

PREISE

FACHSERIE

17

Reihe 9

**Preise und Preisindizes
für Verkehrsleistungen**

1984

*Statistisches Bundesamt
Bibliothek - Dokumentation - Archiv*



HERAUSGEBER: STATISTISCHES BUNDESAMT WIESBADEN

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

Seite

Textteil

Erläuterungen	3
Hinweise zu den einzelnen Tabellen	3
Zeichenerklärung und Abkürzungen	4
Wichtige Veränderungen in den Verkehrsleistungspreisen im Jahr 1984	5

Tabellenteil

1 Eisenbahnverkehr	
1.1 Personenverkehr	
1.1.1 Beförderungspreise gemäß DPT	22
1.2 Güterverkehr	
1.2.1 Stückgut-Frachten gemäß DEGT	23
1.2.2 Wagenladungs-Frachtsätze gemäß DEGT	23
1.2.3 Wagenladungsfrachten gemäß DEGT	24
2 Straßenverkehr	
2.1 Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen	
2.1.1 Stückgut-Frachten gemäß RKT	26
2.1.2 Wagenladungs-Frachtsätze gemäß RKT	26
3 Spedition	
3.1 Spediteursammelgutverkehr mit Kraftwagen und Eisenbahn	
3.1.1 Kundensätze	27
4 Schiffsverkehr	
4.1 Binnenschifffahrt	
4.1.1 Frachten einschl. Schifffahrtsabgaben gemäß FTB	27
4.1.2 Frachten gemäß FTB	30
4.2 Seeschifffahrt	
4.2.1 Internationale Indizes der Seefrachten	30
5 Luftverkehr	
5.1 Personenverkehr	
5.1.1 Beförderungspreise für Hin- und Rückflüge	33
5.2 Güterverkehr	
5.2.1 Luftfrachtraten	34
6 Post- und Fernmeldewesen	
6.1 Postwesen	
6.1.1 Index der Gebühren im Postdienst	36
6.1.2 Indizes der Gebühren in den Postbankdiensten	38
6.2 Fernmeldewesen	
6.2.1 Index der Gebühren im Telegrafendienst	38
6.2.2 Index der Gebühren im Fernsprechdienst	40
6.3 Post- und Fernmeldewesen im Ausland	
6.3.1 Index der Gebühren im Postdienst der Vereinigten Staaten von Amerika	41
6.3.2 Indizes der Gebühren in den Fernsprechdiensten der Vereinigten Staaten von Amerika ..	42

A N H A N G

1 Verbraucherpreise für Verkehrsleistungen - Indizes -	43
2 Deutsche Indizes der Seefrachten - Langfristige Übersicht -	44
3 Gebührenindizes für ausgewählte Teildienstzweige des Post- und Fernmelde- wesens - Langfristige Übersicht -	45
Zur Neuberechnung der Seefrachtenindizes auf Basis 1980 - Auszug aus "Wirtschaft und Statistik" 8/84	46
Zur Nebenberechnung der Indizes der Post- und Fernmeldegebühren auf Basis 1980 - Auszug aus "Wirtschaft und Statistik" 8/85	51
Quellenverzeichnis	55

Herausgeber:
Statistisches Bundesamt
Gustav-Stresemann-Ring 11
6200 Wiesbaden 1

Erscheinungsfolge: jährlich

Erschienen im Dezember 1985

Preis: DM 7,40

Bestellnummer: 2170900-84700

Auslieferung
Verlag W. Kohlhammer GmbH
Abt. Veröffentlichungen des Statistischen
Bundesamtes
Philipp-Reis-Str. 3
6500 Mainz 42

Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit
Quellenangabe unter Einsendung eines Beleg-
exemplares gestattet.

Erläuterungen

Die Preise im Eisenbahnpersonenverkehr (Tabelle 1.1) und die Personenflugpreise im innerdeutschen Luftverkehr (Tabelle 5.1) verstehen sich einschl. Umsatz-(Mehrwert-)steuer; die Preise aller übrigen Verkehrsträger enthalten keine Umsatz-(Mehrwert-)steuer.

Der Gebietsstand für die Preisangaben im Eisenbahnverkehr ist das Bundesgebiet ohne Berlin; die Preise für den Straßenverkehr, die Spedition, die Binnenschifffahrt und für den Luftverkehr sowie die Gebühren-Indizes im Post- und Fernmeldewesen schließen Berlin (West) ein.

Hinweise zu den einzelnen Tabellen

Zu Tab. 1 Eisenbahnverkehr, 1.2 Güterverkehr:

Im Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (DEGT) für Stückgut sind ab 1.9.1977 Preisvereinbarungen zulässig. Danach konnten die Frachtsätze, je nach Marktlage, um bis zu 7 % erhöht bzw. ermäßigt werden. Ab 7.12.1977 können Beförderungsentgelte für Stück- und Expressgüter von der DB marktkonform festgesetzt oder zwischen der Zentralstelle Absatz (ZA) der DB und den Verladern als sogenannte Sonderabmachungen frei ausgehandelt werden.

Im DEGT für Wagenladungen werden folgende Ladungsklassen unterschieden:

- A Hoch- und mittelwertige gewerbliche Fertigwaren, Grundstoffe (einschl. Vorerzeugnisse), wichtige Nahrungsmittel und Nahrungsmittelgrundstoffe
- B Geringwertige gewerbliche Fertigwaren, Halbwaren und Vorerzeugnisse, Futter- und Düngemittel, Gemüse
- C Geringwertige gewerbliche Rohstoffe sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse (soweit nicht unter A oder B genannt)
- I Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial)
- II/III Röhrenvormaterial, Stahlplatten, vorgewalztes und vorgeschmiedetes Halbzeug
- IV Roheisen, Stahlrohblöcke und -brammen, Stahlschrott
- V Kohle.

Zu Tab. 2 Straßenverkehr, 2.1 Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, 2.1.2 Wagenladungs-Frachtsätze gemäß RKT:

Bei einem Vergleich der Ladungsklassen des RKT mit denen des DEGT ergibt sich in etwa folgende Gegenüberstellung:

A/B RKT entspricht nahezu A DEGT

F RKT entspricht nahezu B DEGT

Nach dem RKT sind Preisvereinbarungen zulässig, die innerhalb der nachstehend genannten Grenzen von den Tarifen abweichen können:

- Ab 14. 3.1966 bei Wagenladungsfrachten in der 5-t-Klasse Nachlässe bis zu 5 %
- ab 1. 5.1970 bei Wagenladungsfrachten in allen Gewichtsklassen Margen von ± 6 %
- ab 1. 7.1971 bei Wagenladungsfrachten in allen Gewichtsklassen Margen von $\pm 8,5$ %, bei Stückgutfrachten Aufschläge bis zu 10 %
- ab 4. 4.1972 bei Wagenladungsfrachten wie zuvor, bei Stückgutfrachten Margen von $+ 10/- 5$ %
- ab 1.10.1977 bei Wagenladungsfrachten wie zuvor, bei Stückgutfrachten Margen von $+ 10/- 8,5$ %.

Zu Tab. 3 Spedition, 3.1 Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen, 3.1.1 Kundensätze:

Auch hier waren innerhalb gewisser Grenzen Abweichungen von den Tarifen zulässig:

- Ab 1. 7.1968 Margen von $+ 15/- 5$ %
- ab 1. 4.1971 Margen von ± 10 %
- ab 4. 4.1972 Margen von $\pm 11,5$ %.

Ab 1.7.1975 gelten unverbindliche Preisempfehlungen des Bundesverbandes Spedition und Lagerei (BSL), Bonn.

Zu Tab. 4 Schiffsverkehr, 4.1 Binnenschifffahrt:

4.1.1 Frachten gemäß FTB:

Einschl. Schiffsabgaben = öffentlich-rechtliche Gebühren, ohne Werft- und Ufergelder sowie ggf. ohne Kleinwasser-, Eis- und Umfahrtzuschläge; ohne Berücksichtigung von Margen.

4.1.2 Frachten gemäß FTB:

Einschl. Entgelte für Laden und Löschen, Schleusendurchfahrten und Grenzaufenthalt, ggf. ohne Kleinwasser- und Eiszuschläge, ohne Berücksichtigung von Umfahrtstrecken.

Zeichenerklärung und Abkürzungen

AT	=	Ausnahmetarif	bfr	=	Belgischer Franc
ATV	=	Allgemeine Tarifvorschriften	dkr	=	Dänische Krone
BAG	=	Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (Köln)	DM	=	Deutsche Mark
BMV	=	Bundesministerium für Verkehr (Bonn)	FF	=	Französischer Franc
Btx	=	Bildschirmtext	hfl	=	Holländischer Gulden
DB	=	Deutsche Bundesbahn (Frankfurt a.M.; Mainz)	lfr	=	Luxemburgischer Franc
DBP	=	Deutsche Bundespost (Bonn; Darmstadt)	£	=	Pfund Sterling
DEGT	=	Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif	\$	=	US-Dollar
DPT	=	Deutscher Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expressguttarif	Pf	=	Pfennig
ec	=	eurocheque	p	=	vorläufige Zahl
EG	=	Europäische Gemeinschaften (Brüssel)	r	=	berichtigte Zahl
EGKS	=	Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl (Luxemburg)	-	=	nichts vorhanden
Frz	=	Frachtsatzzeiger	.	=	Zahlenwert unbekannt
Fsr	=	Frachtsatzreihe	...	=	Angabe fällt später an
FTB	=	Frachten- und Tarifierzeiger der Binnenschifffahrt (Duisburg)	()	=	Aussagewert eingeschränkt, da der Zahlenwert Fehler aufweisen kann
IATA	=	International Air Transport Association (Montreal, Genf)	t	=	metrische Tonne
IC	=	Intercity-Zug	tdw	=	tons deadweight = Tragfähigkeit des Schiffes in Gewichtstonnen
MTS	=	message toll services			
RKT	=	Reichskraftwagentarif			
TEE	=	Trans-Europ-Express-Zug			
WORLDSCALE (WS)	=	Worldwide Tanker Nominal Freight Scale (London)			

Grundsätzliche Änderungen innerhalb einer Reihe, die den zeitlichen Vergleich beeinträchtigen, sind durch einen Trennungsstrich in der Zahlenreihe angedeutet. Über die Art der Änderung geben die jeweiligen Anmerkungen nähere Auskunft.

Wichtige Veränderungen von Verkehrsleistungspreisen im Jahr 1984
=====

Eisenbahnverkehr

1. JANUAR 1984

Die DB setzte die Fahrpreise im Personenverkehr um durchschnittlich 1,9 % herauf, wobei die Tarifierhöhung im Nahbereich (+ 1,9 %) sowie im Schüler- und Berufsverkehr (+ 6,3 % bzw. + 5,7 %) deutlicher ausfiel als im Fernverkehr (+ 1,2 %). Neben den allgemeinen Fahrpreisanhebungen wurden zum Jahresbeginn auch Preisermäßigungen für bestimmte Kundenkreise wie Paßinhaber, Gruppen- und Geschäftsreisende wirksam. So betrug die Preissenkung für Pässe, deren Geltungsbereich auch den Nahverkehr einschließt, zwischen 8 DM und 70 DM. Im einzelnen ermäßigten sich die Preise wie folgt: Junior- und Senioren-Paß B von 135 DM auf 110 DM, Senioren-Paß A, der nur eingeschränkt von Montag bis Donnerstag gültig ist, von 73 DM auf 65 DM und der Familien-Paß von 270 DM auf 200 DM. Ebenfalls preiswerter bietet die DB ihre Inter-Rail-Tickets an, und zwar für Junioren (von 450 DM auf 410 DM reduziert) und für Senioren (in der 1. Klasse von 600 DM auf 560 DM und in der 2. Klasse von 400 DM auf 375 DM reduziert). Für Gruppenreisende von mehr als 6 Personen wurde die Mindest-Rabattstufe von 30 % auf 40 % heraufgesetzt. Ferner ermäßigten sich die vornehmlich von Geschäftsreisenden gekauften Großkundenabonnements und die unpersönlichen Jahresnetzkarten um mehr als 3 %, während sich die persönliche Jahresnetzkarte um rund 3 % verteuerte.

Die Preisermäßigung für Zuschläge bei Benutzung zuschlagpflichtiger Züge führte gleichzeitig auch zu einer weiteren Vereinfachung des gerade in den früheren Jahren sehr differenzierten Zuschlagssystems. So beträgt der IC-Zuschlag einheitlich für die 1. und 2. Klasse 5 DM. Paßinhaber zahlen bei Zuschlagpflicht nur noch die Hälfte der Zuschlaggebühr.

Die Auswirkungen des Haushaltsbegleitgesetzes zeigen sich u.a. auch im Schienenpersonen-Nahverkehr. Die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter wurde auf den S-Bahn-Verkehr eingeschränkt; allerdings bestehen weiterhin Ausnahmeregelungen für Nahverkehrs- und Eilzüge. In allen Fällen aber sind D-, FD-, IC- und TEE-Züge von der kostenlosen Benutzung ausgeschlossen.

Die Nebenentgelte für Wagenladungen und Kleingut wurden differenziert angehoben. So wurden die Nebenleistungen durch Eisenbahnpersonal auf 9,50 DM je Person und Viertelstunde, die Einzelanweisung oder nachträgliche Verfügung für eine Sendung auf 13 DM, die Daueranweisung für das Kalenderjahr auf 71 DM, der Antrag auf Erbringen des Ablieferungsnachweises auf 10 DM pro Sendung, die Mitteilungen durch Bahndienstfernsprecher oder Bahndienstfernschreiber auf 6 DM bzw. 12 DM, der Verkauf unanbringlicher Güter auf nun mindestens 25 DM sowie das Entgelt für das Ermitteln des Rauminhaltes sperriger Stückgüter auf 4,10 DM heraufgesetzt. Zudem erfolgte eine Anpassung der Entgelte für die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Verwaltungsvorschriften und der Entgelte für Nachnahmen, Barvorschüsse und von der DB verauslagte Zölle und Steuern.

Die Frachten, Frachtsätze und Nebengebühren des Eisenbahn-Gütertarifs für die Beförderung von Wagenladungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik sowie Berlin (West) wurden mit dem Nachtrag 8 in unterschiedlichem Ausmaß angehoben. Die Stückgut-sendungen im Entfernungsbereich zwischen 301 und 400 km verteuerten sich um 14,6 %; für die übrigen Transitverbindungen betrug der Anstieg 12 %; die Wagenladungen einschließlich Großcontainer wurden bei Beförderung über die DDR/BRD-Grenzübergänge (Frachttafel I) um 8 % (Güterklassen 1 und 3) bzw. um 12 % (Güterklassen 2 und 4/5) und in den Transitverbindungen der Frachttafel II um rund 12 % (Güterklassen 1 und 3) bzw. um rund 16 % (Güterklassen 2 und 4/5) heraufgesetzt.

Im grenzüberschreitenden Güterverkehr wurden folgende Tarifänderungen wirksam:

- In den Internationalen Eisenbahn-Gütertarif für die Beförderung bestimmter Güter in Wagenladungen zwischen Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland (DEDAGT), Tarif Nr. 5600, wurde die Tarifierhöhung der Dänischen Staatsbahnen vom 1. Oktober 1983 übernommen.

- Der Deutsch-Belgische Eisenbahn-Gütertarif (DBGT) Nr. 6600 wurde der aktuellen Preissituation angepaßt. Die Frachten in DM und in bfr erhöhten sich für die Gesamtstrecke für Güter der Tarifklasse 1 um durchschnittlich 2,5 %, der Tarifklassen 2 bis 4 um durchschnittlich 4 %, für Straßenfahrzeuge, Wohnwagen und Traktoren bei Verladung auf Doppelstockwagen sowie für die Beförderung von Kraftfahrzeugen auf eingerichteten Flachwagen mit mehr als 2 Achsen und auf Flachwageneinheiten des Sondertarifs Nr. 6631 um durchschnittlich 3 %. Die Privatwagen-Leerlauffrachten wurden um rund 4 % angehoben.
- Die jüngsten Preismaßnahmen der Deutschen Reichsbahn (DR), Dänischen Staatsbahnen (DSB), Norwegischen Staatsbahnen (NSB), Schwedischen Staatsbahnen (SJ) und Finnischen Staatsbahnen (VR) wurden in den "Internationalen Eisenbahn-Gütertarif für Wagenladungen zwischen Bahnhöfen der dänischen, schwedischen, norwegischen und finnischen Bahnen einerseits und Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn andererseits" (NORDEG/Wgl. Tarif Nr. 9927/9928) einbezogen.
- Beim Deutsch-Italienischen Eisenbahn-Gütertarif (DIGT) Nr. 9103 wurden zum einen die Sondertarife für Obst und Gemüse strukturell geändert, zum anderen die Regelfrachten und Nebengebühren sowie andere Sondertarife dem aktuellen Tarifstand angepaßt.

Die Neuausgabe von 24 Ausnahmetarifen führte zu Tariferhöhungen um 1,1 % bis 5,8 %. Aufgehoben wurde der AT 231 "Eisenerz usw.", während der AT 475 "Einzelteile von Straßenfahrzeugen" neu eingeführt wurde.

16. JANUAR 1984

Die DB bietet Fahrten mit Autoreisezügen preisgünstiger an. Neben dem Wegfall der bisherigen Saison-Zuschläge wurden die Preise außerhalb der Hauptreisezeiten reduziert.

23. JANUAR 1984

Unter dem Motto "Abends versandt - frühmorgens zur Hand" führte die DB ihr neues Leistungsangebot "Termindienst" für eilbedürftige Sendungen ein. Für diese Termingüter werden - im Gegensatz zu herkömmlichen Expresgutsendungen - kurze Beförderungszeiten zwischen 50 Städten in wirtschaftlich bedeutsamen Zentren innerhalb der Bundesrepublik im "Nachtsprung" garantiert. Sendungen mit einem Gewicht bis zu 80 kg, die montags bis freitags (ausgenommen an gesetzlichen Feiertagen) spätestens bis 17.30 Uhr beim Versandbahnhof aufgeliefert werden, stehen garantiert am nächsten Morgen pünktlich um 8 Uhr - in sehr wenigen Verbindungen um 10 Uhr - im Empfangsbahnhof zum Abholen bereit. Für Sendungen, deren Zustellung im Ortsbereich vereinbart wurde, verlängern sich diese Fristen um jeweils 2 Stunden. Wird die gesetzte Frist nicht eingehalten, erhält der Kunde die Fracht zurück. Sollte ihm ein Schaden entstanden sein, gibt es Schadensersatz bis zur fünffachen Höhe der Fracht.

1. FEBRUAR 1984

Mit dem Inkrafttreten des Nachtrags 9 zum Deutsch-Französischen Eisenbahntarif Nr. 9014 für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenkoks von bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten französischen Bahnhöfen wurden die in FF ausgedrückten Stationsfrachtsätze in den Verbindungen des Abschnitts A (für Sendungen aus den Kohlenrevieren Aachen, Ruhr und Niedersachsen) differenziert um 3,0 % bis 5,8 % angehoben, gleichzeitig aber auch die Regelmäßigkeitsprämien für geschlossene Züge um 0,01 bis 0,07 FF/t heraufgesetzt. Die Frachtsätze des Abschnitts B (für Sendungen aus dem Saarkohlenrevier) blieben unverändert.

8. FEBRUAR 1984

Für Drehgestellwagen mit Teleskophauben und Lademulden für die Beförderung nässeempfindlicher Blechrollen (Gattung Shimms) erhebt die DB doppelte Wagenstandgeldsätze.

1. MÄRZ 1984

Das Teilheft 1 (Verkehr Bundesrepublik Deutschland-Frankreich) des Allgemeinen Europäischen Stückguttarifs (AEST) wurde durch den "Stückguttarif Bundesrepublik Deutschland-Frankreich (SDF)" Nr. 7920 ersetzt. Der AEST gilt seit diesem Zeitpunkt nur noch im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Belgien (Teilheft 2). Das neue Tarifwerk soll den speziellen Eigenheiten der einzelnen Länderverkehre gerecht werden, um zugleich eine wettbewerbskonforme am Markt orientierte Preisbildung verwirklichen zu können.

Die Neuauflage des AT 300 "Halbzeug" war mit der Neuaufnahme der Abteilung I - Sonderfrachtsätze für geschlossene Züge - verbunden. Ferner wurde der AT 166 "Aluminium" neu herausgegeben.

6. MÄRZ 1984

Zum Internationalen EGKS-Tarif Nr. 9001 für die Beförderung von Gütern zwischen den Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl trat das Berichtigungsblatt 30 in Kraft. Es berücksichtigt im wesentlichen die Tarifierhöhung der Französischen Staatsbahnen vom 1. März 1984.

Im Deutsch-Italienischen Eisenbahn-Gütertarif (DIGT) Nr. 9103 wurden die Zuschlagsfrachtsätze für eine Reihe deutscher Bahnhöfe heraufgesetzt. Um einheitlich 14 % auf 3,20 DM pro Tonne verteuerten sich die Zuschläge für Sendungen nach Harsewinkel und Harsewinkel West, um 30 % auf 1,30 DM pro Tonne die Frachtsätze für Köln-Deutz Hafen, um rund 18 % auf ebenfalls 1,30 DM für Köln-Mülheim Nord sowie für Lengerich (Westfalen) Stadt.

24. MÄRZ 1984

In Anlehnung an das letztjährige Sonderangebot "Rosarote Wochen" bot die DB unter dem Motto "Rosarotes Jahr der Bahn" Reisen für Einzelpersonen, Paare und Familien zu günstigen Pauschalpreisen für Hin- und Rückfahrt an, wobei jedoch der Freitag als verkehrsreichster Wochentag vom Sonderangebot ausgenommen wurde. Die Fahrausweise galten bei der Hinreise von Montag 0.00 Uhr bis Freitag früh 3 Uhr; zu diesem Zeitpunkt mußte das Reiseziel erreicht worden sein. Die Rückreise konnte ab Samstag 0.00 Uhr bis Montag früh 3 Uhr ausgeführt werden. Eine zweite Variante sah die Hinreise von Samstag 0.00 Uhr bis Montag früh 3 Uhr und die Rückreise vom selben Samstag bis zum folgenden Freitag 3 Uhr vor. Die Gültigkeitsdauer der Fahrausweise betrug 6 Tage. Die Besonderheit des Angebotes "Rosarotes Jahr" war die Differenzierung des Pauschalpreises nach 3 Tarifzeiten, wobei die teuerste in die Sommerzeit sowie in die Zeit um die Feiertage fiel. In der preiswertesten Verkehrszeit zahlte ein Einzelreisender für eine Fahrt in der 2. Klasse über eine beliebige Entfernung innerhalb der Bundesrepublik Deutschland, Hin- und Rückfahrt, 99 DM, für Paare betrug der Fahrpreis 179 DM und für Familien mit Kindern unter 18 Jahren 199 DM. Der entsprechende Fahrpreis lag in der verkehrsreichsten Tarifzeit für die Einzelperson bei 159 DM, für Paare bei 239 DM und für Familien bei 259 DM. In dem jeweiligen Pauschalpreis waren die Platzreservierung und die Zuschläge für IC-Züge enthalten.

1. APRIL 1984

Die Stückgutfrachten und -frachtsätze im Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (DEGT), Teil I Abteilung C Anhang I sowie Teil II Heft A/2 - Regeltarif -, wurden um durchschnittlich 2,5 % heraufgesetzt, wobei neben den bereits im Vorjahr beschlossenen strukturellen Änderungen, die u.a. auch zu einer Anhebung des allgemeinen Frachtniveaus führten, auch eine lineare Erhöhung um 1,6 % einen Bestandteil der Tarifrevision bildete. Überdurchschnittlich angehoben wurden die Entgelte für Sendungen über kürzere Versandweiten, während bei mittleren und weiteren Entfernungen keine oder nur geringe Erhöhungen erfolgten. Die Hausfrachten im DEGT, Teil I Abteilung C Anhang II sowie Teil II Heft A/2 Anhang, verteuerten sich zum gleichen Zeitpunkt um linear 2,5 %.

Die DB dehnte ihren erfolgreichen Intercity-Kurierdienst auch auf das schweizerische IC-Bahnnetz aus. Für die Zukunft ist ein Eurokurierdienst geplant, der sich auf das IC-Netz der DB und der SBB abstützt. Die Frachtkosten betragen inklusive Zollbehandlung im Verkehr Schweiz-Bundesrepublik Deutschland 160 Franken und Bundesrepublik-Schweiz 200 DM. In der Schweiz sind 39 Bahnhöfe an das Kurierdienstnetz angeschlossen, in der Bundesrepublik Deutschland 35.

Anhebung der Entgelte für die Expressgut-Rollfuhr um linear 2,5 %.

Im Deutsch-Österreichischen Seehafentarif für die Beförderung von Gütern als Frachtgut in Wagenladungen zwischen den deutschen Seehäfen Brake (Unterweser), Bremen, Bremerhaven, Elsfleth, Emden, Hamburg, Kiel, Lübeck und Nordenham und allen österreichischen Bahnhöfen wurden die jüngste Tarifierhöhung der Österreichischen Bundesbahnen sowie Frachterhöhungen der Deutschen Bundesbahn wirksam.

Die Sondertarife Nr. 8707 für frische Früchte und Gemüse und Nr. 8709 für Kartoffeln und Zitrusfrüchte des Deutsch-Italienischen Eisenbahn-Gütertarifs (DIGT) Nr. 9103 weisen nunmehr auf den italienischen Strecken auch Wagenfrachten auf. Der Sondertarif Nr. 8922 begünstigt bestimmte Güter nur noch, wenn sie für den Export nach Übersee via Triest bestimmt sind. Die im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif in Kraft getretenen Erhöhungen der Stückgutfrachten und -frachtsätze sowie der Hausfrachten für Stückgut wurden in den Tarif übernommen.

Die Neuausgabe des Ausnahmetarifs 215 "Steinkohle in geschlossenen Zügen" war mit einer Tarifierhöhung um 3 % verbunden. Der Ausnahmetarif 379 "Schmierstoffe und Schmieröle" wurde mit den bereits eingerechneten Leerlauffrachten und den um den Privatwagenabschlag gekürzten Frachtsätzen und Sonderfrachtsätzen in den Abteilungen I und II neu herausgegeben. Die Mindestgesamtfracht erhöhte sich auf 540 000 DM. In der Abteilung IV wurde der Empfangsbahnhof Heine durch Bochum Nord ersetzt.

16. APRIL 1984

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 435 "Getreide usw." wurden nach Unterteilung in die Abteilung Ia - gültig vom 1. Juli bis 30. September - und Ib - gültig vom 1. Oktober bis 30. Juni - saisonal unterschiedlich festgesetzt, wobei sich die Frachtsätze der Abteilung Ib gegenüber den Frachtsätzen der Abteilung Ia um bis zu 8 % ermäßigten.

1. MAI 1984

Die DB hob die Frachten für Expressgut um durchschnittlich 4,1 % an. Im unteren Entfernungsbereich lag die Tarifierhebung deutlich über dem durchschnittlichen Erhöhungsmaß. So wurden Sendungen z.B. in der niedrigsten Gewichts- und Entfernungsstufe (Zone 1) um 11,9 % teurer, während die prozentuale Erhöhung in der Zone 4 für ein 20 kg schweres Expressgut 3,5 % betrug.

Der Ausnahmetarif 453 "Nahrungsmittel usw." wurde mit der Ergänzung des Frachtsatzzeigers um Frachtsätze der 10-t-Gewichtsklasse neu herausgegeben.

1. JUNI 1984

Der Ausnahmetarif 326 "Thomasphosphat usw. zur Herstellung von Mehrnährstoffdünger" wurde neu eingeführt. Er sieht Sonderfrachtsätze für Thomasphosphat, auch mit Kalk, sowie für gemahlene Konverterschlacke in den Verbindungen von Peine und Salzgitter Hütte Nord nach Sehnde vor. Die Ausnahmetarife 126 "Bauxit, roh", 164 "Zink", 167 "Blei", 193 "Steinkohle" sowie 471 "Personenkraftwagen usw." wurden neu herausgegeben, wobei die Neuausgabe bei den AT 126, 193 und 471 zu Tarifierhöhungen um 0,3 % bis 3,6 % führte.

4. JUNI 1984

Nach Einführung des Intercargo-Netzes und der damit verbundenen verbesserten Beförderungsqualität zwischen 11 Wirtschaftszentren des Bundesgebietes war die Voraussetzung geschaffen, um auch Partiefrachten mit einem Gewicht unter 4 Tonnen beschleunigt zu befördern. Im Intercargo-System wird Partiefracht in Direktwaggons zunächst zwischen folgenden 26 Partiefrachtbahnhöfen auf der Schiene befördert: Bielefeld Hbf, Braunschweig Hgbf, Bremen Hbf, Darmstadt Hbf, Düsseldorf-Derendorf, Duisburg Hbf, Frankfurt (Main) Ost, Göppingen, Hagen Hbf, Hamburg Hgbf, Hannover Hgbf, Heilbronn Hbf, Karlsruhe Hbf, Köln Bonntor, Kornwestheim, Ludwigshafen (Rhein) Hbf, Mainz Hbf, München Ost, Nürnberg Hgbf, Saarbrücken Hgbf, Wanne-Eickel Hbf, Wuppertal-Oberbarmen, Hameln, Lübeck Hbf, Minden (Westf.) und Oldenburg (Oldb.); dabei kommen die 4 letztgenannten Bahnhöfe nur für den Versand in Betracht. Im Großraum des jeweiligen Partiefrachtbahnhofs werden die Sendungen per Lkw weitertransportiert.

5. JUNI 1984

Der in Kraft getretene Nachtrag 12 zum Deutsch-Französischen Eisenbahntarif Nr. 9014 für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenkoks in geschlossenen Zügen von bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten französischen Bahnhöfen berücksichtigte ausschließlich Wechselkursänderungen.

15. JUNI 1984

Neuausgabe des Ausnahmetarifs 436 "Malz"

1. JULI 1984

Die DB paßte die Gebühren für die Straßenzustellung von Großcontainern der Preisentwicklung anderer Verkehrsträger an. Die bisherigen 24 Entfernungsbereiche (mit 5-km-Stufen) wurden zu 6 Entfernungsbereichen (mit 20-km-Stufen) zusammengefaßt. Aus der Neuordnung der Entfernungsbereiche ergaben sich im Gegensatz zu den Vorjahren unterschiedliche prozentuale Veränderungen für die jeweilige Zustellentfernung. Einige Beispiele: In dem Entfernungsbereich bis 5 km verteuerte sich die Zustellung um 75 %, in den Entfernungsbereichen von 21 bis 25 km um 24 %, von 41 bis 45 km um 10 %, von 61 bis 65 km um 7 %, von 81 bis 85 km um 4 % und von 101 bis 105 km um 3 %; andererseits ermäßigten sich die Zustellgebühren in den (vorherigen) Entfernungsbereichen von 16 bis 20 km, von 36 bis 40 km, von 56 bis 60 km, von 76 bis 80 km, von 96 bis 100 km sowie von 116 bis 120 km um 9 %.

In den Internationalen Eisenbahn-Gütertarif für Wagenladungen zwischen Bahnhöfen der dänischen, schwedischen, norwegischen und finnischen Bahnen einerseits und Bahnhöfen der DB und der Deutschen Reichsbahn andererseits (NORDEG/Wgl Tarif Nr. 9927/9928) wurde die jüngste Tarifierhöhung der Schwedischen Staatsbahnen übernommen. Somit stiegen die Transportkosten im schwedischen Streckenabschnitt um durchschnittlich 4 %.

Der Sondertarif Nr. 9181 des Deutsch-Französischen Eisenbahn-Gütertarifs Nr. 9180, der Früchte, Gemüse und Kartoffeln aus Frankreich begünstigt, wurde der aktuellen Preisentwicklung auf dem Verkehrssektor angepaßt. Die gewichtsabhängigen Wagenfrachten erhöhten sich für die französische Teilstrecke in vielen Fällen um 5,1 %.

Die Neuausgabe der Ausnahmetarife 244, 247 und 248 "Eisenerz usw. in geschlossenen Zügen" war mit einer Tarifierhöhung um 0,5 % bis 0,9 % verbunden. Großenteils strukturelle Änderungen brachte die Neuausgabe der Ausnahmetarife 140 "Kalk", 141 "Kalksteine" und 359 "Eisensulfat zur Herstellung von Unkrautvertilgungsmitteln". Die Aufhebung der AT 146 "Kalk" und 156 "Kalk in geschlossenen Zügen" resultierte aus dem erweiterten Frachtangebot des AT 140 "Kalk".

1. AUGUST 1984

Die Beförderung von Sammelladungsgütern für Übersee-Ziele auf der Schiene zwischen den Bremer Gütertarifbahnhöfen Weserbahnhof und Grolland oder Zollausschluß (DEGT, Teil II, Heft F - Ortsfrachten und örtliche Entgelte -) verteuerte sich um 8,3 %. Die Ortsfrachten werden allerdings nur erhoben, wenn ein Lkw-Transport vorangegangen ist.

Mit dem Nachtrag 35 zum Deutsch-Französischen Eisenbahn-Gütertarif (DFGT) Nr. 9180 wurden die Binnentariferhöhungen der Französischen Staatsbahnen vom 1.11.1983 und vom 1.3.1984, der Schweizerischen Bundesbahnen vom 1.1.1984 und der Belgischen Staatsbahnen vom 1.10.1983 berücksichtigt, während die DB, die in den vergangenen 12 Monaten nur bestimmte Zuschlagfrachten und Ausnahmetarife sowie die Nebengebühren erhöht hatte, die Schnittfrachtsätze - von wenigen Ausnahmen abgesehen - nicht geändert hatte.

Neuausgabe der Ausnahmetarife 171 "Steinsalz, Siedesalz, Kalirohsalz", 437 "Getreide" und 452 "Bestimmte Futtermittel".

15. AUGUST 1984

Einführung des Ausnahmetarifs 368 "Salzsäure usw."

1. SEPTEMBER 1984

Wie im Expressgutverkehr gelten auch für als Stückgut aufgelieferte Fahrräder einheitliche Frachtberechnungsgewichte. So wurden im Deutschen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expressguttarif Teil I (DPT I) in der neuen Ausführungsbestimmung (ABest.) 19 zu § 37 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) die Frachtberechnungsgewichte je Stück wie folgt festgesetzt: Kinderfahrräder (Räder bis 20 Zoll) = 30 kg, sonstige Fahrräder = 50 kg.

Die Frachtsätze für Braunkohlebriketts (NCM 3232) im Deutsch-Belgischen Eisenbahntarif Nr. 5090 für mineralische Brennstoffe von bestimmten bundesdeutschen nach bestimmten belgischen Bahnhöfen wurden um bis zu 2,5 % ermäßigt.

Einführung des Ausnahmetarifs 480 "Partiefracht".

Bei der Neuausgabe des Ausnahmetarifs 279 "Walzdraht" wurden die Besonderen Anwendungsbedingungen und der örtliche Geltungsbereich neu gefaßt.

