

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

30. Jahrgang

Berlin, den 10. Mai 1963

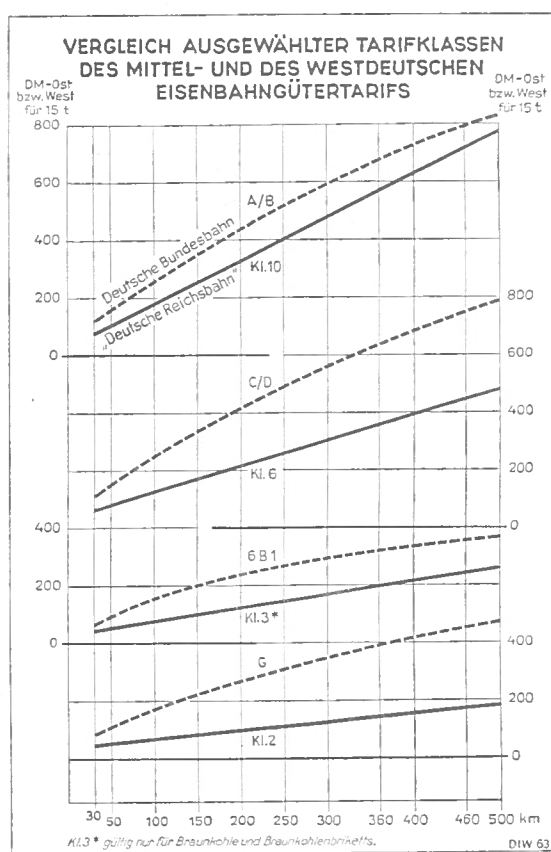
Nummer 19

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

Güterverkehrstarife in Mitteldeutschland

Die in den ersten Nachkriegsjahren im Vierzonengebiet herrschende Tarifeinheit ist mehr und mehr verloren gegangen. In Mitteldeutschland, wo die „Deutsche Reichsbahn“ noch heute praktisch ein Fernverkehrsmonopol innehat, wurden schon vor längerer Zeit die Ausnahmetarife, zu denen in Westdeutschland fast drei Viertel des Eisenbahnverkehrs durchgeführt werden, bis auf wenige abgeschafft. Dafür wurde der Regeltarif weiter differenziert. Sein Aufbau braucht aber die Anpassungsfähigkeit des westdeutschen Tarifsystems nicht zu erreichen, da in der SBZ der Preis für die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsarten nicht allein entscheidend ist. Die Tarife ersetzen heute noch die Verkehrslenkung, sie sollen eine ökonomische Verkehrsteilung bewirken und die Verwirklichung der Verkehrspläne unterstützen. Am Ende einer längeren Übergangsperiode soll der Einheitstarif für alle Binnenverkehrsmittel stehen, der Preis als Lenkungsinstrument soll also künftig ausgeschaltet werden. Laut Transportverordnung vom 24. August 1961 kann der Verkehrsminister Transportaufgaben bestimmten Verkehrsarten vorbehalten. Außerdem wird die Aufgabenteilung und die Zusammenarbeit der am Gütertransport Mitwirkenden von Transportkommissionen auf den verschiedenen Verwaltungsebenen „operativ koordiniert und kontrolliert“. Das Güteraufkommen wird vierteljährlich ermittelt, die darauf aufbauenden Pläne sind für die „Transportbeteiligten“ verbindlich. Darüber hinaus sind Bestrebungen vorhanden, neben der Planung des Güteraufkommens auch die Bestimmungsorte vorausschauend zu erfassen, um auf diese Weise „Plangüterströme“ entwickeln zu können¹⁾.

Die meisten der gegenwärtig in Mitteldeutschland gültigen Verkehrstarife wurden Anfang 1958 eingeführt, bis dahin galten, wenn auch mit er-



heblichen Abänderungen, die Tarife von 1946. Durch die Neugestaltung wurden die Eisenbahntarife, die Binnenschiffsfrachten und die Entgelte im Straßengüterverkehr den Verhältnissen in den Ostblockstaaten stärker angenähert. Sie sollte zu einer Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern führen, die die „gesamten volkswirtschaftlichen Transportkosten so gering wie möglich hält“. Praktisch handelt es sich aber vor allem darum, die übermäßig beanspruchte Eisenbahn durch die Schifffahrt und teilweise auch durch den Kraftwagen zu entlasten. Bisher gelang es jedoch nicht, die Wasserstraße stärker in den

¹⁾ Vgl. „Die Wirtschaft“ vom 15. 4. 1963, S. 12 f.

