

**FLUGGESELLSCHAFTEN, LUFTVERKEHRSSYSTEME UND STAATLICHES  
UND INTERNATIONALES RECHT IN DEN COMECON-STAATEN BIS 1975**

- DDR, UdSSR, Polen, CSSR, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Kuba, Albanien,  
Jugoslawien, Mongolei und China -



Prof. Dr. Dr. Johannes Kneifel, 83 Jahre alt



Johannes Kneifel

**Fluggesellschaften,  
Luftverkehrssysteme und  
staatliches und internationales  
Recht in den COMECON-Staaten  
bis 1975**

*- DDR, UdSSR, Polen, CSSR, Ungarn, Bulgarien, Rumänien,  
Kuba, Albanien, Jugoslawien, Mongolei und China -*

1. Luftverkehr im COMECON mit Schwerpunkt DDR
2. Fluggesellschaften und Luftverkehrssysteme der sozialistischen Staaten
3. Staatliches und internationales Luftverkehrsrecht der sozialistischen Staaten

Engelsdorfer Verlag  
Leipzig  
2023

Bibliografische Information durch die Deutsche Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;  
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://dnb.de> abrufbar.

<b>Teil 1: Luftverkehr im COMECON – mit Schwerpunkt Deutsche Demokratische Republik.....</b>	<b>7</b>
<b>Teil 2: Fluggesellschaften und Luftverkehrssysteme der so- zialistischen Staaten - UdSSR, Polen, CSSR, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Albanien, Kuba, Jugoslawien, Mongolei und China -.....</b>	<b>95</b>
<b>Teil 3: Staatliches und internationales Luftverkehrsrecht der sozialistischen Staaten - UdSSR, DDR, Polen, CSSR, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Kuba, Jugoslawien und China -.....</b>	<b>351</b>

1. Gesamtauflage

ISBN 978-3-96940-487-4

Copyright (2023) Engelsdorfer Verlag Leipzig

Alle Rechte beim Autor

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)

Gedruckt auf FSC®-zertifiziertem Papier

[www.engelsdorfer-verlag.de](http://www.engelsdorfer-verlag.de)

48,00 Euro (DE)

# Vorwort der Gesamtausgabe

Ich wurde von Freunden gebeten, meine vor über 50 Jahren veröffentlichten drei Fachbücher über die Zivilluftfahrt und das Luftverkehrsrecht der sozialistischen Staaten in einem Band neu aufzulegen. Auch wenn ich schon 83 Jahre alt bin, habe ich mich zu dieser Aufgabe durchgerungen. Ich bitte um Nachsicht, falls mir Fehler unterlaufen sind.

- Teil 1: Luftverkehr im COMECON – mit Schwerpunkt Deutsche Demokratische Republik, Nördlingen 1978.
- Teil 2: Fluggesellschaften und Luftverkehrssysteme der sozialistischen Staaten UdSSR, Polen, CSSR, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Albanien, Kuba, Jugoslawien, Mongolei und China, Nördlingen 1980.
- Teil 3: Staatliches und internationales Luftverkehrsrecht der sozialistischen Staaten UdSSR, DDR, Polen, CSSR, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Kuba, Jugoslawien und China, Nördlingen 1980.

Während meines Studiums am Institut für Luft- und Raumrecht der Juristischen Fakultät der Universität Aix-Marseille, kam mir schon in den Jahren 1967-1970 der Gedanke, mich intensiver und umfassender mit dem Luftverkehrswesen der sozialistischen Staaten zu beschäftigen. Mit dem Oberflächenverkehr der sozialistischen Staaten haben sich seit 1967 einige Wirtschaftswissenschaftler und Juristen befasst, jedoch nicht mit dem Luftverkehrssystem der sozialistischen Staaten.

