	51079	- 3,3	- 3,5	- 6,6	21365	17728	15350	-17,0	-13,4	-28,2
Stuttgart	37982	29245	33684	- 23,0	+15,2	-11,3	14030	6595	9026	-53,0	+36,9	-35,7
Nürnberg	130	127	134	- 2,3	+ 5,5	+ 3,1	-	127	-	-	-	-
München	98476	110843	105854	+ 12,6	- 4,5	+ 7,5	43772	35814	42419	-18,2	+18,4	- 3,1
Berlin(West)	32488	39925	24974	+ 22,9	-37,4	-23,1	9726	16602	7414	+70,7	-55,3	-23,8
Übrige	-	113	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	414893	406073	394313	- 2,1	- 2,9	- 5,0	152069	132037	126996	-13,2	- 3,8	-16,5

Quellen: Statistisches Bundesamt, Berechnungen des DIW.

bei 22 Abflügen von Anfang Mai bis Ende September 1983 einem Sitzplatzangebot von 2 880 Plätzen¹⁹. Der dabei eingesetzte Maschinentyp „Boeing 727-100“ ist wegen seines hohen Treibstoffverbrauchs (ca. 4 500 Liter pro Flugstunde) selbst nach Angaben der Herstellerfirma nicht mehr rentabel²⁰. Gegenüber Flugzeugen mit vergleichbarer Sitzplatzkapazität (z.B. Boeing 737-200 oder DC 9-30) verteuert sich der Reisepreis infolge der höheren Treibstoffkosten um ca. 50,— DM pro Person.

Neben den Flugkosten haben die Hotelkosten einen bestimmenden Einfluß auf die Höhe des Preises einer Pauschalflugreise. Da die ab Tegel operierenden Großveranstalter ihre Hotelkontingente in der Regel zu günstigeren Konditionen einkaufen können als die kleineren, von Schönefeld fliegenden Veranstalter, könnte der Nachteil des höheren Flugpreises ganz oder teilweise kompensiert werden, so daß sich die Gesamtpreise für Pauschalreisen ab Tegel und Schönefeld tendenziell annähern müßten. Dieser Effekt läßt sich bei mehreren ausländischen Reiseveranstaltern nachweisen, deren Preise für Pauschalarrangements nach Griechenland teilweise deutlich niedriger sind als die deutscher Veranstalter ab West-Berlin.

Die Flugangebote ab Schönefeld sind primär für jene Reisenden attraktiv, die lediglich einen preiswerten Flug buchen wollen („Rucksack-Touristen“). Die Angebote ab Tegel beinhalten demgegenüber prinzipiell Flug und Unterkunft. Dadurch erhöht sich der ohnehin höhere Reisepreis ab Tegel zusätzlich.

Die weitere Entwicklung der Nachfrage nach Pauschalflugreisen wird entscheidend davon abhängen, ob es den Veranstaltern gelingt, die Akzeptanz der Reiseangebote zu erhöhen. Die überdurchschnittlich

hohe Reiseintensität und -häufigkeit der Berliner Bevölkerung, die bei einem Anteil von 3 vH an der Wohnbevölkerung der Bundesrepublik 5 vH aller Urlaubsreisen unternimmt, ist zweifellos noch steigerungsfähig. Bei der erwarteten wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung²¹ können zusätzliche Nachfrageimpulse allerdings erst dann ausgelöst werden, wenn die Flugreiseangebote der Preiselastizität der Nachfrage stärker Rechnung tragen.

Konkurrenzbeziehungen zwischen den Flughäfen Tegel und Schönefeld bestehen ebenfalls im „Gastarbeiterverkehr“ in die Türkei. Obwohl über die Zahl der türkischen Passagiere in Schönefeld keine detaillierten Angaben vorliegen, kann nach vorsichtigen Schätzungen davon ausgegangen werden, daß etwa die Hälfte (1981: ca. 33 000) der mit dem Flugzeug in ihre Heimat reisenden Gastarbeiter ab Schönefeld fliegt. An diesem Aufkommen ist jedoch die türkische Fluggesellschaft „THY“, die West-Berlin nicht anfliegen kann, wie im Bundesgebiet maßgeblich beteiligt.

Resümee

Die starke Verringerung des West-Berliner Linien-Luftverkehrs ist im wesentlichen ein Ergebnis der Entwicklung der „deutsch-deutschen“ Beziehungen.