Verkehr einzuschalten; im Gegenteil, es trat eine Schrumpfung dieses Verkehrszweiges ein, obwohl seine Tarife erheblich niedriger festgesetzt wurden als die Eisenbahntarife. Inwieweit die Differenzierung zwischen Eisenbahn- und Kraftverkehrstarifen dem Straßenverkehr mehr Güter zugeführt hat, ist schwer zu beurteilen, da mit der Verkehrsbelebung auch eine allgemeine Zunahme des Nahverkehrs eintrat. Die Transportleistung im Straßenfernverkehr (ohne Werkverkehr) ist in den letzten Jahren zwar um 50 vH gestiegen, bleibt aber mit weniger als einer Milliarde Tonnenkilometern, knapp 2,5 vH der gesamten Güterverkehrsleistung, immer noch unbedeutend.

Zu den wichtigsten Änderungen der Eisenbahntarifreform von 1958 gehört der Umbau der Wertstaffel²⁾. Die ursprünglich vorhandenen sieben Wagenladungsklassen (A—G) wurden auf zehn auseinandergezogen, wobei jetzt die zehnte (nunmehr auch mit Zahlen bezeichnete) die am höchsten tarifierte Klasse ist, die beiden untersten Klassen sind als allgemeine Ausnahmetarife anzusehen. Die Spannung zwischen den Eckklassen wurde erweitert.

Diese Entwicklung entspricht bis zu einem gewissen Grade der westdeutschen und westeuropäischen, wenn man berücksichtigt, daß dort zwar bei zunehmender Konkurrenz der Verkehrsmittel untereinander im letzten Jahrzehnt die Zahl der Wagenladungsklassen verringert und die Wertstaffel des Regeltarifs abgeschwächt wurde, dabei aber die Ausnahmetarife wachsende Bedeutung erlangt haben. Das Spannungsverhältnis der

höchsten Klasse (10) zu den übrigen und von Klasse zu Klasse ist je nach der Entfernung unterschiedlich. Eine grundsätzliche Betrachtung erfordert daher die Einbeziehung verschiedener Entfernungen.

Elemente des Transportpreises sind die Streckenfracht — ein Entgelt für Beförderung auf freier Strecke — und die Achsgebühr, die als Abgeltung der am Ort entstehenden Kosten anzusehen ist. Der Streckenfrachtanzeiger sieht, nach Wagenladungsklassen horizontal gestaffelt, einen Tonnenkilometersatz von 1—10 Pfennigen vor. Eine Entfernungsstaffel wie im westdeutschen Tarif ist nicht vorhanden. Mittelbar wurde aber der Transport über kurze Entfernungen gegenüber früher verteuert, weil je gestellte Achse im Wagenladungsverkehr 20 DMO berechnet werden. Diese Gebühr kann bei kurzen und mittleren Versandweiten über die Hälfte der Fracht ausmachen.

Die sogenannte Mengensstaffel nach Gewichtsklassen (5, 10, 15, 20 t Ladungen), ein Rabatt für gute Fahrzeugausnutzung, ist fortgefallen, die Frachtberechnung wird aber schon seit 1952 durch „Frachtberechnungsmindestgewichte“, die auf der Basis der technisch verladbaren Menge der Güter festgelegt sind, beeinflußt. Außerdem werden seit Inkrafttreten der Transportverordnung von 1961 Rückvergütungen für die Bildung geschlossener Züge oder Wagengruppen gewährt. Für einen Zug mit z. B. 100 Achsen werden 26 DMO für jede entfallende planmäßige Umstellung vergütet.

