

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

27. Jahrgang

Berlin, den 18. März 1960

Nummer 12

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig

Die internationale und die westdeutsche Konjunktur
Mitte März 1960

Die internationale Situation

Das konjunkturelle Bild in der westlichen Welt ist weiterhin durch Auftriebskräfte gekennzeichnet, doch haben sich in den letzten Wochen bereits stärkere Differenzierungen der nationalwirtschaftlichen Bewegungen durchgesetzt. In den Vereinigten Staaten mehrten sich die Symptome dafür, daß die bisherigen, den Produktionsanstieg bestimmenden Faktoren erlahmen, ohne daß neue Impulse erkennbar sind, die an ihre Stelle treten und der Wirtschaftstätigkeit auch in den kommenden Monaten genügend Anregungen für eine weitere Zunahme zu geben vermöchten. So blieben im Januar 1960 nicht nur die Neuaufträge hinter dem Durchschnitt der Auftragserteilungen in den Vormonaten, sondern auch hinter den laufenden Umsätzen der Industrie zurück¹⁾. Wenn auch die Aussagekraft rückläufiger Auftragsgänge bei der verarbeitenden Industrie nicht überschätzt werden darf, so sind sie doch ein Indiz dafür, daß die Unternehmer, die in wichtigen Bereichen ihre Absatzerwartungen nicht bestätigt sehen, solange Zurückhaltung zu üben entschlossen scheinen, bis die Endnachfrage wieder eine erhöhte Auftragserteilung rechtfertigt. Die abwartende Haltung der Wirtschaft spricht auch aus den neuesten, ebenfalls für den Monat Januar vorliegenden Produktionsziffern für Ausrüstungsgüter sowie Grundstoffe und Produktionsgüter einschließlich Bergbau und Energie. Anders als die Konsumgüter zeigen sie nur einen geringen oder gar keinen Zuwachs gegenüber dem Ausstoß vor Ausbruch des Stahlarbeiterstreiks.

Wenn bis zum Frühjahr keine zusätzlichen Auftriebskräfte spürbar werden sollten, dürfte sich die Regierung vor die schwerwiegende Entscheidung gestellt sehen, ob sie die Wirtschaft etwa durch Lockerung der geld- und kreditpolitischen Restriktionen anregen, oder ob sie im Hinblick auf die bei einem niedrigeren Zinsniveau möglicherweise verstärkten Goldabflüsse eine erhöhte Unterbeschäftigung in Kauf nehmen will. Eine so weit gehende Rücksichtnahme auf die Defizite im Leistungs- und langfristigen Kapitalverkehr dürfte allerdings angesichts des großen Goldbestandes nicht notwendig und zudem auch kaum sinnvoll sein, weil eine durch ein internationales Zinsgefälle bewirkte kurzfristige Anlage ausländischen Geldes in den USA nur den sichtbaren Ausdruck des Ungleichgewichtes beiseitigen, nicht aber auch die Ursachen beheben würde, die überwiegend in den politisch bedingten Zahlungsverpflichtungen der USA zu suchen sind.

Neben der Bundesrepublik hat neuerdings auch Großbritannien einen stärker restriktiven Wirtschafts-

kurs eingeschlagen, mit dem Hinweis auf die binnenwirtschaftliche Entwicklung. Großbritannien hat sich in der jüngsten Zeit einer wirtschaftlichen Expansion bei annähernder Preisstabilität erfreut. Auch die industrielle Investitionstätigkeit, die bislang hinterher hinkte, verspricht nunmehr ebenfalls eine stärkere Belebung. Die reale Zuwachsrate des Bruttosozialprodukts läßt sich für 1959 gegenüber dem Vorjahr jedoch nur auf 4 vH errechnen, während die industrielle Produktion im gleichen Zeitraum um etwa 6 vH zunahm. In diesem Jahr kann wiederum mit einer Nachfragesteigerung in dieser Größenordnung gerechnet werden. Nachdem die Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen in den Jahren 1955/58 annähernd stagnierte, dürften die Kapazitätsreserven eine solche Nachfragesteigerung ohne nachhaltige Bedrohung des Preisniveaus und der Außenwirtschaftslage zulassen. Die Gefahr, daß durch Dämpfung der Auftriebskräfte und mithin der Gesamtnachfrage wiederum die Realisierung von Produktivitätsfortschritten unterbunden wird, wie dies in den Vorjahren geschah, muß als mindestens ebenso groß wie eine mögliche Überforderung des Produktionspotentials angesehen werden.

Auf den internationalen Rohstoffmärkten haben sich seit Jahresbeginn kaum stärkere Preisschwankungen ergeben. Diese Ruhe ist gewiß teilweise saisonbedingt, hängt aber vor allem damit zusammen, daß sich für fast alle wichtigen Rohstoffe immer deutlicher eine ausreichende, wenn nicht sogar überreichliche Versorgung abzeichnet. Eine vorzeitige Dämpfung des Wirtschaftswachstums in den führenden Industriestaaten würde für die Rohstoffländer, die von dem gegenwärtigen Aufschwung ohnehin verspätet erfaßt worden sind, wieder das Problem einer von dem wirtschaftlichen Auf und Ab der Industriestaaten unabhängigeren eigenen wirtschaftlichen Entwicklung in den Vordergrund rücken.