1. OKTOBER 1984

Zum Eisenbahn-Gütertarif Nr. 5700 für die Beförderung von Wagenladungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik sowie Berlin (West) trat der Nachtrag 9 in Kraft, der im wesentlichen die Änderungen aus den Binnentariifen der DB übernahm.

Die Neuausgabe der Ausnahmetarife 305, 306 und 309 "Eisen und Stahl" führte zu Anhebungen der Fracht- bzw. Sonderfrachtsätze um 2 %. Aufgehoben wurde der AT 183 "Braunkohle", während der AT 496 "Güter aller Art in Großcontainern sowie leere Großcontainer" eingeführt wurde.

1. NOVEMBER 1984

Der Allgemeine Europäische Stückguttarif (AEST) Nr. 9491 wurde durch den Stückguttarif Bundesrepublik Deutschland-Belgien (SDB) Nr. 6800 ersetzt.

Der Nachtrag 18 zum Internationalen Eisenbahn-Gütertarif für Stückgut zwischen Bahnhöfen der dänischen, schwedischen, norwegischen und finnischen Bahnen einerseits und Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn andererseits (NORDEG/Stg) brachte im wesentlichen eine Erhöhung der dänischen Schnittfrachten um 10 % bei gleichzeitiger Zusammenfassung der Schnittafeln 31 und 32. Auf den DB-Strecken wurde ein Verzollungsentgelt von 30,00 DM eingeführt.

In den Deutsch-Österreichischen Seehafentarif für Frachtgut in Wagenladungen zwischen deutschen Seehäfen und österreichischen Bahnhöfen (DÖS) Nr. 7150 wurden die Seehafenbahnhöfe Hamburg-Barmbek und Hamburg-Eidelstedt neu aufgenommen. Hamburg-Bergedorf Süd wurde dagegen gestrichen.

Die Neuausgabe der Ausnahmetarife 340 "Calciumcarbid" und 445 "Apfelsinen usw." brachte Tarifierhöhungen um 7 % bzw. um 3 % bis 5 %. Ferner wurde der Ausnahmetarif 472 "Landwirtschaftliche Maschinen und Traktoren" eingeführt.

1. DEZEMBER 1984

Die Lübecker Hafenbahnfrachten erhöhten sich um 5,1 %. Die vorherige Tarifierhöhung vom 1.7.1983 hatte bei 2,7 % gelegen.

Die 10 %-ige Tarifierhöhung der Italienischen Staatsbahnen (FS) vom selben Tag wurde mit dem Nachtrag 30 in den "Deutsch-Italienischen Eisenbahntarif Nr. 9017 für die Beförderung von Kohle von bestimmten Bahnhöfen in der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten italienischen Bahnhöfen" übernommen.

Die DB führte den Ausnahmetarif 101 "Rohholz" ein.

7. DEZEMBER 1984

Aufhebung des Ausnahmetarifs 483 "Stückgut-Städtetarif"

Straßenverkehr

1. Februar 1984

Der Reichskraftwagentarif (RKT) wurde durch eine Neufassung der Tarifstelle "Packmittel aus Holz" in der Gütereinteilung geändert. Die weiteren Tarifänderungen bezogen sich auf die Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen 860 "Eisen- und Stahlwaren, NE-Metallwaren usw." und 963 "Bestimmte See-Einfuhrgüter", die Neuausgabe der Ausnahmetarife 101 "Mineralwasser und Limonaden" sowie 306 "Schwerbeschichtungsmasse und Siliciumkarbidstaub" und auf die Aufhebung des Ausnahmetarifs 705 "Mittellagen aus Holz zu Sperrholzplatten".

1. SEPTEMBER 1984

Folgende Änderungen traten mit dem Nachtrag 3 zum RKT in Kraft:

- Neueinführung des Ausnahmetarifs 407 "Gasbetonabfall"
- Erweiterung der Bestimmungen für den Ausnahmetarif 963 "Bestimmte See-Einfuhrgüter"
- Aufnahme des Versandortes Langenfeld (Rheinland) in die Ausnahmetarife 660 "Chemikalien" und 761 "Papier" sowie des Versandortes Meitingen in den AT 660.

25. SEPTEMBER 1984

Die Ausgabe des Nachtrags 4 zum RKT führte zu folgenden Tarifänderungen:

- Die Ausnahmetarife 409 "Gipsbauplatten und Pappe in Rollen" sowie 763 "Zellulose" wurden neu eingeführt.
- Im Kontrakttarif 210 für Benzin, Dieselkraftstoff usw. erhöhten sich die Fest-Entgelte und die Kilometersätze.
- Während die Versandorte Bochum, Flensburg, Kaiserslautern, Koblenz und Rüsselsheim in den Ausnahmetarif 590 "Eisen und Stahl" aufgenommen wurden, wurden die Empfangsorte Aichach, Böttgen, Dachau, Esslingen, Fröndenberg, Güglingen, Fildern, Siegen und Wolfratshausen im Tarif gestrichen.
- Für Gütertransporte des Haushaltsbedarfs, die für Nieder-Olm bestimmt sind, gelten die Sonderfrachtsätze des AT 902. Gleichzeitig wurde in den Tarif eine 23-t-Klasse neu aufgenommen. Die Ermäßigung gegenüber den Ladungsklassen A/B liegt wie bei dem AT 903 bei 8,44 % (vorher 5,87 %).
- Der Empfangsgeltungsbereich des AT 963 "Bestimmte See-Einfuhrgüter" wurde auf Steinau (Kreis Schlüchtern) ausgedehnt.

Spedition

1. APRIL 1984

Die Empfehlungspreise für den Spediteur-Sammelgutverkehr in der Bundesrepublik Deutschland wurden neu festgesetzt, womit strukturelle Änderungen einhergingen. Das Ausmaß der Erhöhungen betrug im gewogenen Mittel 2,46 %. Die den neuen Preistafeln zugrunde gelegten strukturellen Änderungen führten in den Entfernungen bis zu 350 km zu Erhöhungen und ab 361 km - degressiv fallend - zu Ermäßigungen.

Schiffsverkehr

Binnenschifffahrt

1. JANUAR 1984

Tarifänderungen im Bereich der Frachtausschüsse "Dortmund", "Hamburg", "Rhein" sowie "Tank-schiffsverkehr":

I. Frachtausschuß "Dortmund"

- In Anpassung an die vom Frachtausschuß Hamburg festgesetzten Anschlußfrachten für den Unterelbe-Verkehr wurden auf verschiedene Frachten aus dem Mittellandkanalraum nach Hamburg neue Frachtzuschläge festgelegt. Dieses Frachtberechnungsverfahren wird allerdings nur dann angewandt, wenn die Transporte über Hamburg hinaus nach der Unterelbe, dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK), der Eider und der Kieler Förde durchgeführt werden.

II. Frachtausschuß "Hamburg"

- Unter Berücksichtigung der neuen Schiffsabgaben wurden die Transportsätze für Ölfrüchte von Hamburg, Lauenburg, Mölln und Lübeck nach Stationen im westdeutschen Kanalgebiet sowie nach Rheinstationen, für Futtermittel von Hamburg, Lübeck und Mölln nach Stationen im westdeutschen Kanalgebiet, an der Weser und der Ems sowie für Sand von Baggerstellen in der Elbe oberhalb des Hamburger Hafengebietes bis Elbe-km 579 neu festgesetzt.

III. Frachtausschuß "Rhein"

- Anhebung der Frachtsätze für Steinkohle und Koks ab Rhein-Ruhr-Häfen einschließlich Orsoy, Krefeld-Uerdingen und Kanalstationen, Neuß/Heerdt und Köln-Niehl nach Nürnberg.
- Verlängerung der Margenregelung bei dem Frachtentgelt für Kies- und Sandtransporte von Häfen am Niederrhein nach Kanalhäfen sowie für Rohdolomittransporte von Wellen nach Rhein-Ruhr-Häfen einschließlich Walsum und Schwelgern.

IV. Frachtenausschuß "Tankschiffsverkehr"

- Für bestimmte gefährliche Chemikalien Transporte kann ein Frachtzuschlag bis zu 30 % erhoben werden.

1. FEBRUAR 1984

Folgende Tarifbeschlüsse der Frachtenausschüsse "Berlin", "Dortmund" und "Hamburg" traten in Kraft:

I. Frachtenausschuß "Berlin"

- Anhebung der Zuschläge für Motorschiffsanteilfrachten, der Löhne für das Schleppen von Güterkähnen im Bugsiergebiet Berlin sowie der Umwegzuschläge für Beförderungen in der Verkehrsrichtung von Berlin zum Mittellandkanal und zur Elbe.
- Änderung des Berechnungsmodus der Kleinwasserzuschläge.
- Die Frachtbestimmungen für die Transporte von Stahlmatten, in Partien ab 100 t, ab Berlin-Spandau Maselakekanal nach Köln, von Futtermitteln und Biertreber, in Partien ab 50 t, ab Berlin nach verschiedenen Empfangsstationen, bei Berliner Lokaltransporten von Massengütern der Schleusenklassen I - VI und von Maschinenteilen nebst Zubehörteilen sowie elektrotechnischen Erzeugnissen der Güterklassen I - IV, für den Export bestimmt, aus Werken der West-Berliner Industrie stammend, in Partien ab 50 t, ab Berlin nach Hamburg.
- Die Transportsätze für Eisen- und Stahlschrott ab Berlin nach Krefeld-Uerdingen erhöhten sich aufgrund der Anhebung der Motorschiffsanteilfrachten.

II. Frachtenausschuß "Dortmund"

- Für Transporte von Zuckerrübetrockenschnitzpellets ab Mittellandkanalstationen nach Hamburg, Lübeck, Stationen im Bereich der Unterelbe und des Nord-Ostsee-Kanals, Kiel, Laboe und Strande sowie Eiderstationen über den Elbe-Seitenkanal ermäßigten sich die Motorschiffsanteilfrachten.

III. Frachtenausschuß "Hamburg"

- Die Frachten für Futtermittel von Hamburg, Lübeck und Mölln nach Braunschweig wurden gesenkt.

1. MÄRZ 1984

Im Bereich des Frachtenausschusses "Rhein" wurden die öffentlich-rechtlichen Abgaben bei der Frachtsatzfestsetzung für Steinkohle- und Kokstransporte von Rhein-Ruhr-Häfen einschließlich Orsoy, Krefeld-Uerdingen und Kanalhäfen, Neuß, Heerdt und Köln-Niehl nach Großkrotzenburg reduziert. Höhere Frachtentgelte wurden dagegen für Wasserglastransporte von Düsseldorf-Reisholz nach Gernsheim und Rheingönheim in Rechnung gestellt.

1. APRIL 1984

Die Frachtenausschüsse "Bremen", "Dortmund", "Hamburg" und "Rhein" hoben die Gasölpreiszuschläge an. Ferner wurde der Frachtsatz für Düngemittel von Krefeld nach Braunschweig im Bereich des Frachtenausschusses "Dortmund" erhöht.

Für Kies- und Splitttransporte von Lübeck, Häfen am Elbe-Lübeck-Kanal und Verladeplätzen an der Elbe oberhalb Lauenburg nach Güster, Geesthacht, Hamburg und Lüneburg sowie von Häfen an der Unterelbe wie auch für Sandtransporte von Tiesmesland, Bleckede und Häfen am Elbe-Lübeck-Kanal nach Geesthacht, Hamburg und Häfen an der Unterelbe verlängerte der Frachtenausschuß "Hamburg" die geltende Margenregelung.

Die Verkehrsentgelte des Deutschen Binnentankschiffahrtstarifes wurden um durchschnittlich 2,75 % erhöht. Gleichzeitig trat eine grundsätzliche Änderung der Tarifsystematik ein: Die Tarife weisen seitdem 3 Frachtsatzreihen (B, C und D) mit unterschiedlichen Verkehrsentgelten für 3 verschiedene Bunkerölpreisspannen aus, um auf Gasölpreisschwankungen schneller in einer für Verlader und Schifffahrttreibende gerechteren und zeitgleichen Weise reagieren zu können.

15. APRIL 1984

Während sich für Importkohle die Frachten von Emden nach Häfen am Mittellandkanal verteuerten, ermäßigten sich die Transportsätze von Bremen/Unterweserhäfen nach Häfen am Mittellandkanal und von Hamburg nach Häfen am Mittellandkanal und an der Mittelweser. Ebenfalls gesenkt wurde der Frachtsatz für Petrolkoks in der Verkehrsrelation von Hamburg nach Salzgitter-Beddingen.

1. MAI 1984

Tarifmaßnahmen der Frachtenausschüsse "Berlin", "Bremen", "Dortmund", "Hamburg" und "Rhein":

I. Frachtenausschuß "Berlin"

- Eine lineare Anhebung der Frachtsätze um 3,5 % betraf alle Binnenschiffstransporte ab Berlin (West) nach dem Bundesgebiet sowie die Verladungen innerhalb des Stadtgebietes (Beförderungen von Mineralölerzeugnissen ausgenommen).

II. Frachtenausschuß "Bremen"

- Im Vordergrund der Tarifmaßnahmen standen Ergänzungen und Änderungen der Frachtbestimmungen für Stammholz, Schnittholz, Sperrholz, Schrott und Braugerste in bestimmten Verkehrsrelationen. Für Porzellanerde wurden in bestimmten Verkehrsbereichen Ermäßigungen vorgenommen.

III. Frachtenausschuß "Dortmund"

- Für Transporte von Kaliumchlorid (ungereinigtes Chlorkalium, nicht für Düngezwecke) wurde die Verkehrsrelation Sehnde-Lülsdorf neu aufgenommen.
- Das Frachttabelleau für Kohlentransporte von der Ruhr für Kraftwerke, Zechen und Kokereien wurde um mehrere neue Verkehrsrelationen erweitert.

IV. Frachtenausschuß "Hamburg"

- Die Bestimmungen für die Berechnung der Kleinwasserzuschläge wurden geändert.
- Ermäßigungen der Frachtsätze für die Anschluß- und Vorbeförderungen im Verkehr nach/von Häfen an der Unterelbe, des Nord-Ostsee-Kanals, der Eider und der Kieler Förde auf Frachtbasis Hamburg.
- Die Motorschiffsanteilfrachten für Schrottttransporte von Hamburg und Lübeck nach Dortmund, Recklinghausen, Gelsenkirchen, Duisburg und Mülheim ermäßigten sich.
- Die Frachtsätze für Getreide von Hamburg, Lübeck, Mölln und Lauenburg nach Berlin wurden ebenfalls geändert.
- Die Frachtsatzbestimmungen für Ölfrüchte im Verkehr zwischen Hamburg, Lübeck, Mölln und Stationen an der Oberelbe wurden ergänzt.

V. Frachtenausschuß "Rhein"

- Die Grundfrachtraten für Steinkohle und Koks ab Rhein-Ruhr-Häfen einschließlich Orsoy nach Kriegenbrunn wurden gesenkt.
- Der Frachtsatz für Spreißelholz, auch gehackt (Holzhackschnitzel), in vollen Schiffsladungen ab Rheinstationen nach Papenburg wurde neu herausgegeben.

1. JUNI 1984

Folgende Tarifänderungen der Frachtenausschüsse "Berlin", "Bremen", "Dortmund" und "Rhein" traten in Kraft:

I. Frachtenausschuß "Berlin"

- Gasölzuschlagsberechnung (als Ergänzung zum Gasölzuschlagstableau) bei der Frachtsatzermittlung für Papier in Rollen von Berlin nach Hamburg.
- Neufestsetzung der Fracht für Papier (in Rollen) in Partien ab 50 t von Berlin nach Hamburg.

II. Frachtenausschuß "Bremen"

- Erhebung von Umfahrtzuschlägen zu den festgesetzten Frachten.
- Für Braugerstetransporte wurden die Frachtsatzberechnungen für die Verkehrsverbindungen von Brake und Nordenham nach Gelsenkirchen und Andernach neu aufgenommen.

III. Frachtenausschuß "Dortmund"

- Erhebung eines Ausgleichszuschlages während der Sperre der "Neuen Fahrten" bei Olfen und Gelmer auf dem Dortmund-Ems-Kanal.

IV. Frachtenausschuß "Rhein"

- Änderung der Gasölszuschläge sowie der Löhne für Vorspannleistungen auf der Gebirgsstrecke des Rheins.
- Die Erhebung des Ausgleichszuschlages während der Sperre des Kanalabschnittes bei Olfen und Gelmer gilt entsprechend auch für bestimmte Transporte, die dem Bereich des Frachtenausschusses "Rhein" zugeordnet werden.

1. JULI 1984

Tarifmaßnahmen der Frachtenausschüsse "Berlin", "Bremen", "Hamburg" und "Rhein":

I. Frachtenausschuß "Berlin"

- Änderung und Ergänzung des Gasölszuschlagtableaus.
- Änderung der Frachtbestimmungen für Transporte von Bandeisen in Partien ab 100 t sowie von Halbzeug und Roheisen in Partien ab 200 t in bestimmten Verkehrsrelationen.

II. Frachtenausschuß "Bremen"

- Für Zinkerz- und Zinkerzkonzentrattransporte sowie für Zellulosetransporte wurden die Frachtsätze in weiteren Verkehrsrelationen neu festgesetzt.

III. Frachtenausschuß "Hamburg"

- Festsetzung von Umwegzuschlägen.
- Für Kohletransporte von Hamburg und Lübeck nach Berlin wurde die Rabattregelung (für Großempfänger) erweitert.
- Erhöhung der Grundfrachtraten für loses Aluminiumoxid (Tonerde) von Bützfleth bei Stade nach Hamburg-Altenwerder im Pendelverkehr mit Spezialfahrzeugen.
- Für Transporte von Walzdraht und Getreide wurden neue Verkehrsrelationen in die Frachtsatzberechnungen aufgenommen.
- Die Frachtsatzbestimmungen für Ölfrüchte von Hamburg, Lauenburg, Mölln und Lübeck nach Häfen im westdeutschen Kanalgebiet und am Rhein änderten sich.

IV. Frachtenausschuß "Rhein"

- Für Kalksteintransporte von Oppenheim nach Neuwied sowie von Oppenheim und Budenheim nach Oberkassel entfiel die Frachtzuschlagsregelung.

1. AUGUST 1984

Folgende Tarifbeschlüsse der Frachtenausschüsse "Bremen", "Dortmund" und "Tankschiffsverkehr" traten in Kraft:

I. Frachtenausschuß "Bremen"

- Für Sand- und Kiestransporte in verschiedenen Verkehrsrelationen wurden die Motorschiffsanteilfrachten gesenkt, die Margenregelung erweitert und die Frachtabschlagsbestimmungen geändert.
- Neuaufnahme der Frachtbestimmungen für Zellulose in der Verkehrsrelation von Bremen, Unterweserhäfen nach Dortmund bei Beförderung von mindestens 100 000 t jährlich.
- Für Getreide in verschiedenen Verkehrsrelationen, für Braugerste von Bremen, Brake und Nordenham nach Gelsenkirchen und Andernach sowie für Futtermittel von Bremen, Unterweserhäfen und Oldenburg nach Häfen an der Mittelweser und am Mittellandkanal wie auch nach Kanal- und Emsstationen und Häfen im Rheinstromgebiet wurden die Frachtabschlagsregelungen verlängert.

II. Frachtenausschuß "Dortmund"

- Für Importkohlen von Emden nach Dortmund, Wanne, Hafen Kraftwerk Bergkamen und Schmehausen sowie für Hochofenschlacken von Salzgitter nach Häfen an der Unterems, an der Weser und am Küstenkanal können die Frachtsätze fortan unter Berücksichtigung von Margen berechnet werden.

- Die Frachtzuschläge ermäßigten sich für Transporte von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren von Peine und Salzgitter nach Hamburg, Lübeck, Kiel und Rendsburg über den Elbe-Seitenkanal, von Natriumchlorid ab Häfen am Mittellandkanal nach Hamburg und Lübeck über den Elbe-Seitenkanal, von Getreide ab Häfen am Mittellandkanal nach Hamburg, Stöckte, Lübeck und Häfen im Bereich der Unterelbe über den Elbe-Seitenkanal, von Mehl in Säcken ab Häfen am Mittellandkanal nach Hamburg über den Elbe-Seitenkanal sowie von Zuckerrüben-trockenschnitzpellets ab Häfen am Mittellandkanal nach Hamburg, Häfen im Bereich der Unterelbe und des Nord-Ostsee-Kanals, Kiel, Laboe und Strande über den Elbe-Seitenkanal.
- Die Frachtabschlagsregelung für Getreidefrachten von Emden nach Kanal-, Weser-, Rhein-, Main-, Neckar- und Moselstationen sowie nach der Unterelbe zwischen Hamburg und Cuxhaven, nach Stationen am Nord-Ostsee-Kanal und an der Eider in vollen Schiffsladungen wurde verlängert.

III. Frachtenausschuß "Tankschiffsverkehr"

- Die Tarifbestimmungen für die Frachtberechnung bei Niedrigwasser im Verkehr Elbe/Berlin wurden ergänzt bzw. erweitert.
- Neufestsetzung der Chemikaliientankfracht für Salzsäure in Partien ab 730 t.

1. SEPTEMBER 1984

Der Frachtenausschuß "Hamburg" gab eine Ergänzung zur Berechnung der Gasölpreiszuschläge heraus und verlängerte die Margenregelung für Sandtransporte von Baggerstellen in der Elbe oberhalb des Hamburger Hafengebietes bis Elbe-km 571 nach Hamburg.

1. OKTOBER 1984

Tarifmaßnahmen der Frachtenausschüsse "Bremen", "Dortmund", "Hamburg", "Rhein" und "Tankschiffsverkehr":

I. Frachtenausschuß "Bremen"

- Die Transporte von Exportgetreide von Häfen an der Ober- und Mittelweser nach Bremen und nach Häfen an der Unterweser verbilligten sich.

II. Frachtenausschuß "Dortmund"

- Die Frachtsätze für Exportgetreide in verschiedenen Verkehrsrelationen wurden reduziert.
- Die Frachtberechnung für Handelsdünger (Thomaskali) ab Sehnde nach verschiedenen Empfangsstationen wurde neu aufgenommen.
- Die Frachtabschlagsregelung für Steintransporte (Schüttsteine und Abfallsteine) ab Stationen vom Mittellandkanal (von km 4 bis Piesberg) nach Empfangsstationen südlich und nördlich Bergeshövede änderte sich.

III. Frachtenausschuß "Hamburg"

- Auch im Bereich des Frachtenausschusses "Hamburg" ermäßigten sich die Frachten für Exportgetreide.

IV. Frachtenausschuß "Rhein"

- Die öffentlich-rechtlichen Abgaben wurden heraufgesetzt.
- Für 15 Güterarten in bestimmten Verkehrsrelationen änderte sich die Berechnung der Kleinstwasserzuschläge.
- Für Basaltsplitt ab Lahnstein nach Ems- und Weserhäfen können fortan Margen innerhalb einer größeren Bandbreite vereinbart werden.
- Die Frachtbestimmungen für Bimskies-, Lavakies-, Stein- und Stückguttransporte in bestimmten Verkehrsrelationen wurden ergänzt bzw. erweitert.

V. Frachtenausschuß "Tankschiffsverkehr"

- Für Chemikaliientankfrachten werden die Entgelte nach der Bunkerölpreisbasis-Gruppe D berechnet.

1. NOVEMBER 1984

Folgende Tarifbeschlüsse der Frachtausschüsse "Bremen", "Dortmund" und "Rhein" wurden wirksam:

- I. Frachtausschuß "Bremen"
 - Bei der Frachtsatzberechnung für Asphalttransporte von Bremen, Unterweserhäfen nach Stationen südlich Bergeshövede wird eine erweiterte Kleinwasserzuschlagsregelung angewandt.
- II. Frachtausschuß "Dortmund"
 - Die Motorschiffsanteilfrachten für losen Zement von Misburg nach Berlin-Rudow ermäßigten sich.
- III. Frachtausschuß "Rhein"
 - Eine erweiterte Kleinwasserzuschlagsregelung wurde in die Berechnung von 22 Frachtsätzen einbezogen.
 - Eingeführt wurde für Steinkohle- und Kokstransporte eine Margenregelung.
 - Die Koksuschlagsregelung änderte sich für Steinkohle und Koks ab Emscher Lippe nach Schwelgern.
 - Neben einer Änderung der Koksuschlagsregelung wurde für Steinkohle und Koks ab Rhein-Ruhr-Häfen einschließlich Orsoy, Krefeld-Uerdingen und Kanalstationen nach Niederrheinstationen (talwärts) die Margenregelung erweitert.
 - Die Ausnahmefrachten für Kies, Sand, Steine, Steinsplitt usw. ab oberrheinischen Ladestellen nach Rheinstationen unterhalb und oberhalb Nierstein, Mülheim (Ruhr), Kleve und Kanalstationen sowie nach Neckar-, Main- und Moselstationen wurden teils neu festgesetzt, teils erweitert.
 - Für Massengüter ab Moselstationen nach Rhein- und Kanalstationen sowie ab Rhein-, Neckar- und Mainstationen nach Mittelheinstationen, Rhein-Ruhr-Häfen, Niederrhein- und Rhein-Herne-Kanalstationen wie auch nach Dortmund und Hamm wurden die Frachtsätze unter Berücksichtigung einer Kleinwasserzuschlagsregelung neu aufgenommen.

1. DEZEMBER 1984

In den Bereichen der Frachtausschüsse "Bremen", "Hamburg", "Rhein" und "Tankschiffsverkehr" traten folgende Tarifbeschlüsse in Kraft:

- I. Frachtausschuß "Bremen"
 - Für Zinkerz und Zinkerzkonzentrat von Nordenham nach Salzgitter und Hildesheim, Getreide von Bremen, Unterweserhäfen und Oldenburg nach Kanal- und Emsstationen und Stationen im Rheinstromgebiet sowie nach Häfen an der Mittelweser und am Mittellandkanal, Braugerste von Bremen, Brake und Nordenham nach Gelsenkirchen und Andernach bei Beförderung von mindestens 25 000 t jährlich für einen Empfänger sowie für Futtermittel (Pellets, Schrote und Expeller) von Bremen, Unterweserhäfen und Oldenburg nach Kanal- und Emsstationen wurden die Frachtsätze neu festgesetzt, wobei sich jeweils die Motorschiffsanteilfrachten ermäßigten.
 - Die Frachtbestimmungen für Zellulose von Bremen und Brake nach Dörpen bei Beförderung von mindestens 150 000 t jährlich für einen Empfänger änderten sich.
- II. Frachtausschuß "Hamburg"
 - Die Allgemeinen Bestimmungen zu den von dem Frachtausschuß festgesetzten Frachten wurden geändert.
 - Ebenfalls geändert wurden die Frachtbestimmungen für Importkohle von Hamburg und Lübeck nach Berlin für Großverbraucher mit einer Jahresbezugsmenge von mindestens 100 000 t sowie für Getreide von Hamburg, Stationen an der Unterelbe, des Nord-Ostsee-Kanals, der Eider sowie von Kiel, Laboe und Strande nach Bremen, Unterweserhäfen und Oldenburg, ferner für NE-Metalle von Hamburg und Lübeck nach Berlin.
 - Um die Empfangs-/Abgangsstation Pahlen wurden die Tarife für Getreide im Verkehr zwischen Hamburg, Stationen an der Unterelbe einschließlich Nebenflüssen, am Nord-Ostsee-Kanal und der Eider sowie Kiel, Laboe und Strande sowie für Exportgetreide von Stationen an der Unterelbe einschließlich Nebenflüssen, am Nord-Ostsee-Kanal und der Eider sowie von Kiel nach Hamburg ergänzt.

- Für die nachstehenden Güterpositionen wurden die Motorschiffsanteilfrachten ermäßigt sowie die Verkehrsrelationen erweitert:
 - a) Getreide von Hamburg, Lauenburg, Bleckede, Mölln und Lübeck nach Stationen an der Weser, im westdeutschen Kanalgebiet und am Rhein bei Fahrt über den Elbe-Seitenkanal
 - b) Futtermittel von Hamburg und aus dem Bereich der Unterelbe nach Stationen an der Weser, im westdeutschen Kanalgebiet und an der Ems bei Fahrt über den Hadelner Kanal
 - c) Futtermittel von Hamburg und aus dem Bereich der Unterelbe nach Bremen, Unterweserhäfen und Oldenburg
 - d) Güter aller Art von Hamburg, Stationen an der Unterelbe, der Eider, des Nord-Ostsee-Kanals, des Hadelner Kanals, von Kiel, Laboe und Strande nach Löschornten an der Unterweser, nach Bremen und Oldenburg bei Fahrt über den Hadelner Kanal.
- Die Allgemeinen Bestimmungen für die Frachtberechnung von Futtermitteln im Verkehr zwischen Hamburg, Stationen an der Unterelbe einschließlich Nebenflüssen, Nord-Ostsee-Kanal und Eider sowie Kiel wurden abgeändert, womit eine Frachtsatzänderung einherging, die zu einer Ermäßigung der Motorschiffsanteilfrachten und einer Erweiterung der Margenregelung führte.
- Um einige Empfangsstationen wurden die Tarifbestimmungen für Getreide von Hamburg, Stationen an der Unterelbe, des Nord-Ostsee-Kanals, der Eider sowie von Kiel, Laboe und Strande nach Stationen an der Weser, im westdeutschen Kanalgebiet sowie nach Rheinstationen bei Fahrt über den Hadelner Kanal erweitert.

III. Frachtenausschuß "Rhein"

- Die Frachtabchlagsregelung für Transporte von losem Steinsalz von Heilbronn und Bad Friedrichshall-Hochendorf nach Stationen am Rhein und nach Höchst änderte sich.

IV. Frachtenausschuß "Tankschiffsverkehr"

- Für Regel-, Wettbewerbs-, Chemikaliientank- und Flüssiggasfrachten sowie bei Rabatten und Aufheizkostenzuschlägen, die in Abhängigkeit vom durchschnittlichen Marktpreis für Bunkeröl berechnet werden, gilt von da an die Entgelttabelle D (Bunkerölpreis DM/100 l: Von 75,33 DM bis 83,33 DM).
- Die Allgemeinen Bestimmungen des Deutschen Binnentankschiffahrtstarifs änderten sich wie folgt:
 - a) Ergänzung der Frachtberechnungsvorschriften bei den Eiszuschlägen
 - b) Ergänzung der Berechnungsgrundlagen für den Aufheizkostenzuschlag
 - c) Änderung und Ergänzung der Besonderen Anwendungsbedingungen zu den Tagesmietsätzen für Tankmotorschiffe und Tankschubleichter.
- Die Frachten für 40- bis 50-prozentige Ätznatronlauge von Hafen Chemische Werke Hüls nach Duisburg, Lülldorf, Lünen und Wesseling wurden angehoben.

Seeschiffahrt

JANUAR - DEZEMBER 1984

Die LINIENFAHRT wurde im Jahr 1984 vor allem in der zweiten Jahreshälfte sowohl durch ein erweitertes Ladungsangebot als auch durch ein höheres Ratenniveau geprägt. Allerdings war der Anstieg des Gesamtindex der Linienfahrt, der im Durchschnitt des Jahresverlaufs 1984 eine Erhöhung um 24 % gegenüber dem Wert von 1983 aufweist, nicht nur auf günstigere Marktverhältnisse, sondern auch auf den gestiegenen DM-Wechselkurs des US-\$ zurückzuführen. Beachtliche Ratenverbesserungen erzielten die Reeder in der Nordatlantikkfahrt, insbesondere durch die erheblich gestiegenen Importe seitens der USA, in der Australienfahrt sowie in der Chinafahrt. Die Fernostfahrt bot den Reedern im übrigen nur Befrachtungsmöglichkeiten zu Niedrigstraten, obwohl sich das Ladungsangebot ausweitete. Dem Wettbewerb mit nicht kostendeckenden Raten in dieser Region stellten sich die Reeder in der Hoffnung, ihren Marktanteil zu halten, wobei sie von günstigeren Ratenentwicklungen in der Zukunft ausgehen.

Insgesamt gesehen setzte im Jahr 1984 in der internationalen TRAMP-TROCKENFAHRT eine leichte Marktbelebung ein, die sich jedoch auf bestimmte Teilmärkte beschränkte. Verhältnismäßig wenig Schiffsraum wurde im 1. Halbjahr für Getreidetransporte sowohl von der Sowjetunion als auch von den westeuropäischen Ländern beansprucht. Da die US-Kohle aufgrund des gestiegenen Dollar-Kurses gegenüber der australischen, kanadischen, südafrikanischen und polnischen Kohle nicht mehr konkurrenzfähig war, führte dies in der Nordatlantikfahrt in den ersten 6 Monaten zu Überkapazitäten und einem niedrigen Rateniveau. Diese Marktsituation änderte sich mit dem Beginn des 2. Halbjahres rasch, als insbesondere die Sowjetunion und Südafrika umfangreiche Getreidekäufe in den USA tätigten. Weitere entscheidende Impulse gingen von der Erzfahrt aus. Die stärkeren Tonnageanforderungen reflektierten die Zunahme der Weltstahlproduktion. Das Befrachterinteresse konzentrierte sich auf Erztransporter der Größenklasse über 100 000 tdw. Der Gesamtindex der Trockenfahrt lag im Jahresdurchschnitt um 18 % über dem Wert des Vorjahres.

Ein relativ niedriges Rateniveau und eine immer noch sehr hohe Aufliegertonnage - trotz eines erheblichen Rückgangs der Überkapazitäten im abgelaufenen Jahr - bestimmten auch im Jahr 1984 das Gesamtbild in der TANKERFAHRT. Im Vergleich zur Rohölfahrt war in der Produktenfahrt eine regere Abschlußtätigkeit zu höheren Ratenquotierungen zu beobachten. Das Marktgeschehen in der Rohölfahrt wurde wiederum insbesondere durch die kriegerische Auseinandersetzung zwischen dem Iran und dem Irak beeinträchtigt. Nach zahlreichen Luftangriffen auf Rohöltanker im Persisch-Arabischen Golf zogen viele Reeder ihre auf Ladung wartenden Schiffe aus der gefährdeten Region ab.

Luftverkehr

25. MÄRZ 1984

Die alliierten Luftverkehrsgesellschaften Air France, British Airways und Pan Am hoben auf den Inlands-Flugstrecken von und nach Berlin die Tarife um 2,9 % an.

1. APRIL 1984

Die Deutsche Lufthansa erhöhte ihre Inlandstarife um durchschnittlich 3 %.

Auf allen innerdeutschen Direktflügen bietet die Deutsche Lufthansa einen Junior-Tarif (für Schüler von 12 bis 21 Jahre und Studenten bis 25 Jahre) und einen Senior-Tarif (für Damen ab dem 60., Herren ab dem 65. Lebensjahr) an, die gegenüber dem Flieg & Spar-Tarif 30 % preiswerter sind. Die Tarifierung setzt eine Festbuchung des Hin- und Rückfluges voraus, wobei der Rückflug frühestens am Sonntag nach Reiseantritt erfolgen kann.