Die Entwicklung von Luftfahrt und Luftrecht wird besonders in den sozialistischen Staaten von der Politik beeinflusst. Beim Luftverkehrsrecht wird primär auf das staatliche Luftverkehrsrecht eingegangen. Dabei bietet sich eine Unterteilung in nationales Recht sowie zwischenstaatliche Rechtsbeziehungen auf überstaatlicher Basis an. Sekundär haben auch die Rechtsbeziehungen zwischen den Fluggesellschaften Bedeutung. Rechtsbeziehungen der sozialistischen Fluggesellschaften untereinander und Rechtsbeziehungen nach außen hin, also zwischen COMECON- und nicht COMECON-Fluggesellschaften. Bei den Rechtsbeziehungen der COMECON-Fluggesellschaften untereinander nimmt die Analyse des Sechser-Pools und der Berliner Vereinbarung einen breiten Raum ein. Außerdem werden die von den COMECON-Fluggesellschaften abgeschlossenen Interline- und Generalverkaufsagenturabkommen untersucht. Tertiär wird dann noch auf die Rechtsbeziehungen zwischen den Fluggesellschaften und den Nachfragern eingegangen.

Die Schwierigkeiten bei der Beschaffung und der Aufarbeitung des statistischen Materials bestanden insbesondere darin, dass für einen Leistungsvergleich der sozialistischen Staaten untereinander die Daten der einzelnen Fluggesellschaften nur bedingt brauchbar waren. Die einzelnen COMECON Fluggesellschaften, die nicht der IATA angehören, stellten ihre statistischen Unterlagen nach verschiedenen Gesichtspunkten zusammen, sodass z. B. eine klare Trennung in Personen-, Fracht-, Post- und Charterverkehr nur sehr schwer möglich war.

Wesentlich für die Durchführung meiner Untersuchung waren Recherchen beim Civil Aeronautics Board (CAB) in Washington D.C. und bei der International Civil Aviation Organisation (ICAO) und der International Air Transport Association (IATA) in Montreal in den Jahren zwischen 1967 und 1980.

Die Luftfahrtvereinbarungen – Aviation Laws/Bilaterals – zwischen den sozialistischen und den nichtsozialistischen Luftfahrtbehörden und den sozialistischen Fluggesellschaften habe ich zwischen 1967 und 1980 gesammelt und analysiert. 1980 veröffentlichte ich die Aviation Laws/Bilaterals der sozialistischen Staaten (6 Bände/3926 Seiten).



Washington D.C. am 12. Juni 1971; links: Chairman Secor D. Browne, US Civil Aeronautics Board (CAB), Washington D.C.; rechts: Dr. Dr. Johannes Kneifel



Präsidium der Luftfahrttagung in Berlin/West am 15. Juni 1972

1. Reihe links: Prof. Dr. Edgar Rösger, Direktor des Instituts der Luftfahrt an der TU Berlin, Chairman of the Civil US Aeronautics Board (CAB), Washington D.C., Dr. Dr. Johannes Kneifel, FU Berlin, Mr. Root, Director of the Economic Department, US Mission in Berlin
2. Reihe links: Leiter der Abteilung Luftfahrt beim Berliner Senat (Name unbekannt), Prof. Dr. Manfred Fricke, Professor am Institut für Luftfahrt an der TU Berlin und späterer Präsident der TU Berlin, Dr. John, Präsident der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft

**Teil 1:  
Luftverkehr im COMECON –  
mit Schwerpunkt  
Deutsche Demokratische Republik**





## INHALT TEIL 1

<b>Vorwort der Gesamtausgabe .....</b>	<b>5</b>
<b>A) Aufbau und Organisation des COMECON und seiner Spezialorganisationen.....</b>	<b>13</b>
<b>I. Gründung und Entwicklung des COMECON.....</b>	<b>13</b>
a) Struktur des COMECON .....	17
b) Aufgaben der Transportkommission .....	17
c) Ziele und Arbeitsweise der „Sektion Luftfahrt“ .....	20
d) Zukünftige Entwicklung .....	20
<b>B) Entwicklung und Förderung des Luftverkehrs durch die COMECON-Staaten sowie ein Systemvergleich zu westlichen Luftverkehrsmärkten .....</b>	<b>22</b>
<b>I. Staatlicher Luftverkehrsmarkt und Marktmechanismus .....</b>	<b>22</b>
<b>II. Gesamtmarkt und Teilmärkte .....</b>	<b>23</b>
1. Marktstruktur.....	23
aa) räumliche, zeitliche und sachliche Eingrenzung.....	23
bb) Angebot an Luftverkehrsleistungen.....	24
cc) Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen .....	25
2. Marktverhalten .....	25
aa) Einordnung der Gesamt- und Teilmärkte in das Marktformenschema .....	25
bb) Preisbildung, Markt elastizitäten und Kostensituation .....	27
cc) der Einsatz des übrigen absatzpolitischen Instrumentariums bei den Luftverkehrsgesellschaften des COMECON .....	31
<b>III. Systemvergleich zu westlichen Luftverkehrsmärkten .....</b>	<b>32</b>
1. Erwerbswirtschaftliches Prinzip und plandeterminierte Leistungserstellung.....	32
2. Vergleichende Betrachtung der Anbietersituation.....	32
3. Vergleichende Betrachtung der Nachfragesituation .....	33
<b>IV. Zur Marktdynamik.....</b>	<b>34</b>
1. Zunehmende Integration beim Fluggerät.....	34
2. Weitere Integrationstendenzen und Systemvergleich Ost- und Westeuropa .....	35
<b>C) Entstehung und Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland .....</b>	<b>35</b>
<b>I. Gründung der Deutschen Lufthansa in der Bundesrepublik Deutschland.....</b>	<b>36</b>
<b>II. Gründung der Deutschen Lufthansa und späteren Interflug in der DDR.....</b>	<b>37</b>
a) Flughäfen .....	46
b) Flugsicherungsanlagen .....	48

c) Prüfstelle für Luftfahrtgeräte in der DDR.....	48
d) Exkurs: Umweltprobleme beim Einsatz von Fluggerät am Beispiel der DDR .....	49
<b>D) Luftverkehrstechnik im Einsatz .....</b>	<b>50</b>
<b>I. Flugzeugindustrie der DDR.....</b>	<b>50</b>
<b>II. Flugrouten und Flugfrequenzen .....</b>	<b>52</b>
a) Flugzeuge im Einsatz .....	52
b) Charterverkehr.....	57
c) Messeflüge nach Leipzig .....	57
<b>E) Rechtliche Voraussetzungen als Garantie für einen reibungslosen Verkehrsfluß.....</b>	<b>57</b>
<b>I. Verkehrsrecht im Sozialismus .....</b>	<b>57</b>
<b>II. Luftrecht im Sozialismus .....</b>	<b>58</b>
a) die Ausübung des Luftverkehrs im Rahmen der Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt (HZL) .....	59
b) Innerstaatliches Luftverkehrsrecht.....	61
<b>III. Luftverkehrsabkommen mit dem Ausland .....</b>	<b>61</b>
a) Die Rechtsbeziehungen mit den COMECON-Staaten: Berliner Vereinbarung .....	62
1. die Gegenseitige Generalvertretung .....	62
2. die Gegenseitige Gewährung von Dienstleistungen .....	63
3. die Haftung für Schäden.....	64
4. die Pool-Vereinbarungen .....	64
5. die periodischen Konferenzen der Partnerstaaten .....	64
b) die Rechtsbeziehungen der DDR mit Staaten, die nicht dem COMECON angehören.....	64
c) die Bemühungen nicht sozialistischer Fluggesellschaften, Berlin/Schönefeld anzufliegen .....	65
d) die 3 Luftkorridore von der Bundesrepublik Deutschland nach Berlin-West; der Transitverkehr von Berlin/Schönefeld nach Berlin-West .....	65
<b>F) Sozialökonomische Determinanten für die Planung der Zivilluftfahrt der DDR .....</b>	<b>66</b>
<b>I. Aufgaben und Zielsetzungen der drei Betriebsteile der Interflug .....</b>	<b>66</b>
<b>II. Finanzierung im Sozialismus und deren Auswirkung auf die Selbstfinanzierung der Interflug.....</b>	<b>66</b>
<b>III. Planungssystem.....</b>	<b>66</b>
a) die Auswirkungen in der DDR .....	66
b) integriertes Leitungs- und Informationssystem .....	67
c) Marktforschung bei der Fluggesellschaft Malev.....	68
<b>IV. Ausbildung des Personals in der Zivilluftfahrt.....</b>	<b>69</b>