Westdeutschland

Bei anhaltend normalem Wachstum im Bereich des privaten Verbrauchs ebbt die den Verbrauchsgüterindustrien zufließende Nachfrage spürbar ab. In den übrigen Industriebereichen ist die Bestelltätigkeit zwar nach wie vor lebhaft, die bisherige Beschleunigung in der Zunahme der Auftragsbestände weicht jedoch einem stetigeren Tempo. Dies ist gerade in den konjunkturell begünstigten Industriezweigen nicht zuletzt auf die weiterhin hohe Steigerungsfähigkeit der Produktion zurückzuführen; denn beim gegenwärtigen Tiefstand der Fertigwarenläger in diesen Bereichen ist deren Elastizitätsspielraum für die Ausweitung der Umsätze ausschlaggebend. In den Verbrauchsgüterindustrien haben sich die Lagerbestände neuerdings erhöht; die Störungs-

¹⁾ Alle Angaben über Auftragsgänge und Umsätze sind saisonbereinigt.

anfälligkeit, vor allem im Bereich der traditionellen Konsumgüter, die schon seit längerem ein Merkmal der Entwicklung ist, gelangt hier neuerdings wieder offen in das Blickfeld des Beobachters. Sie war von einer durch den Lageraufbau im Einzelhandel verursachten Beschleunigung nur kurze Zeit verdeckt und ist auch jetzt wieder durch den Umschlag der Lagerdispositionen des Handels, also durch Reaktionen der Wirtschaft, bedingt. Die Hersteller kurzlebiger Verbrauchsgüter sehen sich auch weiterhin der Tatsache gegenüber, daß auf ihre Erzeugnisse nur ein verhältnismäßig geringer Teil der Zunahme des privaten Verbrauchs entfällt. Die trotz der labilen Nachfragesituation gerade in diesem Bereich immer wieder besonders schnell gefährdete Preisstabilität zeigt aber, daß von Preiserhöhungen nicht auf einen Nachfrageüberhang geschlossen werden kann. Wenn die Entwicklung im Verbrauchsbereich in der letzten Zeit noch ruhiger geworden ist, als sie es schon vorher war, so hat hierzu die entgegen anderslautenden Vermutungen anhaltend hohe, über die Jahre betrachtet sogar ständig steigende Sparneigung, d. h. sinkende Verbrauchsneigung weiterhin wesentlich beigetragen.

Im Bereich der Ausrüstungsinvestitionen ist der hohe Produktionsstand durch die Nachfrage mehr als gedeckt, ohne daß hiervon ungünstige Preisreaktionen ausgelöst werden. Auch im Bausektor kommt mit dem Wiederanstieg der auch in diesem Winter noch deutlich ausgeprägten Saison die Tätigkeit schnell in Gang, wenn auch im Tiefbau anscheinend nicht alle Vorbereitungen für einen frühzeitigen und vollen Einsatz der Kräfte getroffen worden sind.

Einer so differenzierten Konjunktorentwicklung, wie sie gegenwärtig in einer hinkenden Verbrauchskonjunktur einerseits, einer glänzenden Investitionskonjunktur andererseits vorliegt, versucht man auf der Seite der Geldpolitik mit einem restriktiven Kurs zu begegnen. Verringerung des Kreditpotentials der Banken und Abkühlung des Investitionsklimas sind die Ziele dieser Politik. Bei den dafür verantwortlichen Stellen scheint entweder die Vorstellung zu herrschen, daß die Diskrepanz zwischen einem partiellen Nachfrageüberhang im Investitionssektor und einer deutlichen Nachfrageschwäche im Bereich des privaten Verbrauchs mit dem kreditpolitischen Eingriff angemessen bekämpft werden kann, oder es steht nur die Ansicht hinter den Aktionen der Bundesbank, daß bei der Untätigkeit aller anderen Instanzen sie selbst der Entwicklung um so weniger untätig zusehen kann. In Wirklichkeit sind die erforderlichen Wirkungen auf diesem Weg jedoch weder mit der nötigen Schnelligkeit noch mit der erwünschten Begrenzung auf die in Frage kommenden Teilbereiche erzielbar. Vielmehr beeinträchtigt der weite Liquiditätsmantel der Kreditbanken die Wirksamkeit kreditpolitischer Maßnahmen, die derzeit ausschließlich auf eine Einengung der Bankenliquidität ausgehen. Naturgemäß wird dieser Spielraum in einer Aufschwungphase von den Kreditbanken in erster Linie für das kurzfristige Aktivgeschäft genutzt, unter Rückgriff auf die in der Zeit tendenzieller Liquiditätsüberschüsse erworbenen Auslands- und Offenmarkt-Anlagen sowie unter Verzicht auf eine Fortsetzung der Wertpapierkäufe im bisherigen Umfang. Da indessen die Wertpapierkäufe der Banken den maßgebenden Faktor für die Leistungsfähigkeit des Kapitalmarktes darstellen, geht die relative Liquiditätsverknappung zuerst zu Lasten des Kapitalmarktes und nicht zu Lasten des kurzfristigen Kredits. Dieser befindet sich vielmehr weiterhin in starker Expansion. Unter konjunkturpolitischen Gesichtspunkten bedeutet diese durch die Restriktion hervorgerufene Umstrukturierung des Kreditgeschäftes ein viel zu langsames und daher voraussichtlich eher schädliches Übergreifen der restriktiven Politik auf die Ausgaben für Investitionen mit geringem Kapazitätseffekt, wie z. B. dem Hochbau. Ist doch nicht zu verkennen, daß Investitionen, die jetzt und in nächster Zeit mit Hilfe

von Kapitalmarktmitteln zur Durchführung gelangen, finanziell bereits gesichert sind, weil solche Vorhaben längerer Planungszeiträume bedürfen. Auf der anderen Seite verlagert sich bei Beschleunigung des wirtschaftlichen Wachstums die Finanzierung schnell und immer stärker zur Selbstfinanzierung, die weitgehend vom kurzfristigen Kredit abhängt. Gerade dieser wird aber von der Restriktion nicht betroffen.