Stark verbilligte Sondertarife führten die Lufthansa und Iberia auch auf Flügen nach Madrid und Barcelona ein. So löste im Rahmen einer Vereinheitlichung des Tarifsystems der Flieg & Spar-Tarif den bisher auf einigen Spanien-Relationen angebotenen Bungalow-Tarif ab und bezieht neben Palma de Mallorca, Ibiza, Malaga und Las Palmas die spanischen Metropolen Madrid und Barcelona mit ein.

Für Lufthansa-Passagiere, die ihre Reise in Düsseldorf, Köln oder Bonn mit dem Ziel Südostasien antreten und mit dem LH-Airport-Express nach Frankfurt (Main) Flughafen anreisen, betragen die Preise zum Holiday-Tarif ab Düsseldorf, Köln oder Bonn nach Bangkok 2 299 DM, nach Hongkong, Kuala Lumpur oder Singapur jeweils 2 449 DM und nach Jakarta oder Manila jeweils 2 649 DM.

Die Linienflugpreise von der Bundesrepublik Deutschland nach den Vereinigten Staaten wurden um rund 4 % angehoben, während die Tarife nach Kanada unverändert blieben. Der Business-Tarif von Frankfurt, Hamburg, Düsseldorf, Köln/Bonn und Stuttgart nach New York und zurück erhöhte sich von 2 835 auf 2 949 DM, nach Los Angeles und San Francisco von 4 417 auf 4 593 DM.

1. JUNI 1984

Die Deutsche Lufthansa setzte ihre Frachtraten im Verkehr nach den USA um einheitlich 0,30 DM je Kilogramm herauf.

15. JUNI 1984

Mehrere deutsche Reiseveranstalter senkten ihre Preise für ABC-Flüge in die USA. So stellt das Deutsche Reisebüro (DER) in Frankfurt gegenüber bisherigen Katalogpreisen bis zu 100 DM weniger in Rechnung, Neckermann Reisen reduzierten ihre Angebotspreise um bis zu 140 DM.

Während die Holiday-Tarife nach den USA der Deutschen Lufthansa bisher nur auf Direktflügen - ohne Umsteigen - galten und für die innerdeutschen Zubringerdienste der volle Anschlußtarif bezahlt werden mußte, schließen die Holiday-Tarife nunmehr unentgeltliche Zubringerflüge nach Frankfurt, Düsseldorf oder Hamburg ein.

1. JULI 1984

Die c + d Luftfracht-System GmbH dehnte ihre Expressdienste im Land-Luft-Land-Service auch auf Sendungen in die USA aus. Dieses Dienstleistungsangebot schließt das Abholen der Fracht vom Versender, den Luftfrachttransport sowie die Auslieferung an den Empfänger ein.

16. JULI 1984

Um während der Sommerflaute ihre Inlandflüge besser auszulasten, offerierte die Lufthansa vom 16. Juli bis 31. August ein "Sommerangebot", das auf allen Flugstrecken innerhalb des Bundesgebiets gilt. Fluggäste, die den Normaltarif entrichten, können ihren Ehepartner und Kinder zum Pauschalpreis von 150 DM je Person (für Hin- und Rückflug) mitnehmen.

1. AUGUST 1984

Um 1 DM werden alle Luftfrachtraten nach Australien (mit Ausnahme der "Unter 100-kg-Raten") ab deutschen Flughäfen angehoben. Die Übergewichtsrate für Container- und Palettensendungen wurde gleichzeitig auf 9,08 DM/kg angehoben.

1. OKTOBER 1984

Im Transatlantikverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den USA erhöhten sich die Allgemeinen Frachtraten um 0,20 DM/kg.

Die Deutsche Lufthansa erhöhte die Provision für Luftfrachtspediteure in der Bundesrepublik Deutschland von derzeit 5 % auf 6 %. Die Anhebung erfolgt in zwei Schritten: Am 1. Oktober 1984 um 0,5 % und ein Jahr später um weitere 0,5 %.

28. OKTOBER 1984

Mit außergewöhnlich starken Preisnachlässen will die Lufthansa während der Geltungsdauer des Winterflugplans vom 28. Oktober 1984 bis zum 31. März 1985 nicht ausgelastete Flugzeuge auf ihren innerdeutschen Strecken füllen. In die Billig-Aktion ist mehr als ein Drittel des innerdeutschen Flugplan-Angebots einbezogen. Überwiegend für Flüge während des späten Vormittags und des frühen Nachmittags kann dieser Tarif in Anspruch genommen werden. Der Rabatt beträgt im Vergleich zum Flieg & Spar-Tarif nochmals 30 %.

16. DEZEMBER 1984

Berlin-Flüge können in der Zeit vom 16. Dezember 1984 bis 15. Januar 1985 zu stark verbilligten Stand-By- und Familientarifen gebucht werden. Ausgenommen davon sind die Zeiträume vom 20. bis 24.12.84 sowie vom 5. bis 6.1.85. Beim Familientarif fliegen 2 Kinder bis zum Ende des 21. Lebensjahres kostenlos mit, wenn 2 Erwachsene je ein Ticket zum Normal- oder Spartarif gekauft haben.

Post- und Fernmeldewesen

1. FEBRUAR 1984

Der Datapostdienst wurde versuchsweise auf Ägypten, Norwegen, Schweden und Spanien ausgedehnt.

19. MÄRZ 1984

Die Deutsche Bundespost nahm mit weiteren sieben Ländern in Europa und Übersee den Telebriefdienst auf. Die neuen Partnerländer sind: Belgien, Dänemark, Indonesien, Israel, Italien, Neuseeland und Norwegen.

1. JULI 1984

Die einmalig zu entrichtende Gebühr für die Neueinrichtung eines Telefonhauptanschlusses wurde von 200 DM auf 65 DM gesenkt.

1. AUGUST 1984

Der "Zeittakt" für Telefongespräche nach Großbritannien, Irland, Italien und Griechenland wurde von 10 $\frac{2}{3}$ auf 12 Sekunden je Gebühreneinheit verlängert und damit dem "Zeittakt" für Ferngespräche im Inland in der Entfernungszone von mehr als 100 km angepasst. Somit werden Telefongespräche mit allen Ländern der Europäischen Gemeinschaft und allen unmittelbar angrenzenden westlichen Ländern zu einem einheitlichen Gebührensatz abgerechnet.

1. OKTOBER 1984

Telefongespräche, die vom Münzfernsprecher aus geführt werden, verteuerten sich, da die Deutsche Bundespost ab der 2. Gesprächseinheit an je 30 Pf für die Gebühreneinheit erhebt. Da die technische Umrüstung der Münzfernsprecher nicht simultan erfolgen konnte, war eine sukzessive Einführung dieser Gebührenänderung bis zum 31. Dezember 1984 unumgänglich.

1. DEZEMBER 1984

Die einmalig zu entrichtende Gebühr für die Wiederanschließung, Übernahme und Änderung eines Telefonhauptanschlusses wurde von 55 auf 65 DM heraufgesetzt, womit nunmehr alle Anschlußgebühren auf einen einheitlichen Betrag festgesetzt wurden.

Zur Beachtung: Zur Erklärung der Preisänderungen und der damit zusammenhängenden Informationen für Verkehrsleistungen wurden z.T. Marktberichte und Pressemeldungen verwendet, die nicht in allen Fällen nachprüfbar waren.

1 Eisenbahnverkehr

1.1 Personenverkehr

1.1.1 Beförderungspreise gemäß DPT

DM

Jahr Änderungs- datum	Streckensatz Hin- und Rückfahrt ¹⁾											
	1. Klasse						2. Klasse					
	50 km ²⁾	100 km	200 km	350 km	500 km	1 000 km	50 km ²⁾	100 km	200 km	350 km	500 km	1 000 km
1970 D	11,20	26,80	51,00	85,60	114,00	189,00	7,40	17,80	34,00	57,00	76,00	126,00
1971 D	12,87	30,80	57,33	98,10	131,50	219,00	8,57	20,47	38,17	65,33	87,67	146,00
1972 D	11,66	31,60	58,60	100,60	135,00	225,00	7,65	21,00	39,00	67,00	90,00	150,00
1973 D	14,20	31,97	67,32	114,88	161,90	295,48	8,71	20,07	41,78	71,64	101,13	185,24
1974 D	15,30	35,00	72,50	116,00	167,00	315,25	9,40	21,50	45,00	72,00	103,50	197,00
1975 D	16,65	39,49	77,49	121,23	174,98	342,67	10,30	23,74	47,74	75,49	109,23	213,95
1976 D	16,80	40,00	78,00	122,00	176,00	346,00	10,40	24,00	48,00	76,00	110,00	216,00
1977 D	17,33	40,00	78,00	122,00	176,00	346,00	10,67	24,00	48,00	76,00	110,00	216,00
1978 D	18,27	41,67	81,33	123,67	176,00	341,00	11,47	25,67	51,33	77,67	111,67	216,00
1979 D	18,70	43,50	83,50	127,00	179,00	340,00	11,90	27,50	53,50	81,00	115,00	219,00
1980 D	18,80	44,00	84,00	128,00	180,00	341,67	12,33	28,00	55,67	83,67	119,33	226,67
1981 D	21,36	46,93	92,77	139,70	201,40	378,95	14,17	30,93	61,85	92,77	133,62	252,32
1982 D	24,63	51,67	101,50	155,00	220,83	415,67	16,30	33,83	67,67	103,33	147,17	276,50
1983 D	25,20	52,00	106,00	150,00	214,00	406,00	16,80	34,00	70,00	100,00	142,00	270,00
1984 D	26,40	54,00	108,00	154,00	222,00	418,00	17,60	36,00	72,00	102,00	148,00	278,00
1.3.1971	13,20	31,60	58,60	100,60	135,00	225,00	8,80	21,00	39,00	67,00	90,00	150,00
15.1.1972	11,60	31,60	58,60	100,60	135,00	225,00	7,60	21,00	39,00	67,00	90,00	150,00
28.1.1973	14,40	32,00	68,00	116,00	164,00	301,00	8,80	20,00	42,00	72,00	102,00	188,00
1.4.1974	15,60	36,00	74,00	116,00	168,00	320,00	9,60	22,00	46,00	72,00	104,00	200,00
16.2.1975	16,80	40,00	78,00	122,00	176,00	346,00	10,40	24,00	48,00	76,00	110,00	216,00
1.5.1977	17,60	40,00	78,00	122,00	176,00	346,00	10,80	24,00	48,00	76,00	110,00	216,00
1.3.1978	18,40	42,00	82,00	124,00	176,00	346,00	11,60	26,00	52,00	78,00	112,00	216,00
1.4.1979	18,80	44,00	84,00	128,00	180,00	340,00	12,00	28,00	54,00	82,00	116,00	220,00
1.3.1980	18,80	44,00	84,00	128,00	180,00	342,00	12,40	28,00	56,00	84,00	120,00	228,00
15.1.1981	20,00	46,00	90,00	136,00	196,00	370,00	13,20	30,00	60,00	90,00	130,00	246,00
1.7.1981	22,80	48,00	96,00	144,00	208,00	390,00	15,20	32,00	64,00	96,00	138,00	260,00
1.2.1982	24,80	52,00	102,00	156,00	222,00	418,00	16,40	34,00	68,00	104,00	148,00	278,00
1.1.1983	25,20	52,00	106,00	150,00	214,00	406,00	16,80	34,00	70,00	100,00	142,00	270,00
1.1.1984	26,40	54,00	108,00	154,00	222,00	418,00	17,60	36,00	72,00	102,00	148,00	278,00

Jahr Änderungs- datum	Kilometersatz ²⁾				Gebühr für Reservierung	Zuschlag bei					
						Benutzung und ggf. Reservierung			Benutzung von Schnell- zügen		
	eines Sitzplatzes		eines Lie- geplatzes	in Schnell- zügen und ³⁾ Kurswagen (3|4|5)	in Liegewagen						
	einfache Fahrt					1. u. 2. Kl.		1. Klasse		2. Klasse	
1. Klasse		2. Klasse		1. u. 2. Kl.		1. Klasse		2. Klasse		1. u. 2. Kl.	
bis 50 km		über 50 km		alle Entfernungen		alle Entfernungen		alle Entfernungen		bis 50 km 5)6)	
1970 D	0,1275	0,1275	0,0850	0,0850	2,00	4,00	4,00	11,50	2,00		
1971 D	0,1400	0,1400	0,0933	0,0933	2,00	4,00	4,00	11,50	2,00		
1972 D	0,1235	0,1425	0,0824	0,0950	2,00	8,00	-	11,50	2,00		
1973 D	0,1509	0,1598	0,0947	0,1003	2,33	9,86	-	12,17	2,93		
1974 D	0,1623	0,1709	0,1015	0,1068	2,50	10,00	-	12,83	3,00		
1975 D	0,1765	0,1857	0,1103	0,1161	2,50	10,00	-	14,00	3,00		
1976 D	0,1781	0,1874	0,1113	0,1171	2,50	10,00	10,00	15,83	3,00		
1977 D	0,1843	0,1874	0,1152	0,1171	2,50	10,00	6,95	16,92	3,00		
1978 D	0,1952	0,1952	0,1240	0,1240	2,50	10,00	3,81	17,00	3,00		
1979 D	0,1997	0,1997	0,1291	0,1291	2,88	10,00	3,00	17,00	3,00		
1980 D	0,2029	0,2029	0,1347	0,1347	3,00	10,00	3,17	17,83	3,00		
1981 D	0,2334	0,2334	0,1556	0,1556	3,00	10,00	5,00	19,67	3,00		
1982 D	0,2711	0,2643	0,1808	0,1762	3,42	10,00	5,00	21,67	3,00		
1983 D	0,2817	0,2737	0,1878	0,1825	3,50	10,00	5,00	22,00	3,00		
1984 D	0,2901	0,2819	0,1934	0,1880	3,50	5,00	5,00	22,00	3,00		
1.1.1972	0,1425	0,1425	0,0950	0,0950	2,00	8,00	-	11,50	2,00		
15.1.1972	0,1228	0,1425	0,0819	0,0950	2,00	8,00	-	11,50	2,00		
28.1.1973	0,1531	0,1611	0,0957	0,1007	2,00	10,00	-	11,50	3,00		
1.5.1973	0,1531	0,1611	0,0957	0,1007	2,50	10,00	-	12,50	3,00		
1.4.1974	0,1654	0,1741	0,1034	0,1088	2,50	10,00	-	12,50	3,00		
1.5.1974	0,1654	0,1741	0,1034	0,1088	2,50	10,00	-	13,00	3,00		
16.2.1975	0,1781	0,1874	0,1113	0,1171	2,50	10,00	-	13,00	3,00		
1.5.1975	0,1781	0,1874	0,1113	0,1171	2,50	10,00	-	14,50	3,00		
1.5.1976	0,1781	0,1874	0,1113	0,1171	2,50	10,00	-	16,50	3,00		
1.3.1977	0,1781	0,1874	0,1113	0,1171	2,50	10,00	10,00	17,00	3,00		
1.5.1977	0,1874	0,1874	0,1171	0,1171	2,50	10,00	10,00	17,00	3,00		
22.5.1977	0,1874	0,1874	0,1171	0,1171	2,50	10,00	10,00	17,00	3,00		
1.3.1978	0,1968	0,1968	0,1253	0,1253	2,50	10,00	5,00	17,00	3,00		
28.5.1978	0,1968	0,1968	0,1253	0,1253	2,50	10,00	5,00	17,00	3,00		
1.4.1979	0,2007	0,2007	0,1303	0,1303	3,00	10,00	3,00	17,00	3,00		
1.3.1980	0,2033	0,2033	0,1355	0,1355	3,00	10,00	3,00	18,00	3,00		
1.12.1980	0,2033	0,2033	0,1355	0,1355	3,00	10,00	5,00	18,00	3,00		
15.1.1981	0,2196	0,2196	0,1464	0,1464	3,00	10,00	5,00	18,00	3,00		
1.3.1981	0,2196	0,2196	0,1464	0,1464	3,00	10,00	5,00	20,00	3,00		
1.7.1981	0,2484	0,2484	0,1656	0,1656	3,00	10,00	5,00	20,00	3,00		
1.2.1982	0,2732	0,2658	0,1821	0,1772	3,00	10,00	5,00	20,00	3,00		
1.3.1982	0,2732	0,2658	0,1821	0,1772	3,50	10,00	5,00	22,00	3,00		
1.1.1983	0,2817	0,2737	0,1878	0,1825	3,50	10,00	5,00	22,00	3,00		
1.1.1984	0,2901	0,2819	0,1934	0,1880	3,50	5,00	5,00	22,00 ^{a)}	3,00		

1) Ab 1.4.1974 über 200 km "Ferienkarte", umbenannt am 1.5.1977 in "Vorzugskarte" und am 1.7.1981 in "Ermäßigte Fernrückfahrkarte (Vorzugskarte)".
 2) Ohne Berücksichtigung des Schnellzugzuschlages.
 3) Bei Anschlußreservierung in einer Fahrtrichtung freie Platzreservierung in maximal zwei weiteren Zügen.
 4) Früher "Fernschnellzug (F)"; am 26.9.1971 durch Zugattung "Inter-city-Zug (IC)" ersetzt. 2. Wagenklasse im IC-Zug am 30.5.1976 eingeführt.

5) Ab 1.1.1984: Zuschläge zum halben Preis u.a. bei Halbp reis-Fahrausweisen.
 6) Vor dem 28.2.1971 bis 80 km. Ab 29.5.1983: Etwa 250 Schnellzüge täglich zuschlagfrei.
 a) Ab 1.1.1984: Nur in 6-plätzigem Abteil.

1 Eisenbahnverkehr
1.2 Güterverkehr
1.2.1 Stückgut-Frachten gemäß DEGT
DM

Jahr Änderungsdatum	Sendung bei einer Entfernung von 221-240 km mit einem Frachtberechnungsgewicht von						
	41-50 kg	91-100 kg	241-260 kg	481-500 kg	701-750 kg	951-1 000 kg	1 401-1 500 kg
1970 D	8,95	15,00	32,00	53,43	72,35	87,08	118,25
1971 D	10,94	18,34	39,05	65,28	88,26	106,50	144,92
1972 D	12,68	20,68	40,93	66,95	90,25	108,00	147,00
1973 D	13,57	22,02	42,98	69,94	94,24	112,27	153,40
1974 D	14,63	23,78	46,45	75,68	101,94	121,33	166,08
1975 D	14,70	23,90	46,70	76,10	102,50	122,00	167,00
1976 D	14,70	23,90	46,70	76,10	102,50	122,00	167,00
1977 D	15,07	24,47	47,80	77,87	104,93	125,00	170,73
1978 D	16,09	26,10	51,00	83,07	112,01	133,50	181,76
1979 D	16,90	27,40	53,55	87,30	117,70	140,00	190,88
1980 D	17,97	29,20	57,03	92,87	125,17	149,00	203,20
1981 D	19,65	30,93	59,85	99,58	129,33	155,53	213,26
1982 D	21,15	32,88	64,75	107,95	137,70	164,73	226,16
1983 D	22,25	34,90	68,53	114,33	144,50	174,00	238,80
1984 D	23,40	36,30	70,95	117,80	150,63	180,25	247,35
1.6.1970	9,20	15,50	33,00	55,10	74,60	90,00	122,00
1.2.1971	11,10	18,60	39,60	66,20	89,50	108,00	147,00
1.3.1972	13,00	21,10	41,20	67,10	90,40	108,00	147,00
15.4.1973	13,80	22,40	43,70	71,10	95,80	114,00	156,00
1.2.1974	14,70	23,90	46,70	76,10	102,50	122,00	167,00
1.9.1977	15,80	25,60	50,00	81,40	109,80	131,00	178,20
1.8.1978	16,50	26,80	52,40	85,40	115,10	137,00	186,75
1.7.1979	17,30	28,00	54,70	89,20	120,30	143,00	195,00
1.5.1980	18,30	29,80	58,20	94,70	127,60	152,00	207,30
1.4.1981	20,10	31,30	60,40	101,20	129,90	156,70	215,25
1.4.1982	21,50	33,40	66,20	110,20	140,30	167,40	229,80
1.4.1983	22,50	35,40	69,30	115,70	145,90	176,20	241,80
1.4.1984	23,70	36,60	71,50	118,50	152,20	181,60	249,20

1.2.2 Wagenladungs-Frachtsätze gemäß DEGT
DM je 100 kg

Jahr Änderungsdatum	Wagenladung in der 25-t-Klasse bei einer Entfernung von 211-220 km						
	Regelgüterklasse			Montangüterklasse			
	A	B	C	I	II/III	IV	V
1970 D	2,25	2,03	1,86	2,25	2,03	2,00	2,02
1971 D	2,72	2,45	2,24	2,72	2,45	2,40	2,32
1972 D	2,91	2,62	2,40	2,91	2,62	2,57	2,47
1973 D	3,09	2,77	2,54	3,09	2,77	2,72	2,62
1974 D	3,46	3,11	2,85	3,46	3,11	3,05	2,94
1975 D	3,52	3,16	2,90	3,52	3,16	3,10	2,99
1976 D	3,58	3,22	2,96	3,58	3,22	3,16	3,05
1977 D	3,63	3,26	2,99	3,63	3,26	3,19	3,08
1978 D	3,73	3,35	3,07	3,73	3,35	3,29	3,17
1979 D	3,84	3,45	3,16	3,84	3,45	3,39	3,26
1980 D	4,11	3,69	3,38	4,11	3,69	3,62	3,49
1981 D	4,41	3,96	3,63	4,41	3,96	3,88	3,74
1982 D	4,61	4,14	3,80	4,61	4,14	4,06	3,91
1983 D	4,71	4,23	3,88	4,71	4,23	4,15	4,00
1984 D	4,77	4,28	3,93	4,77	4,28	4,20	4,05
1.5.1970	2,32	2,09	1,92	2,32	2,09	2,06	2,08
1.2.1971	2,74	2,47	2,26	2,74	2,47	2,42	2,33
1.10.1971	2,79	2,51	2,30	2,79	2,51	2,47	2,37
1.4.1972	2,93	2,63	2,41	2,93	2,63	2,59	2,49
1.7.1972	2,96	2,66	2,44	2,96	2,66	2,61	2,51
15.4.1973	3,14	2,82	2,58	3,14	2,82	2,76	2,66
1.2.1974	3,45	3,10	2,84	3,45	3,10	3,04	2,93
1.7.1974	3,52	3,16	2,90	3,52	3,16	3,10	2,99
1.2.1976	3,59	3,23	2,96	3,59	3,23	3,16	3,05
1.10.1977	3,73	3,35	3,07	3,73	3,35	3,29	3,17
1.4.1979	3,84	3,45	3,16	3,84	3,45	3,39	3,26
1.10.1979	3,96	3,55	3,25	3,96	3,55	3,49	3,36
1.4.1980	4,16	3,74	3,42	4,16	3,74	3,66	3,53
1.1.1981	4,41	3,96	3,63	4,41	3,96	3,88	3,74
1.2.1982	4,63	4,16	3,81	4,63	4,16	4,08	3,93
1.6.1983	4,77	4,28	3,93	4,77	4,28	4,20	4,05

1 Eisenbahnverkehr

1.2 Güterverkehr

1.2.3 Wagenladungsfrachten gemäß DEGT*)

DM je t

Jahr	Weizen	Mais	Kartoffeln	Schwellen aus Holz	Zellulose, Holzstoff	Futtermittel		Fische, frisch	Steinkohle
	AT 435 I a + b 1)	AT 437 2)	AT 431	Kl. B 3)	AT 107	Kl. B 3)	AT 452	ATV § 17 4)	AT 184 5)
Anderungsdatum	Stuttgart - Illertissen 115 km	Nordenham - Regensburg 750 km	Stade - Witten Ost 357 km	Neumarkt (Oberpf.) - Bremen 617 km	Lübeck - Oberlenningen 760 km	Würzburg - Kempten (Allgäu) 301 km	Bremen - Regensburg 681 km	Bremerhaven - Frankfurt am Main 494 km	Gelsenkirchen - Hamburg 345 km
	25-t-Klasse		20-t-Klasse	25-t-Klasse			10-t-Klasse	25-t-Klasse	
1978 D	19,90	68,40	37,60	64,10	36,40	42,30	52,10	86,00	31,38
1979 D	20,40	62,98	38,53	66,03	36,95	43,60	52,10	88,55	33,15
1980 D	21,63	54,30	40,77	70,55	38,23	46,55	52,10	94,73	34,85
1981 D	22,90	53,97	43,28	75,70	40,50	50,00	51,18	101,60	37,35
1982 D	24,06	53,38	45,53	79,09	42,50	52,29	50,11	106,28	39,20
1983 D	24,65	53,87	47,15	80,80	43,80	53,38	51,03	108,51	39,93
1984 D	24,08	54,80	48,30	81,80	45,10	54,00	51,90	109,80	40,80
1. 4. 1979 ...	19,90	68,40	37,60	66,00	36,40	43,60	52,10	88,50	32,20
1. 5. 1979 ...	20,50	70,20	38,70	66,00	36,40	43,60	52,10	88,50	32,20
1. 7. 1979 ...	20,50	70,20	38,70	66,00	37,50	43,60	52,10	88,50	34,10
1. 8. 1979 ...	20,50	54,30	38,70	66,00	37,50	43,60	52,10	88,50	34,10
1. 10. 1979 ...	20,50	54,30	38,70	68,00	37,50	44,90	52,10	91,20	34,10
1. 11. 1979 ...	21,10	54,30	39,90	68,00	37,50	44,90	52,10	91,20	34,10
1. 4. 1980 ...	21,10	54,30	39,90	71,40	37,50	47,10	52,10	95,90	34,10
1. 5. 1980 ...	21,90	54,30	41,20	71,40	38,60	47,10	52,10	95,90	34,10
1. 7. 1980 ...	21,90	54,30	41,20	71,40	38,60	47,10	52,10	95,90	35,60
1. 1. 1981 ...	21,90	54,30	41,20	75,70	40,50	50,00	52,10	101,60	35,60
1. 3. 1981 ...	23,10	54,30	43,70	75,70	40,50	50,00	52,10	101,60	37,70
1. 8. 1981 ...	23,10	53,50	43,70	75,70	40,50	50,00	49,90	101,60	37,70
1. 1. 1982 ...	23,10	53,50	43,70	75,70	42,50	50,00	49,90	101,60	37,70
1. 2. 1982 ...	23,10	53,50	43,70	79,40	42,50	52,50	49,90	106,70	37,70
1. 3. 1982 ...	23,10	53,50	43,70	79,40	42,50	52,50	49,90	106,70	39,50
15. 3. 1982 ...	24,30	53,50	46,00	79,40	42,50	52,50	49,90	106,70	39,50
1. 8. 1982 ...	24,30	53,20	46,00	79,40	42,50	50,40	50,40	106,70	39,50
1. 1. 1983 ...	24,30	53,20	46,00	79,40	43,80	52,50	50,40	106,70	39,50
1. 6. 1983 ...	24,30	53,20	46,00	81,80	43,80	54,00	50,40	109,80	39,50
1. 7. 1983 ...	25,00	53,20	48,30	81,80	43,80	54,00	51,90	109,80	39,50
1. 8. 1983 ...	25,00	54,80	48,30	81,80	43,80	54,00	51,90	109,80	40,80
1. 9. 1983 ...	25,00	54,80	48,30	81,80	43,80	54,00	51,90	109,80	40,80
1. 1. 1984 ...	25,00	54,80	48,30	81,80	45,10	54,00	51,90	109,80	40,80
16. 4. 1984 ...	23,00	54,80	48,30	81,80	45,10	54,00	51,90	109,80	40,80
1. 7. 1984 ...	25,00	54,80	48,30	81,80	45,10	54,00	51,90	109,80	40,80
1. 10. 1984 ...	23,00	54,80	48,30	81,80	45,10	54,00	51,90	109,80	40,80

Jahr	Braunkohle, roh	Braunkohlenbriketts	Erdöl, roh	Benzin	Dieselmotorkraftstoff	Heizöl, leicht, schwer		Kalksteine	Eisenerz
	AT 180	AT 370 II 7)	AT 370 III 7)	AT 385 III 7)	AT 385 IX 7)	AT 385 IV 7)	AT 385 VIII 7)	AT 141	AT 242 I 7)
Anderungsdatum	Rommerskirchen - Düsseldorf-Reisholz 6) 44 km	Frechen - Hamm (Westf.) 147 km	Barenburg - Misburg 104 km	Hemmingstedt - Hannover-Linden 295 km	Ingolstadt - München 80 km	Karlsruhe - Stuttgart 100 km	Ingolstadt - Burglengenfeld 159 km	Herrlingen-Heilbronn 146 km	Emden - Dortmund-Eving 229 km
	25-t-Klasse			25-t-Klasse					
1978 D	10,41	22,76	7,20	16,40	3,60	6,70	11,20	17,90	8,60
1979 D	11,00	24,10	7,38	16,40	3,60	6,70	11,20	18,25	8,95
1980 D	11,59	25,38	7,87	17,40	3,85	7,00	11,85	19,33	9,57
1981 D	12,38	27,05	8,30	18,30	4,47	7,30	13,20	20,43	9,83
1982 D	13,00	27,80	8,70	19,70	4,60	7,70	14,20	20,50	10,23
1983 D	13,23	28,47	8,88	20,50	4,70	7,70	14,70	20,75	10,50
1984 D	12,50	29,60	9,10	21,00	4,80	7,80	15,10	18,75	10,50
1. 5. 1979 ...	10,70	23,40	7,40	16,40	3,60	6,70	11,20	18,30	8,80
1. 7. 1979 ...	11,30	24,80	7,40	16,40	3,60	6,70	11,20	18,30	9,10
1. 10. 1979 ...	11,30	24,80	7,60	16,40	3,60	6,70	11,20	18,30	9,10
1. 11. 1979 ...	11,30	24,80	7,60	16,40	3,60	6,70	11,20	18,80	9,10
1. 1. 1980 ...	11,30	24,80	7,60	17,40	3,60	7,00	11,20	18,80	9,50
1. 5. 1980 ...	11,30	24,80	8,00	17,40	3,60	7,00	11,20	19,60	9,50
1. 6. 1980 ...	11,80	25,80	8,00	17,40	3,60	7,00	11,20	19,60	9,50
1. 7. 1980 ...	11,80	25,80	8,00	17,40	4,10	7,00	12,50	19,60	9,50
1. 9. 1980 ...	11,80	25,80	8,00	17,40	4,10	7,00	12,50	19,60	9,70
1. 1. 1981 ...	11,80	25,80	8,00	18,30	4,10	7,30	13,20	19,60	9,70
1. 2. 1981 ...	11,80	25,80	8,00	18,30	4,50	7,30	13,20	20,50	9,70
1. 3. 1981 ...	12,50	27,30	8,00	18,30	4,50	7,30	13,20	20,50	9,70
1. 4. 1981 ...	12,50	27,30	8,40	18,30	4,50	7,30	13,20	20,50	9,70
1. 9. 1981 ...	12,50	27,30	8,40	18,30	4,50	7,30	13,20	20,50	10,10
1. 1. 1982 ...	12,50	27,30	8,40	19,70	4,60	7,70	14,20	20,50	10,10
1. 3. 1982 ...	13,10	27,90	8,40	19,70	4,60	7,70	14,20	20,50	10,10
1. 4. 1982 ...	13,10	27,90	8,80	19,70	4,60	7,70	14,20	20,50	10,10
1. 9. 1982 ...	13,10	27,90	8,80	19,70	4,60	7,70	14,20	20,50	10,50
1. 1. 1983 ...	13,10	27,90	8,80	20,50	4,70	7,70	14,70	20,50	10,50
1. 7. 1983 ...	13,10	27,90	8,80	20,50	4,70	7,70	14,70	21,00	10,50
1. 9. 1983 ...	13,50	29,60	8,80	20,50	4,70	7,70	14,70	21,00	10,50
1. 10. 1983 ...	13,50	29,60	9,10	20,50	4,70	7,70	14,70	21,00	10,50
1. 1. 1984 ...	12,50	29,60	9,10	21,00	4,80	7,80	15,10	21,00	10,50
1. 7. 1984 ...	12,50	29,60	9,10	21,00	4,80	7,80	15,10	16,50	10,50

*) Im allgemeinen Transporte in Einzelgüterwagen bzw. Güterwagengruppen.
1) Bis 15.4.1984: AT 435 I.
2) Bis 31.7.1979: AT 435.
3) Regelgüterklasse des DEGT.

4) Nr. 2 des Tarifverzeichnisses der DB: Allgemeine Tarifvorschriften des DEGT, Teil I, Abt. B.
5) Ohne Hafengebühren.
6) Bis 31.12.1983: Verkehrsrelation Niederaußem-Düsseldorf 52 km.
7) In geschlossenen Zügen.

