

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Institut für Konjunkturforschung

WOCHEN BERICHT

32. Jahrgang

Berlin, den 24. September 1965

A 22127 C

Nummer 39

Die internationale und die westdeutsche Wirtschaftslage Mitte September 1965

Die internationale Situation

In den Industrieländern der westlichen Welt bestehen weiterhin ausgeprägte Unterschiede im Wachstumsrhythmus, in der Preisentwicklung und der außenwirtschaftlichen Lage. Im gesamten Durchschnitt der Industrieländer dürfte sich das Wachstum in den Sommermonaten leicht abgeschwächt haben, da die Verlangsamung in den Vereinigten Staaten, aber auch in Großbritannien und der Bundesrepublik Deutschland, nicht durch die nur verhaltene wirtschaftliche Erholung in Frankreich und Italien kompensiert wurde. Bei überwiegend angespannten Arbeitsmarktverhältnissen sind die Produktivitätsfortschritte in den meisten Ländern beachtlich von den Lohnsteigerungen übertroffen worden. Die Lebenshaltungskosten setzten ihren Anstieg fort, sie lagen in zahlreichen Ländern um 4 bis 5 vH über dem Vorjahrsstand. Bei dieser Entwicklung haben die Preise für Nahrungsmittel eine wichtige Rolle gespielt, aber auch nach Ausschaltung dieser Einflüsse dürften sich die Verteuerungen in Europa auf 3 bis 4 vH belaufen. Eine Ausnahme bildeten die Vereinigten Staaten und Kanada; hier stieg der Index um weniger als 2 vH. Die Expansion des Welthandels hat sich mit Zuwachsraten der Umsätze von 7 bis 8 vH fortgesetzt. Dabei entwickelten sich in den einzelnen Volkswirtschaften Ausfuhr und Einfuhr recht unterschiedlich. Während Italien und Japan bei den Exporterfolgen führend waren, verzeichneten vor allem Deutschland, aber auch die Vereinigten Staaten, sehr hohe Einfuhrzuwächse.

In den *Vereinigten Staaten von Amerika* sind Neuberechnungen des Bruttosozialprodukts für die Jahre nach 1948 vorgelegt worden. Die Revisionen der Globalziffern sind geringfügig, interessant ist

jedoch die Höherbewertung der Investitionsaufwendungen. Nach den revidierten Zahlen hat auch das reale Bruttosozialprodukt im ersten Halbjahr 1965 etwas stärker als ursprünglich ausgewiesen zugenommen, die Zuwachsraten liegen nunmehr bei annähernd 5,5 vH (bisher 5,0 vH; Jahresbasis, saisonbereinigt).

Mit der Vermeidung des Stahlarbeiterstreiks sind die Voraussetzungen für eine kontinuierliche Expansion gegeben. Zwar werden die Stahlverarbeiter ihre Lagerbestände abbauen, doch dürfte dies ohne nachhaltigen Einfluß auf die allgemeine Wirtschaftstätigkeit bleiben, da bei niedrigen Relationen von Lagerbeständen zu Umsätzen in den übrigen Wirtschaftsbereichen die Lagerinvestitionen anhalten werden. Außerdem ist damit zu rechnen, wie die neuesten Umfragen zeigen, daß die Aufwendungen für Anlagezwecke stärker als bisher angenommen steigen werden.

In der in jüngster Zeit stark diskutierten Frage, ob es den Vereinigten Staaten gelingen wird, weiterhin annähernde Preisstabilität zu verwirklichen, sind durch die Lohnvereinbarungen in der Stahlindustrie neue Akzente gesetzt worden. Die Zugeständnisse, die den Arbeitnehmern gewährt wurden, liegen zwar im Rahmen der langfristig realisierbaren gesamtwirtschaftlichen Produktivitätsfortschritte. Sie führen dennoch in der Stahlindustrie zu einer nur schwer kompensierbaren Erhöhung der Produktionskosten; gleichzeitig ist die internationale Konkurrenz jedoch so stark, daß es sich die amerikanischen Unternehmen wohl kaum werden erlauben können, ihre Preise generell anzuheben. Einen Ausweg aus diesem Dilemma würden Modernisierungsinvestitionen bieten, die auch be-