Wenn die Kreditpolitik der gegenwärtigen konjunkturellen Situation nicht gerecht zu werden vermag, so liegt dies also nicht daran, daß sie sich vorerst einer weiteren Diskonterhöhung wegen der Gefahr verstärkter Geldrückflüsse aus dem Ausland kaum bedienen kann, solange sie damit nicht dem amerikanischen Vorgehen einfach folgt oder doch wenigstens damit rechnen kann, daß die Vereinigten Staaten einer deutschen „Preisführerschaft“ auf dem Gebiet der Diskontpolitik unmittelbar folgen werden. Da die kurzfristigen Zinssätze in den Überlegungen der Investoren so gut wie keine Rolle spielen, stellt die vorläufige Blockierung ihres Anstiegs auch kein Handicap für die Kreditpolitik dar. Jedoch muß die augenblickliche Kreditpolitik aus anderen, nämlich den oben genannten Gründen als unangebracht erscheinen. Dieses Urteil ergibt sich daraus, daß ein Kapitalmarkttrübschlag die Investitionen erst auf längere Sicht berührt, und daß es unmöglich ist, einen deroutierten Kapitalmarkt schnell wieder funktionsfähig zu machen, wenn sich die Konjunkturlage ändert.

Der scheinbare Vorzug ständiger Einsatzfähigkeit der Kreditpolitik erweist sich somit für die Konjunkturpolitik als Ganzes eher als ein Nachteil. Vor allem verleitet sie dazu, von der Anwendung besser geeigneter, aber schwerer einsetzbarer Konjunkturregler abzusehen. So setzen die öffentlichen Ausgaben ihren prozyklischen Verlauf fort, denn eine konjunkturverschärfende Wirkung geht nicht nur von einem defizitären, sondern auch von einem bei steigenden Einnahmen ausgeglichenen Haushalt aus.

Trotz der Unwirksamkeit unmittelbar bremsender Faktoren konnte die Preisstabilität bisher in durchaus zufriedenstellender Weise aufrechterhalten werden. Es zeigt sich hieran, daß die bei schwacher Konjunktur oft beklagte mangelhafte Preisflexibilität im industriellen Erzeugungsbereich auch ihre vorteilhafte Kehrseite hat. Diese tritt dann hervor, wenn — wie gegenwärtig — eine starke Nachfrage gleichzeitig zu hohen Effizienzzunahmen führt. In dieser Situation verwirklichen die Anbieter ihre optimale Gewinnlage auch bei stabilen Preisen, da angesichts der fortgesetzten Investitionen die Endpunkte der Kostendegression immer weiter hinausgeschoben werden. Überdies weisen vielfach sogar auch in der Zone der Kostenprogression die Gewinne sowohl absolut als auch bezogen auf den Umsatz noch eine steigende Tendenz auf, ohne daß die Preise erhöht werden müßten. Das alles erklärt die trägen Preisreaktionen auf Nachfrageänderungen zur Genüge. Es kommt aber noch hinzu, daß Kostensteigerungen der Produktionsfaktoren, sei es bei den Einfuhren, sei es bei Löhnen und Gehältern, bisher nur vereinzelt auftraten und sich in engen Grenzen halten. Gerade die schon erwähnte Tatsache, daß in den Zweigen der Konsumgüterindustrien, in denen die Nachfrage am wenigsten drängt, auch die Preisstabilität — und zwar auf Grund von Kostensteigerungen — am meisten gefährdet ist, zeigt deutlich, daß die preispolitischen Probleme einer expandierenden Wirtschaft einer Lösung durch kreditpolitische Dämpfung am schlechtesten zugänglich sind. Falls man die konjunkturelle Entwicklung nicht nur unter Aufrechterhaltung des Scheines einer monetären Konjunkturpolitik einem sich in absehbarer Zukunft automatisch entwickelnden Umschwung der Unternehmererwartungen überlassen will, der eine Ausschöpfung des Wachstumspotentials von neuem gefährden würde, ist also schnelleres und gezielteres Handeln erforderlich, als es die Kreditpolitik bei bestem Willen bewerkstelligen kann.

Straßen und Straßenverkehr in Großbritannien

Anfang November v. J. wurden in England die ersten 115 km Autobahn (motorway 1) dem Verkehr übergeben, weitere kleine Teilstücke werden in diesem Jahre folgen. Insgesamt ist ein Autobahnnetz von annähernd 600 km vorgesehen¹⁾. Damit ist der erste Schritt zu einem modernen Straßennetz gemacht, nachdem jahrzehntlang die Aufwendungen für die britischen Straßen hinter den Erfordernissen des Verkehrs zurückgeblieben waren.