1 Eisenbahnverkehr

1.2 Güterverkehr

1.2.3 Wagenladungsfrachten gemäß DEGT*)

DM je t**)

Jahr	Röhren aus Stahl	Breitbandstahl, warm gewalzt	Feinblech, kalt gewalzt	Walzdraht aus Stahl	Eisenschrott 3)	Bauxit, roh	Natriumcarbonat (Soda)	Acetaldehyd	Aluminiumoxid
	AT 303	AT 297 II 1)	AT 299 b 2)	AT 293	kl. IV 4)	AT 122 1)	AT 344	AT 346 II	AT 350 III 1)
Änderungsdatum	Mülheim (Ruhr) - Bremen 260 km	Oberhausen - Bochum Nord 32 km	Oberhausen - Fallersleben 322 km	Duisburg - Hamm (Westf.) 85 km	Nürnberg Süd - Sulzbach 70 km	Köln-Niehl - Quadrath-Ichendorf 30 km	Millingen - Salzgitter 343 km	Köln-Niehl - Ludwigshafen 252 km	Lünen Süd - Nievenheim 109 km
25-t-Klasse									
1978 D	19,00	7,90	38,60	14,46	15,20	6,70	41,10	21,20	13,90
1979 D	19,47	8,08	35,88	14,97	15,70	6,80	41,82	21,72	14,17
1980 D	20,20	8,50	37,77	15,47	16,80	6,90	44,87	23,57	15,17
1981 D	21,00	8,84	39,49	15,91	18,00	7,40	47,52	25,17	15,93
1982 D	21,60	9,30	41,27	16,41	18,83	7,80	49,70	26,59	16,70
1983 D	22,00	9,57	42,74	16,78	19,25	7,90	51,18	-	16,95 ^{a)}
1984 D	22,40	9,70	43,50	16,90	19,50	7,90	51,80	-	17,20 ^{a)}
1. 2. 1979 ...	19,20	7,90	35,10	14,80	15,20	6,70	41,10	21,20	13,90
1. 4. 1979 ...	19,20	7,90	35,10	14,80	15,70	6,70	41,10	21,20	13,90
1. 5. 1979 ...	19,60	8,10	35,10	14,80	15,70	6,70	41,10	21,20	13,90
1. 6. 1979 ...	19,60	8,10	35,10	14,80	15,70	6,70	41,10	21,20	13,90
1. 7. 1979 ...	19,60	8,10	35,10	14,80	15,70	6,90	42,10	22,00	14,30
1. 9. 1979 ...	19,60	8,10	35,10	15,30	15,70	6,90	42,10	22,00	14,30
1. 10. 1979 ...	19,60	8,30	37,10	15,30	16,20	6,90	42,10	22,00	14,30
1. 11. 1979 ...	19,60	8,30	37,10	15,30	16,20	6,90	43,40	22,70	14,30
1. 12. 1979 ...	19,60	8,30	37,10	15,30	16,20	6,90	43,40	22,70	14,70
1. 1. 1980 ...	20,20	8,30	37,10	15,30	16,20	6,90	43,40	22,70	14,70
1. 4. 1980 ...	20,20	8,30	37,10	15,30	17,00	6,90	43,40	22,70	14,70
1. 5. 1980 ...	20,20	8,60	37,10	15,30	17,00	6,90	45,60	24,00	15,40
1. 8. 1980 ...	20,20	8,60	38,70	15,70	17,00	6,90	45,60	24,00	15,40
1. 1. 1981 ...	21,00	8,60	38,70	15,70	18,00	7,30	45,60	24,00	15,40
1. 3. 1981 ...	21,00	8,60	38,70	15,70	18,00	7,30	47,90	25,40	15,40
15. 3. 1981 ...	21,00	8,90	38,70	15,70	18,00	7,30	47,90	25,40	15,40
1. 4. 1981 ...	21,00	8,90	38,70	15,70	18,00	7,30	47,90	25,40	16,10
1. 7. 1981 ...	21,00	8,90	38,70	15,70	18,00	7,50	47,90	25,40	16,10
1. 8. 1981 ...	21,00	8,90	40,60	16,20	18,00	7,50	47,90	25,40	16,10
1. 1. 1982 ...	21,60	9,30	40,60	16,20	18,00	7,70	47,90	25,40	16,70
1. 2. 1982 ...	21,60	9,30	40,60	16,20	18,90	7,70	47,90	26,70	16,70
1. 4. 1982 ...	21,60	9,30	40,60	16,20	18,90	7,70	50,30	26,70	16,70
1. 7. 1982 ...	21,60	9,30	40,60	16,20	18,90	7,90	50,30	26,70	16,70
1. 8. 1982 ...	21,60	9,30	42,20	16,70	18,90	7,90	50,30	26,70	16,70
1. 1. 1983 ...	22,00	9,30	42,20	16,70	18,90	7,90	50,30	-	16,70
1. 5. 1983 ...	22,00	9,70	42,20	16,70	18,90	7,90	50,30	-	16,70
1. 6. 1983 ...	22,00	9,70	42,20	16,70	19,50	7,90	51,80	-	16,70
1. 7. 1983 ...	22,00	9,70	42,20	16,70	19,50	7,90	51,80	-	17,20 ^{a)}
1. 8. 1983 ...	22,00	9,70	43,50	16,90	19,50	7,90	51,80	-	17,20
1. 1. 1984 ...	22,40	9,70	43,50	16,90	19,50	7,90	51,80	-	17,20

Jahr	Kalidünger-mittel	Kalkammonsalpeter	Baumwolle	Papier und Pappe	Elektr. Apparate, Maschinen	Fahrzeuge	US-Sammelgut	Chemikalien	Papier
	AT 320 III ⁵⁾	AT 320 I ⁵⁾	AT 461	AT 110	AT 304	AT 474 Frz1, Frz2	AT 493 ⁶⁾		
Änderungsdatum	Neuhof (Kr. Fulda) - Hildesheim 237 km	Ludwigs-hafen - Bamberg 276 km	Bremen - Hof 676 km	Baienfurt - Hústen Ost 604 km	Offenbach am Main - Hamburg 510 km	Fallersleben - Darmstadt 413 km	Fischbach-Weierbach - Bremerhaven 588 km	Frankfurt - Hoechst - Bremerhaven 501 km	Hamburg-Waltershof - Karlruhe 635 km
25-t-Klasse			15-t-Klasse	25-t-Klasse	20-t-Klasse	Grosscontainer			
1978 D	24,97	29,35	55,23	64,80	44,20	84,20	1 434,00	1 451,00	1 610,00
1979 D	26,30	30,87	56,25	66,73	44,90	85,45	1 497,00	1 512,00	1 677,50
1980 D	27,77	32,43	59,85	71,08	46,70	90,25	1 556,00	1 569,00	1 742,00
1981 D	29,53	34,43	64,15	76,13	48,10	96,15	1 638,00	1 652,50	1 833,50
1982 D	31,10	36,17	67,93	81,77	50,00	102,43	1 757,00	1 772,50	1 964,50
1983 D	32,20	37,37	71,20	83,43	51,80	106,20	1 819,00	1 832,50	2 044,50
1984 D	32,50	37,70	73,90	85,10	53,00	108,00	1 819,00	1 831,00	2 056,00
1. 5. 1979 ...	26,50	31,10	55,50	64,80	44,20	84,20	1 463,00	1 480,00	1 642,00
1. 6. 1979 ...	26,50	31,10	55,50	68,10	44,20	84,20	1 463,00	1 480,00	1 642,00
1. 7. 1979 ...	26,50	31,10	57,00	68,10	45,60	86,70	1 531,00	1 544,00	1 713,00
1. 1. 1980 ...	26,50	31,10	57,00	68,10	46,70	86,70	1 531,00	1 544,00	1 713,00
1. 5. 1980 ...	28,40	33,10	57,00	68,10	46,70	86,70	1 531,00	1 544,00	1 713,00
1. 6. 1980 ...	28,40	33,10	57,00	73,20	46,70	86,70	1 531,00	1 544,00	1 713,00
1. 7. 1980 ...	28,40	33,10	62,70	73,20	46,70	93,80	1 581,00	1 594,00	1 771,00
1. 5. 1981 ...	30,10	35,10	62,70	77,60	48,80	93,80	1 581,00	1 594,00	1 771,00
1. 7. 1981 ...	30,10	35,10	65,60	77,60	48,80	98,50	1 695,00	1 711,00	1 896,00
1. 3. 1982 ...	30,10	35,10	65,60	82,60	48,80	98,50	1 695,00	1 711,00	1 896,00
1. 5. 1982 ...	31,60	36,70	65,60	82,60	48,80	104,40	1 695,00	1 711,00	1 896,00
1. 7. 1982 ...	31,60	36,70	65,60	82,60	51,20	104,40	1 819,00	1 834,00	2 033,00
1. 8. 1982 ...	31,60	36,70	71,20	82,60	51,20	104,40	1 819,00	1 834,00	2 033,00
1. 5. 1983 ...	32,50	37,70	71,20	82,60	51,20	104,40	1 819,00	1 834,00	2 033,00
1. 7. 1983 ...	32,50	37,70	71,20	82,60	51,20	108,00	1 819,00	1 831,00	2 056,00
1. 9. 1983 ...	32,50	37,70	71,20	85,10	53,00	108,00	1 819,00	1 831,00	2 056,00
1. 1. 1984 ...	32,50	37,70	73,90	85,10	53,00	108,00	1 819,00	1 831,00	2 056,00

*) Im allgemeinen Transporte in Einzelgüterwagen bzw. Güterwagengruppen.

***) Großcontainer: DM je Wagen.

1) In geschlossenen Zügen.

2) Bis 31.1.1978: AT 269 I; 1.2.1978 bis 31.1.1979:

AT 269 I Sonderfrachtsatz b.

3) Zur Wiedergewinnung von Metall.

4) Montangüterklasse des DEGT.

5) Ab 1.5.1983 ohne Berücksichtigung von Margen.

6) Ohne Entgelte für Straßenvorlauf/Straßennachlauf, Umschlag usw.

a) Ab 1.7.1983: Frachtsatz für Ladungen ab 800 bis unter 1 000 t.

2 Strassenverkehr
2.1 Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen
2.1.1 Stückgut-Frachten gemäß RKT^{*)}
DM

Jahr Änderungsdatum	Sendung bei einer Entfernung von 261-280 km mit einem frachtpflichtigen Gewicht von						
	41-50 kg	91-100 kg	241-260 kg	481-500 kg	701-750 kg	951-1 000 kg	1 401-1 500 kg
1970 D	9,71	16,46	35,53	59,33	80,46	96,97	131,83
1971 D	10,45	17,75	38,30	64,00	86,75	104,50	142,33
1972 D	11,72	19,91	42,94	71,70	97,18	117,76	159,66
1973 D	12,53	21,33	46,04	76,84	104,17	125,25	171,11
1974 D	13,76	23,51	50,76	84,76	114,87	138,04	188,64
1975 D	14,30	24,40	52,60	87,90	119,10	143,40	195,60
1976 D	14,30	24,40	52,60	87,90	119,10	143,40	195,60
1977 D	14,63	24,90	53,73	89,78	121,65	146,48	199,76
1978 D	15,60	26,40	57,10	95,40	129,30	155,70	212,25
1979 D	16,01	27,20	58,80	98,28	133,25	160,38	218,65
1980 D	16,93	28,80	62,18	103,95	140,98	169,60	231,23
1981 D	17,74	30,13	65,19	108,98	147,73	177,59	242,14
1982 D	18,69	31,80	68,69	114,90	155,66	187,25	255,38
1983 D	19,15	32,58	70,38	117,64	159,40	191,78	261,50
1984 D	19,40	33,00	71,30	119,10	161,40	194,20	264,75
1. 7.1971	10,90	18,50	39,90	66,80	90,50	109,00	148,65
4. 4.1972	12,00	20,40	44,00	73,40	99,50	120,00	163,50
1. 6.1973	12,90	22,00	47,50	79,30	107,50	129,00	176,55
1. 2.1974	13,50	23,10	49,90	83,30	112,90	135,50	185,40
25. 8.1974	14,60	24,80	53,70	89,60	121,40	146,30	199,35
1.10.1974	14,30	24,40	52,60	87,90	119,10	143,40	199,60
1.10.1977	15,60	26,40	57,10	95,40	129,30	155,70	212,25
1. 4.1979	16,00	27,20	58,80	98,30	133,30	160,40	218,70
20. 9.1979	16,40	27,90	60,30	100,80	136,70	164,50	224,25
1. 4.1980	17,10	29,10	62,80	105,00	142,40	171,30	233,55
15. 3.1981	17,90	30,40	65,80	110,00	149,10	179,20	244,35
15. 2.1982	18,80	32,00	69,10	115,60	156,60	188,40	256,95
1. 6.1983	19,40	33,00	71,30	119,10	161,40	194,20	264,75

2.1.2 Wagenladungs-Frachtsätze gemäß RKT^{*)}
DM je 100 kg

Jahr Änderungsdatum	Wagenladung bei einer Entfernung von 261-270 km					
	5-t-Klasse			20-t-Klasse		
	Regelgüterklasse					
	A/B	E	F	A/B	E	F
1970 D	5,72	5,16	4,88	3,49	3,22	2,79
1971 D	6,41	5,84	5,20	3,85	3,53	3,07
1972 D	6,97	6,37	5,55	4,17	3,81	3,33
1973 D	7,50	6,85	5,98	4,44	4,05	3,54
1974 D	8,27	7,62	6,65	4,87	4,49	3,92
1975 D	8,39	7,78	6,79	4,94	4,58	4,00
1976 D	8,63	8,11	7,07	5,08	4,78	4,17
1977 D	8,75	8,25	7,19	5,14	4,85	4,23
1978 D	9,05	8,56	7,47	5,28	4,99	4,36
1979 D	9,32	8,82	7,70	5,44	5,15	4,49
1980 D	9,94	9,40	8,20	5,80	5,48	4,78
1981 D	10,43	9,87	8,61	6,09	5,76	5,02
1982 D	11,00	10,41	9,08	6,42	6,07	5,30
1983 D	11,27	10,66	9,30	6,57	6,21	5,42
1984 D	11,41	10,79	9,42	6,64	6,28	5,48
12. 4.1971	6,59	6,02	5,25	3,94	3,60	3,14
4. 4.1972	7,10	6,49	5,66	4,25	3,88	3,39
15. 4.1973	7,66	7,00	6,11	4,51	4,12	3,60
1. 2.1974	8,04	7,35	6,42	4,74	4,33	3,78
1. 6.1974	8,55	7,93	6,92	5,04	4,67	4,07
1.10.1974	8,39	7,78	6,79	4,94	4,58	4,00
1. 2.1976	8,65	8,14	7,10	5,09	4,80	4,19
1.10.1977	9,05	8,56	7,47	5,28	4,99	4,36
1. 4.1979	9,32	8,82	7,70	5,44	5,15	4,49
20. 9.1979	9,56	9,05	7,90	5,58	5,28	4,61
1. 4.1980	10,06	9,51	8,30	5,87	5,55	4,84
15. 3.1981	10,52	9,96	8,69	6,14	5,81	5,07
15. 2.1982	11,07	10,47	9,14	6,46	6,11	5,33
1. 6.1983	11,41	10,79	9,42	6,64	6,28	5,48

^{*)} Einschl. gesondert erhobener Treibstoffzuschlag:
Vom 1. 2.1974 bis 30. 9.1974 5 %,
vom 1.10.1974 bis 31.12.1974 3 %,
vom 20. 9.1979 bis 31. 3.1980 2,5509 %.

3 Spedition

3.1 Spediteursammelgutverkehr mit Kraftwagen und Eisenbahn

3.1.1 Kundensätze*)

DM je 100 kg

Jahr	Sendung bei einer Entfernung von 141-160 km				Sendung bei einer Entfernung von 341-360 km			
	mit einem frachtpflichtigen Gewicht von							
	91-100 kg	241-260 kg	701-750 kg	1001-3000 kg	91-100 kg	241-260 kg	701-750 kg	1001-3000 kg
1970 D	12,10	10,08	7,41	6,04	18,90	16,80	12,63	10,44
1971 D	13,53	11,28	8,28	6,76	21,15	19,10	14,12	11,67
1972 D	14,54	12,02	8,98	7,48	22,79	20,05	14,97	12,30
1973 D	16,93	13,59	10,19	8,41	24,98	21,28	15,85	13,87
1974 D	19,79	15,72	11,91	10,99	27,69	23,28	17,43	15,72
1975 D	21,15	16,76	12,73	11,27	28,85	24,12	18,11	15,68
1976 D	22,00	17,40	13,21	11,22	29,50	24,56	18,45	15,30
1977 D	23,19	18,35	14,00	11,83	30,88	25,77	19,42	15,99
1978 D	24,68	19,54	14,71	12,28	32,93	27,38	20,48	16,64
1979 D	25,55	20,18	15,21	12,67	34,08	28,36	21,19	17,19
1980 D	27,30	21,59	16,29	13,57	36,48	30,41	22,73	18,42
1981 D	29,52	23,44	17,66	14,69	39,07	32,56	24,36	19,73
1982 D	31,82	25,26	19,05	15,83	41,58	34,65	25,93	21,02
1983 D	32,87	26,29	19,88	16,52	43,00	35,97	26,96	21,85
1984 D	34,05	27,31	20,65	17,14	44,03	36,85	27,65	22,41
1. 4. 1971	13,80	11,52	8,45	6,90	21,60	19,60	14,41	11,91
4. 4. 1972	14,80	12,20	9,16	7,68	23,20	20,20	15,17	12,44
15. 4. 1973	17,80	14,16	10,61	9,72	25,70	21,72	16,13	14,45
15. 3. 1974	20,30	16,12	12,24	11,32	28,20	23,68	17,76	16,05
1. 7. 1975	22,00	17,40	13,21	11,22	29,50	24,56	18,45	15,30
1. 2. 1977	23,30	18,44	14,07	11,89	31,00	25,88	19,51	16,05
1. 2. 1978	24,80	19,64	14,77	12,32	33,10	27,52	20,57	16,69
1. 4. 1979	25,60	20,36	15,35	12,79	34,40	28,64	21,39	17,35
1. 3. 1980	27,60	21,84	16,48	13,72	36,90	30,76	23,00	18,63
1. 3. 1981	29,90	23,76	17,89	14,88	39,50	32,92	24,63	19,95
1. 3. 1982	32,20	25,56	19,28	16,02	42,00	35,00	26,19	21,23
1. 3. 1983	33,00	26,44	20,00	16,62	43,20	36,16	27,11	21,97
1. 4. 1984	34,40	27,60	20,87	17,31	44,30	37,08	27,83	22,55

*) Für die Transportleistung ab Haus des Versenders bis zum Bestimmungsort (frei Ankunftssehuppen der Sammelladung).

4 Schiffsverkehr

4.1 Binnenschifffahrt

4.1.1 Frachten einschl. Schiffsabgaben gemäß FTB

DM je t

Jahr	Getreide ¹⁾							Eimskies	
	von Hamburg nach			von Bremen nach		von Emden nach		von Vallendar/Brohl nach	
	Düsseld- dorf 791 km	Braun- schweig 392 km	Berlin (West) 345 km	Köln- Niehl 477 km	Mannheim 732 km	Köln- Deutz 396 km	Mannheim 656 km	Dortmund 223/249 km	Braunschweig 586/612 km
1970 D	11,45	8,11	11,97	7,58	10,92	7,18	10,65	4,84	9,54
1971 D	12,26	8,72	12,82	8,06	10,65	7,18	10,65	5,40	10,56
1972 D	13,13	9,40	13,75	8,18	10,58	7,18	10,65	5,86	11,42
1973 D	14,25	10,09	14,58	8,53	11,02	7,94	10,63	6,28	12,24
1974 D	17,05	11,64	16,50	10,07	13,03	9,75	12,73	7,52	14,60
1975 D	20,15	13,90	18,94	11,99	15,59	11,50	15,09	8,22	16,19
1976 D	21,14	13,51	22,51	13,83	18,08	13,21	17,54	8,27	16,66
1977 D	19,64	13,08	25,76	16,04	20,92	15,30	20,28	8,46	17,22
1978 D	19,01	12,06	26,50	16,51	21,48	15,68	20,75	8,61	17,63
1979 D	20,54	12,67	27,92	17,85	23,62	16,91	22,79	9,26	19,05
1980 D	22,45	13,51	29,68	19,39	26,16	18,52	25,44	10,04	20,62
1981 D	23,99	14,29	31,33	20,69	28,31	19,64	27,35	10,53	21,78
1982 D	25,13	14,83	32,47	21,57	29,60	20,59	28,83	10,99	22,80
1983 D	25,75	15,24	33,27	22,18	30,26	21,04	29,30	11,23	23,27
1984 D	25,39	14,69	27,94	22,57	30,67	21,47	29,86	11,42	23,76
1983 Okt.	25,70	15,34	33,50	22,21	30,06	21,19	29,38	11,32	23,44
Nov.	25,96	15,42	33,67	22,39	30,33	21,19	29,38	11,32	23,44
Dez.	25,96	15,42	33,67	22,39	30,33	21,19	29,38	11,32	23,44
1984 Jan.	26,16	15,47	33,67	22,51	30,45	21,29	29,48	11,34	23,55
Febr.	26,16	15,47	33,67	22,51	30,45	21,29	29,48	11,34	23,55
März	26,16	15,47	33,67	22,51	30,45	21,29	29,48	11,34	23,55
April	26,47	15,57	33,87	22,75	30,94	21,53	29,98	11,45	23,83
Mai	26,47	15,57	25,05	22,75	30,94	21,53	29,98	11,45	23,83
Juni	26,47	15,57	25,05	22,75	30,94	21,53	29,98	11,45	23,83
Juli	24,47	13,86	25,05	22,75	30,94	21,53	29,98	11,45	23,83
Aug.	24,47	13,86	25,05	22,75	30,94	21,53	29,98	11,45	23,83
Sept.	24,47	13,86	25,05	22,75	30,94	21,53	29,98	11,45	23,83
Okt.	24,47	13,86	25,05	22,75	30,94	21,53	29,98	11,45	23,83
Nov.	24,47	13,86	25,05	22,75	30,94	21,53	29,98	11,45	23,83
Dez.	24,47	13,86	25,05	21,34	29,22	21,53	29,98	11,45	23,83

1) Vor dem 1.8.1976: Einschl. Frachthilfe aus Bundesmitteln.

4 Schiffsverkehr

4.1 Binnenschifffahrt

4.1.1 Frachten einschl. Schiffsabgaben gemäß FTB

DM je t

Jahr Monat	Bimskies				Rheinkies		Stammholz	Erz
	von Vallendar/Brohl nach				von Emmerich nach		von Bremen	von Emden
	Heilbronn 279/305 km	Würzburg 350/376 km	Bamberg 487/513 km	Nürnberg 557/583 km	Dortmund 119 km	Hannover 342 km	nach Getmold 171 km	nach Dortmund 269 km
1970 D	6,39	.	.	.	3,32	6,50	8,81	4,67
1971 D	6,95	.	.	.	3,60	7,33	9,40	5,09
1972 D	7,54	.	.	.	3,86	7,93	9,50	5,48
1973 D	8,12	9,46	12,44	14,12	4,17	8,53	9,87	5,94
1974 D	9,85	11,34	14,84	16,81	4,91	10,03	11,22	6,89
1975 D	10,79	12,31	16,12	18,27	5,30	11,06	12,12	7,72
1976 D	11,15	12,92	16,99	19,29	5,26	11,33	12,43	8,04
1977 D	11,54	13,50	17,84	20,29	5,12	11,41	13,05	8,14
1978 D	11,73	13,86	18,35	20,89	5,21	11,60	13,37	8,20
1979 D	12,91	15,27	20,03	22,72	5,61	12,60	14,28	8,65
1980 D	14,35	16,99	22,11	25,00	6,21	13,85	15,23	9,66
1981 D	15,43	18,30	23,86	27,00	6,64	14,77	16,12	10,24
1982 D	16,27	19,31 ^{a)}	25,23 ^{a)}	28,54 ^{a)}	6,95	15,48	16,76	10,67
1983 D	16,49 ^r	18,78	24,62 ^{a)}	27,96 ^{a)}	7,09	15,80	16,61	10,87
1984 D	16,76	19,10	25,01	28,43	6,61	16,14	16,11	11,06
1983 Oktober	16,51 ^r	18,78	24,59	27,93	7,14	15,91	15,81	10,96
November ...	16,51 ^r	18,78	24,59	27,93	7,14	15,91	15,92	10,96
Dezember ...	16,51 ^r	18,78	24,59	27,93	7,14	15,91	15,92	10,96
1984 Januar	16,56	18,84	24,66	28,03	7,15	15,98	16,01	10,96
Februar	16,56	18,84	24,66	28,03	7,15	15,98	16,01	10,96
März	16,56	18,84	24,66	28,03	7,15	15,98	16,01	10,96
April	16,83	19,18	25,12	28,56	7,24	16,19	16,14	11,09
Mai	16,83	19,18	25,12	28,56	7,24	16,19	16,14	11,09
Juni	16,83	19,18	25,12	28,56	6,19	16,19	16,14	11,09
Juli	16,83	19,18	25,12	28,56	6,19	16,19	16,14	11,09
August	16,83	19,18	25,12	28,56	6,19	16,19	16,14	11,09
September ...	16,83	19,18	25,12	28,56	6,19	16,19	16,14	11,09
Oktober	16,83	19,18	25,12	28,56	6,19	16,19	16,14	11,09
November ...	16,83	19,18	25,12	28,56	6,19	16,19	16,14	11,09
Dezember ...	16,83	19,18	25,12	28,56	6,19	16,19	16,14	11,09

Jahr Monat	Salz			Ausfuhrkohle		Steinkohle		
	von Borth	von Heilbronn nach		vom Ruhrgebiet nach		von Hamburg	von Ruhr-/Kanalhäfen nach	
	n. Leverkusen 107 km	Duisburg-Ruhrort 464 km	Köln-Deutz 370 km	Emden 1) 254/275 km	Emden 2) 269/282 km	n. Berlin (W) 345 km	Hannover 299 km	Berlin (West) 694 km
1970 D	3,48	5,20	.	4,31	4,72	10,06	8,77	17,32
1971 D	3,72	5,75	.	4,72	5,13	10,52	10,04	20,12
1972 D	3,98	6,16	5,85	4,80	5,21	10,63	10,67	20,63
1973 D	4,26	6,62	6,28	4,84	5,25	11,99	11,38	21,65
1974 D	5,13	7,97	7,56	5,57	6,05	14,37	13,02	24,70
1975 D	5,58	8,81	8,34	6,32	6,85	15,10	14,20	27,15
1976 D	5,62	9,09	8,58	6,61	7,15	15,41	14,22	27,63
1977 D	5,70	9,15	8,84	6,96	7,52	15,88	15,33	29,09
1978 D	5,78	9,29	9,01	7,15	7,73	16,47	15,58	29,55
1979 D	6,29	10,15	9,77	7,57	8,16	17,52	16,38	31,30
1980 D	6,88	11,21	10,70	8,43	9,04	18,84	17,56	33,95
1981 D	7,36	11,91	11,36	9,07	9,72	20,03	18,50	35,84
1982 D	7,71	12,51	11,90	9,50	10,16	20,79	19,42	37,21
1983 D	7,83	12,74	12,12	9,72	10,39	21,26	19,90	37,97
1984 D	7,94	12,95	12,34	9,94	10,64	21,63	20,32	38,74
1983 Oktober	7,86	12,76	12,18	9,79	10,47	21,31	20,10	38,30
November ...	7,86	12,76	12,18	9,79	10,47	21,48	20,10	38,30
Dezember ...	7,86	12,76	12,18	9,79	10,47	21,48	20,10	38,30
1984 Januar	7,86	12,81	12,23	9,85	10,54	21,48	20,20	38,43
Februar	7,86	12,81	12,23	9,85	10,54	21,48	20,20	38,43
März	7,86	12,81	12,23	9,85	10,54	21,48	20,20	38,43
April	7,96	12,99	12,37	9,97	10,67	21,68	20,36	38,84
Mai	7,96	12,99	12,37	9,97	10,67	21,68	20,36	38,84
Juni	7,96	12,99	12,37	9,97	10,67	21,68	20,36	38,84
Juli	7,96	12,99	12,37	9,97	10,67	21,68	20,36	38,84
August	7,96	12,99	12,37	9,97	10,67	21,68	20,36	38,84
September ...	7,96	12,99	12,37	9,97	10,67	21,68	20,36	38,84
Oktober	7,96	12,99	12,37	9,97	10,67	21,68	20,36	38,84
November ...	7,96	12,99	12,37	9,97	10,67	21,68	20,36	38,84
Dezember ...	7,96	12,99	12,37	9,97	10,67	21,68	20,36	38,84

1) Zechengruppe I.
2) Zechengruppe II.

a) Ab 1.1.1983: Unter Berücksichtigung der Ausnahmesätze für begünstigte Güter.

4 Schiffsverkehr

4.1 Binnenschifffahrt

4.1.1 Frachten einschl. Schiffsabgaben gemäß FTE

DM je t

Jahr Monat	Steinkohle							Braunkohle ¹⁾
	von Rhein-/Ruhrhäfen nach							von Wesseling nach Mannheim
	Mannheim 353 km	Frankfurt a.M. 320 km	Heilbronn 463 km	Karlsruhe 421 km	Würzburg 535 km	Bamberg 671 km	Nürnberg 741 km	242 km
1970 D	8,51	8,57	11,32	10,10	11,80	.	.	7,39
1971 D	9,68	9,73	12,81	11,48	13,33	.	.	8,34
1972 D	10,45	10,49	13,79	12,40	14,33	.	.	9,11
1973 D	11,29	11,34	14,86	13,39	15,51	19,28	21,20	9,91
1974 D	13,60	13,90	17,84	16,12	18,54	22,87	25,10	11,91
1975 D	14,94	15,30	19,49	17,78	20,26	24,83	27,23	12,97
1976 D	15,34	15,70	20,01	18,22	20,77	25,18	27,61	13,12
1977 D	15,95	16,10	20,71	18,28	20,85	25,20	27,63	13,40
1978 D	16,18	16,34	21,03	18,54	21,20	25,63	28,11	13,59
1979 D	17,46	17,54	22,74	20,08	23,26	28,11	30,81	14,76
1980 D	18,83	18,86	24,58	21,75	25,49	30,76	33,67	16,16
1981 D	20,22	20,19	26,35	23,42	27,44	33,15	36,30	17,23
1982 D	21,24	21,19	27,63	24,64	28,90 ^{a)}	34,95 ^{a)}	38,26 ^{a)}	18,04
1983 D	21,34	21,33	27,80	24,73	28,43 ^{a)}	34,44 ^{a)}	36,83 ^{a)}	18,39
1984 D	21,39	21,40	27,92	24,79	28,60	34,65	33,39	18,75
1983 Oktober	21,14	21,15	27,54	24,48	28,14	34,07	33,55	18,58
November ...	21,14	21,15	27,54	24,48	28,14	34,07	33,55	18,58
Dezember ...	21,14	21,15	27,54	24,48	28,14	34,07	33,55	18,58
1984 Januar	21,14	21,17	27,60	24,48	28,23	34,19	33,39	18,58
Februar	21,14	21,17	27,60	24,48	28,23	34,19	33,39	18,58
März	21,14	21,17	27,60	24,48	28,23	34,19	33,39	18,58
April	21,47	21,47	28,03	24,89	28,72	34,80	33,39	18,80
Mai	21,47	21,47	28,03	24,89	28,72	34,80	33,39	18,80
Juni	21,47	21,47	28,03	24,89	28,72	34,80	33,39	18,80
Juli	21,47	21,47	28,03	24,89	28,72	34,80	33,39	18,80
August	21,47	21,47	28,03	24,89	28,72	34,80	33,39	18,80
September ..	21,47	21,47	28,03	24,89	28,72	34,80	33,39	18,80
Oktober	21,47	21,47	28,03	24,89	28,72	34,80	33,39	18,80
November ...	21,47	21,47	28,03	24,89	28,72	34,80	33,39	18,80
Dezember ...	21,47	21,47	28,03	24,89	28,72	34,80	33,39	18,80

Jahr Monat	Braunkohle ¹⁾				Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ²⁾			
	von Wesseling nach				von Rhein-/Ruhrhäfen nach			
	Frankfurt a.M. 209 km	Heilbronn 352 km	Karlsruhe 310 km	Würzburg 424 km	Mannheim 3) 353 km	Heilbronn 4) 463 km	Karlsruhe 3) 421 km	Würzburg 3) 535 km
1970 D	7,45	10,35	9,08	11,23	9,39	12,46	11,69	14,40
1971 D	8,39	11,62	10,25	12,58	10,54	13,83	13,12	15,89
1972 D	9,16	12,62	11,18	13,64	11,33	14,81	14,09	16,96
1973 D	9,93	13,64	12,11	14,79	12,23	15,93	15,21	18,37
1974 D	11,94	16,37	14,59	17,68	14,75	19,09	18,33	21,84
1975 D	13,09	17,85	15,99	19,11	16,19	20,87	20,21	23,89
1976 D	13,36	18,17	16,21	19,67	16,46	21,21	20,61	24,39
1977 D	13,43	18,45	16,23	20,07	16,46	21,29	20,61	24,64
1978 D	13,63	18,74	16,47	20,41	16,70	21,61	20,91	25,09
1979 D	14,72	20,43	17,95	22,50	18,25	23,59	22,85	27,75
1980 D	16,02	22,42	19,75	24,97	20,13	25,93	25,19	30,89
1981 D	17,02	23,90	21,13	26,68	21,57	27,71	26,99	32,98
1982 D	17,80	25,00	22,17	28,02	22,63	29,11	28,32	34,69 ^{a)}
1983 D	17,98	25,20	22,58	27,61 ^{a)}	22,95	29,57	28,72	34,33 ^{a)}
1984 D	18,02	25,31	23,03	27,76	23,27	30,04	29,12	34,94
1983 Oktober	17,87	25,01	22,80	27,38	23,02	29,65	28,81	34,41
November ...	17,87	25,01	22,80	27,38	23,02	29,65	28,81	34,41
Dezember ...	17,87	25,01	22,80	27,38	23,02	29,65	28,81	34,41
1984 Januar	17,88	25,07	22,80	27,47	23,02	29,73	28,81	34,57
Februar	17,88	25,07	22,80	27,47	23,02	29,73	28,81	34,57
März	17,88	25,07	22,80	27,47	23,02	29,73	28,81	34,57
April	18,06	25,39	23,10	27,85	23,35	30,14	29,22	35,06
Mai	18,06	25,39	23,10	27,85	23,35	30,14	29,22	35,06
Juni	18,06	25,39	23,10	27,85	23,35	30,14	29,22	35,06
Juli	18,06	25,39	23,10	27,85	23,35	30,14	29,22	35,06
August	18,06	25,39	23,10	27,85	23,35	30,14	29,22	35,06
September ..	18,06	25,39	23,10	27,85	23,35	30,14	29,22	35,06
Oktober	18,06	25,39	23,10	27,85	23,35	30,14	29,22	35,06
November ...	18,06	25,39	23,10	27,85	23,35	30,14	29,22	35,06
Dezember ...	18,06	25,39	23,10	27,85	23,35	30,14	29,22	35,06

a) Ab 1.1.1983: Unter Berücksichtigung der Ausnahmesätze für begünstigte Güter.

1) Einschl. Braunkohle-Briketts.

2) Schiffsloadungen ab 300 t.

3) Ohne Roheisen und ohne Halbzeug.

4) Roheisen, Rohstahl, Stahlknüppel gewalzt.

4 Schiffsverkehr

4.1 Binnenschifffahrt

4.1.2 Frachten gemäß FTB

DM je t

Jahr	Mineralöl, Tarifgruppe II ¹⁾							
	von Hamburg nach			von Emden	v. D.-Ruhrort	v. Gelsenkirchen ²⁾	v. Frankfurt am Main nach	
	Berlin-Spandau 345 km	Lübeck 118 km	Brunsbüttel 82 km	n. D.-Ruhrort 301 km	nach Mannheim 348 km	nach Osnabrück 159 km	Würzburg 211 km	Bamberg 349 km
1975 D	18,24	7,89	4,55	19,70	12,42	11,34	13,02	20,74
1976 D	19,46	8,38	4,87	21,20	13,36	12,16	13,87	22,08
1977 D	20,32	8,63	5,03	21,65	13,79	12,51	14,28	22,72
1978 D	21,09	8,83	5,15	22,15	14,07	12,82	14,59	23,20
1979 D	21,60	8,94	5,24	22,43	14,53	12,96	14,81	23,57
1980 D	23,83	10,14r	5,73	24,33	16,19	14,02	16,12	25,66
1981 D	25,38	11,35r	6,11	25,51r	17,36	14,78	17,02	27,07
1982 D	26,62	11,90r	6,41	26,55r	18,22	15,48	17,86	28,41
1983 D	27,52	12,33r	6,63	27,52r	18,79	16,05	18,48	29,40
1984 D	28,45	12,79	6,86	28,56	19,39	16,63	18,86	30,21
1983 Oktober	27,68	12,42r	6,68	27,71r	18,88	16,16	18,60	29,59
November ...	27,68	12,42r	6,68	27,71r	18,88	16,16	18,60	29,59
Dezember ...	27,68	12,42r	6,68	27,71r	18,88	16,16	18,60	29,59
1984 Januar	27,68	12,42	6,68	27,71	18,88	16,16	18,29	29,28
Februar	27,68	12,42	6,68	27,71	18,88	16,16	18,29	29,28
März	27,68	12,42	6,68	27,71	18,88	16,16	18,29	29,28
April	28,52	12,87	6,88	28,74	19,40	16,74	18,97	30,39
Mai	28,52	12,87	6,88	28,74	19,40	16,74	18,97	30,39
Juni	28,52	12,87	6,88	28,74	19,40	16,74	18,97	30,39
Juli	28,52	12,87	6,88	28,74	19,40	16,74	18,97	30,39
August	28,52	12,87	6,88	28,74	19,40	16,74	18,97	30,39
September ..	28,52	12,87	6,88	28,74	19,40	16,74	18,97	30,39
Oktober	29,07	13,00	6,98	29,03	19,87	16,89	19,21	30,78
November	29,07	13,00	6,98	29,03	19,87	16,89	19,21	30,78
Dezember ...	29,07	13,00	6,98	29,03	19,87	16,89	19,21	30,78

1) Produkte mit einem spezifischen Gewicht von 0,775 t/cbm und mehr bei 15 °C.