¹⁹ Daneben existiert eine zweite Flugkette eines Berliner Regionalveranstalters mit einem Angebot von ca. 4 300 Sitzplätzen bei 33 Abflügen.

²⁰ Vgl. Wirtschaftliches Fluggerät. In: Berlin-Flugplan, Juli 1982, S. 5.

²¹ Vgl. Bevölkerung und Wirtschaft in Berlin (West). Bearb.: Uwe Müller, Ingo Pfeiffer, Peter Ring, Walter Schöning. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 48/1980, sowie Zur Wirtschaftsentwicklung in Berlin (West). Bearb.: Kurt Gepert. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 23/1983.

Verglichen mit dem Fernreiseverkehr im Bundesgebiet ist die Angebotsqualität der Land-Verkehrsträger nach wie vor unbefriedigend. Dies gilt besonders für den Eisenbahnverkehr. Bei einer weiteren Verbesserung der Infrastruktur für den Landverkehr wären daher zumindest im Privatreiseverkehr weitere Aufkommensrückgänge im Luftverkehr nicht auszuschließen.

Wie die künftige Entwicklung im einzelnen sein wird, ist sehr ungewiß. Eine Prognose des Luftverkehrsaufkommens hätte der Konkurrenz der einzelnen Verkehrsträger zueinander ebenso Rechnung zu tragen wie der absehbaren ökonomischen und demographischen Perspektive der Stadt. Ein wesentlicher Aspekt einer solchen Vorausschau müßte es darüber hinaus auch sein, die Auswirkungen der staatlichen Subventionspolitik auf die Verkehrsteilung im Berlin-Verkehr zu untersuchen. In der Vergangenheit wurden neben den Flugpreissubventionen erhebliche finanzielle Mittel für den Ausbau der Land-Transitstrecken zur Verfügung gestellt. Eine Betrachtung, die die Frage beantwortet, ob durch diese aufwendige Subventionskonkurrenz gesamtwirtschaftlich gewünschte

oder zumindest vertretbare Effekte bewirkt werden, fehlt bislang.

Sicher ist nur, daß die künftige Tarifentwicklung bei einer Prognose des Berliner Luftverkehrs nicht außer acht gelassen werden darf. Die Ansätze der alliierten Fluggesellschaften, „stand-by“- und andere Sondertarife für bestimmte Bevölkerungsgruppen und zu bestimmten (verkehrsschwachen) Zeiten einzuführen, sind daher unter dem Gesichtspunkt der Nachfragestimulierung sehr zu begrüßen. Ergänzt werden müßte dies aber auch durch eine liberalere Haltung der Alliierten hinsichtlich der Genehmigung von Strecken- und Landerechten für andere Carrier.

Eine generelle Liberalisierung des Berlin-Verkehrs dürfte wegen der vielfältigen und unterschiedlichen politischen wie ökonomischen Interessen, die im West-Berliner Luftverkehr eine Rolle spielen, auf absehbare Zeit kaum realisierbar sein. Dies gilt um so mehr, wenn man berücksichtigt, auf welchen inhaltlichen Widerstand schon allein eine Entregulierung des westeuropäischen Luftverkehrs — entsprechend den Vorschlägen der EG — trifft.

Aus den Veröffentlichungen des DIW Sonderhefte

Erscheinen als neue Folge wieder seit 1948. Format DIN A 5.