Straßennetz und Fahrzeugbestand

Das Straßennetz Großbritanniens mißt rund 300 000 km. Die Netzdichte weicht mit 1,3 bzw. 1,4 km/qkm nur geringfügig von der der Bundesrepublik ab. Die Beanspruchung des englischen Straßennetzes durch die Verkehrsteilnehmer ist sehr unterschiedlich. Seit Anfang der 50er Jahre zeigt sich eine stetig steigende Belastung. Allein im letzten Jahrfünft ist die Zahl der Personenkraftwagen in Großbritannien um etwa 50 vH auf 5 Mill. Einheiten angestiegen, während die Zahl der Lastkraftwagen um ein Drittel auf 1,3 Mill. Fahrzeuge zunahm²⁾. Die zulässigen Maße und Gewichte für Güterkraftfahrzeuge in Großbritannien sind in wichtigen Beziehungen größer als in der Bundesrepublik.

Maße und Gewichte für Lastkraftfahrzeuge
in Großbritannien und
in der Bundesrepublik Deutschland

	Großbritannien	Bundesrepublik ¹⁾
Achsdruck, in t		
Einzelachse . . .	9	8
Doppelachse . . .	18	12
Länge, in m		
Lkw	9,15	10,00
Lastzug	18,30	14,00
Sattelzug	10,70	13,00
Gesamt-Gewicht, in t		
Lkw	14	12
Lastzug	32	24
Sattelzug	24	24

¹⁾ Gemäß StVZO vom 29. 3. 56; in der Übergangszeit bis Mitte 1960 gelten noch die alten Maße.

Zu den Lastkraftwagen kommen noch etwa ebensoviel Krafträder, deren Zahl in England in den letzten Jahren wieder gestiegen ist, sowie 80 000 Kraftomnibusse. Damit verfügt England heute schon über annähernd soviel Kraftfahrzeuge, wie in der Bundesrepublik Mitte der 60er Jahre — allerdings in anderer Verteilung — erwartet werden (8 Mill. Fahrzeuge).

Zwischen dem Ausbau des Straßennetzes und der Zunahme des Verkehrs besteht in England, ebenso wie in vielen anderen Ländern, in denen die Verkehrsteilnehmer die freie Wahl des Verkehrsmittels haben, ein Mißverhältnis. Die Verkehrsdichte ist heute größer als in jedem anderen westeuropäischen Staat. Die für die Wirtschaft des Landes wichtigen Hauptverkehrsstraßen, deren Fahrbahndecken im Durchschnitt in einem besseren Zustand als in Deutschland sind, führen immer noch teilweise über enge Brücken und durch alte Dörfer, Engpässe, in denen ein geringfügiges Hindernis den Verkehr blockieren kann. Wichtige Industriezentren, die auf intensiven Warenaustausch angewiesen

¹⁾ Das Autobahnnetz der Bundesrepublik erstreckt sich über 2400 km. 660 km beträgt die erste nach dem Krieg in Angriff genommene Ausbaustufe, die 1961 fertiggestellt sein wird.

²⁾ Die Zahl der Wagen über 5 t Nutzlast ist auch anteilmäßig erheblich größer als in der Bundesrepublik. Lastzüge unterliegen in Großbritannien einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 32 Std/km und müssen in der Regel mit einem Beifahrer besetzt sein. Diese Vorschriften wirken einschränkend auf den Anhängerverkehr.

Kraftfahrzeugbestand je Kilometer Straßenlänge¹⁾ 1957

Land	Kraftfahrzeuge insgesamt	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen	Krafträder
Großbritannien	24	14	4	4
Bundesrepublik Deutschland einschl. Saarland	18	8	2	7
Belgien	10	6	2	3
Frankreich	12	6	2	3
Italien	23	7	3	12
Luxemburg	17	9	2	3
Niederlande ²⁾	18	10	3	4
Schweiz ²⁾	11	7	1	3

¹⁾ Ohne unbefestigte Straßen u. Straßen mit einfach befestigter, ungeschotterter Fahrbahn. — ²⁾ Ohne landwirtschaftliche Zugmaschinen.
Quelle: „Internationale Zahlen über den Verkehr“, zusammengestellt im Bundesverkehrsministerium.

sind, werden in ihren betriebswirtschaftlichen Dispositionen durch die unzureichende Kapazität des Straßennetzes beengt.

Verkehrsabgaben und Straßenausgaben

Bereits vor dem Kriege war ein umfassendes Straßenbauprogramm eingeleitet worden, dessen Durchführung aber bald eingestellt werden mußte. So ist in den letzten 20 Jahren trotz verschiedener Pläne zu wenig für den Straßenbau getan worden. In dem ersten Nachkriegsjahrzehnt wurden insgesamt nur 52 Mill. £ für den Bau neuer Straßen verwendet³⁾. Im Rechnungsjahr 1957/58 wurden bereits knapp 13 Mill. £ für neue Straßen ausgegeben. Auch in England sind die Verkehrsabgaben wesentlich höher als der auf den Kraftverkehr entfallende Straßenaufwand. Bereits Mitte der 50er Jahre wurden die Einnahmen auf fast eine halbe Milliarde £ geschätzt, ungefähr ein Drittel davon wurde „zweckgebunden“ ausgegeben.