2) Hafen Veba Oel, früher Hafen Gelsenberg.

4.2 Seeschifffahrt

4.2.1 Internationale Indizes der Seefrachten

Jahr	Bundesrepublik Deutschland						
	Gesamtindex	einkommende Fahrt	ausgehende Fahrt	Linienfahrt			Massengut in Partien (ohne Schüttgut in Containern)
				zusammen	Stückgut beladene Container (ohne Trailer)	anderes Stückgut (einschl. Sackgut)	
	1980 = 100						
Wägungsanteil in % ..	100	49,3	50,7	84,4	57,4	27,0	15,6
1981 D	114,7	113,3	116,0	114,3	112,4	118,4	116,7
1982 D	116,3	116,2	116,4	115,6	114,7	117,5	120,2
1983 D	119,5	123,4	115,6	119,3	121,5	114,6	120,1
1984 D	148,5	163,4	134,1	150,7	164,9	120,6	136,7
1983 Januar	112,7	113,2	112,2	112,1	111,9	112,4	116,0
Februar	115,2	117,1	113,4	114,9	115,6	113,3	117,3
März	114,3	115,8	112,9	113,9	114,2	113,2	116,7
April	114,9	116,9	113,0	114,4	114,9	113,4	117,4
Mai	116,3	119,1	113,5	116,0	117,1	113,7	118,0
Juni	118,8	123,0	114,8	118,7	120,8	114,4	119,4
Juli	119,8	124,2	115,4	119,7	122,2	114,6	119,9
August	123,6	130,2	117,2	124,0	127,9	115,6	121,8
September	123,0	129,1	116,9	123,3	126,9	115,5	121,3
Oktober	118,9	121,9	115,9	118,7	120,3	115,2	120,0
November	126,6	133,1	120,3	126,6	131,4	116,6	126,3
Dezember	129,4	137,3	121,7	129,7	135,5	117,4	127,8
1984 Januar	137,2	150,1	124,6	138,2	147,9	117,8	131,4
Februar	137,0	151,0	123,3	138,5	148,0	118,1	129,0
März	135,3	146,9	124,0	136,5	145,3	117,8	129,1
April	140,8	156,0	126,0	142,2	153,3	118,7	133,1
Mai	146,7	164,6	129,3	148,7	162,3	119,9	136,1
Juni	144,7	160,2	129,6	146,4	159,2	119,3	135,5
Juli	151,8	167,2	136,8	154,3	169,6	121,6	138,4
August	152,6	168,0	137,6	155,2	171,2	121,3	138,2
September	158,0	175,0	141,5	161,0	179,1	122,7	141,6
Oktober	159,7	174,9	145,0	162,8	181,3	123,5	143,1
November	156,7	171,3	142,6	159,7	177,2	122,5	140,9
Dezember	162,0	175,7	148,6	165,3	184,7	124,1	144,2

4 Schiffsverkehr

4.2 Seeschifffahrt

4.2.1 Internationale Indizes der Seefrachten

Jahr Monat	Bundesrepublik Deutschland										
	Trampfahrt, Zeitcharter				Trampfahrt						
	Gesamt- index	10 000 bis 25 000 tdw		25 001 bis 40 000 tdw		Gesamt- index	Rohöl				Mineralölprod. bis 80 000 tdw
		10 000 bis 25 000 tdw	25 001 bis 40 000 tdw	40 001 bis 80 000 tdw	zusammen		bis 80 000 tdw	80 001 bis 160 000 tdw	160 001 tdw und mehr		
	1980 = 100				Worldscale = 100 1)						
Wägungsanteil in % ..	100	32,7	35,1	32,2	100	92,2	13,0	15,0	64,2	7,8	
1979 D	73,4	74,8	73,2	72,4	88,8	71,7	186,6	97,2	42,7	291,6	
1980 D	100	100	100	100	(70,9)	(57,6)	(139,9)	(79,9)	(36,0)	(218,8)	
1981 D	97,2	108,7	94,2	88,7	(47,0)	(39,4)	(87,4)	(52,1)	(27,1)	(137,2)	
1982 D	59,0	70,8	57,6	48,4	(43,3)	(37,0)	(79,0)	(47,5)	(26,1)	(118,3)	
1983 D	58,0	69,2	55,6	49,3	(46,0)	(39,9)	(82,8)	(48,1)	(29,3)	(118,6)	
1984 D	68,3	78,0	65,0	62,0	(47,9)	(40,8)	(84,8)	(48,1)	(30,2)	(128,9)	
1983 Januar	50,5	60,6	49,6	41,2	40,9	33,9	73,2	45,8	23,1	123,9	
Februar	51,0	59,7	48,7	44,5	40,7	33,0	72,7	42,6	22,8	131,9	
März	59,2	69,4	55,3	53,0	49,6	44,0	76,2	43,3	37,7	114,9	
April	58,6	71,1	59,2	45,3	43,2	36,5	82,8	40,1	26,4	121,5	
Mai	63,8	74,2	61,3	56,0	41,9	36,0	83,1	49,2	23,4	112,1	
Juni	62,8	70,6	60,7	57,1	41,1	35,8	86,9	47,3	22,7	104,1	
Juli	55,2	65,6	50,3	50,0	45,3	39,2	89,1	54,3	25,7	116,8	
August	57,6	68,9	54,1	49,8	53,9	48,2	96,0	59,1	36,0	121,5	
September	54,2	69,1	51,2	42,4	50,0	43,6	98,5	54,6	30,0	124,7	
Oktober	55,3	68,1	52,7	45,2	46,7	41,2	75,7	45,9	33,1	112,1	
November	66,4	78,2	65,2	55,9	49,7	44,0	78,7	48,9	35,9	116,4	
Dezember	61,7	75,3	58,4	51,3	49,1	42,8	80,3	46,2	34,5	123,3	
1984 Januar	63,3	72,7	60,4	57,0	47,3	39,1	92,0	47,4	26,4	144,0	
Februar	61,5	72,0	58,5	54,1	46,5	37,5	96,9	49,8	22,6	153,1	
März	61,9	69,3	63,2	53,0	49,9	40,1	83,8	50,4	28,9	126,6	
April	65,7	76,7	61,8	58,7	44,9	38,4	76,1	44,9	29,3	122,1	
Mai	72,7	77,6	68,6	72,3	54,0	47,3	76,2	48,9	41,1	132,3	
Juni	63,4	72,1	60,9	57,4	53,6	46,4	87,5	52,7	36,6	139,5	
Juli	60,0	70,7	59,2	50,2	49,4	42,9	74,0	45,8	35,9	126,9	
August	67,8	76,9	64,4	62,2	45,4	40,5	71,4	41,6	33,9	104,3	
September	70,7	76,9	66,7	68,8	42,8	35,7	84,3	47,2	23,2	126,3	
Oktober	73,0	84,0	72,9	61,9	48,5	41,2	97,1	48,0	28,3	134,1	
November	81,0	95,3	72,2	76,0	46,8	40,8	90,4	50,9	28,4	117,8	
Dezember	78,4	91,8	70,8	72,9	46,3	40,0	88,2	49,3	28,1	120,5	

Jahr Monat	Großbritannien					
	Trampfahrt, Trockenfrachter					
	Reisecharter	Zeitcharter				
		Gesamtindex ²⁾	12 000 bis 19 999 tdw	20 000 bis 34 999 tdw	35 000 bis 49 999 tdw	50 000 bis 84 999 tdw	85 000 tdw und mehr
	1976 = 100					
1970 D .....	.	140	.	.	.	.
1971 D .....	.	72	.	.	.	.
1972 D .....	.	76	.	.	.	.
1973 D .....	.	196	.	.	.	.
1974 D .....	.	220	.	.	.	.
1975 D	95	89	107	98	79	80
1976 D	100	100	100	100	100	100
1977 D	86	81	103	88	81	68
1978 D	110	112	115	108	117	111
1979 D	176	194	151	172	202	213
1980 D	236	266	208	242	294	290
1981 D	187	200	194	193	219	209
1982 D	107	104	115	100	144	95
1983 D	98	101	121	92	99	96
1984 D	105	123	116	98	111	122
1983 Oktober	92					
November	104	103	131	85	105	99
Dezember	98					142
1984 Januar	100					
Februar	97	117	134	95	96	108
März	106					
April	111					
Mai	115	128	114	98	110	123
Juni	107					
Juli	94					
August	103	114	92	96	104	124
September	100					
Oktober	104					
November	113	134	124	101	133	134
Dezember	109					

1) Tankergundraten-Tarif "Worldwide Tanker Nominal Freight Scale"; wegen Veränderungen der Bunker- und Hafenkosten jeweils zum Jahresbeginn, ab 1980 jeweils zum 1.1. und zum 1.7. revidiert - DM-Äquivalente der WS-Messzahlen.

2) Bis 1974 umbasiert von Basis 1968.

4 Schiffsverkehr

4.2 Seeschifffahrt

4.2.1 Internationale Indizes der Seefrachten

Jahr	Norwegen						
	Trockenfrachter		Trampfahrt				
	Reisecharter	Zeitcharter	Tanker				
			Ölprodukte	Rohöl	Reisecharter	Rohöl	
Monat	10 000 bis 50 000 tdw	10 000 bis 50 000 tdw	weniger als 30 000 tdw	30 000 bis 59 999 tdw	30 000 bis 59 999 tdw	60 000 bis 149 999 tdw	150 000 tdw und mehr
	1971 = 100		Worldscale = 100 1)				
1970 D	119,4	125,4	.	.	.	.	.
1971 D	81,2	100	.	.	.	.	.
1972 D	74,5	104,7	.	.	.	.	.
1973 D	161,5	230,1	.	.	.	.	.
1974 D	217,9	300,8	208,8	177,1	132,5	86,1	59,6
1975 D	142,0	171,4	106,4	101,0	70,0	42,9	21,7
1976 D	134,2	175,4	117,0	108,7	81,7	50,3	28,8
1977 D	132,8	164,4	127,7	121,5	84,9	46,7	24,7
1978 D	139,9	194,9	162,4	152,2	107,9	64,1	29,1
1979 D	179,3	276,0	337,5	331,8	216,7	117,8	47,5
1980 D	213,3	381,8	(237,2)	(231,9)	(145,8)	(89,8)	(37,0)
1981 D	195,5	333,7	(148,6)	(145,0)	(88,8)	(55,8)	(28,0)
1982 D	158,9	204,4	(125,5)	(129,4)	(78,0)	(49,4)	(26,3)
1983 D	170,3	191,2	(116,3)	(123,4)	(81,7)	(53,1)	(28,8)
1984 D	172,6	180,5	(127,9)	(125,8)	(89,1)	(56,8)	(35,1)
1983 Oktober	167,4	185,0	115,1	125,1	74,4	52,9	35,1
November	175,7	198,1	120,7	115,6	75,8	51,6	33,3
Dezember	173,5	190,2	126,8	131,6	83,1	51,2	34,8
1984 Januar	173,3	176,6	125,4	135,0	98,3	58,2	27,8
Februar	172,7	175,6	144,7	141,4	92,2	63,6	23,1
März	173,2	190,7	135,5	135,0	89,5	61,9	33,1
April	181,8	190,7	130,1	134,5	92,1	55,9	29,3
Mai	177,7	185,4	133,3	121,2	92,3	55,7	33,0
Juni	168,3	175,9	131,7	116,5	90,9	60,6	68,5
Juli	165,8	167,6	123,6	117,6	77,5	52,8	55,6
August	167,5	186,5	109,0	111,2	71,9	49,2	29,4
September	166,9	169,5	124,9	120,8	80,4	53,3	27,4
Oktober	170,8	175,7	135,8	123,3	93,3	55,5	29,7
November	177,8	180,3	121,3	128,7	95,9	58,1	31,2
Dezember	174,9	191,6	119,4	123,9	94,3	56,4	32,5

Jahr	Vereinigte Staaten von Amerika					
	Gesamtindex	Getreide	anderes Massengut	Trampfahrt, Trockenfrachter		
				Zeitcharter		
				Reisedauer		
Monat			1 bis 2 Monate	2 bis 3 Monate	über 6 Monate	
	1972 = 100					
1970 D	127,9	143,1	105,0	164,9	148,7	145,3
1971 D	110,8	115,1	103,2	98,7	93,4	105,2
1972 D	100	100	100	100	100	100
1973 D	137,7	171,9	110,8	241,9	224,4	189,8
1974 D	304,2	314,6	281,2	279,0	291,4	246,0
1975 D	192,9	182,8	214,9	138,4	149,0	168,7
1976 D	173,5	164,8	192,2	137,8	143,8	163,8
1977 D	166,2	156,7	187,0	127,1	125,1	158,5
1978 D	195,3	187,7	211,7	161,1	148,6	161,6
1979 D	302,4	306,5	303,0	230,7	224,3	236,6
1980 D	369,4	378,0	350,6	312,6	303,1	299,6
1981 D	319,9	323,6	311,4	256,5	260,6	278,9
1982 D	222,8	225,4	243,3	170,4	156,9	199,1
1983 D	220,4	212,8	236,8	173,6	145,5	211,6
1984 D	216,7	208,3	234,6	184,3	153,0	229,2
1983 Oktober	214,4	205,8	233,1	171,1	142,6	215,3
November	221,8	215,7	234,7	181,7	150,5	219,0
Dezember	218,1	211,8	231,7	173,1	150,2	220,0
1984 Januar	218,4	212,5	231,0	174,9	146,4	220,9
Februar	221,0	216,8	229,8	176,7	147,9	219,9
März	225,3	220,6	235,2	181,5	150,8	217,3
April	230,1	224,3	242,6	188,2	151,3	226,0
Mai	230,9	224,7	244,2	196,4	166,1	231,2
Juni	213,7	203,5	235,7	182,3	152,6	233,5
Juli	201,8	189,4	228,7	174,0	146,4	227,5
August	204,7	193,4	229,0	179,4	152,3	230,0
September	207,4	196,4	231,1	177,5	152,8	236,3
Oktober	210,7	201,4	230,7	186,6	154,3	234,8
November	216,7	208,0	235,6	199,0	157,3	236,5
Dezember	219,5	209,1	241,7	195,1	157,9	236,5

1) Tankergrundraten-Tarif "Worldwide Tanker Nominal Freight Scale"; wegen Veränderungen der Bunker- und Hafenkosten jeweils zum Jahresbeginn, ab 1980 jeweils zum 1.1 und zum 1.7. revidiert.

5 Luftverkehr

5.1 Personenverkehr

5.1.1 Beförderungpreise für Hin- und Rückflüge

DM*)

Jahr Monat	Bundesrepublik Deutschland						
	von Frankfurt am Main nach						
	Berlin (West) 1)				Hamburg		
	Normal- tarif 2)	Senioren- tarif	Studenten- tarif	Tarif für Jugendliche	Berlin-Spar- tarif 3) 4)	Normal- tarif 2)	*Flieg + Spar*- Tarif 3) 5)
1970 D	142,67	-	-	-	-	225,50	159,00
1971 D	153,00	-	-	-	-	238,00	159,00
1972 D	161,33	-	-	-	-	241,34	162,11
1973 D	176,00	132,00	124,00	132,00	-	258,00	173,00
1974 D	207,30	181,83	147,48	155,48	-	289,00	193,50
1975 D	220,00	165,00	157,00	165,00	-	298,66	197,00
1976 D	234,84	176,13	168,13	176,13	-	322,00	197,00
1977 D	248,89	186,67	178,67	186,67	-	340,00	208,25
1978 D	264,00	198,00	190,00	198,00	-	355,00	218,00
1979 D	254,04	178,53	176,53	178,53	(158,19)	376,00	231,00
1980 D	280,60	194,45	194,45	194,45	178,45	416,50	256,25
1981 D	309,67	216,67	216,67	216,67	199,00	445,17	270,58
1982 D	338,34	238,26	238,26	238,26	218,74	476,50	286,50
1983 D	357,96	252,97	252,97	252,97	231,47	482,00	290,00
1984 D	371,23	263,69	263,69	263,69	241,69	494,00	299,00
1983 Oktober	362,00	256,00	256,00	256,00	234,00	482,00	290,00
November	362,00	256,00	256,00	256,00	234,00	482,00	290,00
Dezember	362,00	256,00	256,00	256,00	234,00	482,00	290,00
1984 Januar	362,00	256,00	256,00	256,00	234,00	482,00	290,00
Februar	362,00	256,00	256,00	256,00	234,00	482,00	290,00
März	364,71	258,26	258,26	258,26	236,26	482,00	290,00
April	374,00	266,00	266,00	266,00	244,00	498,00	302,00
Mai	374,00	266,00	266,00	266,00	244,00	498,00	302,00
Juni	374,00	266,00	266,00	266,00	244,00	498,00	302,00
Juli	374,00	266,00	266,00	266,00	244,00	498,00	302,00
August	374,00	266,00	266,00	266,00	244,00	498,00	302,00
September	374,00	266,00	266,00	266,00	244,00	498,00	302,00
Oktober	374,00	266,00	266,00	266,00	244,00	498,00	302,00
November	374,00	266,00	266,00	266,00	244,00	498,00	302,00
Dezember	374,00	266,00	266,00	266,00	244,00	498,00	302,00

Jahr Monat	Bundesrepublik Deutschland						
	von Frankfurt am Main nach						
	Großbritannien London		Spanien Madrid		Türkei Istanbul	Japan Tokio	
	Normal- tarif 2)	*Flieg + Spar*- Tarif 3) 5)	Ausflug- tarif 3)	Palma de Mallorca *Flieg + Spar*- Tarif 3) 6)	Ausflug- tarif 3)	Normal- tarif 2)	
1970 D	372,66	-	433,00	-	732,00	4 962,00	
1971 D	385,16	-	442,58	-	720,33	4 841,50	
1972 D	398,50	-	463,25	-	722,25	5 002,00	
1973 D	412,00	-	487,25	-	729,00	4 941,50	
1974 D	502,34	-	593,50	-	856,67	4 813,94	
1975 D	550,34	395,42	653,75	-	906,25	5 168,16	
1976 D	569,50	403,50	675,00	-	933,25	4 833,26	
1977 D	592,00	426,50	705,50	-	960,25	4 622,00	
1978 D	614,50	422,67	741,75	(380,00)	988,25	4 771,50	
1979 D	647,66	329,50	806,33	419,42	1 072,92	5 185,66	
1980 D	683,25	380,00	885,50	505,50	1 208,50	5 911,75	
1981 D	736,58	415,75	914,25	560,58	1 269,75	6 260,01	
1982 D	808,00	452,00	984,75	612,50	1 375,00	6 576,38	
1983 D	839,75	474,50	1 017,00	632,00	1 435,75	6 772,00	
1984 D	857,50	491,25	1 047,00	644,75	1 475,25	6 772,00	
1983 Oktober	844,00	477,00	1 017,00	632,00	1 443,00	6 772,00	
November	844,00	477,00	1 017,00	632,00	1 443,00	6 772,00	
Dezember	844,00	477,00	1 017,00	632,00	1 443,00	6 772,00	
1984 Januar	844,00	477,00	1 017,00	632,00	1 443,00	6 772,00	
Februar	844,00	477,00	1 017,00	632,00	1 443,00	6 772,00	
März	844,00	477,00	1 017,00	632,00	1 443,00	6 772,00	
April	862,00	496,00	1 057,00	649,00	1 486,00	6 772,00	
Mai	862,00	496,00	1 057,00	649,00	1 486,00	6 772,00	
Juni	862,00	496,00	1 057,00	649,00	1 486,00	6 772,00	
Juli	862,00	496,00	1 057,00	649,00	1 486,00	6 772,00	
August	862,00	496,00	1 057,00	649,00	1 486,00	6 772,00	
September	862,00	496,00	1 057,00	649,00	1 486,00	6 772,00	
Oktober	862,00	496,00	1 057,00	649,00	1 486,00	6 772,00	
November	862,00	496,00	1 057,00	649,00	1 486,00	6 772,00	
Dezember	862,00	496,00	1 057,00	649,00	1 486,00	6 772,00	

*) Aufgrund von IATA-Beschlüssen anwendbare maßgebende Verkaufspreise für Flugpassagen im Linienverkehr einschl. einer Luftstraßengebühr von 1 % des Flugpreises, und zwar für die Beförderung je einer Person einschl. des festgelegten Freige packs.

1) Unter Berücksichtigung des Regierungszuschusses.

2) Sparklasse (Business-/Economy-Klasse) ohne Berücksichtigung evtl. Rabatte.

3) Sonderflugpreis.

4) Am 1.6.1979 eingeführt als Wochenenttarif. Ab 28.3.1982: Innerdeutscher Berlin-Spartarif (PEX).

5) Bis 31.10.1980: Wochenenttarif.

6) Bis 31.3.1984: Bungalow-Tarif.

5 Luftverkehr

5.1 Personenverkehr

5.1.1 Beförderungspreise für Hin- und Rückflüge

DM*)

Jahr Monat	Bundesrepublik Deutschland						
	von Frankfurt am Main nach						
	Südafrika Johannesburg		Vereinigte Staaten von Amerika New York				
	Ausfl.-Tarif 1) 2)	Ausfl.-Tarif 1) 3)	Normaltarif 4)	Ausfl.-Tarif 1)	Holiday-Tarif 1)	Business-Class 1)	ABC-Charter 1) 5)
1970 D	-	-	1 914,82	-	-	-	-
1971 D	-	-	1 966,82	-	-	-	-
1972 D	-	-	1 861,84	-	-	-	-
1973 D	-	-	1 774,16	-	-	-	-
1974 D	2 344,67	-	1 842,66	1 147,83	-	-	-
1975 D	2 421,25	-	2 007,84	1 345,33	-	-	-
1976 D	2 411,00	-	2 030,70	1 388,50	-	-	787,30
1977 D	2 507,00	-	2 037,38	1 569,83	-	-	804,88
1978 D	2 640,00	-	2 037,38	1 626,67	(954,44)	-	814,57
1979 D	2 985,08	-	2 129,12	1 656,40	943,22	-	815,33
1980 D	3 628,25	-	2 230,71	1 626,19	1 063,10	-	1 006,76
1981 D	3 838,92	2 320,67	2 681,18	1 654,36	1 162,39	2 357,83	1 086,72
1982 D	4 238,00	2 529,92	3 081,40	1 883,46	1 251,66	2 614,65	1 132,35
1983 D	4 474,00	2 626,25	3 365,25	1 992,87	1 255,86	2 804,00	1 092,49
1984 D	4 611,25	2 366,67	3 523,75	-	1 293,77	2 920,50	1 075,06
1983 Oktober	4 507,00	2 806,00	3 403,00	2 042,94	1 243,16	2 835,00	989,00
1983 November	4 507,00	2 275,00	3 403,00	1 935,00	1 198,00	2 835,00	1 043,33
1983 Dezember	4 507,00	2 600,00	3 403,00	1 935,00	1 198,00	2 835,00	999,65
1984 Januar	4 507,00	2 600,00	3 403,00	1 935,00	1 198,00	2 835,00	989,00
1984 Februar	4 507,00	2 275,00	3 403,00	1 935,00	1 198,00	2 835,00	1 035,55
1984 März	4 507,00	2 275,00	3 403,00	1 935,00	1 198,00	2 835,00	1 042,23
1984 April	4 646,00	2 100,00	3 564,00	- ^{a)}	1 198,00	2 949,00	1 027,00
1984 Mai	4 646,00	2 100,00	3 564,00	-	1 198,00	2 949,00	1 139,32
1984 Juni	4 646,00	2 100,00	3 564,00	-	1 374,00	2 949,00	1 274,00
1984 Juli	4 646,00	2 600,00	3 564,00	-	1 528,00	2 949,00	1 207,07
1984 August	4 646,00	2 600,00	3 564,00	-	1 528,00	2 949,00	1 107,71
1984 September	4 646,00	2 600,00	3 564,00	-	1 367,00	2 949,00	1 031,83
1984 Oktober	4 646,00	2 275,00	3 564,00	-	1 259,61	2 949,00	1 004,00
1984 November	4 646,00	2 275,00	3 564,00	-	1 228,00	2 949,00	1 039,00
1984 Dezember	4 646,00	2 600,00	3 564,00	-	1 250,58	2 949,00	1 004,00

*) Siehe Fußnote *) S. 33.

- 1) Sonderflugpreis.
2) Touristen-Klasse, mit 4 Unterbrechungsmöglichkeiten.
3) Touristen-Klasse.

4) Sparklasse (Business-Klasse) ohne Berücksichtigung evtl. Rabatte.

5) Veranstalter: DER, Deutsches Reisebüro GmbH, Frankfurt am Main.

a) Am 1.4.1984: Tarif aufgehoben.

5.2 Güterverkehr

5.2.1 Luftfrachtraten

DM je kg*)

Jahr Monat	Bundesrepublik Deutschland					
	von Frankfurt am Main nach					
	Berlin (West)	Australien Sydney	Brasilien Rio de Janeiro	Griechenland Athen	Großbritannien London	Hongkong Victoria
1970 D	1,09	22,40	20,64	4,03	1,79	21,52
1971 D	1,13	22,00	20,23	3,96	1,79	21,15
1972 D	1,20	22,64	20,17	4,10	1,93	21,78
1973 D	1,20	23,39	20,74	4,23	2,01	22,22
1974 D	1,40	28,31	24,25	5,07	2,49	25,93
1975 D	1,50	31,22	26,35	5,57	2,87	28,58
1976 D	1,62	32,37	26,64	5,80	3,14	29,24
1977 D	1,74	34,25	27,80	6,07	3,40	30,50
1978 D	1,85	35,59	28,76	6,26	3,65	31,69
1979 D	1,95	38,89	30,63	6,57	3,83	34,15
1980 D	2,15	47,17	35,36	6,96	4,27	39,44
1981 D	2,36	50,23	36,99	7,22	4,43	40,98
1982 D	2,47	53,90	36,61	7,52	4,83	42,70
1983 D	2,47	55,48	26,52	7,52	4,85	42,70
1984 D	2,52	56,60	26,52	7,52	4,88	42,70
1983 Oktober	2,47	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1983 November	2,47	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1983 Dezember	2,47	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1984 Januar	2,47	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1984 Februar	2,47	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1984 März	2,47	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1984 April	2,47	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1984 Mai	2,54	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1984 Juni	2,54	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1984 Juli	2,54	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1984 August	2,54	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1984 September	2,54	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1984 Oktober	2,54	56,60	26,52	7,52	4,85	42,70
1984 November	2,54	56,60	26,52	7,52	5,05	42,70
1984 Dezember	2,54	56,60	26,52	7,52	5,05	42,70

*) Aufgrund von IATA-Beschlüssen anwendbare maßgebende Frachtraten im Linienverkehr, einschl. einer Luft-

straßengebühr von 2 % der Frachtrate, und zwar für die Beförderung von Sendungen mit einem Gewicht von unter 45 kg.

5 Luftverkehr
5.2 Güterverkehr
5.2.1 Luftfrachtraten
DM je kg*)

Jahr Monat	Bundesrepublik Deutschland						
	von Frankfurt am Main nach						
	Indien Calcutta	Iran Teheran	Israel Tel Aviv	Italien Rom	Japan Tokio	Kanada Montreal	Mexiko Mexico City
1970 D	13,14	8,89	5,49	2,12	25,18	10,71	14,27
1971 D	12,91	8,74	5,40	2,13	24,49	10,50	13,92
1972 D	13,29	9,02	5,57	2,34	24,45	10,05	13,33
1973 D	13,54	9,33	5,57	2,44	25,01	10,21	14,10
1974 D	15,81	10,96	6,85	3,05	29,19	11,31	16,03
1975 D	17,40	12,12	7,67	3,52	32,17	12,34	16,24
1976 D	17,52	12,82	8,11	3,82	32,58	12,52	16,30
1977 D	17,89	13,43	8,41	4,02	33,14	11,38	17,09
1978 D	18,58	14,06	8,41	4,24	33,97	11,27	17,78
1979 D	19,83	14,91	8,86	4,52	35,83	11,85	19,14
1980 D	20,69	14,94	9,15	5,03	40,46	13,15	21,89
1981 D	21,05	15,62	9,65	5,23	40,63	13,35	23,08
1982 D	21,99	16,51	10,22	5,44	42,68	14,11	24,16
1983 D	21,99	16,51	10,22	5,44	42,68	13,02	24,16
1984 D	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,22	24,16
1983 Oktober	21,99	16,51	10,22	5,44	42,68	11,91	24,16
1983 November	21,99	16,51	10,22	5,44	42,68	11,91	24,16
1983 Dezember	21,99	16,51	10,22	5,44	42,68	12,02	24,16
1984 Januar	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,11	24,16
1984 Februar	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,21	24,16
1984 März	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,21	24,16
1984 April	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,21	24,16
1984 Mai	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,21	24,16
1984 Juni	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,21	24,16
1984 Juli	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,21	24,16
1984 August	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,21	24,16
1984 September	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,21	24,16
1984 Oktober	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,21	24,16
1984 November	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,21	24,16
1984 Dezember	21,99	16,51	10,22	5,44	42,67	12,41	24,16

Jahr Monat	Bundesrepublik Deutschland						
	von Frankfurt am Main nach						
	Spanien Madrid	Saudi-Arabien Dhahran	Südafrika Johannesburg	Thailand Bangkok	Venezuela Caracas	Vereinigte Staaten v. Amerika New York San Francisco	
1970 D	2,49	8,49	15,15	17,13	14,82	11,04	13,42
1971 D	2,46	8,50	14,89	16,83	14,51	10,82	13,14
1972 D	2,54	9,35	15,34	17,32	14,20	10,34	12,81
1973 D	2,63	9,67	15,71	17,68	14,45	10,50	13,29
1974 D	3,22	11,36	18,16	20,63	16,71	11,92	14,77
1975 D	3,60	12,56	19,46	22,74	18,18	12,73	15,78
1976 D	3,78	13,18	20,04	23,26	18,07	12,81	15,88
1977 D	3,95	13,51	20,71	24,27	18,88	11,65	14,67
1978 D	4,12	14,15	21,63	25,21	19,31	11,53	14,55
1979 D	4,36	15,01	23,38	27,17	20,81	12,02	15,06
1980 D	4,79	15,04	25,29	31,38	23,83	13,15	16,20
1981 D	4,98	15,72	26,76	32,60	25,13	13,46	16,54
1982 D	5,19	16,61	28,01	33,97	26,32	14,17	17,78
1983 D	5,19	16,61	28,04	33,97	26,32	14,28	18,18
1984 D	5,19	16,61	28,50	33,97	26,32	14,81	18,71
1983 Oktober	5,19	16,61	28,00	33,97	26,32	14,31	18,21
1983 November	5,19	16,61	28,17	33,97	26,32	14,51	18,41
1983 Dezember	5,19	16,61	28,30	33,97	26,32	14,51	18,41
1984 Januar	5,19	16,61	28,30	33,97	26,32	14,51	18,41
1984 Februar	5,19	16,61	28,30	33,97	26,32	14,51	18,41
1984 März	5,19	16,61	28,30	33,97	26,32	14,81	18,71
1984 April	5,19	16,61	28,30	33,97	26,32	14,81	18,71
1984 Mai	5,19	16,61	28,30	33,97	26,32	14,81	18,71
1984 Juni	5,19	16,61	28,65	33,97	26,32	14,81	18,71
1984 Juli	5,19	16,61	28,65	33,97	26,32	14,81	18,71
1984 August	5,19	16,61	28,65	33,97	26,32	14,81	18,71
1984 September	5,19	16,61	28,65	33,97	26,32	14,81	18,71
1984 Oktober	5,19	16,61	28,65	33,97	26,32	15,01	18,91
1984 November	5,19	16,61	28,65	33,97	26,32	15,01	18,91
1984 Dezember	5,19	16,61	28,65	33,97	26,32	15,01	18,91

*) Aufgrund von IATA-Beschlüssen anwendbare maßgebende Frachtraten im Linienverkehr, einschl. einer Luft-

straßengebühr von 2 % der Frachtrate, und zwar für die Beförderung von Sendungen mit einem Gewicht von unter 45 kg.