a) die Forschung in der Zivilluftfahrt der DDR .....	69
b) die Kammer der Technik (KdT) .....	70
<b>G) Darstellung des Luftverkehrs und der Bereiche des Luftverkehrs im Einzelnen.....</b>	<b>70</b>
<b>I. Der Touristenverkehr der DDR-Bürger ins Ausland .....</b>	<b>70</b>
a) organisierte Reisen .....	70
b) nichtorganisierte Reisen .....	71
c) Dienstreisen .....	72
d) regionale Aufspaltung des Reisetstroms .....	72
<b>II. Der Wettbewerb zwischen Luftverkehr und Eisenbahn Eisenbahn/Luftverkehr im Vergleich.....</b>	<b>73</b>
1. Reisezeiten innerhalb der DDR .....	73
2. Tarifgestaltung .....	73
<b>a) Fleiper-Verkehr.....</b>	<b>73</b>
1. Personenverkehr.....	73
2. Frachtverkehr.....	74
<b>b) Die Beförderung von Luftfracht .....</b>	<b>74</b>
1. Die Bedeutung der Luftfracht bei Exportgütern .....	74
2. Die Bedeutung der Luftfracht bei Importgütern.....	75
3. Der gegenwärtige Stand.....	75
<b>c) Die Beförderung von Luftpost.....</b>	<b>75</b>
<b>d) Die Sonderleistungen im Luftverkehr.....</b>	<b>76</b>
1. Der Wirtschaftsflug in den COMECON-Staaten .....	76
2. Der Wirtschaftsflug in der DDR.....	77
3. Die Möglichkeiten des Einsatzes von Hubschraubern im Inlandsverkehr der DDR.....	78
4. Exkurs: einige Gedanken zur Einführung der Luftschifffahrt in den sozialistischen Staaten .....	78
<b>H) Absatz von Flugleistungen .....</b>	<b>79</b>
<b>I. Die Grundlagen der Absatzpolitik .....</b>	<b>79</b>
<b>II. Die Preispolitik .....</b>	<b>79</b>
a) Der Verkehrsflug .....	79
b) der Wirtschaftsflug .....	80
<b>III. Die Tarifgestaltung .....</b>	<b>80</b>
a) Die IATA-Tarife und die Gründe der Nicht-Beibehaltung .....	80
b) die Konferenzen zwischen 1961 und 1963, die zum Abschluß der EAPT/EAGT führten .....	81

1. Verrechnungsverfahren zwischen den sozialistischen Staaten .....	81
2. EAPT-Tarife .....	82
aa) Durchgangstarif.....	82
bb) Tarifiermäßigungen im Personenverkehr .....	82
3. EAGT-Tarife.....	83
4. Gebühren auf den Flughäfen der EAPT/EAGT-Staaten .....	83
<b>Zusammenfassung und Prognose.....</b>	<b>84</b>
<b>I. Abschnitt (1955-1963): Aufbaujahre der DDR-Fluggesellschaft Deutsche Lufthansa und der im September 1958 gegründeten Bedarfsfluggesellschaft Interflug.....</b>	<b>84</b>
<b>II. Abschnitt (1963 – 1969): Fusion der DDR-Fluggesellschaft Deutsche Lufthansa mit der Interflug und Aufnahme von Liniendiensten nach nichtsozialistischen Ländern. ....</b>	<b>84</b>
<b>III. Abschnitt (seit 1969).....</b>	<b>85</b>
a) Wirtschaftliche Tendenzen .....	85
b) Rechtliche Tendenzen.....	87
c) das Verhältnis Bundesrepublik Deutschland zur DDR .....	87
<b>Verzeichnis der Tabellen und Schaubilder .....</b>	<b>89</b>
<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>90</b>
<b>I. Dokumente und Gesetzestexte.....</b>	<b>90</b>
<b>II. Bücher, Dissertationen, Schriften, Vorträge, Artikel mit Verfasser.....</b>	<b>90</b>

## A) AUFBAU UND ORGANISATION DES COMECON UND SEINER SPEZIALORGANISATIONEN

### I. Gründung und Entwicklung des COMECON

Nachdem die Gründungskonferenz schon vom 5. – 8. Januar 1949 in Moskau stattgefunden hatte, erschien am 25. Januar 1949 in der Prawda die Nachricht, daß „im Januar dieses Jahres“ eine Wirtschaftskonferenz von den Vertretern Bulgariens, Ungarn, Rumäniens, der UdSSR und der CSSR in Moskau abgehalten worden war<sup>1</sup>.