Die Ausgaben für das Straßenwesen in Großbritannien
im Rechnungsjahr 1957/58
in 1 000 £

	Städtische Straßen		Sonstige Straßen		Gesamtnetz	
	Neubau	Ausbau u. Unterhaltung	Neubau	Ausbau u. Unterhaltung	Neubau	Ausbau u. Unterhaltung
Hauptstraßen	2 102	14 606	9 209	38 898	11 311	53 504
Übrige Straßen	936	27 582	459	42 925	1 395	70 507
Gesamtnetz	3 038	42 188	9 668	81 823	12 706	124 011

Quelle: Bulletin annuel de statistiques de transports européens 1958, Jg. 1959, S. 50/51.

In Großbritannien gibt es wie in Deutschland eine Kraftfahrzeugsteuer und eine Abgabe auf den Treibstoff. Die Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen beträgt einheitlich 12 £ 10 sh im Jahr, für Lastkraftwagen berechnet sie sich nach dem jeweiligen Leergewicht. Vergaser- und Dieselmotoren sind in England steuerlich gleich hoch belastet. Die Verbrauchssteuerbelastung der Personenkraftwagen entspricht den in Deutschland geltenden Verhältnissen. Trotz der unterschiedlichen Besteuerung der Lastkraftwagen in beiden Ländern weicht die Gesamtbelastung bei gleicher Fahrleistung nicht sehr voneinander ab, da die geringere Kraftfahrzeugsteuer durch die höhere Treibstoffbelastung etwa ausgeglichen wird.

³⁾ Christopher T. Brunner (Ancien Président de l'Institut des Transports, London): „La situation des routes britanniques et des transports routiers“. Bulletin Bimestriel der Société Belge d'Etudes et d'Expansion 1955, Nr. 167, S. 732.

Die jährliche Belastung durch Kraftfahrzeugsteuern und Treibstoffabgaben in Großbritannien im Verhältnis zur Bundesrepublik Deutschland¹⁾

Bundesrepublik = 100

	Kraftfahrzeugsteuer	Treibstoffabgaben	Insgesamt
Personenkraftwagen ²⁾ . . .	68	100	93
Lastkraftwagen ³⁾	60	118	94

¹⁾ Überschlüssiger Vergleich, Transportsteuern nicht berücksichtigt. — ²⁾ 1,5 l-Wagen bei 20000 km jährlicher Fahrleistung. — ³⁾ Wagen mit 6,5 t Nutzlast bei 30000 km jährlicher Fahrleistung.

Umfang und Zusammensetzung des Straßenverkehrs

Der Straßenverkehr bietet in England und Deutschland neben erheblichen Unterschieden auch manche Parallelen. Der englische Personenverkehr auf der Straße wurde für 1956 auf jährlich 180 Mrd. Personen-Kilometer veranschlagt⁴⁾, von denen 80 Mrd. Pkm auf Omnibusse und 100 Mrd. Pkm auf private Kraftfahrzeuge entfielen. Demgegenüber mögen zur gleichen Zeit in der Bundesrepublik, in der der Eisenbahnverkehr noch eine größere Rolle spielt, etwa 90 Mrd. Pkm von Personenkraftwagen und Krafträdern, aber nur 22 Mrd. Pkm von Omnibussen geleistet worden sein. Dem öffentlichen Straßen-Personenverkehr wäre in Deutschland noch der Straßenbahnverkehr mit 15 Mrd. Pkm Jahresleistung hinzuzurechnen. Seitdem ist in beiden Ländern eine beträchtliche Zunahme des Personenverkehrs zu verzeichnen⁵⁾, ohne daß sich aber das Verhältnis zwischen beiden Staaten allzusehr verschoben haben dürfte. Die jährliche Laufleistung der Personenkraftwagen ist in England, wo die private Motorisierung wesentlich weiter fortgeschritten ist als bei uns, etwas niedriger.

Der Umfang des Güterkraftverkehrs wird in England auf jährlich 38 Mrd. Tonnen-Kilometer geschätzt (1958)⁶⁾, ein etwa 15 vH niedrigeres Ergebnis, als für die Bundesrepublik zu veranschlagen ist⁷⁾. In beiden Fällen ist der Nahverkehr mit einbezogen worden.

Der Wettbewerb zwischen Straßen- und Schienengüterverkehr um das jährlich 1,3 Mrd. Tonnen umfassende gesamte Verkehrsaufkommen — die vergleichbare Zahl für die Bundesrepublik dürfte nicht stark davon abweichen — ist auch in England hart. Im Jahre 1958 betrug der Anteil der Straße drei Viertel, der der Eisenbahn knapp ein Fünftel, der Rest entfiel im wesentlichen auf die Küstenschiffahrt. Die Binnenschiffahrt hat in Großbritannien im Gegensatz zu Deutschland keine Bedeutung. Betrachtet man die tkm-Leistung, so verschiebt sich das Ergebnis selbstverständlich zuungunsten der Straße, aber ihr Anteil mit 45 vH ist hier weit größer als in Deutschland und übersteigt den Anteil der Eisenbahnen, der nur 35 vH der Verkehrsleistung ausmacht, der Rest entfällt auf die Küstenschiffahrt. Im Vergleich zu 1952 hat der englische Güterkraftverkehr um mehr als 20 vH zugenommen, während der Verkehrsbesitz der Schiene um fast denselben vH-Satz geschrumpft ist.