6 Post- und Fernmeldewesen

6.1 Postwesen

6.1.1 Index der Gebühren im Postdienst

1980 = 100

Jahr Stichtag	Gesamt- index	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		Briefdienst			
			zusammen	darunter mit EG-Ländern	zusammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	
							zusammen	darunter mit EG-Ländern
Gewichtung	1 000	922,64	77,36	15,31	739,49	677,57	61,92	11,12
1981 D	100,4	100,5	99,9	99,4	100,0	100,0	99,8	99,1
1982 D	115,7r	115,8	115,0r	114,5	116,1	116,4	112,4r	113,7
1983 D	130,9	131,1	128,0	129,6	132,3r	132,9	126,4	128,2
1984 D	130,9	131,1	128,0	129,6	132,3r	132,9	126,4	128,2
1980: 1. Jan.	100,0	100,0	100,1	100,6	100,0	100,0	100,2	100,9
1. April	100,0	100,0	100,1	100,6	100,0	100,0	100,2	100,9
1981: 1. Jan.	100,4	100,5	99,9	99,4	100,0	100,0	99,8	99,1
1982: 1. Jan.	100,8	100,9	99,9	99,4	100,0	100,0	99,8	99,1
1. Juli	130,5	130,7	128,0	129,6	132,3r	132,9	126,4	128,2
1983: 1. Jan.	130,9	131,1	128,0	129,6	132,3r	132,9	126,4	128,2
1984: 1. Jan.	130,9	131,1	128,0	129,6	132,3r	132,9	126,4	128,2
1985: 1. Jan.	130,6	130,8	128,0	129,6	132,3r	132,9	126,4	128,2
1. Juli	130,6	130,8	127,9	129,5	132,3	132,9	126,4	127,9

Jahr Stichtag	Briefdienst							
	Briefe		Verkehr mit dem Ausland		Postkarten	Gewöhnliche	Brief- Drucksachen	Massen-
	zusammen	Inlands- verkehr	zusammen	darunter mit EG-Ländern				
Gewichtung	464,64	425,98	38,66	10,22	33,49	54,16	29,95	82,14
1981 D	100,0	100,0	99,8	99,1	100,0	100,0	100,0	100,0
1982 D	116,4	116,7	113,1r	114,0	109,8	116,9	119,6	117,5
1983 D	133,0	133,4	128,9	129,0	119,7	133,9	139,1	134,9
1984 D	133,0	133,4	128,9	129,0	119,7	133,9	139,1	134,9
1980: 1. Jan.	100,0	100,0	100,2	100,9	100,0	100,0	100,0	100,0
1. April	100,0	100,0	100,2	100,9	100,0	100,0	100,0	100,0
1981: 1. Jan.	100,0	100,0	99,8	99,1	100,0	100,0	100,0	100,0
1982: 1. Jan.	100,0	100,0	99,8	99,1	100,0	100,0	100,0	100,0
1. Juli	133,0	133,4	128,9	129,0	119,7	133,9	139,1	134,9
1983: 1. Jan.	133,0	133,4	128,9	129,0	119,7	133,9	139,1	134,9
1984: 1. Jan.	133,0	133,4	128,9	129,0	119,7	133,9	139,1	134,9
1985: 1. Jan.	133,0	133,4	128,9	129,0	119,7	133,9	139,1	134,9
1. Juli	133,0	133,4	128,8	128,7	119,7	133,9	139,1	134,9

Jahr Stichtag	Briefdienst								
	Bücher-	Waren- 1)	Wurf-	Zuschläge 2) bei besonderen Versendungsformen				Post- zustellungs- aufträge	
				Ein- schreiben	Wertbriefe	Luftpost	Eil- zustellung		Nach- nahme
Gewichtung	2,71	13,47	4,65	14,39	2,16	10,12	10,80	3,18	13,63
1981 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982 D	117,9	118,1	110,0	116,7	116,3	100,0	120,2r	106,7	112,5
1983 D	135,7	136,2	120,0	133,3	132,6	100,0	140,3	113,3	125,0
1984 D	135,7	136,2	120,0	133,3	132,6	100,0	140,3	113,3	125,0
1980: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. April	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1981: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. Juli	135,7	136,2	120,0	133,3	132,6	100,0	140,3	113,3	125,0
1983: 1. Jan.	135,7	136,2	120,0	133,3	132,6	100,0	140,3	113,3	125,0
1984: 1. Jan.	135,7	136,2	120,0	133,3	132,6	100,0	140,3	113,3	125,0
1985: 1. Jan.	135,7	136,2	120,0	133,3	132,6	100,0	140,3	113,3	125,0
1. Juli	135,7	136,2	120,0	133,3	132,6	100,0	140,3	113,3	125,0

1) Warenproben, Muster, Tonträger u. dgl.

2) Sowie zusätzliche Gebühren zu den Gebühren für normale Sendungsarten.

6 Post- und Fernmeldewesen

6.1 Postwesen

6.1.1 Index der Gebühren im Postdienst

1980 = 100

Jahr Stichtag	Päckchendienst								
	zusammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		Päckchen	Zuschläge 1) bei besonderen Versendungsformen			
			zusammen	darunter mit EG-Ländern		Ein- schreiben	Luftpost	Schnell- sendung	Nach- nahme
Gewichtung	60,08	56,56	3,52	1,31	53,86	1,36	0,71	1,58	2,57
1981 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982 D	114,5	114,7	111,1	113,6	115,1	116,7	100,0	110,0	106,7
1983 D	129,0	129,4	122,3	127,3	130,3	133,3	100,0	120,0	113,3
1984 D	129,0	129,4	122,3	127,3	130,3	133,3	100,0	120,0	113,3
1980: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. April	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1981: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. Juli	129,0	129,4	122,3	127,3	130,3	133,3	100,0	120,0	113,3
1983: 1. Jan.	129,0	129,4	122,3	127,3	130,3	133,3	100,0	120,0	113,3
1984: 1. Jan.	129,0	129,4	122,3	127,3	130,3	133,3	100,0	120,0	113,3
1985: 1. Jan.	129,0	129,4	122,3	127,3	130,3	133,3	100,0	120,0	113,3
1. Juli	129,0	129,4	122,3	127,3	130,3	133,3	100,0	120,0	113,3

Jahr Stichtag	Paketdienst							
	zusammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		Pakete	Postgut	Zustellung von Paket- sendungen	Bereithal- tung von postlagern- den Paket- sendungen
			zusammen	darunter mit EG-Ländern				
Gewichtung	157,06	145,14	11,92	2,88	73,25	51,16	24,63	1,61
1981 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982 D	111,8	112,1	108,6	118,2	111,6	111,1	114,7	114,7
1983 D	125,2	124,2	137,7	136,4	126,5	122,1	129,4	129,4
1984 D	125,2	124,2	137,7	136,4	126,5	122,1	129,4	129,4
1980: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. April	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1981: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. Juli	125,2	124,2	137,7	136,4	126,5	122,1	129,4	129,4
1983: 1. Jan.	125,2	124,2	137,7	136,4	126,5	122,1	129,4	129,4
1984: 1. Jan.	125,2	124,2	137,7	136,4	126,5	122,1	129,4	129,4
1985: 1. Jan.	125,2	124,2	137,7	136,4	126,5	122,1	129,4	129,4
1. Juli	125,2	124,2	137,7	136,4	126,5	122,1	129,4	129,4

Jahr Stichtag	Paketdienst				Zeitungsdienst			
	Zuschläge 1) bei besonderen Versendungsformen				zusammen	Post- vertriebs- stücke	Post- zeitungs- gut	Streifband- zeitungen
	Wertpakete	Luftpost	Schnell- sendung	Nach- nahme				
Gewichtung	1,14	0,78	1,45	3,04	43,37	37,62	1,87	3,88
1981 D	100,0	100,0	100,0	100,0	109,6	110,5	106,6	102,6
1982 D	118,8	109,4	108,6	106,7	119,3	120,3	106,6	116,7
1983 D	137,5	118,8	117,1	113,3	128,7	129,5	106,6	131,9
1984 D	137,5	118,8	117,1	113,3	128,7	129,5	106,6	131,9
1980: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. April	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1981: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	109,6	110,5	106,6	102,6
1982: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	119,3	120,3	106,6	116,7
1. Juli	137,5	118,8	117,1	113,3	119,3	120,3	106,6	116,7
1983: 1. Jan.	137,5	118,8	117,1	113,3	128,7	129,5	106,6	131,9
1984: 1. Jan.	137,5	118,8	117,1	113,3	128,7	129,5	106,6	131,9
1985: 1. Jan.	137,5	118,8	117,1	113,3	123,0	123,4	97,6	131,9
1. Juli	137,5	118,8	117,1	113,3	123,0	123,4	97,6	131,9

1) Sowie zusätzliche Gebühren zu den Gebühren für normale Sendungsarten.

6 Post- und Fernmeldewesen

6.1 Postwesen

6.1.2 Indizes der Gebühren in den Postbankdiensten

1980 = 100

Jahr Stichtag	Gelddienst ¹⁾						
	Gesamt- index	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		Post- anweisungs- dienst	Zahlungs- anweisungs- dienst	Zahlkarten- dienst
			zusammen	darunter mit EG-Ländern			
Gewichtung	1 000	918,93	81,07	39,77	166,59	297,63	535,78
1981 D	100,0	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0	100,0
1982 D	115,1 _r	114,4	123,8	123,7 _r	117,2 _r	118,6	112,6
1983 D	130,3	128,8	147,4	147,4	134,3	137,2	125,2
1984 D	130,3	128,8	147,4	147,4	134,3	137,2	125,2
1980: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. April	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1981: 1. Jan.	100,0	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0	100,0
1982: 1. Jan.	100,0	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0	100,0
1. Juli	130,3	128,8	147,4	147,4	134,3	137,2	125,2
1983: 1. Jan.	130,3	128,8	147,4	147,4	134,3	137,2	125,2
1984: 1. Jan.	130,3	128,8	147,4	147,4	134,3	137,2	125,2
1985: 1. Jan.	130,3	128,8	147,4	147,4	134,3	137,2	125,2
1. Juli	130,3	128,8	147,4	147,4	134,3	137,2	125,2

Jahr Stichtag	Postgirodienst ²⁾						
	Gesamt- index	Kontoführung	Rentendienst	Beschleunigte Über- weisungen 3)	Abgabe von		Andere Leistungen 4)
					eurocheque- (ec-) Karten	Formblättern und Girobrief- umschlägen	
Gewichtung	1 000	429,35	478,11	14,19	9,42	63,15	5,78
1981 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982 D	108,8	118,5	100,0	112,5	100,0	109,0	117,2
1983 D	117,7	136,9	100,0	133,4	100,0	118,0	134,3
1984 D	117,7	136,9	100,0	137,5	100,0	118,0	134,3
1980: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. April	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1981: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. Juli	117,5	136,9	100,0	125,1	100,0	118,0	134,3
1983: 1. Jan.	117,5	136,9	100,0	125,1	100,0	118,0	134,3
1984: 1. Jan.	117,7	136,9	100,0	137,5	100,0	118,0	134,3
1985: 1. Jan.	117,7	136,9	100,0	137,5	100,0	118,0	134,3
1. Juli	117,7	136,9	100,0	137,5	100,0	118,0	134,3

6.2 Fernmeldewesen

6.2.1 Index der Gebühren im Telegrafendienst

1980 = 100

Jahr Stichtag	Gesamt- index	Inlands- verkehr 5)	Verkehr mit dem Ausland		Telegrammdienst			
			zusammen	darunter mit EG-Ländern	zusammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	
							zusammen	darunter mit EG-Ländern
Gewichtung	1 000	679,22	320,78	59,75	98,95	50,47	48,48	8,98
1981 D	98,9	100,0	96,5	100,0	100,5 _r	100,9	100,0	100,0
1982 D	95,1	99,3	86,1	100,0	100,6	101,1	100,0	100,0
1983 D	94,6	98,9	85,4	100,0	100,6	101,1	100,0	100,0
1984 D	94,8	99,1	85,6	101,7 _r	101,9	101,2	102,6	103,1
1980: 1. Jan.	100,0	100,0 _r	100,0	100,0	99,8	99,7	100,0	100,0
1. April	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0
1981: 1. Jan.	100,0	100,0 _r	100,0	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0
1982: 1. Jan.	95,1	99,3	86,1	100,0	100,6	101,1	100,0	100,0
1. Juli	95,0	99,2	86,1	100,0	100,6	101,1	100,0	100,0
1983: 1. Jan.	94,8	98,9	86,1	100,0	100,6	101,1	100,0	100,0
1984: 1. Jan.	94,4	99,0	84,7	100,0	100,6	101,1	100,0	100,0
1985: 1. Jan.	97,4	100,7	90,3	108,2	116,3	102,2	131,1	137,5
1. Juli	96,5	100,7	87,4 _r	108,2	116,3	102,2	131,1	137,5

- 1) Barer und halbbarer Zahlungsverkehr; ohne Berücksichtigung von Nachnahmen.
 2) Unbarer Zahlungsverkehr (ohne gebührenfreie Überweisungen); bis 31.12.1983 als Postscheckdienst bezeichnet.
 3) Eilüberweisungen, telegrafische bzw. fernschriftliche Überweisungen.

- 4) "Deckungslose Überweisungen" (= undurchführbare Überweisungsaufträge) sowie Nachforschungen.
 5) Einschl. Überlassung bzw. Vermietung von Geräten und Einrichtungen sowie der damit zusammenhängenden Installation und Wartung.

6 Post- und Fernmeldewesen

6.2 Fernmeldewesen

6.2.1 Index der Gebühren im Telegrafendienst

1980 = 100

Jahr Stichtag	Telegrammdienst				Telex- und Datexdienste			
	Gewöhnliche und dringende Telegramme	Seefunk-	Nebenleistungen		zusammen	Telexdienst		
			Vereinbarte Kurz- anschrift	Schmuck- blatt- ausführung		zusammen	Telex- anschlüsse 1) | verbindungen	
Gewichtung	88,80	5,34	1,67	3,14	587,77	480,15	76,56	403,59
1981 D	100,1	107,3	100,0	100,0	98,1	97,7	100,0	97,2r
1982 D	100,1	109,7	100,0	100,0	92,4	90,7	100,0	89,0
1983 D	100,1	109,7	100,0	100,0	91,3	90,3	100,0	88,4
1984 D	101,5	110,5r	100,0	100,0	91,4	90,1	100,0	88,2
1980: 1. Jan.	99,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. April	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1981: 1. Jan.	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982: 1. Jan.	100,1	109,7	100,0	100,0	92,4	90,7	100,0	89,0
1. Juli	100,1	109,7	100,0	100,0	92,3	90,7	100,0	89,0
1983: 1. Jan.	100,1	109,7	100,0	100,0	91,7	90,7	100,0	89,0
1984: 1. Jan.	100,1	109,7	100,0	100,0	90,9	89,8	100,0	87,9
1985: 1. Jan.	117,0	119,4	100,0	100,0	93,3	90,4	100,0	88,6
1. Juli	117,0	119,4	100,0	100,0	91,7	88,5	100,0	86,3

Jahr Stichtag	Telex- und Datexdienste								
	Telexdienst			Datexdienst			Technische Leistungen an Telex- und Datexeinrichtungen		
	Inlands- verbin- dungen	Verbindungen mit dem Ausland		zusammen	Datex-		zusammen	Unterhaltung von Geräten	Anschließen, Ändern und Überprüfen von Ein- richtungen
		zusammen	darunter mit EG-Ländern			an- schlüsse 2)				verbin- dungen
Gewichtung	131,29	272,30	50,77	13,07	5,79	7,28	94,55	90,58	3,97
1981 D	100,0	95,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982 D	100,0	83,7	100,0	97,3	93,8	100,0	100,0	100,0	100,0
1983 D	100,0	82,8	100,0	94,5	87,6	100,0	96,0	95,3	113,1
1984 D	100,0	82,5	101,5r	97,7	94,8r	100,0	96,9	96,2	113,7
1980: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. April	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1981: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982: 1. Jan.	100,0	83,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. Juli	100,0	83,7	100,0	94,5	87,6	100,0	100,0	100,0	100,0
1983: 1. Jan.	100,0	83,7	100,0	94,5	87,6	100,0	96,0	95,3	113,1
1984: 1. Jan.	100,0	82,0	100,0	94,5	87,6	100,0	96,0	95,3	113,1
1985: 1. Jan.	100,0	83,1	103,0	104,2	109,4	100,0	106,6	106,0	121,0
1. Juli	100,0	79,7r	103,0	104,2	109,4	100,0	106,6	106,0	121,0

Jahr Stichtag	Öffentliches Direktrufsystem					Überlassen von Telegraf- Strom- wegen 5) (Miet- leitungen)	Telefax- dienst 6)	
	zusammen	Direktruf-		Benutzung von Direktruf- leitungen 4)	Technische Leistungen an Direktruf- einrichtungen			Direktruf- zusatz- einrichtungen
		anschlüsse 3)	verbindungen					
Gewichtung	217,15	42,34	152,20	1,58	7,07	13,96	89,97	6,16
1981 D	99,9	100,0	100,0	100,0	100,0	98,7	100,0	100,7
1982 D	97,6	90,5	100,0	100,0	100,0	91,8	100,0	101,6
1983 D	98,3	90,5	100,0	100,0	121,8	91,8	100,0	105,8
1984 D	98,2	90,5	100,0	100,0	118,8	91,8	100,0	109,9
1980: 1. Jan.	100,3r	100,0	100,0	100,0	100,0	104,0	100,0	96,6
1. April	99,9r	100,0	100,0	100,0	100,0	98,7	100,0	101,2
1981: 1. Jan.	99,9r	100,0	100,0	100,0	100,0	98,7	100,0	101,0r
1982: 1. Jan.	97,6	90,5	100,0	100,0	100,0	91,8	100,0	100,5r
1. Juli	97,6	90,5	100,0	100,0	100,0	91,8	100,0	102,9
1983: 1. Jan.	98,3	90,5	100,0	100,0	121,8	91,8	100,0	105,8
1984: 1. Jan.	98,3	90,5	100,0	100,0	121,8	91,8	100,0	109,9
1985: 1. Jan.	98,4	90,5	100,0	100,0	123,0	91,8	100,0	109,9
1. Juli	98,4	90,5	100,0	100,0	123,0	91,8	100,0	108,3

1) Monatliche Grundgebühren für Telexhauptanschlüsse.
 2) Monatliche Grundgebühren für Datexhauptanschlüsse.
 3) Monatliche Grundgebühren für Direktrufhauptanschlüsse.
 4) Leitungsgebühren für posteigene Datenverbindungen.

5) Einschl. Breitbandstromwege bzw. Leitungen zur Bild-,
 Faksimile- und Datenübertragung.
 6) Anschließung von Anschalteinrichtungen für Fernkopierer,
 monatliche Grundgebühren für Telefaxanschlüsse sowie Tele-
 faxverbindungen.

6 Post- und Fernmeldewesen
6.2 Fernmeldewesen
6.2.2 Index der Gebühren im Fernsprechdienst
 1980 = 100

Jahr Stichtag	Gesamt- index 1)	Telefonanschlüsse					
		zusammen	Ortsfeste Sprechstellen		Bewegliche Sprechstellen		Fernsprech- zusatz- einrichtungen
			Bereit- haltung 2)	An- schließung 3)	Funktelefon 2)	Funkruf 2)	
Gewichtung	1 000	295,42	268,55	18,02	2,95	2,95	2,95
1981 D	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982 D	99,3	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	108,4
1983 D	99,7r	100,9r	100,0	112,9r	100,0	100,0	114,2
1984 D	98,9r	99,6r	100,0	91,4r	100,0	100,0	116,5
1980: 1. Jan.	101,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. April	99,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1981: 1. Jan.	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982: 1. Jan.	99,4r	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. Juli	99,4r	100,2	100,0	100,0	100,0	100,0	116,8r
1983: 1. Jan.	99,7r	100,9r	100,0	112,9r	100,0	100,0	114,2
1984: 1. Jan.	99,7r	100,9r	100,0	112,9r	100,0	100,0	114,2
1985: 1. Jan.	98,5r	99,0r	100,0	77,2r	100,0	100,0	141,5r
1. Juli	98,2r	99,0r	100,0	77,2r	100,0	100,0	141,5r

Jahr Stichtag	zusammen 4)	Telefongespräche					
		im Inland			nach dem Ausland		
		zusammen	Nahgespräche	Ferngespräche	zusammen	darunter mit begünstigten grenznahen Zonen 5)	EG-Ländern
Gewichtung	655,14	581,03	128,34	452,69	74,11	0,96	28,74
1981 D	101,1	101,4	97,6r	102,4	99,3	100,0	99,0
1982 D	100,8r	101,1	95,0r	102,8	99,3	100,0	99,0
1983 D	100,7	100,9	92,8r	103,2	99,3	100,0	99,0
1984 D	100,1r	101,0	92,7r	103,3	93,3	100,0	95,8
1980: 1. Jan.	96,1	95,3	101,3	93,6	102,1	100,0	102,9
1. April	101,3	101,6	100,0	102,1	99,3	100,0	99,0
1981: 1. Jan.	101,2	101,5	98,7r	102,2	99,3	100,0	99,0
1982: 1. Jan.	101,0	101,2r	96,4r	102,6	99,3	100,0	99,0
1. Juli	100,9	101,1	95,0r	102,8	99,3	100,0	99,0
1983: 1. Jan.	100,7	100,9	92,8r	103,2	99,3	100,0	99,0
1984: 1. Jan.	100,7	100,8r	92,7r	103,2	99,3	100,0	99,0
1985: 1. Jan.	99,7r	101,5r	92,7r	104,0	85,3	100,2	91,8
1. Juli	99,7	101,5r	92,7r	104,0	85,3	100,2	91,8

Jahr Stichtag	zusammen	Nebenstellenanlagen						Überlassen von Fernsprech- Stromwegen (Miet- leitungen)
		Posteigene Anlagen			Teilnehmereigene Anlagen			
		zusammen	Bereit- haltung 6)	Technische Leistungen an posteigenen Anlagen 7)	zusammen	Anschluß 8)	Technische Leistungen an teil- nehmer- eigenen Anlagen 7)	
Gewichtung	31,13	14,98	13,55	1,43	16,15	14,61	1,54	18,31
1981 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1983 D	107,5	106,7	106,0	113,0	108,3	107,8	113,0	100,0
1984 D	107,5	106,7	106,0	113,0	108,3	107,8	113,0	100,0
1980: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. April	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1981: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1982: 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. Juli	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1983: 1. Jan.	107,5	106,7	106,0	113,0	108,3	107,8	113,0	100,0
1984: 1. Jan.	107,5	106,7	106,0	113,0	108,3	107,8	113,0	100,0
1985: 1. Jan.	107,5	106,7	106,0	113,0	108,3	107,8	113,0	100,0
1. Juli	107,5	106,7	106,0	113,0	108,3	107,8	113,0	100,0

1) Berechnet unter Berücksichtigung der bei Telefongesprächen von Hauptanschlüssen eingeräumten Dauerrabatte; Grundrabatt von 1 % auf den Rechnungsbetrag für gebührenpflichtige Gespräche sowie ab 1.4.1980 allgemeiner Rabatt in Höhe des Wertes von 20 Gebühreneinheiten pro Monat und ab 1.7.1985 zusätzlicher Rabatt in strukturschwachen Ortsnetzen (in Fernsprechnahbereichen mit weniger als 30 000 Hauptanschlüssen) in Höhe des Wertes von 50 Gebühreneinheiten pro Monat.
 2) Monatliche Grundgebühr für Hauptanschlüsse.

3) Einmalige Pauschalgebühren für Neu- oder Wiederanschließung einschl. Übernahme vorhandener Anschlüsse.
 4) Ohne Berücksichtigung der bei Telefongesprächen von Hauptanschlüssen gewährten Rabatte.
 5) In Dänemark, den Niederlanden, Belgien, Luxemburg, Frankreich, der Schweiz und Österreich.
 6) Monatliche Grundgebühren für Wählanlagen mit Abfragestelle.
 7) Verlegen, Auswechseln u. dgl. von Wählanlagen.
 8) Einmalige bzw. monatliche Grundgebühren für Wählanlagen mit Abfragestelle.

6 Post- und Fernmeldewesen
 6.3 Post- und Fernmeldewesen im Ausland
 6.3.1 Index der Gebühren im Postdienst der Vereinigten Staaten von Amerika
 1977 = 100

Jahr Monat	US-Postdienst (United States Postal Service)				
	Gesamtindex	Briefdienst (First Class Mail)			Schnellsendungen (Express Mail)
		zusammen	darunter		
			Briefe (Letter Mail)	Postkarten (Post Cards)	
Wägungsanteil in o/oo	1 000	660,4	606,8	14,9	3,4
1974 D	77,5	77,2	76,1	85,0	.
1975 D	79,9	79,4	78,3	85,1	.
1976 D	99,0	100,0	100,0	100,0	.
1977 D	100	100	100	100	100
1978 D	110,0	108,8	109,0	106,6	106,5
1979 D	117,3	115,4	116,0	111,4	106,5
1980 D	116,9	115,9	116,5	111,4	106,5
1981 D	134,3	136,9	137,4	130,3	123,4
1982 D	143,4	154,0	154,9	145,4	129,1
1983 D	143,5	154,0	154,9	145,4	129,1
1984 D	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
1983 Oktober	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
November	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
Dezember	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
1984 Januar	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
Februar	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
März	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
April	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
Mai	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
Juni	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
Juli	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
August	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
September	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
Oktober	143,6	154,0	154,9	145,4	129,1
November	143,8	154,0	154,9	145,4	129,1
Dezember	143,8	154,0	154,9	145,4	129,1

Jahr Monat	US-Postdienst (United States Postal Service)				
	Zeitungsdienst (Second Class Mail)		Drucksachen (Third Class Mail)		
	zusammen	darunter		zusammen	darunter
Postvertriebsstücke (Regular Rate Mail)			Gewöhnliche Drucksachen (Single Piece Mail)		Massen- Drucksachen (Regular Bulk Mail)
Wägungsanteil in o/oo	51,4	36,0	141,9	24,4	80,5
1974 D	75,8	74,7	76,9	66,3	78,8
1975 D	79,8	78,6	79,6	67,9	81,6
1976 D	99,9	100,0	100,1	100,0	100,1
1977 D	100	100	100	100	100
1978 D	124,8	126,2	108,2	119,8	106,5
1979 D	142,5	144,9	114,2	135,6	111,1
1980 D	142,5	144,9	114,4	137,3	111,1
1981 D	146,8	145,0	136,6	184,0	129,2
1982 D	144,6	144,9	151,9	198,5	146,1
1983 D	144,6	144,9	153,1	198,5	148,1
1984 D	145,5	144,9	153,9	198,5	149,5
1983 Oktober	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
November	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
Dezember	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
1984 Januar	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
Februar	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
März	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
April	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
Mai	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
Juni	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
Juli	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
August	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
September	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
Oktober	144,6	144,9	153,9	198,5	149,5
November	149,9	144,9	153,9	198,5	149,5
Dezember	149,9	144,9	153,9	198,5	149,5

6 Post- und Fernmeldewesen

6.3 Post- und Fernmeldewesen im Ausland

6.3.1 Index der Gebühren im Postdienst der Vereinigten Staaten von Amerika

1977 = 100

Jahr	US-Postdienst (United States Postal Service)					
	Paketdienst (Fourth Class Mail)				Postverkehr mit dem Ausland (International Mail)	
	Monat	zusammen	darunter			zusammen	darunter Luftpost- beförderung (Intern. Air Mail)
Pakete (Parcel Post)			Schnellpakete (Special Rate Mail)	Büchersendungen (Library Rate Mail)		
Wägungsanteil in o/oo	59,7	34,7	17,5	5,3	37,1	18,9
1974 D	81,8	82,4	80,3	73,0	75,9	79,8
1975 D	84,8	85,8	82,6	74,9	78,1	82,3
1976 D	99,9	100,0	100,0	100,0	99,8	100,0
1977 D	100	100	100	100	100	100
1978 D	123,4	119,8	131,0	130,9	102,7	100,2
1979 D	140,1	134,0	153,2	152,9	104,6	100,3
1980 D	140,1	134,0	153,2	152,9	104,6	100,3
1981 D	151,6	149,9	160,2	159,9	156,1	130,9
1982 D	155,9	155,2	162,5	162,2	158,0	131,0
1983 D	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
1984 D	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
1983 Oktober	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
November	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
Dezember	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
1984 Januar	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
Februar	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
März	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
April	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
Mai	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
Juni	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
Juli	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
August	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
September	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
Oktober	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
November	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0
Dezember	155,9	155,2	162,5	162,2	157,9	131,0

6.3.2 Indizes der Gebühren in den Fernsprechkdiensten der Vereinigten Staaten von Amerika

1972 = 100

Jahr	Ortsgespräche (Local Service)		Ferngespräche (Toll Service)		Private Leitungen zwischen US-Staaten (Private Lines, interstate)
	Gesamtindex	darunter	Gesamtindex	darunter	
		vom Münz- fernsprecher (Coin)		mit dem Ausland (International MTS)	
1974 D	108,4	103,8	104,7	99,4	99,5
1975 D	112,8	104,3	111,6	98,7	103,4
1976 D	118,4	113,9	120,2	100,0	108,2
1977 D	118,5	114,7	123,5	99,6	108,4
1978 D	121,9	116,2	124,2	94,9	108,6
1979 D	123,8	124,3	123,2	85,5	108,5
1980 D	127,5	124,6	125,9	94,0	109,7
1981 D	141,2	128,2	134,8	89,4	133,5
1982 D	154,6	139,4	145,9	88,5	156,3
1983 D	163,7	162,6	149,3r	92,4	157,0
1984 D	174,6	184,2	148,5	89,5	159,2
1983 Oktober	164,7	164,3	149,8	92,7	156,9
November	164,8	164,5	149,8	92,7	156,9
Dezember	164,8	164,5	149,8r	92,7r	158,4
1984 Januar	169,3	164,5	150,7	92,7	158,4
Februar	169,3	164,5	150,6	92,5	158,4
März	169,7	164,8	150,7	92,5	158,4
April	169,7	164,8	150,8	92,5	158,4
Mai	169,8	164,8	150,5	92,5	158,4
Juni	170,3	165,1	146,2	87,3	158,4
Juli	174,8	195,6	146,6	87,3	158,4
August	179,0	205,2	147,1	87,3	158,4
September	180,9	205,2	147,3	87,3	158,4
Oktober	180,9	205,2	147,3	87,3	158,4
November	180,6	205,2	146,8	87,3	163,1
Dezember	180,7	205,2	147,3	87,3	163,1

Anhang 1: Verbraucherpreise für Verkehrsleistungen
Preise für die Beförderung von Personen und Gütern
 Indexzahlen der Beförderungspreise *)
 1980 = 100

Jahr Monat	Personenbeförderung im Linienverkehr mit Stadtbahnen ¹⁾ und Kraftomnibussen									
	zusammen	Schülerverkehr		anderer Verkehr mit Zeitkarten			Verkehr mit Regelfahrscheinen			
		mit Zeitkarten in Kraft- omnibussen	zusammen	mit Monatskarten		im Berufsverkehr mit Überland- Kraftomnibus	zusammen	im Ortsverkehr	im Verbund- verkehr	mit Überland- Kraftomnibus
			im Ortsverkehr	im Verbundverkehr						
Wägungsanteil ^{0/oo}	4,38	0,02	1,47	0,88	0,58	0,01	2,89	1,46	1,40	0,03
1981 D	108,2	110,4	107,6	108,3	106,4	112,7	108,4	109,7	107,1	110,0
1982 D	118,5	132,1	116,5	117,6	114,5	130,7	119,5	121,5	117,4	118,7
1983 D	126,3	136,3	123,1	124,4	120,8	137,5	127,9	130,3	125,3	130,5
1984 D	130,0	142,8	128,6	129,1	127,7	144,0	130,6	135,0	126,0	130,5
1983 Jan.	124,8	136,3	121,9	122,7	120,4	137,5	126,2	127,6	124,6	130,5
Febr.	125,2	136,3	122,3	123,4	120,4	137,5	126,6	128,5	124,6	130,5
März	125,3	136,3	122,4	123,5	120,4	137,5	126,7	128,5	124,6	130,5
April	125,8	136,3	122,6	123,8	120,4	137,5	127,4	129,9	124,6	130,5
Mai	126,1	136,3	123,0	124,2	120,8	137,5	127,6	130,1	125,0	130,5
Juni	126,1	136,3	123,0	124,2	120,8	137,5	127,6	130,1	125,0	130,5
Juli	126,7	136,3	123,4	124,8	121,1	137,5	128,3	130,7	125,8	130,5
Aug.	127,0	136,3	123,7	125,2	121,1	137,5	128,7	131,5	125,8	130,5
Sept.	127,1	136,3	123,7	125,2	121,1	137,5	128,8	131,5	125,8	130,5
Okt.	127,2	136,3	123,7	125,3	121,1	137,5	128,9	131,8	125,8	130,5
Nov.	127,2	136,3	123,7	125,3	121,1	137,5	128,9	131,8	125,8	130,5
Dez.	127,3	136,3	123,7	125,3	121,1	137,5	129,0	132,1	125,8	130,5
1984 Jan.	128,4	142,8	125,3	127,9	121,1	144,0	129,8	133,7	125,8	130,5
Febr.	128,5	142,8	125,4	128,1	121,1	144,0	130,0	134,1	125,8	130,5
März	128,7	142,8	125,6	128,3	121,1	144,0	130,1	134,3	125,8	130,5
April	128,8	142,8	125,7	128,5	121,1	144,0	130,2	134,5	125,8	130,5
Mai	129,0	142,8	126,0	129,1	121,1	144,0	130,3	134,6	125,8	130,5
Juni	130,6	142,8	130,5	129,3	132,2	144,0	130,5	134,8	126,0	130,5
Juli	130,7	142,8	130,6	129,4	132,2	144,0	130,7	135,1	126,0	130,5
Aug.	131,0	142,8	130,9	129,9	132,3	144,0	131,0	135,7	126,1	130,5
Sept.	131,1	142,8	131,0	129,9	132,4	144,0	131,0	135,7	126,1	130,5
Okt.	131,1	142,8	131,0	129,9	132,4	144,0	131,0	135,7	126,1	130,5
Nov.	131,1	142,8	131,0	129,9	132,4	144,0	131,0	135,7	126,1	130,5
Dez.	131,0	142,8	130,7	129,5	132,4	144,0	131,0	135,7	126,1	130,5

Jahr Monat	Personenbeförderung mit Zügen der DB ²⁾			Personenbeförderung mit anderen Verkehrsmitteln					Güterbeförderung ³⁾		
	zusammen	mit Fahrkarten		zusammen	Taxi- fahrten	Personenbeförderung			zusammen	Gepäckbeför- derung u. -auf- bewahrung durch die Deutsche Bundesbahn	Möbel- transporte
		zu gewöhnlichen Konditionen	zu besonderen Konditionen			mit Luft- fahrzeugen	mit Küsten- schiffen u. dgl.	mit sonsti- gen Verkehrs- mitteln ⁴⁾			
Wägungsanteil ^{0/oo}	3,11	0,91	2,20	4,55	0,34	1,81	0,78	1,62	0,77	0,35	0,42
1981 D	112,3	112,8	112,1	106,8	107,7	107,1	106,4	106,4	116,8	130,2	105,5
1982 D	125,3	123,6	126,0	112,5	115,0	114,3	111,5	110,5	129,6	151,7	111,3
1983 D	129,0	126,4	130,0	116,0	116,0	116,0	115,9	116,1	137,7	160,6	118,6
1984 D	129,0	127,3	129,8	118,8	116,9	117,8	122,8	118,3	142,7	160,6	127,7
1983 Jan.	130,3	127,5	131,5	114,0	115,8	112,8	114,1	114,9	134,6	160,6	112,9
Febr.	129,8	127,5	130,7	114,6	115,8	114,2	114,1	114,9	134,6	160,6	112,9
März	129,9	128,0	130,7	114,3	115,8	113,5	114,1	114,9	134,6	160,6	112,9
April	129,9	128,0	130,7	114,7	115,8	113,7	116,2	114,9	134,9	160,6	113,4
Mai	129,9	128,0	130,7	116,1	115,8	115,7	116,2	116,7	134,9	160,6	113,4
Juni	129,9	128,0	130,7	118,8	115,8	122,4	116,2	116,7	134,9	160,6	113,4
Juli	129,9	128,0	130,7	119,0	115,8	121,9	118,6	116,7	135,4	160,6	114,4
Aug.	129,9	128,0	130,7	118,0	115,8	119,2	118,6	116,7	137,7	160,6	118,7
Sept.	129,9	128,0	130,7	116,3	115,8	115,9	116,4	116,7	142,7	160,6	127,7
Okt.	126,0	122,1	127,6	115,5	116,9	113,9	116,4	116,7	142,7	160,6	127,7
Nov.	126,0	122,1	127,6	116,2	116,6	116,0	115,0	116,9	142,7	160,6	127,7
Dez.	126,0	122,1	127,6	115,0	116,7	113,1	115,0	116,9	142,7	160,6	127,7
1984 Jan.	131,6	131,5	131,7	116,6	116,7	113,1	121,1	118,2	142,7	160,6	127,7
Febr.	131,6	131,5	131,7	116,6	116,7	113,2	121,1	118,2	142,7	160,6	127,7
März	131,6	131,5	131,7	116,9	116,8	113,2	122,7	118,2	142,7	160,6	127,7
April	130,0	128,6	130,6	118,3	116,9	117,0	122,7	118,2	142,7	160,6	127,7
Mai	126,0	123,0	127,3	119,0	116,8	118,6	122,7	118,2	142,7	160,6	127,7
Juni	128,0	125,7	128,9	121,8	116,8	124,9	124,4	118,2	142,7	160,6	127,7
Juli	128,0	125,7	128,9	121,4	116,8	123,9	124,3	118,2	142,7	160,6	127,7
Aug.	129,7	127,6	130,6	120,6	116,8	121,9	124,3	118,2	142,7	160,6	127,7
Sept.	129,7	127,6	130,6	118,5	116,8	117,1	122,9	118,4	142,7	160,6	127,7
Okt.	128,0	125,7	128,9	118,5	116,8	116,7	123,8	118,3	142,7	160,6	127,7
Nov.	126,0	123,0	127,3	118,5	117,4	117,1	121,8	118,8	142,7	160,6	127,7
Dez.	128,0	125,7	128,9	118,3	117,5	116,5	121,8	118,8	142,7	160,6	127,7

*) Aus dem Teilindex "Fremde Verkehrsleistungen (ohne Pauschalreisen)"
 des Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte.
 1) Einschl. Hoch-, U-, Schweb- und Straßenbahnen sowie Obussen.