Der COMECON wurde am 25. Januar 1949 gegründet, ein Gründungsvertrag wurde jedoch nicht veröffentlicht<sup>2</sup>. Während die EWG mit ihren Institutionen in den Römischen Verträgen eine juristische Grundlage fand, fehlt ein entsprechendes Dokument für den COMECON. Die Gründung des COMECON wurde durch ein Communiqué bekannt gegeben, das am 25.1.1949 in der Presse der osteuropäischen Staaten veröffentlicht wurde. Uschakow zufolge handelt es sich dabei um einen völkerrechtsverbindlichen Vertrag<sup>3</sup>. Aus dem Gründungscommuniqué sind keine Hinweise zur Entwicklung des Verkehrswesens der COMECON-Staaten erkennbar.

Der COMECON ist Art. 1 Abs. 2 Satz 1 auf der souveränen Gleichheit der Mitgliedsländer aufgebaut. Satz 2 zufolge vollzieht sich die Integration „in Übereinstimmung mit den Prinzipien der Gleichberechtigung, der Achtung, der Souveränität und der nationalen Interessen, des gegenseitigen Vorteils und der gegenseitigen Hilfe“. Der COMECON gehört zu den zwischenstaatlichen Organisationen kooperativen Typs, dem eine Kompetenz zur Rahmenentscheidung und Einzelentscheidung durch Verordnung fehlt. Das übereinstimmende Recht der östlichen Wirtschaftsgemeinschaft wird durch völkerrechtliche Abkommen geregelt. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um eine Clearing-Stelle: um ein Forum für internationale Absprachen über die ökonomische Kooperation. Die Organe des COMECON wenden deshalb kein Recht an wie z. B. in der EWG, sondern leisten lediglich technische Hilfe beim Abschluß von Verträgen. Deshalb gibt es auch keinen Gerichtshof im COMECON, der über die Rechtsanwendung, Konkretisierung der Vertragsgrundsätze und die Auslegung zu entscheiden hätte<sup>4</sup>.

Im COMECON werden die Entscheidungen einstimmig getroffen. Die Mitgliedsstaaten haben jedoch das Recht, zu einzelnen Themenbereichen keine Stellung zu beziehen. Beschlüsse erlangen erst dann Rechtskraft, wenn die einzelnen Länder sie in nationales Recht umsetzen. Somit ist der COMECON kein supranationales Organ, sondern eine kollektive Organisation von selbständigen, souveränen Staaten<sup>5</sup>.

Zu den Gründungsmitgliedern gehören laut Communiqué vom 25. Januar 1949 die UdSSR, Polen, Bulgarien, Rumänien, Ungarn und die CSSR. Bis zur ersten Tagung des COMECON am 26. April 1949 in Moskau wurde Albanien im Februar 1949 in die Organisation aufgenommen. Im September 1950 trat ihr die DDR bei.

Die Assoziierung Jugoslawiens bedeutet eine stärkere Bindung als die bloße Teilnahme an der Arbeit des COMECON, die z. B. den asiatischen Volksdemokratien (China bis 1961) den Status eines „Beobachters“ verleiht. So vollzieht sich die Teilnahme von Jugoslawien an der Arbeit des COMECON aufgrund eines Abkommens mit Jugoslawien über die Teilnahme an der Arbeit in diversen Gremien. Es trat im September 1964 in Kraft. In seinem Inhalt regelt es u. a. die Formen der Zusammenarbeit, die Verbindlichkeit der innerhalb des COMECON gefaßten Beschlüsse und Empfehlungen und die Art und Weise der Beteiligung von Vertretern Jugoslawiens an der Arbeit in den Gremien.

---

<sup>1</sup> Prawda, 25. Januar 1949.

<sup>2</sup> Uschakow, A.: Der Ostmarkt im COMECON, Baden-Baden 1972, S. 13-38.