Unterschiedliche Verkehrspolitik in Großbritannien und der Bundesrepublik Deutschland

Der Verlust der Eisenbahn betrifft sowohl den Stückgut- als auch den Massengutverkehr. Die Gründe für diese Entwicklung sind mannigfaltig. Die Überalterung der britischen Eisenbahnen sowie die Tatsache, daß die

mittleren Beförderungsweiten in Großbritannien⁸⁾ verhältnismäßig gering sind, haben neben verkehrspolitischen Maßnahmen zur Ausweitung des Güterkraftverkehrs beigetragen. Bei dieser Verlagerung der Transporte zum Straßenverkehr wurde der Werkverkehr, der seinerzeit außerhalb der inzwischen durch das Verkehrsgesetz von 1953 in erheblichem Umfang wieder rückgängig gemachten Verstaatlichung geblieben war, besonders begünstigt. Heute erscheint eine Beschränkung des Werkverkehrs⁹⁾ durch Einführung einer Lizenzpflicht oder einer prohibitiven Besteuerung kaum durchführbar, weil derartige Maßnahmen der herrschenden wirtschaftspolitischen Grundkonzeption widersprechen würden. Man hat deshalb in England einen anderen Weg eingeschlagen und die staatlichen Eisenbahnen — British Railways — in erheblichem Umfang von der Betriebs- und Beförderungspflicht sowie dem Tarifzwang befreit. Der neue Tarif enthält Höchstpreise und gibt die Möglichkeit, Sonderabmachungen zu treffen. Die Durchführung einer beweglichen Tarifpolitik war schwieriger als ursprünglich angenommen. Wenig später wurde damit begonnen, ein umfangreiches Modernisierungsprogramm (u. a. Umstellung der Zugförderung, Modernisierung des Wagenparks, Intensivierung des Behälterverkehrs) in die Tat umzusetzen. Trotz aller Bemühungen ist es aber noch nicht gelungen, das Defizit der Betriebsrechnung der Eisenbahnen zu beseitigen (1958 = 48 Mill. £). Durch Zusammenfassung der Modernisierung auf bestimmte Bereiche und weitere Einsparungen hoffte man ursprünglich, Anfang der 60er Jahre zu einer ausgeglichenen Rechnung zu gelangen. Die Hoffnungen haben sich nicht erfüllt. Unter diesen Eindrücken hat die Auffassung, die Staatsbahn als kommerzielles Unternehmen zu betreiben, stark an Boden verloren. Die neuen Reorganisationspläne sehen z. T. eine Subventionierung der Bahn vor, z. T. wird aber auch empfohlen, daß der Staat die Unterhaltung der stehenden Anlagen übernehmen soll.

Die „Einheit des Verkehrs“, die darin zu sehen ist, daß jedes Verkehrsmittel die Transporte übernimmt, zu deren Durchführung es am geeignetsten ist, ist auch in England nicht erreicht worden. Der 1947 erfolgte organisatorische und finanzielle Zusammenschluß aller Verkehrsmittel in einem staatlichen Transportunternehmen führte nicht zur Verwirklichung eines Tarifsystems, das die Güter dem Transportmittel zuführt, das sie in einer gegebenen Lage am wirtschaftlichsten befördern konnte. Ob die optimale Gestaltung des Verkehrs künftig verwirklicht wird, hängt davon ab, wie die Eisenbahnen von den ihnen eingeräumten Freiheiten Gebrauch machen und inwieweit es gelingt, Verkehrstarife aufzustellen, die zu einer ökonomischen Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern führen. Die Bestrebungen, das Bahndefizit durch Subventionen statt durch Tarifänderungen zu decken, wird das Ordnungswerk erschweren.

⁴⁾ Bulletin annuel de statistiques de transports européens 1958, 10. Jg. 1959, Appendice A. Der Eisenbahnpersonenverkehr macht nur noch etwa ein Fünftel des Straßenverkehrs aus.

⁵⁾ Für 1959 ist der Verkehr der Personenkraftwagen in der Bundesrepublik schon auf 125 Mrd. Pkm zu schätzen; der Omnibusverkehr wird voraussichtlich um 25 Mrd. Pkm betragen haben, nur der Straßenbahnverkehr ist um etwa 10 vH zurückgegangen.

⁶⁾ Bulletin a.a.O., Appendice B.

⁷⁾ Vgl. Wochenbericht des DIW, Nr. 16/1958.

⁸⁾ 112 km gegenüber 190 km in der Bundesrepublik.

⁹⁾ Auf ihn entfallen über vier Fünftel aller Lastkraftwagen.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5 und Bonn, Burgstr. 160
 Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Klaus Dieter Arndt, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krenzel, Dr. Hans Liebe, Dr. Herbert Martell, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.
 Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstr. 2.
 Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65, Friedrich-Krause-Ufer 24. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany.
 Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung im Inland) DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—.