2) Ohne Personenbeförderung im Verkehrsverbund.
 3) Ohne Paketbeförderung der Deutschen Bundespost.
 4) Seilbahnen u. dgl.

Anhang 2: Deutsche Indizes der Seefrachten
- Langfristige Übersicht -

Jahr	Linienfahrt ¹⁾			Tramp-Trockenfahrt (Zeitcharter) ²⁾				Tramp-Tankerfahrt (Reisecharter)		
	Gesamt- index	Stück- gut	Massen- gut in Partien	Gesamt- index	10 000 - 25 000 tdw	25 001 - 40 000 tdw	40 001 - 80 000 tdw	Gesamt- index	Rohes Erdöl	Mineralöl- produkte
	1980 = 100							WORLDSCALE ³⁾ = 100		
1951 D	37	.	.	74	.	.	.	.	123	?
1952 D	29	.	.	53	.	.	.	.	88	.
1953 D	24	.	.	40	.	.	.	.	67	?
1954 D	25	.	.	44	.	.	.	.	79	?
1955 D	27	.	.	58	.	.	.	.	116	?
1956 D	29	.	.	73	.	.	.	.	227	.
1957 D	33	.	.	54	.	.	.	.	144	?
1958 D	30	.	.	30	.	.	.	.	50	?
1959 D	29	.	.	31	.	.	.	.	49	.
1960 D	30	30	28	33	.	.	.	.	50	?
1961 D	31	32	28	33	.	.	.	.	44	?
1962 D	32	33	29	30	.	.	.	.	51	?
1963 D	33	33	30	35	.	.	.	.	66	.
1964 D	34	35	31	35	.	.	.	.	59	.
1965 D	35	36	32	38	.	.	.	.	59	?
1966 D	36	37	33	35	.	.	.	.	55	?
1967 D	38	39	33	35	.	.	.	.	102	.
1968 D	37	38	33	35	.	.	.	104	99	114
1969 D	38	39	33	35	.	.	.	94	90	106
1970 D	40	41	36	51	.	.	.	186	182	202
1971 D	44	45	39	34	.	.	.	108	102	121
1972 D	46	47	41	34	.	.	.	77	68	106
1973 D	49	49	46	70	62	73		217	192	301
1974 D	65	65	67	112,0	119,6	115,3	100,8	139	98	206
1975 D	72	72	71	50,4	63,9	52,6	34,4	74	52	101
1976 D	75	76	73	56,2	66,2	56,7	45,4	74	50	102
1977 D	80	81	77	44,2	57,2	44,7	30,6	72	50	118
1978 D	84	85	81	49,6	58,0	48,7	42,3	97	66	146
1979 D	93	94	91	73,4	74,8	73,2	72,4	88,8	71,7	291,6
1980 D	100	100	100	100	100	100	100	(70,9)	(57,6)	(218,8)
1981 D	114,7	114,3	116,7	97,2	108,7	94,2	88,7	(47,0)	(39,4)	(137,2)
1982 D	116,3	115,6	120,2	59,0	70,8	57,6	48,4	(43,3)	(37,0)	(118,3)
1983 D	119,5	119,3	120,1	58,0	69,2	55,6	49,3	(46,0)	(39,9)	(118,6)
1984 D	148,5	150,7	136,7	68,3	78,0	65,0	62,0	(47,9)	(40,8)	(128,9)

1) Vor 1980 berechnet aus Originalfrachtraten in verschiedenen Währungen, ab 1980 bezogen auf - z.T. umgerechnete Frachtraten in DM.

2) Vor 1974 berechnet aus Originalcharterraten in US-\$, ab 1974 bezogen auf in DM umgerechnete Charterraten. Vor 1955 Trampfahrt einschl. Tankerfahrt (Mineralölprodukte). 1951 - 1972 Reisecharter (Einzelreisen).

3) Vor 1955: MOT-Schedule (SCALE No 1) v. 1.1.1946; 1955 - 1958: SCALE No 2 v. 1.7.1954; 1959 - 1961: SCALE No 3 v. 15.12.1958; 1962 - 1968: INTASCALE v. 15.5.1962; nach 1968: WORLDSCALE (WS) v. 15.9.1969, 1969 - 1978: WS-Originalmeßzahlen, ab 1979: DM-Äquivalente der WS-Meßzahlen.

**Anhang 3: Gebührenindizes für ausgewählte Teildienstzweige
des Post- und Fernmeldewesens
- Langfristige Übersicht -
1980 = 100*)**

Jahr	Postwesen								Fernmeldewesen		
	Briefdienst	Päckchen- dienst	Paket- dienst	Zeitungs- dienst	Post- anwei- sungs- dienst	Zahlungs- anwei- sungs- dienst 1)	Zahl- karten- dienst	Renten- dienst 2)	Tele- gramm- dienst	Telex- dienst	Fern- sprech- dienst 3)
1949 D	24,6	27,1	27,7	18,9	.	6,9	16,5	16,8	49,5	72,0	125,6
1950 D	24,7	27,1	26,8	18,9	.	6,9	16,5	16,8	49,5	75,6	123,7
1951 D	25,0	27,1	27,2	18,9	18,0	6,9	16,5	16,8	48,7	76,1	123,8
1952 D	25,0	27,1	31,5	19,0	18,0	6,9	16,5	17,1	48,7	76,0	124,4
1953 D	24,8	27,1	31,5	18,9	17,9	6,9	16,5	17,1	48,1	76,3	121,2
1954 D	25,8	29,9	31,8	19,5	19,2	6,9	19,0	17,1	47,1	76,2	118,2
1955 D	26,9	32,7	32,0	20,1	20,4	6,9	21,4	17,1	47,1	75,9	117,7
1956 D	26,9	32,7	31,9	20,1	20,4	6,9	21,4	17,1	47,1	79,3	111,2
1957 D	26,9	32,7	32,0	20,1	20,4	6,9	21,4	17,1	47,0	79,3	107,2
1958 D	26,9	32,7	34,5	20,4	20,4	6,9	21,4	17,1	46,9	78,2	104,6
1959 D	26,9	32,7	35,8	20,4	20,7	6,9	21,4	17,1	47,1	77,4	102,2
1960 D	26,9	32,7	35,8	20,4	20,8	6,9	21,4	17,1	45,3	76,9	100,5
1961 D	26,9	32,7	35,9	20,4	20,8	6,9	21,4	17,1	45,4	76,1	97,8
1962 D	26,9	32,7	36,0	20,4	20,8	6,9	21,4	17,1	45,4	75,7	95,2
1963 D	32,0	36,2	41,6	20,4	24,2	12,2	28,7	17,1	54,6	93,0	95,1
1964 D	33,3	37,0	42,7	30,3	24,9	13,2	30,1	17,1	54,5	95,7	102,4
1965 D	33,4	37,0	42,9	30,3	24,9	13,2	30,1	57,0	54,4	97,3	100,3
1966 D	42,1	43,8	49,1	30,4	31,3	18,6	37,3	57,0	64,7	97,1	99,2
1967 D	45,1	46,1	51,3	39,4	33,4	20,3	39,7	57,0	68,1	96,8	98,6
1968 D	45,1	46,1	51,3	39,2	33,4	20,3	39,7	57,0	68,1	96,3	97,5
1969 D	45,1	46,1	51,5	39,2	33,4	19,8	39,7	62,3	68,2	95,5	97,5
1970 D	45,1	46,1	51,2	39,2	33,4	19,7	37,7	69,9	67,0	91,4	96,4
1971 D	48,4	49,2	55,9	39,4	38,2	19,7	37,7	69,9	75,7	102,6	101,0
1972 D	59,2	61,1	71,4	53,2	47,9	27,3	41,1	69,9	89,7	115,8	109,3
1973 D	66,6	67,2	78,2	53,4	52,7	34,9	44,9	84,6	96,0	115,8	112,4
1974 D	74,5	76,9	85,3	53,6	52,6	34,9	44,9	83,3	95,7	117,9	117,5
1975 D	82,4	86,5	92,3	76,9	84,1	89,7	83,7	100,0	95,4	120,0	122,6
1976 D	82,4	86,4	93,4	76,9	84,1	89,7	83,7	100,0	95,4	119,9	122,6
1977 D	82,4	86,4	93,3	76,9	84,1	89,7	83,7	100,0	95,4	119,7	122,5
1978 D	82,4	86,4	93,3	86,5	84,1	89,7	83,7	100,0	95,4	109,7	120,0
1979 D	100,0	100,0	100,0	91,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	102,5	116,4
1980 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1981 D	100,0	100,0	100,0	109,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,5	97,7	101,1
1982 D	116,1	114,5	111,8	119,3	117,2	118,6	112,6	100,0	100,6	90,7	100,8
1983 D	132,3	129,0	125,2	128,7	134,3	137,2	125,2	100,0	100,6	90,3	100,7
1984 D	132,3	129,0	125,2	128,7	134,3	137,2	125,2	100,0	101,9	90,1	100,1

*) Vor 1968: Umbasiert von Originalbasis 1962 = 100; von 1968 bis 1979 von Originalbasis 1970 = 100.

- 1) Halbbarer Zahlungsverkehr; vor 1980 einschl. telegrafischer und "deckungslöser" Zahlungsanweisungen sowie Abgabe von Formblättern u. dgl., von 1975 bis 1979 einschl. - anteiliger - Kontoführungsgebühren.
2) Zahlungen von Versicherungs- und Versorgungsrenten (letztere bis vor dem 1.5.1973), ab 1980 nur noch unbare Zahlungen.

3) Nur Telefongespräche. Von 1954 bis 1963 kontinuierlicher Übergang von handvermittelten auf Selbstwahl - Ferngespräche. Von 1980 bis Anfang 1983 gebietsweise Einführung von tarifbegünstigten Nahbereichen, zugleich Wegfall der früheren Entfernungzone I (bis zu 25 km). Die bei Gesprächen von Hauptanschlüssen gewährten Rabatte wurden nicht berücksichtigt.

Zur Neuberechnung der Seefrachtenindizes auf Basis 1980

Einführung

Im Rahmen der Umstellung aller Preisindizes auf die Basis 1980¹⁾ werden mit diesem Aufsatz die Neuberechneten Indizes der Seefrachten vorgestellt. Die laufende Berechnung des Index der Frachtraten in der Linienfahrt sowie von durchschnittlichen Maßzahlen der Charterraten in der Tramp-Trockenfahrt und in der Tramp-Tankerfahrt war dem Statistischen Bundesamt Mitte 1977 vom Bundesministerium für Verkehr (Abt. Seeverkehr) übertragen worden.

Die Indizes der Seefrachten nehmen — als Preisindizes für Gütertransportleistungen im Seeverkehr — innerhalb der Preisstatistik einen wichtigen Platz ein, und zwar zwischen den (nicht amtlich berechneten) Weltmarktpreisindizes und den Preisindizes für Außenhandelswaren. Letztere beziehen sich bekanntlich auf cif- bzw. fob-Preise im seewärtigen Außenhandel (der mengenmäßige Anteil der Einfuhr über See an der Gesamteinfuhr beträgt mehr als 60 %) und auch auf Preise „frei (trockene) Grenze“ im Güteraustausch auf dem europäischen Festland.

Beim Außenhandel über See werden die Ausfuhren der häufig hochwertigen Fertigwaren — meist als Stückgutladungen — hauptsächlich mit Linienfrachtern abgewickelt, während die Einfuhren, in denen typische Massengüter überwiegen, vorzugsweise im Rahmen der Trampfahrt erfolgen, wenn man von den (in den Frachtindizes nicht erfaßten) Erdöl- und Eisenerzimporten mit Hilfe von Werkschiffen einmal absieht.

Die Anteile der einzelnen Verkehrsarten an den Gesamteinnahmen der deutschen Handelsflotte aus Seetransportleistungen (8,3 Mrd. DM im Jahr 1980) belaufen sich bei der Linienfahrt auf rund 50 %, bei der Tramp-Trockenfahrt auf ca. 35 % und bei der Tankerfahrt auf etwa 15 %.

Für die Zwecke der allgemeinen Konjunkturbeobachtung ebenso wie für die Belange der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen wäre es wünschenswert, wenn ein aktueller Gesamtindex der Seefrachten berechnet würde, der — idealerweise — nur jene Güter und Fahrtraten umfassen dürfte, die für den deutschen Außenhandel relevant sind. An Anläufen in dieser Richtung hat es in der Vergangenheit nicht gefehlt, und zwar zu einer Zeit, als die Seefrachtenmärkte noch kleiner und homogener und damit auch überschaubarer waren. So hatte bereits vor dem Zweiten Weltkrieg das Statistische Reichsamt einen zusammenfassenden Seefrachtenindex auf Basis 1913 be-

rechnet, dessen Ergebnisse für die Zeit von Januar 1924 bis Juni 1939 veröffentlicht wurden. Über die Grundlagen der damaligen Indexberechnung sind jedoch keine Einzelheiten bekannt. Das Bundesministerium für Verkehr wies dann mit der Aufnahme seiner Indexberechnungen im Jahr 1951 zunächst ebenfalls einen Gesamtindex der Seefrachten (auf Basis 4. Vierteljahr 1950) nach, der allerdings zum Jahresende 1955 auslief.

Die anfänglich stürmisch expansive Entwicklung des Seeverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg zog eine zunehmende Spezialisierung der Frachtschiffe sowie eine weitere Differenzierung innerhalb der einzelnen Verkehrsarten nach sich (z. B. durch die Herauslösung der Tanker aus der klassischen Trampfahrt unter Verselbständigung des Tankermarktes wie auch mit dem Entstehen eines Zeitchartermarktes neben — und auf Kosten — des Reisechartermarktes in der Tramp-Trockenfahrt). Damit zusammenhängend vollzieht sich die Bildung von Frachtraten oder Charterraten auf den Seefrachtmärkten zum Teil bereits seit drei Jahrzehnten auf unterschiedlichen Grundlagen: So beziehen sich die Linienfrachten auf Grundraten für bestimmte Güterarten und Fahrtraten, die Zeitcharter für Tramp-Trockenfrachter dagegen auf die Miete von Schiffen, ohne daß die zu transportierenden Güter (Ausnahme: Getreide) oder die vorgesehenen Einsatz-Fahrtgebiete genau bekannt werden, und die Reisecharter für Tramp-Tanker schließlich auf „WORLDSCALE(W.S.)-Maßzahlen“, die sich nach dem tarifähnlichen Grundratenschema einer internationalen Gesellschaft in London richten. Diese Fakten machen deutlich, daß es gegenwärtig praktisch nicht möglich ist, einen zusammenfassenden „nationalen“ Seefrachtenindex zu berechnen, wobei überdies die Beschaffung geeigneter Wägungsunterlagen ähnhlich schwierige Probleme aufwerfen würde.

Das Statistische Bundesamt hat sich deshalb entschlossen, für jeden der drei Seefrachtenmärkte einen besonderen Frachtenindex zu berechnen: Der schon bisher berechnete Index der Linienfrachtraten war lediglich zu reformieren, und anstelle der seitherigen Durchschnittsmaßzahlen von Charterraten in der Tramp-Trockenfahrt und in der Tramp-Tankerfahrt wurden zwei Indizes für diese Charterraten neu berechnet. Den Indexberechnungen liegt die Laspeyres-Formel zugrunde.

In den nachfolgenden drei Abschnitten werden die neuen Indizes näher beschrieben. Am Schluß werden die Ergebnisse der Indexberechnungen dargestellt.

Index der Seefrachtraten in der Linienfahrt

Der Index der Frachtraten in der Linienfahrt soll die durchschnittliche Entwicklung der effektiven Frachtraten für den weltweiten Seetransport von beladenen Containern und anderem Stückgut sowie von Massengut darstellen, und zwar soweit die Frachtraten in der konferenzgebundenen Linienfahrt von bzw. nach den für die deutsche Wirtschaft wichtigsten Nordseehäfen (des Antwerpen-Hamburg-Ränge) Anwendung finden.

Die Bezugsgröße des Gesamtindex ist der Gesamtwert (in DM) der Frachten im Linienverkehr für die im Jahr 1980 in

¹⁾ Siehe Angermann, O.: „Zur Neuberechnung der Preisindizes auf Basis 1980“ in WiSta 3/1983, S. 204 ff.

deutschen Seehäfen an Bord genommenen bzw. gelöscht Ladungen. Der einzelne Frachtwert stellt das Produkt aus der umgeschlagenen Gütermenge und der entsprechenden Durchschnittsfrachtrate des Basisjahres 1980 dar. Die so rechnerisch gewonnenen Frachtwerte des Linienverkehrs der deutschen Seehäfen wurden der Indexwägung zugrunde gelegt. Eigentlich hätten auch die Linienfrachten im Seeverkehr der Rheinmündungshäfen einbezogen werden müssen. Für diese Häfen gibt es jedoch keine detaillierten statistischen Nachweisungen, die die Anteile der deutschen Außenhandelsgüter an deren Güterumschlag erkennen ließen. Andererseits sind im Güterumschlag der deutschen Seehäfen Außenhandelsgüter anderer Länder (Transitgüter) enthalten.

Im Hinblick auf die wesentlichen Rechenvorgänge kann der Index als das gewogene Mittel aus den Preisveränderungszahlen (zumeist Durchschnittsmeßzahlen) bezeichnet werden, die für eine repräsentative Auswahl von Fahrtrelationen für 108 bedeutende Seehandelsgüter (= Preisrepräsentanten) gebildet werden. Als Wägungszahlen (= Indexgewichte) dienen die Anteile am Gesamtfrachtwert jeweils derjenigen — nach 30 Fahrtgebieten aufgeteilten — Güter, für die bestimmte Frachtratenreihen als repräsentativ angesehen werden.

Tabelle 1: Wägungsanteile sowie Zahl der Ratenreihen des Frachtratenindex der Linienfahrt auf Basis 1980

Güterbereich	Wägungsanteil in %	Zahl der Ratenreihen
Linienfahrt (insgesamt)	100	828
Einkommende Fahrt	49,3	289
Ausgehende Fahrt	50,7	539
Stückgut	84,4	596
Beladene Container	57,4	319
Anderes Stückgut	27,0	277
Massengut	15,6	232

Die einzelnen Frachtratenreihen gehen in der Form von Meßzahlen auf der Grundlage des Ratenstandes im Basisjahr (1980 = 100) in die Indexberechnung ein. Sie beruhen auf den Ergebnissen monatlicher Ratenerhebungen bei einer repräsentativen Auswahl von zur Zeit 25 Reedereien, Schiffsmaklern und Agenturen. Aus den nach Änderungsdaten gemeldeten Grundraten (Tarifraten, Wettbewerbsraten oder „offenen Raten“), Währungsausgleichsfaktoren und Surcharges (z. B. Bunkerölszuschlägen) der Konferenzlinien, die den Abschlüssen von Frachtverträgen zugrunde liegen, werden effektive Frachtraten je Güterart in einer bestimmten Fahrtrelation (auf Pier/Pier-Basis) für den Berichtsmonat berechnet, wobei ggf. zeitlich begrenzte Abschläge (z. B. sog. Kampfrabatte) abgezogen werden. Unberücksichtigt bleiben hingegen die sogenannte Cargo handling charges bzw. Preshipment charges sowie permanente Frachtrabatte (z. B. Treuerabatte) und feste Zuschläge fiskalischer Art. Frachtraten, die auf andere Währungen als DM lauten, werden mittels der offiziellen Devisenkurse (Mittelkurse) in DM umgerechnet. Von den insgesamt 828 Frachtratenreihen beziehen sich 46 % auf Grundraten in DM, 45 % auf Grundraten in US-\$ und 9 % auf Grundraten in anderen Währungen, wie sie bei Kon-

trakten für Gütertransporte auf (reedereieigenen und gecharterten) Linienfrachtern unter verschiedenen Flaggen angewandt werden.

Um sicherzustellen, daß die monatlichen Werte einer einzelnen Frachtratenreihe nur die „reinen“ Ratenänderungen zum Ausdruck bringen, müssen alle für die Höhe der Frachtrate maßgeblichen (qualitativen und quantitativen) Faktoren, die sogenannten preisbestimmenden Merkmale, so lange wie möglich konstant gehalten werden. Dies gilt vor allem für die Mengeneinheit des beobachteten Gutes, ferner für die Verpackungsart und die sog. TRADE-terms. Ändert sich eines dieser Merkmale, so kann die Differenz zwischen der neuen und der zuletzt gemeldeten Frachtrate eine unechte Ratenänderung enthalten, die eliminiert werden muß.

Die Grundlagen der früheren Indexberechnungen gehen aus nachfolgender Tabelle hervor:

Tabelle 2: Grundlagen des Frachtratenindex der Linienfahrt seit 1950¹⁾

Basiszeit bzw. -jahr	Berechnungszeitraum	Zahl der Frachtratenrelationen	Indexgliederung	Ausgangsmaterial für die Ableitung der Indexgewichte
4. Vj 1950	1950 Oktober — 1955 Dezember	325 (351) ²⁾	Nach Fahrtbereichen ³⁾	Frachtwerte 1950 ⁴⁾
2. Hj 1954	1954 Juli — 1961 Dezember	505	Nach Fahrtgebieten ³⁾	Frachtwerte 1954
1958 (Dez. 1959) ⁵⁾	1960 Januar — 1967 Dezember	966	Nach Güterbereichen: Stückgut/Massengut	Frachtwerte 1958
1965	1967 Juli — 1984 Juni	940	Stückgut/Massengut	Frachtwerte 1965
1980	1981 Januar ff.	828	Container/Anderes Stückgut/Massengut	Frachtwerte 1980

¹⁾ Vor Juni 1977 vom Bundesministerium für Verkehr, Abt. Seeverkehr, Hamburg, berechnet. — ²⁾ Stand nach „Indexaktualisierung“ im Januar 1953. — ³⁾ Die entsprechenden Teilindizes wurden nicht veröffentlicht. — ⁴⁾ Das daraus abgeleitete Wägungsschema wurde im Januar 1953 teilweise aktualisiert. — ⁵⁾ Basis der Teilindizes für Stückgut und Massengut.

Der neue Frachtratenindex der Linienfahrt wird nunmehr getrennt sowohl für die einkommende und ausgehende Fahrt als auch für die beiden Güterbereiche Stückgut — unterteilt nach beladenen Containern (ohne Trailer) und anderem Stückgut (einschl. Sackgut) — und Massengut (= Greifergut und Sauggut; ohne Schüttgut in Containern) berechnet und veröffentlicht. Die Teilindizes für diese Güterbereiche stellen eine Zusammenfassung der nach dem „Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (GV), Ausgabe 1969“ gegliederten einzelnen Güterpositionen des Index dar.

Unter den drei Seefrachtenindizes ist — aus deutscher Sicht — dem Index der Linienfrachtraten die größte Bedeutung beizumessen, da etwa 50 % des wertmäßigen Außenhandels über See mit Hilfe der Linienschifffahrt abgewickelt wird.

Index der Zeitcharterraten in der Tramp-Trockenfahrt

Der Index der Zeitcharterraten in der Trampfahrt mißt die durchschnittliche Entwicklung von Charterraten, die im Rahmen von Zeitcharterverträgen für Trockenfrachter an den internationalen Frachtenbörsen erzielt worden sind. Sie beziehen sich auf die Charterabschlüsse für Rundreisen und für Zeitreisen mit Beschäftigungsperioden bis zu 24 Monaten Dauer. Die Bereitstellung der gecharterten Frachtschiffe und deren spätere Rückgabe können für beliebige Seehäfen vereinbart worden sein. Welche der gecharterten Frachter für den Seetransport im deutschen Außenhandel eingesetzt werden, läßt sich nicht mit hinreichender Sicherheit bestimmen.

Als Bezugsgröße des Gesamtindex dient ein rechnerischer Gesamtwert, der sich als Summe aller dem Statistischen Bundesamt bekanntgewordenen Charterwerte des Jahres 1980 ergibt. Der einzelne Charterwert stellt das Produkt aus der Tragfähigkeit eines Frachters (in tdw) und dem entsprechenden (von US-\$ in DM umgerechneten) Tagesmietsatz dar. Die Tagesmietsätze gelten für jene Bulk-carrier und Mehrdeckfrachter von 10 000 bis 80 000 tdw Tragfähigkeit, für die im Jahr 1980 eine Vercharterung auf Zeit vereinbart (und publiziert) worden ist. Für das Basisjahr 1980 wurden insgesamt 2 620 Zeitcharterabschlüsse mit einem Tonnagevolumen von 80,444 Mill. tdw erfaßt, die sich auf den weltweiten Einsatz von Trockenfrachtern unter verschiedenen Flaggen beziehen.

Bei dem behelfsweise errechneten Ausgangswert für die Aufstellung des Wägungsschemas wird unterstellt, daß die durchschnittliche Beschäftigungszeit der zu einer Schiffsgrößenklasse zusammengefaßten Frachter die gleiche ist wie die der unter den anderen Schiffsgrößenklassen erfaßten Frachter. Von dieser Annahme mußte ausgegangen werden, weil die eigentlich erforderlichen Angaben über Vercharterungserlöse (Erlös je Frachter = Tagesmietsatz x effektive Beschäftigungsdauer in Tagen) nicht bekannt sind. Auch fehlen für eine Eigenberechnung der Beschäftigungsdauer u. a. konkrete Informationen über die Ausnutzung von Optionen auf Verlängerung der ursprünglich vereinbarten (Mindest-)Beschäftigungszeiten. Unberücksichtigt bleiben mußten ferner die die Höhe der Tagesmietsätze beeinflussenden technischen Merkmale der Frachter, wie z. B. der Bunkerölverbrauch und die Geschwindigkeit. Der Index kann — im Hinblick auf die wesentlichen Rechenvorgänge — als das gewogene Mittel aus den Preisveränderungszahlen (Durchschnittsmeßzahlen) angesehen werden, die für zehn Schiffsgrößenklassen gebildet werden. Die Wägungszahlen entsprechen den Anteilen am rechnerischen Gesamtwert im Basisjahr, und zwar jeweils derjenigen Gruppen von Frachtern, die zu den festgelegten maßgebenden Schiffsgrößenklassen gehören.

Die einzelnen Charterraten werden in der Form von Meßzahlen auf der Grundlage des Ratenstandes im Basisjahr (= 100) dargestellt. Sie beruhen auf den in der Fachpresse und in den Marktberichten börsentäglich veröffentlichten Quotierungen von Tagesmietsätzen für Trockenfrachter in Zeitcharter, aus denen Monatsdurchschnittssätze je

Schiffsgrößenklasse errechnet werden. Diese Monatsdurchschnittssätze (in US-\$ je Schiffseinheit) werden unter Berücksichtigung der Tonnage mittels des offiziellen Devi-

Tabelle 3: Wägungsschema sowie Basisraten und zugrundeliegendes Tonnagevolumen des Zeitcharterratenindex der Tramp-Trockenfahrt auf Basis 1980

Hauptgrößenklasse bzw. Größenklasse	Wägungsanteil in %	Basisrate 1980 in DM je tdw	Erfaßtes Tonnagevolumen 1980 in Mill. tdw
Trockenfahrt (Zeitcharter), insgesamt	100		80,444
10 000 – 25 000 tdw	32,7	(24,37) ¹⁾	19,247
10 000 – 15 000 tdw	7,4	26,71	3,945
15 001 – 20 000 tdw	16,4	24,36	9,554
20 001 – 25 000 tdw	8,9	22,44	5,748
25 001 – 40 000 tdw	35,1	(19,14) ¹⁾	26,679
25 001 – 30 000 tdw	20,9	19,88	15,204
30 001 – 35 000 tdw	7,9	18,85	6,073
35 001 – 40 000 tdw	6,3	17,04	5,402
40 001 – 80 000 tdw	32,2	(13,53) ¹⁾	34,518
40 001 – 50 000 tdw	8,3	16,12	7,460
50 001 – 60 000 tdw	10,5	13,84	10,651
60 001 – 70 000 tdw	8,1	12,15	9,387
70 001 – 80 000 tdw	5,3	10,94	7,020

tdw = Tragfähigkeit des Schiffes in Gewichtstonnen

¹⁾ Gewogene Durchschnittsrate.

senkurses (Frankfurter Mittelkurs) zu Charterraten in DM je tdw umgerechnet.

Die nachfolgende Tabelle 4 gibt einen Überblick über die Grundlagen der früheren Indexberechnungen:

Tabelle 4: Grundlagen der Charterratenindizes der Tramp-Trockenfahrt seit 1950¹⁾

Charterart	Basiszeit bzw. -jahr	Berechnungszeitraum	Indexgliederung	Ausgangsmaterial für die Ableitung der Indexgewichte
Reisecharter ²⁾	4. Vj 1950	1950 Oktober – 1955 Dezember	Nach Fahrtrbereichen: Europa/ Übrige Welt ³⁾	Charterwerte 1950, 1952, 1953 ⁴⁾
Reisecharter	2. Hj 1954	1954 Juli – 1961 Dezember	Nach Güterarten ³⁾	Charterwerte 1954
Reisecharter	Dez. 1960	1961 Januar – 1967 Dezember	Nach Güterarten ³⁾	Charterwerte 1960
Reisecharter	1965	1967 Juli – 1972 Dezember	Nach Güterarten ³⁾	Charterwerte 1965
Zeitcharter	2. Hj 1972	1972 Juli – 1984 Juni	Nach zwei Schiffsgrößen- klassen	⁵⁾
Zeitcharter	1980	1974 Januar ff.	Nach zehn Schiffsgrößen- klassen	Charterwerte 1980

¹⁾ Vor Juni 1977 vom Bundesministerium für Verkehr, Abt. Seeverkehr, Hamburg, berechnet. — ²⁾ Für Trockenfrachter und Tanker zusammen. — ³⁾ Entsprechende Teilindizes wurden nicht veröffentlicht. — ⁴⁾ Die ursprüngliche Wägung von 1950 wurde zweimal aktualisiert. — ⁵⁾ Auf Basis 2. Hj 1972 wurden nur (ungewogene) Meßzahlen der Durchschnitts-Charterraten berechnet.

Der neue Index der Zeitcharterraten in der Trockenfahrt wird künftig nicht nur als Gesamtreihe für alle erfaßten Trockenfrachter mit einer Tragfähigkeit von 10 000 bis 80 000 tdw, sondern auch untergliedert nach den Teilindizes für die drei Hauptgrößenklassen 10 000 bis

25 000 tdw, 25 001 bis 40 000 tdw und 40 001 bis 80 000 tdw veröffentlicht.

Da die Bedeutung der Reisecharter (= Einzelreisen) von Trockenfrachtern im Rahmen der Trampschifffahrt schon seit Jahren ständig abgenommen hat, kommt dem Index der Zeitcharterraten praktisch die Rolle eines Marktindikators für die gesamte Tramp-Trockenfahrt zu.

Index der Reisecharterraten in der Tramp-Tankerfahrt

Der Index der Reisecharterraten in der Tankerfahrt ist als ein Maßstab für die durchschnittliche Entwicklung der Charterraten für Öltanker anzusehen, die an den internationalen Frachtenbörsen für die Trampfahrt in Form von sog. WORLDSCALE-Meßzahlen für prompte oder zeitnahe Einzelreisen vereinbart (und bekannt) wurden. Die erfaßten Reisecharterabschlüsse beziehen sich auf die einkommende Tankerfahrt der nordeuropäischen Häfen (UK/Kontinent), und zwar auf Schiffsloadungen von rohem Erdöl und von Mineralölprodukten ab weltweiten Verschiffungsplätzen bzw. -regionen. Optionen auf eine evtl. Verlängerung der Fahrtroute über die vereinbarten Zielhäfen hinaus werden nicht berücksichtigt. Welche der gecharterten Tanker speziell für den Seetransport von mineralischen Ölen zur Einfuhr in die Bundesrepublik Deutschland bestimmt sind, läßt sich nicht einwandfrei feststellen.

Für den Gesamtindex wurde als Bezugsgröße die Gesamttonnage verwandt, die sich als Summe aus der Tragfähigkeit (Ladekapazität) in tdw aller im Jahr 1980 erfaßten Tanker unter verschiedenen Flaggen ergibt. Berücksichtigt wurden hierbei sowohl die für Rohöladungen gecharterten Tanker aller Größenklassen als auch die zum Transport von Mineralölprodukten bestimmten Tanker mit einer Tragfähigkeit bis zu 80 000 tdw. In die Berechnung für das Jahr 1980 wurden insgesamt 1 310 Reisecharterabschlüsse mit einem Tonnagevolumen von 141,799 Mill. tdw einbezogen.

Tabelle 5: Wägungsschema 1980 sowie zugrundeliegendes Tonnagevolumen des Reisecharterratenindex der Tramp-Tankerfahrt

Güterart bzw. Schiffsgrößenklasse	Wägungsanteil in %	Erfasstes Tonnagevolumen 1980 in Mill. tdw
Tankerfahrt (Reisecharter), insgesamt	100	141,799
Rohes Erdöl, zusammen	92,2	130,748
bis 80 000 tdw	13,0	18,448
bis 60 000 tdw	5,4	7,597
60 001 – 80 000 tdw	7,6	10,851
80 001 – 160 000 tdw	15,0	21,240
über 160 000 tdw	64,2	91,060
160 001 – 250 000 tdw	22,7	32,153
über 250 000 tdw	41,5	58,907
Mineralölprodukte, zusammen	7,8	11,051
bis 25 000 tdw	2,0	2,865
25 001 – 30 000 tdw	1,6	2,238
30 001 – 35 000 tdw	2,1	3,038
35 001 – 80 000 tdw	2,1	2,910

tdw = Tragfähigkeit des Schiffes in Gewichtstonnen.