Im Binnenschiffsverkehr war seit 1952 — von einigen Ausnahmen abgesehen — der Eisenbahntarif mit einem Abschlag von 5 vH angewandt worden. Die Reform von 1958 beendete die Abhängigkeit und führte neue Schiffsfrachten ein. Auch hier findet sich die Unterteilung in eine feste Gebühr und einen proportionalen Satz. Der Streckensatz je tkm bewegt sich zwischen den Klassen 1 und 10 von 1,75 Pfg bis 4,25 Pfg, liegt

Der mitteldeutsche Wagenladungstarif bei ausgewählten Versandweiten

a) absolute Frachtsätze für 15 t in DMO
b) Verhältnis der Klassen 1—9 zur Hauptklasse 10

Wagenladungs- klassen	Versandweite in km			
	30	100	300	500
Kl. 10 a)	79,00	184,00	484,00	776,50
b)	100,0	100,0	100,0	100,0
Kl. 9 a)	74,50	169,00	439,00	703,00
b)	94,3	91,8	90,7	90,5
Kl. 8 a)	71,50	155,50	395,50	629,50
b)	90,5	84,5	81,7	81,1
Kl. 7 a)	67,00	140,50	350,50	556,00
b)	84,8	76,4	72,4	71,6
Kl. 6 a)	64,00	127,00	307,00	482,50
b)	81,0	69,0	63,4	62,1
Kl. 5 a)	59,50	112,00	282,00	409,00
b)	75,3	60,9	54,1	52,7
Kl. 4 a)	55,00	97,00	217,00	334,00
b)	69,6	52,7	44,8	43,0
Kl. 3 a)	52,00	83,50	173,50	260,50
b)	65,8	45,4	35,8	33,5
Kl. 2 a)	47,50	68,50	128,50	187,00
b)	60,1	37,2	26,5	24,1
Kl. 1 a)	44,50	55,00	85,00	113,50
b)	56,3	29,9	17,6	14,6

²⁾ Hier werden nur die Wagenladungstarife behandelt, den Stückgütern ist eine besondere Untersuchung vorbehalten.

Die Streckenfrachtsätze der Binnenschifffahrt in Pfg je tkm

Güterklasse	Betrag	Güterklasse	Betrag
1	1,75	6	3,25
2	2,00	7	3,50
3	2,50	8	3,75
4	2,75	9	4,00
5	3,00	10	4,25

zwar in Klasse 1 höher als bei der Eisenbahn, weist aber in den oberen Tarifklassen nicht einmal die Hälfte der Eisenbahnsätze auf. Der Abfertigungssatz beläuft sich auf 1,40 DMO je Tonne, ist also etwa halb so hoch wie bei der Eisenbahn, wenn man eine normale Wagenladung von 15 t zugrunde legt.

Die für Binnenschifffahrt und Eisenbahn gleichermaßen wichtigen Kohlentransporte werden von der Schifffahrt billiger als von der Eisenbahn durchgeführt, weil Kohle, abweichend von der Regel, bei Schifffahrt und Eisenbahn in verschiedene Klassen eingestuft ist. Der Transport einer Tonne Kohle über 200 km kostet mit der Binnenschifffahrt knapp 5 DMO oder 2¹/₂ Pfg je tkm, bei der Eisenbahn 8 DMO oder 4 Pfg je tkm. Vergleichbare Preise in der Rheinschifffahrt (innerdeutscher Verkehr) liegen ebenfalls um 2 Pfg je tkm. Bei diesem Vergleich ist von einer einheitlichen Entfernung ausgegangen worden. Die Entfernung auf Wasserstraßen wird aber nicht mehr nach der Bahnverbindung berechnet, sondern ist dem Entfernungsanzeiger für Wasserstraßen zu entnehmen. Hiernach können sich Umwege von 20—30 vH ergeben. In dem Beispiel würde sich der Transport einer Tonne Kohle auf etwa 6 DMO verteuern. Der neue Tarif sieht neben dem direkten Verkehr nur einen einmal gebrochenen Verkehr vor, wobei der Vor- oder Nachlauf nicht länger als 125 km sein soll.