<sup>3</sup> Uschakow, A.: Der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe, in: Aus Politik und Zeitgeschichte (Beilage der Wochenzeitung: Das Parlament), 12. Januar 1966, S. 33.

<sup>4</sup> Vgl. Uschakow, A.: Der Ostmarkt im COMECON, Baden-Baden 1972, S. 13-38.

<sup>5</sup> Vgl. Damm, G.: IATA-Organisation und Aufgaben der internationalen Luftverkehrsvereinigung, in: TIZL, Heft 1, 1969, S. 14-19.

Der COMECON wurde als eine auf europäische Staaten beschränkte Regionalorganisation gegründet. Auf der Konferenz der Regierungschefs am 6. Juni 1962 wurde die Mongolei aufgenommen. Aus diesem Grund wurde die Vorschrift des Art. 2, Abs. 2 der COMECON-Satzung von 1959 geändert. Im Dezember 1961 teilte der albanische Vertreter der 15. COMECON-Tagung in Warschau mit, daß sein Land aus politischen Gründen an der Arbeit des COMECON nicht mehr teilnehmen werde. Seit diesem Zeitpunkt blieb Albanien den Ratstagungen fern.

Das wohl spektakulärste Ereignis war die Aufnahme Kubas als Vollmitglied des COMECON auf der 26. Ratstagung (10. -12. Juli 1972). Um Mitglied zu werden, muß zunächst ein Antrag gestellt werden. Die Ratstagung entscheidet anschließend über die Aufnahme. Sowohl die Details als auch die Bedingungen, unter denen sich Nichtmitglieder des COMECON an der Arbeit der Ratsorgane beteiligen können, werden vom Rat in Vereinbarungen mit den entsprechenden Ländern festgelegt<sup>6</sup>. Alle Informationen deuten darauf hin, daß die Plankoordinierung im COMECON nach wie vor ihren bilateralen Charakter beibehalten hat und sich unverändert in der Hauptsache auf den beiderseitigen Warenaustausch beschränkt<sup>7</sup>.

DDR-Wirtschaftswissenschaftlern zufolge reduzierte sich von Anfang an die Zusammenarbeit der COMECON-Staaten nicht nur auf einen Warenaustausch<sup>8</sup>. Die Verknüpfung von außenpolitischen Lieferbeziehungen und politischer Koordinierung war für den COMECON konstitutives Element. Schon seit der Gründung 1949 wurde betont, daß sich die Zusammenarbeit nicht nur auf dem Gebiet des Warenaustausches vollziehen wird, sondern daß darüber hinaus auch „ihre Wirtschaftspläne zu koordinieren; gemeinsame Investitionsprogramme aufzustellen und gemeinsame Produktionsprogramme in Angriff zu nehmen seien, und zwar nach dem Gesichtspunkt einer Aufteilung der produktiven Kräfte entsprechend den Bedürfnissen eines jeden Landes und gemäß seinen natürlichen und historischen Verhältnissen“<sup>9</sup>. Weiter besteht die Aufgabe des COMECON darin, die Anstrengungen der sozialistischen Staaten zur Beschleunigung des volkswirtschaftlichen und technischen Fortschritts in diesen Ländern beizutragen<sup>10</sup>.

Die COMECON-Staaten haben nach 1945 den Weg zur staatlich gelenkten Planwirtschaft nach sowjetischem Vorbild beschritten<sup>11</sup>. Das Wort „Planwirtschaft“ stammt historisch aus den Sozialisierungsplänen Deutschlands nach dem 1. Weltkrieg. Durchgeführt wurde dieses Wirtschaftssystem zuerst in Rußland im Verlaufe der 20er Jahre, eine Ausweitung erfuhr es durch die politischen Veränderungen nach dem Zweiten Weltkrieg auf die COMECON – Staaten<sup>12</sup>. Eucken<sup>13</sup> zufolge kann der Begriff „Planwirtschaft“ wegen seines nicht eindeutig zu charakterisierenden Begriffs leicht zu Mißverständnissen führen. Es scheint deshalb ratsamer, die Bezeichnungen „zentralgeleitete Wirtschaft“ oder „Zentralverwaltungswirtschaft“, die von Eucken geprägt wurden, anzuwenden.