Bei der rechnerisch ermittelten Ausgangsgröße (= Tonnagevolumen) zur Ableitung des Wägungsschemas wur-

de unterstellt, daß die Reisezeit der Tanker — bezogen auf die einzelnen Schiffsgrößenklassen — im Durchschnitt jeweils gleich lang gedauert hat. Von dem Tonnagevolumen als Wägungsbasis mußte deshalb ausgegangen werden, weil die eigentlich erforderlichen Angaben über Vercharterungserlöse (Erlös je Tanker = Charterrate je tdw/Tag × Tonnage in tdw × effektive Reisedauer in Tagen) nicht erhältlich waren.

Hinsichtlich der wesentlichen Rechenvorgänge kann der Index als ein gewogenes Mittel aus den Preisveränderungszahlen (WS-Durchschnittsmeßzahlen) angesehen werden, die für fünf Schiffsgrößenklassen bei Rohöltransporten sowie für vier Schiffsgrößenklassen bei der Beförderung von Mineralölprodukten gebildet werden. Als Indexgewichte dienen die Anteile an der rechnerischen Gesamttonnage im Jahr 1980 (= Wägungsbasis), und zwar jeweils derjenigen Gruppen von Tankern, die zu den festgelegten Schiffsgrößenklassen gehören.

Im Gegensatz zum Trampfrachtenmarkt für trockene Ladungen werden für Tankerladungen anstelle von absoluten Charterraten sog. WS-Meßzahlen quotiert. Ihre Berechnungsgrundlage bilden Basisraten in US-\$ nach dem Stand zu Beginn eines jeden Halbjahres (Preisbasis: WORLDSCALE = 100, gemäß Tarifschema „Worldwide Tanker Nominal Freight Scale“ vom 15. 9. 1969 in der — seit 1980 — jeweils zum 1. Januar und 1. Juli eines jeden Jahres revidierten Fassung). Die WS-Meßzahlen der sechs Monate eines Halbjahres sind untereinander vergleichbar. Ein Vergleich zwischen Meßzahlen aus verschiedenen Halbjahren (wie auch mit den Meßzahlen für das Jahr 1980, der Wägungsbasis) ist dagegen nur bedingt möglich, da die halbjährlichen Revisionen des die „Preisbasis“ bildenden Tarifschemas bisher in der Regel zu Anhebungen der Basisraten in Anpassung an veränderte Bunkerölpreise und/oder Hafengebühren führten, deren Ausmaß nicht bekannt ist. Aus den in der Fachpresse und in Marktberichten veröffentlichten einzelnen WS-Meßzahlen für Tanker in Reisecharter werden Monatsdurchschnittsmeßzahlen je Schiffsgrößenklasse errechnet, die mittels eines auf dem offiziellen Devisenkurs des US-\$ (Frankfurter Mittelkurs) fußenden monatlichen Umrechnungsfaktors in DM-Äquivalente umgerechnet werden.

Der neue Index auf der Wägungsbasis 1980 wurde originär bis Januar 1979 zurückgerechnet. Bei den früher (seit Ende 1969) nachgewiesenen „Meßzahlen der Reisecharterraten in der Tankerfahrt“ handelt es sich um ungewogene Durchschnittsmeßzahlen, die aus den einzelnen WS-Meßzahlen auf der Preisbasis WORLDSCALE = 100 errechnet wurden.

Der Index der Reisecharterraten in der Tramp-Tankerfahrt wird künftig sowohl als Gesamtreihe für sämtliche erfaßten Tanker als auch untergliedert nach Teilindizes für die beiden Güterarten Mineralölprodukte und rohes Erdöl, letzteres zusätzlich aufgegliedert nach den drei Hauptgrößenklassen bis 80 000 tdw, 80 001 bis 160 000 tdw und über 160 000 tdw, veröffentlicht.

Von allen Mineralöltransporten über See entfällt der weitest- aus größte Teil auf Werksflotten (gesellschaftseigene und langfristig gecharterte Tanker). Über den zeitlichen Verlauf

der Selbstkosten - quasi als "Transportpreise" - in der Werksfahrt gibt es allerdings keine statistischen Unterlagen. So kommt dem Reisecharterratenindex die Funktion eines allgemei-

nen Indikators für den Tankermarkt zu, auch wenn mit den entsprechenden Einzelreisen der nur unregelmäßig auftretende Bedarf an zusätzlicher Tankertonnage gedeckt wird.

Zur Neuberechnung der Indizes der Post- und Fernmeldegebühren auf Basis 1980

Vorbemerkung

Im Rahmen der Umstellung aller Preisindizes auf die Basis 1980¹⁾ wurden nunmehr auch die Indizes der Gebühren im Post- und Fernmeldewesen neu berechnet. Diese Indizes, die teilweise bereits seit Mitte 1966 nachgewiesen werden (zuletzt auf Basis 1970 — siehe nebenstehende Übersicht), nehmen innerhalb des preisstatistischen Systems eine besondere Stellung ein: Geht man nämlich von produktionswirtschaftlichen Kriterien aus, so kann man die Gebühren für die von der Deutschen Bundespost erbrachten (produzierten) Leistungen als Erzeugerpreise ansehen. Betrachtet man hingegen das Leistungsangebot aus der Sicht der Verwender, dann sind die Gebühren für die von privaten Haushalten konsumierten (Anteil im Postwesen rd. 26 %, im Fernmeldewesen knapp 60 %) sowie für die vom gewerblichen und öffentlichen Bereich genutzten Leistungen den Verbraucherpreisen gleichzusetzen.

Im Vergleich mit den anderen Preisindizes weisen die Indizes der Post- und Fernmeldegebühren eine weitere Besonderheit auf: Sie beziehen sich auf die „Output-Seite“ eines einzelnen Wirtschaftsunternehmens, nämlich der Deutschen Bundespost. Damit stehen für diesen wichtigen Ausschnitt des staatlichen Dienstleistungssektors aussagekräftige Preisindikatoren zur Verfügung, und zwar u. a. für die Zwecke der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen und auch der Bundespost selbst.

Von der Berechnung eines zusammenfassenden „institutionellen“ Gebührenindex für alle Dienstleistungen des Unternehmens „Deutsche Bundespost“ wurde abgesehen, weil das Leistungsangebot sich auf Bereiche sehr unterschiedlicher Natur erstreckt: So umfaßt der Tätigkeitsbereich der Deutschen Bundespost neben ihrer Kernaufgabe „Übermittlung von Nachrichten (in Form von akustischen Informationen, geschriebenen Texten, Bildern und codierten Daten)“ als weitere Aufgabenbereiche den bankähnlichen Zahlungsverkehr sowie den Transport von Kleingütern und Personen [letztere nur bis 31. 12. 1983²⁾].

Eine gesonderte preisstatistische Erfassung der Gebühren für die im Wettbewerb mit der Deutschen Bundespost

stehenden privatwirtschaftlichen Paket- und Kurierdienste wird zur Zeit vorbereitet.

Einen Überblick über die Berechnungsgrundlagen der Gebührenindizes für das Post- und Fernmeldewesen seit den ersten Indexberechnungen vermittelt die nachfolgende Übersicht.

Übersicht: Grundlagen der Indizes der Post- und Fernmeldegebühren

Basis-jahr	Berechnungs-zeitraum	Zahl der		Dargestellte Leistungs-bereiche	Ausgangsmaterial für die Ableitung der Indexgewichte
		Lei-stungs-arten	Ge-bühren-reihen		
1958	1938, 1950— Sept. 1970	84	264	Postdienst, Postscheckdienst, Postreisedienst — nur Inlandsverkehr —	Gebühreneinnahmen der DBP 1958 nach der betriebswirtschaftl. Ergebnisrechnung
1962	1949— Dez. 1975	135	910	Postdienst, Postscheckdienst, Postreisedienst, Telegrafendienst, Fernsprechdienst ¹⁾	Gebühreneinnahmen der DBP 1964 nach der betriebswirtschaftl. Ergebnisrechnung, rückgerechnet auf 1962
1970	1968— Juli 1985	149	835	Postdienst, Postbankdienste, Postreisedienst (bis 31. 12. 1983), Telegrafendienst, Fernsprechdienst	Gebühreneinnahmen der DBP 1970 nach der betriebswirtschaftl. Ergebnisrechnung
1980	1980 ff.	165	679	Postdienst, Postbankdienste, Telegrafendienst, Fernsprechdienst	Gebühreneinnahmen der DBP 1980 nach der betriebswirtschaftl. Ergebnisrechnung, ergänzt durch postinterne Strukturdaten

¹⁾ Nur Gesprächsverkehr.

Indexaussage

Die Indizes der Post- und Fernmeldegebühren sollen auf repräsentativer Grundlage die durchschnittliche Entwicklung der effektiven Gebühren für die von der Deutschen Bundespost angebotenen Leistungen darstellen, die von den gewerblichen, öffentlichen und privaten Postkunden im Inland gegen Entgelt in Anspruch genommen werden. Dabei wird von der Annahme ausgegangen, daß die art- und mengenmäßige Zusammensetzung der Palette an erbrachten Leistungen sowie die Angebotsbedingungen im Vergleich zu den Verhältnissen im Basisjahr unverändert bleiben (Laspeyres-Konzept). Im Hinblick auf die wesentlichen Rechengänge kann der einzelne Index als das gewogene Mittel aus den Gebührenveränderungszahlen (Durchschnittsmeßzahlen) für repräsentative Leistungsarten bezeichnet werden.

Als Leistungsarten im Sinne der Gebührenindizes gelten die von der Deutschen Bundespost angebotenen Sendungsarten und besonderen Versendungsformen, Beförderungs- bzw. Zustellarten, Arten von Postbank- und anderen Auftragsleistungen im Postwesen sowie Arten der Nachrichtenübermittlung und der Überlassung — einschließlich Installation — von Fernmelde-(Teilnehmer-) Einrichtungen im Fernmeldewesen.

¹⁾ Siehe Angermann, O.: „Zur Neuberechnung der Preisindizes auf Basis 1980“ in WiSta 3/1983, S. 204 ff.

²⁾ Der Postreisedienst war am 1. 7. 1981 in die Omnibusverkehrsgemeinschaft Bahn/Post (OVG) eingegliedert und am 1. 1. 1984 in den Unternehmensbereich „Busdienst“ der Deutschen Bundesbahn übernommen worden.

Durch den Nachweis der einzelnen Indexpositionen wurden zum Beispiel für die gewerblichen Postkunden Möglichkeiten geschaffen, zur Beurteilung ihrer Kostenentwicklung gegebenenfalls benötigte firmenspezifische „Einstandspreisindizes für Dienstleistungen der Deutschen Bundespost“ unter Zugrundelegung eigener Bedarfs- oder Kostenstrukturen (als Wägungsgrundlage) selbst zu berechnen. Die Gebührenreihen für die von den privaten Haushalten in Anspruch genommenen Leistungen der Deutschen Bundespost gehen andererseits auch in die laufende Berechnung des Preisindex für die Lebenshaltung ein.

Berechnungsgrundlagen

Die für die Berechnung der einzelnen Gebührenindizes benötigten Wägungsschemata wurden aus den in der betriebswirtschaftlichen Ergebnisrechnung 1980 der Deutschen Bundespost nachgewiesenen Gebühreneinnahmen abgeleitet. Dabei mußte vielfach auf postinterne Strukturdaten und ergänzend auf eigene Wertermittlungen zur Schätzung von Anteilen der Feinwägung zurückgegriffen werden. Das jeweilige Wägungsschema gibt die Gesamtheit der Indexpositionen (Einzelleistungen bzw. Leistungsvarianten) und der zugehörigen, auf 1 000 bezogenen Indexgewichte wieder. Die einzelnen Wägungszahlen bringen die relativen Anteile an den Gebühreneinnahmen für den bestimmten Dienstzweig im Jahr 1980 zum Ausdruck. Auf die verschiedenen Dienstzweige, für die Gebührenindizes berechnet werden, entfielen im Basisjahr folgende (bereinigte) Umsatzerlöse: Postdienst 9 984 Mill. DM, Postbankdienste wie Gelddienst 380 Mill. DM und Postgirodienst 122 Mill. DM, Telegrafendienst 1 359 Mill. DM, Fernsprechdienst 21 436 Mill. DM. Die festgelegten Indexgewichte werden während der gesamten Laufzeit der Indizes auf Basis 1980 unverändert beibehalten (Laspeyres-Konzept).

Einen Überblick über die Wägungsanteile der wichtigsten Indexgruppen (meist für Teildienstzweige) ausgewählter neuer Indizes im Vergleich zu den entsprechenden Anteilen in früheren Basisjahren bietet die Tabelle 1; Wägungs-

Tabelle 1: Gebührenindizes für ausgewählte Dienstzweige
Wägungsanteile in %¹⁾

Dienstzweig/Indexgruppe	Basisjahr			
	1958	1962	1970	1980
Postdienst ²⁾	1000	1000	1000	1000
Briefdienst	638,2	636,4	676,9	745,8
Päckchendienst	61,2	81,1	70,5	53,9
Paketsdienst	261,5	229,5	209,0	157,1
Zeitungsdienst	39,1	53,0	43,6	43,2
Telegrafendienst		1000	1000	1000
Telegrammdienst		397,0	285,3	99,0
Telexdienst		516,6	607,6	480,2
Andere Text- und Datendienste ³⁾		86,4	107,1	420,8
Fernsprechdienst ⁴⁾		1000	1000	1000
Inlandsgespräche		915,3	928,4	885,9
Nahgespräche ⁵⁾		184,9	196,6	189,2
Ferngespräche		730,4	731,8	696,7
Auslandsgespräche		84,7	71,6	114,1

¹⁾ Berechnet für die hier nachgewiesenen Indexgruppen, ohne Berücksichtigung der in den Indizes z. T. miterfaßten Nebenleistungen. — ²⁾ 1958: Nur Inlandsverkehr. — ³⁾ 1980: Datex- und Telefaxdienst, öffentliches Direktrufsystem und Überlassung von Stromwegen sowie Anschluß, Unterhaltung und Änderung von Einrichtungen zur Bild-, Faksimile- und Datenübertragung. — ⁴⁾ Nur Gesprächsverkehr. — ⁵⁾ 1962 und 1970: Nur Ortsgespräche.

zahlen für die meisten Indexgruppen und -untergruppen aus den verschiedenen Gebührenindizes sind im Zahlen- teil dieses Heftes dargestellt. Die Wägungs- anteile aller veröffentlichten Indexpositionen können dem Tabellenteil des Jahresberichts der Fachserie 17, Reihe 9, entnommen werden.

In die „Warenkörbe“ (Gesamtheit der einbezogenen Lei- stungen) für die neuen Indizes der Post- und Fernmelde- gebühren wurden 165 Leistungsarten aufgenommen, die großenteils bereits bei den bisherigen Indexberechnun- gen berücksichtigt worden waren. Die Auswahl der ent- sprechenden Preisrepräsentanten (repräsentative Lei- stungsarten) konnte unter Zugrundelegung von detaillier- ten Unterlagen aus dem Bereich der Deutschen Bundes- post (Jahresheft, interne Statistiken bzw. Strukturdaten) aktualisiert werden, wobei folgende Kriterien anzuwenden waren, die im Prinzip für alle Preisindizes gelten³⁾:

- Jede auszuwählende Leistungsart mußte einen relativ bedeutenden Anteil an den Gebühreneinnahmen des jeweiligen Dienstzweiges im Basisjahr aufweisen. Un- abhängig von ihrer (zum Teil noch geringen) Ertragsbe- deutung waren aber auch „zukunftsträchtige“ Lei- stungsbereiche schon angemessen zu berücksichti- gen.
- Es war darauf zu achten, daß die festzulegende Lei- stungsart — soweit möglich — zugleich andere Lei- stungen mit repräsentiert, die im jeweiligen Index nicht berücksichtigt zu werden brauchten, weil ihre (durch- schnittliche) Gebührenentwicklung erfahrungsgemäß den gleichen Verlauf nimmt wie die der als „Preisreprä- sentanten“ vorgesehenen Leistungsart.
- Die auszuwählende Leistungsart sollte die Gewähr da- für bieten, daß sie ihre Bedeutung für den Postkunden voraussichtlich über längere Zeit behalten, gegebenen- falls sogar verstärken wird.

Den Indizes der Gebühren im Post- und Fernmeldewesen auf Basis 1980 liegen 679 Gebührenreihen für ausgewähl- te Leistungsvarianten zugrunde, die in Form von Meßzah- len auf der Grundlage des Gebührenstandes im Basisjahr (= 100) in die Indexberechnungen eingehen. Diese Ge- bührenreihen werden anhand der im „Amtsblatt des Bun- desministers für das Post- und Fernmeldewesen“ verfüg- ten Gebührevorschriften (einschließlich Änderungen hierzu) gebildet. Die Auswahl der einzelnen repräsenta- tiven Leistungsvarianten erfolgte im Statistischen Bundes- amt nach folgenden Gesichtspunkten:

- Für jede Leistungsart wurde möglichst die jeweils ein- nahmenstärkste Einzelleistung (zum Beispiel eine be- stimmte Gewichtsstufe beim Paketversand) festgelegt. Umfaßt das einer Leistungsart entsprechende Bündel an Einzelleistungen jedoch zwei oder mehr ertragsbe- deutende Leistungsvarianten mit voneinander abwei- chender Gebührenentwicklung, so waren die betreffen- den Einzelleistungen einzubeziehen.
- Die für die einzelnen ausgewählten Leistungsvarianten ursprünglich geltenden „preisbestimmenden Merkma-

³⁾ Siehe Taft, S.: „Zur Neuberechnung des Index der Großhandelsverkaufspreise auf Basis 1980“ in W/Sta 11/1984, S. 970.

le" qualitativer und quantitativer Art sollen über den gesamten Berechnungszeitraum des Index hinweg beibehalten werden. Ändert sich jedoch eines dieser Merkmale, so ist der auf diese Merkmalsänderung (= „unechte Preisänderung“) entfallende Anteil an einer „neuen“ Gebühr mittels geeigneter preisstatistischer Verfahren auszuschalten, um im Index nur „reine“ Gebührenänderungen darzustellen. Fällt eine Einzelleistung aufgrund von Umstrukturierungsmaßnahmen weg, so wird beim Übergang auf eine „Ersatzleistung“ die anteilige „unechte“ Gebührenänderung ebenfalls eliminiert.

Im Unterschied zu den anderen regelmäßig — monatlich oder vierteljährlich — berechneten Preisindizes, die sich meist auf Preisangaben zu bestimmten Stichtagen beziehen, werden die Gebührenindizes für das Post- und Fernmeldewesen nur bei Gebührenänderungen, das heißt in unregelmäßigen Zeitabständen berechnet. Tritt eine Gebührenänderung nicht zum Ersten eines Monats in Kraft, so wird zusätzlich auch das Mittel aus alter und neuer Gebühr entsprechend ihrer jeweiligen Geltungsdauer (in Kalendertagen) für den betreffenden Monat errechnet. Die Gebühren im Post- und Fernmeldewesen unterliegen nicht der Umsatzsteuer, mit Ausnahme der Gebühren im früheren Postreisedienst⁴⁾ sowie der Gebühren für die Einrichtung und Vermietung von bestimmten Anlagen im Fernmeldewesen.

Gliederung der Indizes

Da es keine Systematik gibt, die speziell auf den Output der Deutschen Bundespost, das heißt auf die von ihr erbrachten Leistungen anwendbar wäre⁵⁾, werden die Gebührenindizes für einzelne Dienstzweige in Anlehnung an die fachliche Einteilung für die beiden Produktionsbereiche „Postwesen“ und „Fernmeldewesen“ in den Geschäftsberichten und Statistischen Jahreshäften der Deutschen Bundespost nach Teildienstzweigen bzw. Leistungsgruppen, Leistungsarten und Einzelleistungen bzw. Leistungsvarianten untergliedert. Die der jeweils obersten Aggregationsstufe in den — selbständigen — Gebührenindizes für die verschiedenen Dienstzweige entsprechenden Teildienstzweige bzw. Leistungsgruppen gehen aus nachfolgenden Erläuterungen hervor.

Beim „klassischen“ Postdienst wird sowohl zwischen Inlands- und Auslandsverkehr (darunter mit EGLändern) als auch nach den Teildienstzweigen Briefdienst, Päckchendienst, Paketdienst und Postzeitungsdienst unterschieden. Diese Gruppierung war bereits bei den früheren Indexberechnungen angewandt worden (siehe Tabelle 1).

Im Rahmen der „Postbankdienste“ werden der Gelddienst und der Postgirodienst (letzterer vor dem 1. 1. 1984 als Postscheckdienst bezeichnet) getrennt nachgewiesen. Zum Gelddienst gehören die Teildienstzweige Postanweisungsdienst (für den baren Zahlungsverkehr im

Inland und nach dem Ausland) sowie Zahlungsanweisungsdienst und Zahlkartendienst (für den halbwaren Zahlungsverkehr). Der Postgirodienst wird in die Leistungsgruppen Führung von Girokonten, Rentendienst (laufende unbare Zahlungen gegen Vergütung von den beteiligten Leistungsträgern), besondere Formen der Überweisung („Beschleunigte Aufträge“), Abgabe von „eurocheque“ (ec-)Karten sowie von Formblättern aufgeteilt. „Normale“ Überweisungen von einem Postgirokonto auf ein anderes Postgirokonto sind gebührenfrei und deshalb im Gebührenindex für diesen Dienstzweig nicht darstellbar. Unberücksichtigt blieben ferner der ebenfalls gebührenfreie Postsparkassendienst sowie Zinssatzveränderungen, die sich in den Zinsgewinnen der Deutschen Bundespost niederschlagen.

Im Telegrafendienst als Zusammenfassung der Text- und Datendienste hat sich im Vergleich zu den früheren Indexberechnungen die Struktur des „Warenkorbes“ durch die Einbeziehung gewichtiger neuer Leistungen wesentlich verändert. So werden neben den bisherigen Teildienstzweigen Telegrammdienst, Telexdienst (Fernschriftliche Text- und Datenübertragung) und Überlassung von Stromwegen sowie Anschließung, Unterhaltung und Änderung von Geräten und Einrichtungen zur Bild-, Faksimile- und Datenübertragung nunmehr auch der Datexdienst (Datenaustausch auf speziellen Leitungen), der Telefaxdienst (Fernkopieren über das Telefonnetz) und das öffentliche Direktrufsystem (ständige Verbindungen zur Datenfernübertragung) erfaßt. Soweit es jeweils sinnvoll ist, wird zusätzlich auch nach Inlands- und Auslandsverkehr unterschieden.

Der Fernsprechdienst umfaßt die Leistungsgruppen Telefongespräche im Inlands- und Auslandsverkehr (siehe Tabelle 1), Telefonanschlüsse einschließlich Funktelefon- und Funkrufanschlüsse sowie Nebenstellenanlagen und Überlassung von Fernsprech-Stromwegen (Mietleitungen).

Eine Berücksichtigung der im Postwesen erstmals nach 1980 — zum Teil versuchsweise — eingeführten Leistungen wie Telebriefdienst (Übermittlung von Schriftstücken und gezeichneten Vorlagen mittels postinterner Fernkopierer), Kursbriefe (regelmäßige Schnellbeförderung von gewöhnlichen Briefen im Inland, ohne Zustellung), Datapostdienst (termingebundener Transport von Databriefen bis 1 000 g und Datapaketen bis 20 kg) sowie Postkurierdienst (Sendungen bis 20 kg durch Direkt- oder Eilkuriere) wird erst im Rahmen der nächsten Indexreform möglich sein. Das gleiche gilt für die neuen Leistungen des Fernmeldewesens, und zwar für den Teletextdienst (Übertragung von Brieftexten mit lateinischen Schriftzeichen mittels Telexleitungen) und den Bildschirmtextdienst (Btx; Übermittlung von Bildern, Texten und Daten über Telefonanschluß und damit verbundenem Fernsehempfänger).

Mit dem von der Deutschen Bundespost für 1988 in Aussicht gestellten Übergang von den derzeit getrennten Diensten für die Sprach-, Text- und Datenkommunikation mit Hilfe des — bis dahin digitalisierten — „konventionellen“ dienstspezifischen Fernmeldenetzes auf die erste Stufe eines universellen Systems der Telekommunikation über ein „dienstintegriertes digitales Fernmeldenetz

⁴⁾ Siehe Fußnote 2.

⁵⁾ In der „Systematik der Wirtschaftszweige (WZ), Ausgabe 1979“ wird die Deutsche Bundespost nur als eine Wirtschaftsgruppe ohne Untergruppierung innerhalb der Unterabteilung 51 „Verkehr, Nachrichtenübermittlung“ ausgewiesen.

(ISDN)" und normalen Telefon-
anschluß (mit nachgeschalteten
multifunktionalen Endgeräten)
wird schließlich - aus heutiger

Sicht - eine weitgehende Neu-
gliederung der Gebührenindizes
im Fernmeldewesen erforderlich
werden.

Quellenhinweis

Tab. Nr.	Dargestellte Verkehrsbereiche - Land -	Art der dargestellten "Preise" bzw. "Preisindizes"	Berichtende bzw. berechnende Stelle	Methodische Erläuterungen veröffentlicht in ...
1.1	Eisenbahn-Personenverkehr	Beförderungspreise	Deutsche Bundesbahn, Ressort Absatz, Zentralstelle, Mainz	-
1.2	Eisenbahn-Güterverkehr	Frachten und Frachtsätze		-
2.1	Straßen-Güterfernverkehr	Frachten und Frachtsätze	Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs, Ffm.	-
3.1	Spedition-Sammelgutverkehr	Kundensätze	Bundesverband Spedition und Lagerei, Bonn	-
4.1	Binnenschifffahrt	Frachten	"Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt", Duisburg	-
4.2	Hochsee-Schifffahrt - Bundesrep. Deutschland -	Indizes der Seefrachten - Linien-, Tramp-Trocken- u. -Tankerfahrt -	Statistisches Bundesamt, Gruppe VI A, Wiesbaden	"Wirtschaft und Statistik" 8/84
	- Großbritannien -	- Tramp-Trockenfahrt -	General Council of	-
	- Norwegen -	- Tramp-Trocken- u. -Tankerfahrt -	British Shipping, London	-
	- Vereinigte Staaten von Amerika -	- Tramp-Trockenfahrt -	Shipping News International, Oslo	-
			Maritime Research Inc., Parlin, New Jersey	-
5.1	Luft-Personenverkehr	Beförderungspreise	Deutsche Lufthansa, Köln	-
5.2	Luft-Güterverkehr	Luftfrachtraten	"The Air Cargo Tariff", Amsterdam	-
6.1	Postwesen	Gebührenindizes	Statistisches Bundesamt, Gruppe VI A, Wiesbaden	"Wirtschaft und Statistik" 8/85
6.2	Fernmeldewesen			
6.3.1	Postwesen - Vereinigte Staaten v. Amerika -	Gebührenindizes	Bureau of Labor Statistics, Washington, D.C.	"Producer Prices and Price Indexes" 9/80
6.3.2	Fernmeldewesen - Vereinigte Staaten v. Amerika -			

Fachserie 17: Preise

Reihe 1: Preise und Preisindizes für die Land- und Forstwirtschaft

Der etwa 8 Wochen nach dem Berichtszeitraum erscheinende Monatsbericht enthält Angaben über Erzeugerpreise landwirtschaftlicher und forstwirtschaftlicher Produkte sowie über Einkaufspreise landwirtschaftlicher Betriebsmittel. Im Jahresbericht sind zu allen Veröffentlichungspositionen die Indexzahlen für einen mehrjährigen Zeitraum aufgeführt.

Zur Berechnung des Index der Erzeugerpreise landwirtschaftlicher Produkte werden ca. 1 100 Preisreihen für 145 Waren, beim Index der Erzeugerpreise forstwirtschaftlicher Produkte (aller Besitzarten) ca. 1 500 Preisreihen für 34 Waren und beim Index der Einkaufspreise landwirtschaftlicher Betriebsmittel ca. 5 000 Preisreihen für 180 Waren und Leistungen herangezogen.

Reihe 2: Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte (Erzeugerpreise)

In dem etwa 4 Wochen nach dem Berichtszeitraum vorliegenden Monatsbericht sind Angaben über Erzeugerpreise im Inlandsabsatz für rd. 900 Positionen nach dem „Warenverzeichnis für die Industriestatistik“ – für ausgewählte Warengruppen einschl. des Auslandsabsatzes – enthalten. Im Jahresbericht werden überwiegend Vergleichsdaten zurückliegender Jahre veröffentlicht. Zur Berechnung der Indizes werden ca. 15 000 Preisreihen für rd. 2 300 Waren verwendet.

Reihe 3: Index der Grundstoffpreise

Erfaßt werden Einkaufspreise der vom Produzierenden Gewerbe bezogenen Rohstoffe und Zwischenprodukte inländischer und ausländischer Herkunft. Der ca. 7 Wochen nach dem Berichtszeitraum verfügbare Monatsbericht enthält Angaben für Grundstoffe, die nach dem produktionswirtschaftlichen Zusammenhang, dem Bearbeitungsgrad sowie dem vorwiegenden Verwendungszweck gegliedert sind. Im Jahresbericht werden bei gleicher fachlicher Gliederung wie im Monatsbericht umfangreichere Zeitreihen gebracht. Der Berechnung des Index liegen 9 050 Preisreihen für 1 410 Waren zugrunde.

Reihe 4: Meßzahlen für Bauleistungspreise und Preisindizes für Bauwerke

Für die Monate Februar, Mai, August und November werden neben einem vierteljährlichen Eilbericht mit den wichtigsten Eckdaten ausführliche Vierteljahresberichte herausgegeben. Die Nachweisungen enthalten Preisindizes für den Neubau von Wohngebäuden, Nichtwohngebäuden und Sonstigen Bauwerken, für Einfamilien-Fertighäuser sowie für die Instandhaltung von Wohngebäuden. Den Indexberechnungen liegen rd. 27 000 Preisreihen für 220 Bauleistungen zugrunde.

Reihe 5: Kaufwerte für Bauland

Angaben zu Baulandveräußerungen wie Fälle, Flächen, Kaufsummen werden vierteljährlich nach Baugebieten, Baulandarten sowie Gemeindegrößenklassen für Bund und Länder veröffentlicht. Der Jahresbericht ist zusätzlich u. a. nach Veräußerern und Erwerbern aufgliedert und enthält die Ergebnisse ausgewählter Städte.

Reihe 6: Index der Großhandelsverkaufspreise

Der etwa 4 Wochen nach dem Berichtszeitraum erscheinende Monatsbericht zeigt die Entwicklung der bei Großhandelsunternehmen und -märkten ermittelten Verkaufspreise im Inlandsabsatz in institutioneller Gliederung nach 76 Wirtschaftsklassen sowie in zwei warensystematischen Gliederungen nach rund 540 Warengruppen und Warenarten. Im Jahresbericht werden langfristige Übersichten veröffentlicht. In die Berechnung des Index werden ca. 9 000 Preisreihen für rund 1 155 Waren einbezogen.

Reihe 7: Preise und Preisindizes für die Lebenshaltung

Der Preisindex für die Lebenshaltung wird für vier verschiedene Haushaltstypen berechnet, und zwar für alle privaten Haushalte, für Vier-Personen-Haushalte von Angestellten und Beamten mit höherem Einkommen, für Vier-Personen-Arbeitnehmerhaushalte mit mittlerem Einkommen, für Zwei-Personen-Haushalte von Renten- und Sozialhilfeeempfängern, darüber hinaus für die einfache Lebenshaltung eines Kindes.

Während ein etwa 14 Tage nach dem Berichtszeitraum erscheinender monatlicher Eilbericht ausgewählte Eckdaten der Lebenshaltungsindizes und des Index der Einzelhandelspreise (zum Teil Durchschnittswerte über 30 Jahre und bis zu 120 Monatszahlen) enthält, sind im Monatsbericht weitaus umfangreichere Nachweisungen veröffentlicht. Außer den verschiedenen Indizes, die in tiefer fachlicher Gliederung dargeboten werden, enthält der Monatsbericht Bundesdurchschnittspreise und -meßzahlen für rd. 750 Güter der Lebenshaltung. Ausführliche Ergebnisse in tiefer fachlicher Gliederung mit einem z. T. weit zurückreichenden zeitlichen Nachweis bringt der Jahresbericht.

Reihe 8: Preise und Preisindizes für die Ein- und Ausfuhr

Im Monatsbericht, der etwa 6 Wochen nach dem Berichtszeitraum vorliegt, werden der Einfuhrpreisindex für etwa 750, der Ausführpreisindex für etwa 500 Warengruppen und Waren, die Terms of Trade sowie absolute Einfuhrpreise für rd. 120 Produkte veröffentlicht. Der Jahresbericht bringt langfristige Übersichten. Für die Berechnung des Einfuhrpreisindex werden ca. 5 800 Preisrepräsentanten, für den Ausführpreisindex 6 100 herangezogen.

Reihe 9: Preise für Verkehrsleistungen

Der Jahresbericht enthält Angaben über Fahrpreise, Flugpreise und Frachtsätze des Eisenbahn-, Straßen-, Schiffs- und Luftverkehrs sowie der Spedition; ferner werden Indizes der Seefrachten und der Gebühren des Post- und Fernmeldewesens in langfristiger Übersicht nachgewiesen.

Reihe 10: Internationaler Vergleich der Preise für die Lebenshaltung

Die Verbrauchergeld- und Reisegeldparitäten sowie Devisenkurse werden in einem etwa 4 Wochen nach dem Berichtszeitraum erscheinenden Monatsbericht und einem Jahresbericht veröffentlicht; letzterer enthält umfangreichere Nachweisungen sowie längerfristige Zeitreihen. Verbrauchergeldparitäten werden monatlich für 50 Länder, Reisegeldparitäten halbjährlich für 10 Länder dargestellt.

Reihe 11: Preise und Preisindizes im Ausland

Der etwa 6 Wochen nach dem Berichtszeitraum erscheinende Monatsbericht enthält neben Angaben von Preisindizes für die Lebenshaltung (z. Z. für mehr als 80 Länder), für Erzeugnisse des Großhandels und der gewerblichen Produktion sowie für Baustoffe und Bauwerke auch Weltmarktpreisindizes und absolute Preise für Welthandelsgüter in Originalwährung. Im Jahresbericht werden außerdem umfassende Informationen über Verbraucherpreise (für 32 Länder) nachgewiesen.

Systematiken

Systematik der Wirtschaftszweige mit Erläuterungen, Ausgabe 1979
Systematisches Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken, Ausgabe 1982.

Systematik der Einnahmen und Ausgaben der privaten Haushalte, Ausgabe 1983

Systematik der Bauwerke, Ausgabe 1978



STATISTISCHES BUNDESAMT
GUSTAV-STRESEMANN-RING 11
6200 WIESBADEN 1

Veröffentlichungen und Prospekte sind durch den Verlag
W. Kohlhammer GmbH, Philipp-Reis-Straße 3, Postfach
421120, 6500 Mainz 42, Tel. (061 31) 5 90 94/95, erhältlich.