Die staatliche Binnenreederei ist einerseits ermächtigt, Abschläge von den festgesetzten Frachten einzuräumen, um Leerbewegungen der Kähne einzuschränken, andererseits ist sie gehalten, nötigenfalls die Eisenbahn zu entlasten, wobei keinesfalls höhere Preise als die Eisenbahntarife berechnet werden dürfen.

Der gegenwärtig in Mitteldeutschland für Güterferntransporte auf der Straße (über 50 km) geltende Tarif weicht stark von dem in der Bundesrepublik angewandten Reichskraftwagentarif (RKT) ab und hat keine formale Verbindung mehr mit dem Eisenbahntarif. Für staatliche und halbstaatliche Kraftverkehrsbetriebe sind die Tarife Festpreise, für den unbedeutenden privaten Bereich Höchstpreise. Der Tarif hat nur drei Klassen, wovon zwei für den inländischen Verkehr bestimmt sind. Das frachtpflichtige Mindestgewicht im Ladungsverkehr beträgt 5 t, die Frachtsätze sind degressiv gestaffelt.

Der Tarif kennt außerdem noch sogenannte

Tarifsystematik für den Güterfernverkehr
Tarifklasse III (Normalklasse)

km	Satz je t in DM	Preis je tkm in Pfg	Degression in vH
50	13,30	27	100
100	21,10	21	78
150	28,80	19	70
200	36,40	18	67
250	44,10	17	63
300	51,70	17	63
400	67,10	16	60
500	82,40	16	60
600	93,50	15	55
700	108,10	15	55

Auslastungsendungen. Zur Auslastung können Güter zu verschiedenen Tarifen einer Ladung beigegeben werden, wenn die ursprüngliche Fracht das Fahrzeug nicht ausfüllt oder wenn auf diese Weise Leerfahrten vermieden werden können.

Ein Vergleich des westdeutschen Tarifs (RKT) mit dem mitteldeutschen ist wegen der unterschiedlichen Struktur schwierig. Es läßt sich nur allgemein feststellen, daß die Sätze der Regelklasse A/B des RKT etwa der Klasse III des mitteldeutschen Tarifs entsprechen.

Der Tarif für den Nahverkehr mit Lastkraftwagen (bis zu 50 km) ist 1957 neu gefaßt worden. Er hat auch hier für staatliche und halbstaatliche Verkehrsbetriebe den Charakter von Festpreisen, für die sonstigen Betriebe den von Höchstpreisen. Zu etwa gleicher Zeit wurden in Westdeutschland die Höchstpreise für den Güternahverkehr durch Richtpreise ersetzt, die bis zu 10 vH überboten und bis zu 30 vH unterschritten werden dürfen.

Im sowjetzonalen Tarif wird in erster Linie zwischen allgemeinen und besonderen Leistungssätzen unterschieden. Die besonderen Sätze gelten hauptsächlich für Baustoffe. Die Tarife sind nach den Wartezeiten des Fahrzeugs bei Be- und Entladung differenziert, enthalten aber nicht, wie in der Bundesrepublik, eine Mengentafel nach dem Gewicht der Ladung. Der Transport einer Tonne über 20 km wird bei einem Aufenthalt von 12 Minuten mit 5 DMO, bei 50 Minuten mit 8,50 DMO berechnet. Die in den Tarif eingearbeitete Entfernungstafel ist beträchtlich, variiert aber mit den Stehzeiten.

Leistungssätze im Güternahverkehr
in Pfg je tkm

Versandweiten (km)	Stehzeiten (Min.)	
	12	50
10	30,5	76,5
20	25,0	42,5
30	23,3	30,7

Ein Frachtvergleich zwischen Schiene, Land- und Wasserstraße zeigt, daß — vom Gleisanschlußverkehr und gebrochenen Verkehr abgesehen — die höheren Tarifklassen von der Schifffahrt wesentlich preisgünstiger befördert werden, während in den unteren Klassen der Anreiz zur Schiffsverladung gering bzw. nicht vorhanden ist. Der wichtigste Grund hierfür liegt in der unterschiedlichen Höhe der Streckenfrachten beider Verkehrsmittel. Dieser Zustand ist auch unter den in Mitteldeutschland herrschenden verkehrspolitischen Bedingungen unerwünscht. Es sind daher Bestrebungen vorhanden, die Spannungsweite des Eisenbahntarifs wieder zu verringern.