Das Ziel der Zentralverwaltungswirtschaft war eine regionale Umorientierung der Außenwirtschaft der COMECON-Staaten in einer ersten, die Integrierung dieser Volkswirtschaften mit der Sowjetwirtschaft in eine zweite Phase<sup>14</sup>.

Die Hauptaufgabe der wirtschaftlichen Zusammenarbeit der sozialistischen Länder besteht in der gegenwärtigen Periode in der weiteren Entwicklung und Vertiefung der ökonomischen und wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit<sup>15</sup>. Anfang der 50er Jahre entwickelten sich zwischen den COMECON-

---

<sup>6</sup> Vgl. Statut des COMECON vom 10. 5. 1960.

<sup>7</sup> Vgl. Machowski, H.: Die Funktion der DDR im Rahmen der Weiterentwicklung des RGW, in: Osteuropa-Wirtschaft, 18. Jg., Juni 1973, S. 23-24.

<sup>8</sup> Vgl. Florin, P. (Autorenkollektiv): Erfolgreiche internationale Wirtschaftspolitik der SED, Berlin-Ost 1971, S. 79.

<sup>9</sup> Planovane Hospo Darstvi, Prag 6, 1959.

<sup>10</sup> Vgl. Heiland, K.: Die Berliner Vereinbarung – Beginn einer neuen Etappe der Zusammenarbeit der Luftverkehrsunternehmen der Mitgliedsländer des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe, in: TIZL, Heft 1, 1966, S. 2.

<sup>11</sup> Vgl. Ribí, R. C.: Das COMECON – Eine Untersuchung über die Problematik der wirtschaftlichen Integration sozialistischer Länder, Diss. St. Gallen 1969, Zürich 1970, S. XXIX.

<sup>12</sup> Vasarhelyi, A.: Die Entwicklung des sowjetischen Außenhandels mit den europäischen Ost blockstaaten seit der Gründung des COMECON (1949 – 1963), Diss. Freiburg 1965.

<sup>13</sup> Eucken, W.: Die Grundlagen der Nationalökonomie, 4. Auflage, Jena 1944, S. 97 ff.

<sup>14</sup> Vgl. Ribí, R. C.: Das COMECON – Eine Untersuchung über Problematik der wirtschaftlichen Integration sozialistischer Länder, Diss. St. Gallen 1969, Zürich 1970, S. 30 ff.

<sup>15</sup> Vgl. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der VR Bulgariens, in: DDR-Verkehr, Heft 10, 1971, S. 430-432.

Staaten langfristige Außenhandelsbeziehungen sowie ein intensiver Austausch von Produktionsverfahren als auch wissenschaftlich-technischen Dokumentationen<sup>16</sup>.

Auf dem Gebiet der gesamten Wirtschaft hat die DDR eine enge Verflechtung mit den COMECON-Staaten erreicht. Im Jahre 1970 entfielen vom gesamten Außenhandelsumsatz der DDR in Höhe von 39,597 Milliarden Valuta-Mark 28,340 Milliarden Valuta Mark auf die sozialistischen Länder, also fast 72%<sup>17</sup>. Die UdSSR hatte mit 15,485 Milliarden fast 40%, die CSSR mit 3770 Milliarden 9,5%, die VR Polen mit 2,903 Milliarden 7,3%, die VR Ungarn mit 2. 055 Milliarden 5,1%, die VR Bulgariens mit 1,379 Milliarden 3,5% und die Sozialistische Republik Rumänien mit 947 Millionen 2,1% des DDR-Außenhandelsanteils. Damit ist die DDR nach der UdSSR für diese Länder zweit- oder drittgrößter Außenhandelspartner<sup>18</sup>. Die ersten Fünfjahrpläne für die wirtschaftliche Entwicklung wurden ausgearbeitet (in der VR Bulgariens und CSSR für die Jahre 1949 bis 1953, in der Ungarischen VR und der VR Polen für 1950 bis 1954 sowie in der DDR und der SR Rumänien für 1951 bis 1955)<sup>19</sup>.