- Nr. 118 **Kriterien wirtschaftsfördernder Maßnahmen für die verarbeitende Industrie in Berlin.** Von Burkhard Dreher. 60 S. 1977. DM 22,60.
- Nr. 119 **Der Handel der Deutschen Demokratischen Republik mit der Bundesrepublik Deutschland und den übrigen OECD-Ländern.** Eine vergleichende Betrachtung des Westhandels der DDR in den Jahren 1965 bis 1975. Von Horst Lambrecht. 98 S. 1977. DM 28,60.
- Nr. 120 **Untersuchung zu Fragen der Gaspreisbildung als Folge der Interdependenz zwischen dem internationalen Erdgasbeschaffungs- und Erdgasabsatzmarkt in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Urs Dolinski. 110 S. 1978. DM 49,80.
- Nr. 121 **Die Entwicklung des Arbeitsplatzangebotes in den Arbeitsmarktreionen.** Daten für 1961 und 1970, Prognose-ergebnisse für 1980 und Kontrollrechnungen zur Überprüfung des Prognoseverfahrens. Von Herwig Birg. 152 S. 1978. DM 54,80.
- Nr. 122 **Konzeption einer Strukturberichterstattung für die Bundesrepublik Deutschland.** Möglichkeiten und Grenzen der Analyse sektoraler Strukturentwicklungen. Von Bernd Görzig und Wolfgang Kirner, unter Mitarbeit von Reiner Stäglin. 68 S. 1978. DM 28,60.
- Nr. 123 **Zweimal deutsche Sozialpolitik.** Von Peter Mitzscherling. 136 S. 1978. DM 26,-.
- Nr. 124 **Forschung und Entwicklung in der Berliner Industrie.** Ergebnisse einer Befragung. Von Burkhard Dreher. 112 S. 1978. DM 36,-.
- Nr. 125 **Maßnahmen für eine sichere und umweltverträgliche Energieversorgung.** Von Urs Dolinski und Hans-Joachim Ziesing unter Mitarbeit von Klaus-Dieter Labahn. 379 S. 1978. DM 148,-.
- Nr. 126 **Zur Lage und Entwicklung der deutschen Filmwirtschaft.** Von Burkhard Dreher. 93 S. 1978. DM 32,80.
- Nr. 127 **Neuberechnung der Wegekosten im Verkehr für das Jahr 1975.** Von Heinz Enderlein. 48 S. 1978. DM 18,60.
- Nr. 128 **Regionalplanung und regionale Wirtschaftsstruktur in der Deutschen Demokratischen Republik.** Von Angela Scherzinger und Herbert Wilkens. 89 S. 1979. DM 33,60.
- Nr. 129 **Das Kaufkraftverhältnis zwischen D-Mark und Mark (DDR). Eine Neuberechnung.** Von Charlotte Otto-Arnold. 76 S. 1979. DM 24,60.
- Nr. 130 **Industrielle Strukturprobleme und sektorale Strukturpolitik in der Europäischen Gemeinschaft.** Von Fritz Franzmeyer. 160 S. 1979. DM 59,60.
- Nr. 131 **Zur Interdependenz der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung.** Grundlagen eines simultanen interregionalen Modells für die Bundesrepublik Deutschland. Von Herwig Birg. 290 S. 1979. DM 118,-.
- Nr. 132 **Zum Problem der Substitutionsmöglichkeit von Mineralölprodukten durch andere Energieträger – dargestellt am Beispiel eines Bundeslandes.** Von Urs Dolinski und Klaus-Dieter Labahn. 106 S. 1980. DM 44,60.
- Nr. 133 **Möglichkeiten der künftigen Strombedarfsdeckung in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Eckhard Casser, Jörg-Peter Weiß und Hans-Joachim Ziesing. 131 S. 1980. DM 55,30.
- Nr. 134 **Lohnentwicklung und Lohnpolitik als Bestimmungsgründe konjunktureller Verläufe und struktureller Verschiebungen.** Von Hans-Peter Basler. 102 S. 1981. DM 44,80.
- Nr. 135 **Elemente regionaler Wohnungsmarktmodelle und offene Fragen der Wohnungsmarktanalyse.** Von Bernd Bartholmai. 43 S. 1982. DM 22,60.
- Nr. 136 **Entwicklung und Struktur des deutsch-sowjetischen Handels. – Seine Bedeutung für die Volkswirtschaften der Bundesrepublik Deutschland und der Sowjetunion.** Von Jochen Bethkenhagen und Heinrich Machowski. 83 S. 1982. DM 44,-.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D-1000 Berlin 33
Telefon (030) 8299 10 – Telefax (030) 8299 1200

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, Prof. Dr. Reiner Stäglin (kommissarisch), Dr. Wolfgang Watter, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleiter: Dr. Klaus Henkner

Wachstumsstabilisierung durch Veränderungen im Wirtschaftsmechanismus. Die Lage der DDR-Wirtschaft zur Jahresmitte 1983.
Bearbeitet von Doris Cornelsen. — *Flugverkehr von und nach Berlin (West).* Bearbeitet von Rainer Hopf und Bernhard Schrader.

Verlag: Duncker & Humblot, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe zulässig. Druck: Zippel-Druck Berlin, Oranienburger Str. 170. D-1000 Berlin 26.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 100,—, vierteljährlich DM 30,—, Einzelnummer DM 4,—.

Zuzüglich Versandkosten.