Während beim Vergleich zwischen Wasserstraße und Schiene gleiche Kosten für An- und

Abfuhr unterstellt werden konnten, muß für das Verhältnis Schiene — Straße auf seiten der Schiene zwischen Gleisanschlußverkehr und Bahnhofsverkehr unterschieden werden. Im Gleisanschlußverkehr — diese Zahlen weist die Tabelle aus — ist die Schiene immer preisgünstiger als die Straße. Wird aber ein Rollgeld von 8 DMO je Tonne für An- und Abfuhr berücksichtigt, so ergeben sich bei einer Versandweite von annähernd 100 km gleiche Transportkosten für den Güterfernverkehr und den Eisenbahnverkehr. Auf weiteren Strecken tritt die Überlegenheit der Schiene immer stärker hervor.

Frachtvergleich zwischen Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Güterfernverkehr für 15 t-Ladung in DMO

Verkehrsträger		Versandweite in km			
		30	100	300	500
Eisenbahn	Kl. 10	79,—	184,—	484,—	776,50
	Kl. 3	52,—	83,50	173,50	260,50
	Kl. 1	44,50	55,—	85,—	113,50
Binnenschifffahrt ¹⁾	Kl. 10	40,13	84,75	212,25	339,75
	Kl. 3	32,25	58,50	133,50	208,50
	Kl. 1	28,87	47,25	99,75	152,25
Güterfernverkehr ²⁾	Kl. III	154,50	316,50	775,50	1236,—
	Kl. I	115,50	237,—	582,—	927,—

¹⁾ Nur Abfertigungssatz und Streckenfrachtsatz. — ²⁾ Ohne Entgelte für Nebenleistungen; mit einer Unternehmung des Nahverkehrs würde der Transport über 30 km je nach Stehzeit 100 - 130 DMO kosten.

Zur Entwicklung der Industrie in der Bundesrepublik

Die vorläufigen Produktionsergebnisse der westdeutschen Industrie für den Monat März dürften den Erwartungen nicht ganz entsprechen, die allenthalben in eine umfassende und über das saisonale Maß hinausgehende Frühjahrsbelebung gesetzt worden waren. Die „Kompensationshypothese“, nach der eine infolge der extremen Witterungsbedingungen in den Wintermonaten aufgestaute Nachfrage im Frühjahr außergewöhnliche Produktionsausdehnungen induzieren sollte, hat sich im März nur zum geringen Teil bestätigt. Zwar lag das arbeitstägliche Produktionsniveau der westdeutschen Industrie¹⁾ um 4 vH über dem vergleichbaren Vorjahrszeitraum, die Fortschrittsrate für das gesamte erste Quartal ist damit jedoch nur knapp über 1 vH hinausgekommen. Soll im gesamten Jahresergebnis 1963 wenigstens das Wachstum des Vorjahres wieder erreicht werden, so müßte in den folgenden drei Quartalen die industrielle Produktion in Jahresraten von durchschnittlich beinahe 6 vH wachsen. Die gegenwärtig überschaubare Konstellation der konjunkturellen Antriebskräfte läßt solche Erwartung recht optimistisch erscheinen.

Im Grundstoff- und Vormaterialbereich hat der Kohlenbergbau bisher von der extremen Winterwitterung erheblich profitieren können²⁾, Mineralölsektor und chemische Industrie zeigen in Produktion und Auftragslage nach wie vor das Bild ungebrochener Expansion, Kautschukverarbeitung, Zellstoff- und Papiererzeugung sowie die Erzeugung der NE-Metallindustrie wachsen

¹⁾ Bundesgebiet ohne Saarland und West-Berlin, Industrie ohne Bauhauptgewerbe und ohne Energieversorgungsbetriebe.