Aus einem Artikel des Rudo Pravo <sup>20</sup> geht hervor, daß die COMECON-Institutionen den Intra-Blockhandel nicht multilateral bewältigen können, zumal 95% des internen COMECON-Handels im Rahmen bilateraler Handelsabkommen abgewickelt wird. Die Koordinierung der nationalen Volkswirtschaftspläne, der Grundlage intersozialistischer Wirtschafts-zusammenarbeit, erfolgt nicht durch eine übernationale Abstimmung der einzelstaatlichen Planperspektiven, sondern in zweiseitigen Konsultationen<sup>21</sup>. Die wirtschaftliche Integration zwischen den COMECON-Staaten ist entscheidend von der Aufnahmefähigkeit des Marktes der UdSSR geprägt worden. Das wirtschaftliche Potential der 250 Mill. Einwohner zählenden UdSSR, die reich mit Rohstoffvorkommen ausgestattet ist und der große Importbedarf der UdSSR an industriellen Ausrüstungen und Verbrauchsgütern andererseits sind die Grundlage der wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen den COMECON-Staaten.

Die UdSSR ist der weitaus wichtigste Handelspartner aller COMECON-Länder, bis 1975 dürfte sie diese Position weiterhin ausbauen, insbesondere auf den Märkten Bulgariens (durchschnittliche jährliche Zuwachsrate des Außenhandels 1971/75 gegenüber 1966/70: 9,9%), der DDR (9,4%) und Ungarns (9,2%). Die UdSSR war 1970 mit folgenden Prozentsätzen am Außenhandel (Einfuhr und Ausfuhr) der einzelnen Länder beteiligt:

Bulgariens :	53%	Ungarn :	34%
DDR:	39%	CSSR:	32%
Polen:	37%	Rumänien:	27%

Die sozialistischen Staaten bestritten 1970 54,6% (1966-1970: 56,5%) des sowjetischen Außenhandels. Bis 1975 soll sich dieser Anteil auf über 60% erhöhen, wobei der Anteil Bulgariens, der DDR und Ungarns insgesamt am stärksten zunehmen dürfte. Der Export der UdSSR in die Volksrepubliken setzt sich hauptsächlich aus Rohstoffen, Primärgütern und Grundnahrungsmitteln zusammen, während diese vorwiegend Industrieprodukte sowie vereinzelt Erzeugnisse des Gartenbaus und der Viehwirtschaft an die UdSSR liefern<sup>22</sup>.

Der Anteil des Intra-COMECON-Handels am gesamten Außenhandel des COMECON beträgt etwa konstant 3/5. Am stärksten ist Bulgariens und die DDR an den Intra-COMECON Handel gebunden, am wenigsten die UdSSR und Rumänien. Bei Rumänien kann man den relativ niedrigen Anteil des COMECON-Handels am gesamten Außenhandel durch seine größere politische Unabhängigkeit erklären<sup>23</sup>.

<sup>16</sup> Vgl. Beschluß der II. Ratstagung des COMECON über den Beschluß langfristiger Handelsabkommen sowie über die Prinzipien der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit vom August 1949.

<sup>17</sup> Vgl. Statistisches Jahrbuch der DDR 1971, S. 288.

<sup>18</sup> Vgl. Statistisches Jahrbuch der DDR 1971, S. 290 f.

<sup>19</sup> Krüger, J., Quilitzsch, S. (Autorenkollektiv): Sozialistische Staatengemeinschaft, Berlin-Ost 1972.

<sup>20</sup> Rudo Pravo, Prag, 28. Juni 1968.

<sup>21</sup> Ribí, R. C.: Das COMECON – Eine Untersuchung über die Problematik der wirtschaftlichen Integration sozialistischer Länder (Diss. St. Gallen 1969), Zürich 1970, S. XXIX.

<sup>22</sup> Zotschew, Th.: Integration der europäischen Staatshandelsländer, in: Die Weltwirtschaft, Heft 1, 1972, S. 177-189.

<sup>23</sup> Meissner, W., Farkas, P.: Preisdiskriminierung innerhalb des RGW, in: Jahrbuch der Wirtschaft Osteuropas, Band IV, München-Wien 1973, S. 298 f.