Gegenstand	Gebiet*)	Einheit †)	1958		1959												1960	
			Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	
Anzahl der Werktage			23,4	25	25,7	24	24	26	22,2	25	27	25,9	26	27	24,1	25	24,7	
Arbeitsmarkt																		
Beschäftigte ¹⁾	BRD*)	1000	E	19107	.	.	19435	.	.	19939	.	.	20135	.	.	19852	.	
	W-B	"	"	844	.	.	852	.	.	870	.	.	883	.	.	849	.	
darunter weibliche	BRD*)	vH	"	34,3	.	.	33,9	.	.	33,9	.	.	33,9	.	.	34,2	.	
	W-B	"	"	42,6	.	.	43,1	.	.	42,6	.	.	43,0	.	.	43,5	.	
Arbeitslose bei den Arbeitsämtern	BRD*)	1000	"	432	937	1351	1113	593	401	325	259	215	196	187	197	231	443	627
	W-B	"	"	72	92	95	90	74	66	61	55	43	39	36	38	43	69	57
Anteil der Arbeitslosen an den Arbeitnehmern ²⁾	BRD*)	vH	"	2,2	4,7	6,7	5,6	3,0	2,0	1,6	1,3	1,1	1,0	0,9	1,0	1,1	2,2	3,1
	W-B	"	"	7,7	9,8	10,2	9,7	8,0	7,1	6,6	6,0	4,6	4,2	3,9	4,2	4,7	7,5	6,2
Unterstützte Arbeitslose ⁴⁾	BRD*)	1000	M	311	589	1215	1278	658	388	295	234	191	164	151	150	165	282	523
	W-B	"	"	55	71	79	79	62	54	50	48	39	31	29	30	34	52	53
Arbeitsunfähige Kranke ⁵⁾	BRD	"	E	805	721	877	1022	788	769	717	737	784	800	831	901	842	.	.
	W-B	"	"	44	42	50	52	46	41	38	37	38	42	44	49	44	.	.
Offene Stellen b. d. Arb.-Ämtern	BRD*)	"	"	175	121	166	233	276	281	298	323	341	350	350	326	285	241	313
	W-B	"	"	4,9	3,0	4,5	5,2	5,4	6,4	6,9	7,2	9,6	9,9	8,0	7,3	4,8	3,5	5,4
Arbeitslose je 100 offene Stellen (Andrangsziffern)	BRD*)	Anzahl	"	247	775	812	479	215	143	109	80	63	56	53	61	81	184	201
	W-B	"	"	1453	3078	2098	1719	1360	1030	884	764	445	392	448	529	894	1956	1067
Einkommen																		
Bruttosumme der Löhne in der Industrie	BRD	Mill. DM	S	2427,2	2605,4	1413,7	2173,9	2345,1	2438,7	2461,4	2512,2	2591,3	2505,8	2582,1	2668,4	2711,8	2900,6	.
	1949 = 100	"	"	393,4	315,0	291,5	262,8	283,5	294,8	297,6	303,7	313,3	302,9	312,1	322,6	327,8	350,6	.
Gehälter in der Industrie	"	Mill. DM	S	869,6	954,6	884,3	852,0	865,1	872,7	877,4	901,5	899,7	902,4	912,5	927,2	979,3	1077,6	.
	1949 = 100	"	"	357,9	392,9	363,9	350,7	356,0	359,1	361,1	371,0	370,3	371,4	375,6	381,6	403,0	443,5	.
Beschäftigung d. Industrie⁶⁾																		
Beschäftigte, gesamte Industrie	BRD	1000	E	7279,9	7187,9	7134,9	7128,9	7156,1	7250,3	7270,0	7296,4	7326,7	7362,6	7394,4	7426,9	7462,9	7401,3	.
dar.: Bergbau	"	"	"	646,7	641,4	635,1	630,9	629,7	631,9	628,0	623,1	617,3	609,4	601,1	594,3	590,7	586,2	.
Steine und Erden	"	"	"	250,3	231,1	208,0	211,8	237,7	255,7	261,1	264,0	265,4	264,4	260,8	256,1	242,5	.	
Eisen und Stahl	"	"	"	257,3	256,1	256,2	255,2	255,3	257,6	259,6	261,3	262,8	265,3	265,9	266,4	266,5	.	
NE-Metalle	"	"	"	76,4	76,0	76,3	76,6	76,9	77,5	77,5	77,7	78,4	78,9	79,3	79,5	79,6	.	
Stahlbau	"	"	"	181,2	179,2	177,0	175,3	174,8	176,6	177,1	177,5	177,6	178,8	178,5	178,4	177,1	.	
Maschinenbau	"	"	"	833,6	828,2	827,8	826,5	828,4	844,1	847,2	847,7	852,0	856,0	857,0	859,6	863,8	.	
Fahrzeugbau	"	"	"	330,6	330,7	334,5	338,1	341,9	348,3	351,6	355,6	358,2	363,5	369,4	372,9	377,5	377,6	
Schiffbau	"	"	"	98,2	97,6	96,8	96,2	95,3	96,3	95,6	94,1	93,3	92,4	91,6	90,9	90,4	89,6	
Elektrotechnik	"	"	"	618,1	615,1	614,5	613,5	616,2	624,1	624,4	628,5	632,6	642,1	649,4	653,9	659,9	658,4	
Feinmechanik und Optik	"	"	"	140,2	139,5	140,2	139,8	139,3	140,8	141,0	141,9	141,3	142,3	143,2	143,9	144,8	144,5	
Eisen-, Blech- u. Metallwaren	"	"	"	369,8	365,7	365,6	366,7	366,8	371,3	371,3	374,0	372,2	380,0	382,4	385,9	388,8	387,0	