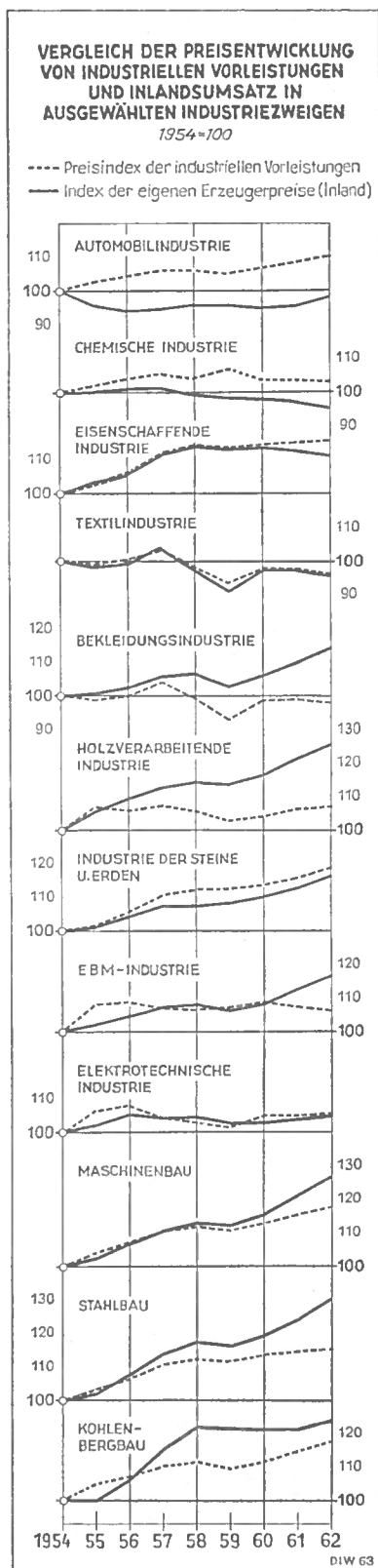
²⁾ Bei einer Zunahme des Produktionsvolumens um reichlich 4 vH im ersten Quartal konnten die Haldenbestände an Steinkohle innerhalb dieses Winters bis Ende April um rund die Hälfte auf 5,7 Mill. t abgebaut werden.

in mehr oder weniger mäßigem Tempo. Der ganze übrige Bergbau- und Grundstoffbereich, insbesondere der Eisen- und Stahlsektor, befindet sich jedoch in einer Phase teilweise bedenklicher Produktionsschrumpfungen. Da auch die Auftragsingänge (vor allem aus dem Ausland) seit vielen Monaten rückläufig sind, spricht nichts für eine baldige Umkehr dieses Trends.

In den Investitionsgüterindustrien ist die Situation labil. Zwar steht den seit dem Herbst des Vorjahres rückläufigen Auftragsingängen aus dem Inland in den letzten Monaten ein steigender Ordereingang aus dem Ausland gegenüber; hierfür mögen die mit fortschreitendem Abbau der Auftragsbestände verkürzten Lieferfristen und eine annähernde Stabilität der Exportpreise ausschlaggebend gewesen sein. Solange jedoch die wirtschaftliche Konstellation in den Industrienationen der westlichen Welt wie in der gesamten Weltwirtschaft durch ein mehr oder weniger verhaltenes Wirtschaftswachstum gekennzeichnet bleibt, werden nachhaltige Auftriebskräfte für die westdeutsche Wirtschaft aus verstärktem Investitionsgüterexport kaum erwartet werden können. Die zum Jahresbeginn wieder gesunkene durchschnittliche Kapazitätsausnutzung der westdeutschen Industrie gibt zudem wenig Anlaß zu einer Belebung der heimischen Investitionstätigkeit. Im ersten Quartal blieb denn auch das Produktionsniveau in allen Investitionsgüterzweigen — außer der Automobilindustrie — unter der vergleichbaren Vorjahreshöhe, wobei die Produktionsschrumpfung im Maschinenbau (— 7 vH) besonders stark war. Zu den bislang schon schwachen Erzeugungsbereichen von Maschinen für die Landwirtschaft und für

die Verbrauchsgüterindustrien ist nun auch eine schrumpfende Maschinenbereitstellung für Produktionsgüterindustrien und — wenn auch wohl nur witterungsbedingt — für die Bauwirtschaft

hinzugetreten. Nur beim Fahrzeugbau mit einer Produktionszunahme von 20 vH im März und 12 vH im ersten Quartal kann von einer wirklichen Frühjahrsbelebung gesprochen werden.



Selbst in der Produktionstätigkeit der traditionellen Verbrauchsgüterindustrien scheinen sich Stockungen abzuzeichnen. Ungewollte Lagerbildung im Handel hat zu rückläufigen Auftrageingängen bei den Erzeugern geführt. Das durchschnittliche Produktionsvolumen des gesamten Bereichs übertraf im ersten Quartal nur noch knapp das Vorjahrsniveau. Ein Teil des Nachfrageausfalls war sicherlich witterungsbedingt. Da die Verbraucher aber einen größeren Teil ihrer Kaufkraft für den Erwerb von Heizmaterial, Strom und Gas sowie für Ernährungsgüter aufwenden mußten, wird dieser Ausfall, wenn überhaupt, nur zum Teil nachgeholt werden. Ein aufgestauter Bedarf wird jedenfalls nicht in einer solchen Größenordnung wirksam werden, daß die Produktionsentwicklung von dieser Seite nachhaltig beschleunigt werden könnte.

Soweit Preisaufrichtungstendenzen — die sich in der zweiten Jahreshälfte merklich verlangsamt hatten — in diesem Frühjahr wieder stärker geworden sind, hatte dies größtenteils saisonale und administrative Ursachen; mit Ausnahme der Bauwirtschaft waren sie jedenfalls nicht die Folge einer allgemeinen Übernachfrage. Beträchtliche Preissteigerungen für Verkehrsleistungen, Wohnung, Ernährung, Heizung und Beleuchtung bildeten die wesentlichen Faktoren für die Verteuerung der Lebenshaltung. Die durchschnittlichen industriellen Erzeugerpreise sind dagegen nahezu konstant geblieben. Die nach dem Märzindex zu errechnende Erhöhung um 0,8 vH dürfte durch Qualitätsverbesserungen im Produkt — eine Komponente, die im Preisindex nicht berücksichtigt wird — mehr als kompensiert worden sein. Größere Preiserhöhungen werden überwiegend für solche Industriezweige ausgewiesen, die eine überdurchschnittliche Lohnquote haben und deren Produktion beträchtlich verlangsamt wächst oder sogar schrumpft, wie beispielsweise Feinkeramik, Musikinstrumente-, Spiel- und Schmuckwarenerzeugung, Holzverarbeitung, Maschinenbau und EBM-Industrie.

Wie unterschiedlich die Möglichkeiten zum Auffangen von Kostensteigerungen in den einzelnen Industriezweigen sind, mag eine Gegenüberstellung der Erzeugerpreisentwicklung im Inland mit der Preisbewegung für die industriellen Vorleistungen in ausgewählten Industriezweigen veranschaulichen. Dabei wurde die Struktur des Materialeingangs aus dem Bereich der inländischen Industrie, wie sie sich an Hand der amtlichen Nettoleistungserhebung von 1954 ermitteln läßt, mit den jeweiligen Erzeugnispreisen fortgeschrieben und mit dem Erzeugerpreis der Branche verglichen.

Die je nach Industriezweig von 1954 bis 1962 unterschiedliche Scherenbewegung beider Preise macht deutlich, in welcher Richtung die Belastung durch die übrigen an der Erzeugung beteiligten Kostenfaktoren gewirkt haben muß, zu denen neben den Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital (einschließlich des Gewinns als Residuum) hier auch die Preise für aus dem Ausland und von nichtindustriellen Bereichen der heimischen Wirtschaft bezogene Vorleistungen gehören. Die Gliederung der ausgewähl-