Chemie	"	"	"	417,0	414,8	414,4	416,6	419,1	423,7	425,1	427,6	430,4	432,4	432,7	433,7	435,5	434,2	
Holzverarbeitung	"	"	"	220,0	216,4	214,0	212,7	212,1	213,1	212,0	212,3	212,3	211,9	212,9	213,8	215,4	214,2	
Textil	"	"	"	601,5	595,5	591,5	588,9	584,7	588,1	587,8	590,2	594,6	598,1	602,1	609,5	607,2	.	
Bekleidung	"	"	"	309,8	304,4	304,8	305,5	306,4	311,8	312,2	311,8	311,9	313,6	317,9	322,1	325,2	322,4	
Nahrungsmittel	"	"	"	339,7	321,2	311,7	306,7	303,1	306,0	312,3	317,0	325,2	329,5	336,8	348,1	347,1	324,6	
Genüßmittel	"	"	"	146,3	144,7	143,2	142,3	143,4	144,0	144,4	144,4	144,7	144,6	143,9	143,8	143,0	143,0	
Beschäftigte, gesamte Industrie	"	1949 = 100	"	156,9	154,9	153,8	153,7	154,3	156,3	156,7	157,3	157,9	158,7	159,4	160,1	160,9	159,6	
Produktionsgüterind.	"	"	"	165,2	163,6	162,5	162,6	163,7	166,2	166,7	167,3	167,9	168,7	169,1	170,1	169,2	.	
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	144,9	142,3	141,0	140,4	140,0	141,2	141,5	142,1	142,9	143,7	144,9	145,4	147,1	145,3	
Darunter Arbeiter⁷⁾																		
Gesamte Industrie	BRD	1000	E	5965,4	5875,9	5817,2	5808,7	5832,9	5906,5	5920,1	5944,4	5970,8	5998,8	6026,8	6054,1	6083,9	6022,3	.
	1949 = 100	"	"	152,7	150,4	148,9	148,7	149,3	151,2	151,5	152,1	152,8	153,5	154,2	154,9	155,7	154,1	
Produktionsgüterindustrien	"	"	"	157,7	155,8	154,2	154,3	155,5	157,8	158,2	158,8	159,4	160,1	160,5	160,7	161,3	160,2	
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	142,6	139,6	138,4	137,7	137,2	138,3	138,6	139,3	140,1	140,9	142,2	143,8	144,9	142,5	
Geleistete Arbeiterstunden																		
Gesamte Industrie	BRD	Mill.	S	1020,1	1018,8	999,4	940,8	979,1	1048,5	956,0	1009,6	1023,3	991,7	1060,5	1097,6	1059,7	1064,4	.
	1949 = 100	"	"	143,1	142,9	140,2	132,0	137,4	147,1	134,1	141,6	143,5	139,1	148,8	154,0	148,7	149,3	
Produktionsgüterindustrien	"	"	"	147,8	148,3	145,8	137,0	142,6	153,1	140,3	148,7	149,6	145,2	154,2	158,9	153,6	155,2	
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	135,4	133,9	130,7	123,5	128,4	136,9	123,6	129,6	133,4	128,8	139,8	146,0	140,7	139,6	
Tägliche Arbeitszeit⁸⁾																		
Gesamte Industrie	BRD	Std.	D	7,31	6,94	6,68	6,75	6,99	6,83	7,27	6,79	6,35	6,38	6,79	7,00	7,23	7,07	.
	1949 = 100	"	"	102,5	97,3	93,7	94,7	98,1	95,9	102,1	95,4	89,2	89,6	95,4	98,4	101,6	99,4	
Produktionsgüterindustrien	"	Std.	"	7,29	6,93	6,70	6,74	6,96	6,80	7,27	6,82	6,33	6,38	6,76	6,92	7,20	7,06	
	1949 = 100	"	"	101,6	96,6	93,4	94,0	97,1	94,9	101,5	95,2	88,4	89,1	94,4	97,2	100,6	98,6	
Verbrauchsgüterindustrien	"	Std.	"	7,34	6,94	6,65	6,76	7,06	6,89	7,27	6,74	6,39	6,39	6,84	7,08	7,29	7,09	
	1949 = 100	"	"	103,2	97,6	93,5	95,0	99,2	96,8	102,1	94,7	89,8	89,8	96,1	99,2	102,4	99,6	
Industr.Arbeitsproduktivität⁹⁾																		
je Beschäftigten	BRD	1949 = 100	E	187	174	161	168	177	178	182	181	169	169	185	191	201	191	.
je Arbeiterstunde	"	"	"	191	188	181	187	190	196	188	201	200	199	206	213	209	204	.
Durchschnittl.Bruttostundenverdienst der Arbeiter¹⁰⁾																		
Lohnempfänger insgesamt	BRD	Pf	D	234,1	.	.	237,1	.	.	242,7	.	.	245,4	.	.	251,3	.	
Männliche Arbeiter	"	Pf	"	252,7	.	.	257,4	.	.	261,7	.	.	264,1	.	.	271,0	.	
Weibliche Arbeiter	"	Pf	"	161,5	.	.	163,9	.	.	165,5	.	.	169,5	.	.	175,9	.	
Preisindex f.d.Lebenshaltung																		
Gesamt, unter. Verbrauchergruppe	BRD	1938 = 100	D	180														