ten Branchen nach der Reihenfolge zunehmender Lohnquote (Anteil der Personalkosten am Umsatz) zeigt, daß die Zweige mit den stärksten Steigerungen der Absatzpreise und der größten Scherenbewegung zu den Vorleistungspreisen in der Regel auch diejenigen sind, deren Umsatz mit überdurchschnittlichem Personalkostenanteil belastet ist. Ausnahmen bilden die Elektroindustrie, bei der aber auch die Lohn- und Gehaltssumme je Beschäftigten unter den hier beobachteten Zweigen von 1954 bis 1962 die geringste Steigerung aufweist, sowie die Industrie der Steine und Erden, deren überdurchschnittlicher Kapitalaufwand je Beschäftigten im Beobachtungszeitraum eine überdurchschnittliche Verbesserung der Arbeitsproduktivität ermöglichte. Generell wird man sagen können, daß überdurchschnittliche Kapitalintensität, verbunden mit niedriger Lohnquote, jene Industriezweige kennzeichnet, die Lohnsteigerungen am ehesten auffangen konnten, wie die Beispiele der chemischen Industrie und der Automobilindustrie zeigen, in denen trotz steigender industrieller Vorleistungspreise der Absatzpreis im Jahre 1962 noch unter dem Niveau von 1954 gelegen hat.

Allerdings mußte hier jede Veränderung in der Struktur des Materialeinsatzes — also jede durch Substitution bewirkte Veränderung des spezifischen Materialverbrauchs — unberücksichtigt bleiben. Immerhin dürfte dadurch die generelle Aussage nicht wesentlich variiert werden, da auch die Möglichkeit, Kostensteigerungen durch Änderungen im Materialeinsatz aufzufangen, um so geringer ist, je höher sich der auf das Produkt entfallende Lohnanteil stellt.

Aus dieser Perspektive gesehen, läßt sich der mit äußerster Härte geführte Lohnkampf zwischen den Tarifpartnern in der Metallverarbeitung Baden-Württembergs jedoch nur teilweise begreifen. Ohne Zweifel sind die Zweige der

Metallverarbeitung zum großen Teil mit einer hohen Lohnquote belastet und insofern in ihrer Kostenentwicklung gegenüber Lohnsteigerungen empfindlicher als manche anderen Bereiche. Andererseits war die Differenz zwischen Forderung und Angebot der Tarifparteien schon so gering geworden³⁾, daß die scharfe Reaktion der Arbeitgeber mit Kostengesichtspunkten allein kaum hinreichend begründet werden kann. Sie wäre gewiß anders ausgefallen, wenn nicht im Hintergrund geschrumpfte Auftragsbestände und sinkende Kapazitätsauslastung bei einer sich abschwächenden Konjunkturlage stünden. Das Produktionspotential zumindest bietet den beteiligten Unternehmern die Möglichkeit, einen durch Streik und Aussperrung entstehenden Produktionsausfall ohne große Schwierigkeiten nachzuholen. Dies setzte allerdings voraus, daß die Produktionsstillegungen zeitlich begrenzt blieben.

Die geringe Popularität des Lohnkampfes hat denn auch relativ schnell einen für beide Seiten tragbaren Kompromiß erzwungen. Außerdem zeigt sich erneut, wie schwierig es für die Gewerkschaften ist, Forderungen auf eine Reallohnsteigerung in der Form einer an sich wünschenswerten antizyklischen Lohnpolitik durchzusetzen. In Zeiten abgeschwächter Konjunkturlage stoßen Lohnforderungen, die geeignet wären, durch Hebung der Massenkauflkraft die gesamtwirtschaftliche Nachfrage zu stützen, auf den massiven Widerstand der Arbeitgeber. In Zeiten eines Booms angemeldete Lohnforderungen stoßen zwar auf den Widerstand der wirtschaftspolitischen Instanzen, werden jedoch von den Unternehmern auch dann akzeptiert, wenn sie über das volkswirtschaftlich sinnvolle Maß hinausgehen, wie das 1961/62 der Fall war.

³⁾ Angebot der Arbeitgeber: 3,5 vH ab 1. 4. 63 und 3,5 vH ab 1. 1. 64; Forderung der IG Metall: 6 vH ab 1. 4. 63 bei der Bereitschaft zum Abschluß eines Tarifvertrages mit längerer als der bisher üblichen einjährigen Laufzeit.