reits von den Stahlfirmen angekündigt worden sind und ein Auffangen der Kostensteigerung durch Rationalisierung ermöglichen sollen. Die Stärkung der amerikanischen Wettbewerbsposition hat unter den wirtschaftspolitischen Zielen nach wie vor hohe Priorität. Nur hohe Leistungsbilanzüberschüsse können den Amerikanern langfristig Zahlungsbilanzschwierigkeiten ersparen, da bei den Kapitalbewegungen auf die Dauer kaum mit so günstigen Ergebnissen wie in den Frühjahrs- und Sommermonaten gerechnet werden kann.

Die Wirtschaft *Großbritanniens* befindet sich am Beginn der Stagnation, die als Voraussetzung für die Überwindung der Zahlungsbilanzschwierigkeiten gilt. Die Dämpfung der Binnennachfrage hat bereits Auswirkungen am Arbeitsmarkt gezeitigt. Kurzarbeit und Entlassungen sollen zu einer Abflachung des Lohnauftriebs von zur Zeit 8 vH und auch zu einer Verlangsamung des Preisanstiegs beitragen, der gegenwärtig etwa 5 vH im Vorjahresvergleich erreicht. Die Verwirklichung der im Prinzip von den Gewerkschaften bejahten Lohndisziplin könnte ein übriges tun, die Preisstabilität zu fördern, wenn sie durch eine freiwillige Preisdisziplin ergänzt würde. Bei nur wenig veränderten Importen (die Zuwachsrate lag im Zeitabschnitt Januar bis August bei 1 vH) und erhöhten Exporten (reichlich 6 vH von Januar—August 1965 gegenüber der entsprechenden Vorjahreszeit) ist eine Entlastung der außenwirtschaftlichen Lage durch die güterwirtschaftlichen Vorgänge bereits spürbar geworden. Das neue internationale Hilfeversprechen für das Pfund sichert Großbritannien auch gegen spekulative Störungen im Kapitalbereich ab. Bei dieser Konstellation ist es für die weitere Entwicklung entscheidend, daß es der britischen Regierung durch entsprechende finanzpolitische Maßnahmen gelingt, der Beeinträchtigung der Investitionsbereitschaft der privaten Wirtschaft, die sich bereits abzeichnet, Einhalt zu gebieten und die notwendigen strukturellen Veränderungen durchzusetzen.

In *Frankreich* mehren sich die Anzeichen, daß die wirtschaftliche Abschwächung überwunden und eine Phase mäßiger Expansion eingeleitet worden ist. Der Mangel an Binnennachfrage, der die Unternehmer auf die Auslandsmärkte verwies, ist zwar noch immer typisch für die konjunkturelle Situation in zahlreichen Branchen, doch läßt der Abbau der unfreiwilligen Läger, der Fortschritte macht, damit rechnen, daß die Nachfrage nunmehr wieder unmittelbar die Produktion anregen wird. Mit besser werdenden Beschäftigungs- und Einkommenschancen ist auch eine beschleunigte Zunahme des privaten Verbrauchs wahrscheinlich, zumal in den letzten Monaten die verfügbaren Einkommen schneller als die Konsumausgaben zugenommen haben und damit für die Käufe langlebiger Verbrauchsgüter von der finanziellen Seite her günstige Bedingungen vorhanden sind. Noch zeichnet sich allerdings keine erhöhte Bereitschaft der privaten Unternehmen ab, verstärkt zu investieren. Die Zu-

rückhaltung ist verständlich angesichts der bisherigen Absatz- und Gewinnlage; steigende Auslastung der Kapazitäten und eine weiter mäßige Lohnentwicklung könnten hier in den kommenden Monaten einen Wandel schaffen. Nicht ohne Einfluß auf die Investitionen werden in dieser Konstellation auch die den Kapitalgesellschaften im Rahmen der Steuerreform gewährten Erleichterungen sein, wenn sie auch erst 1967 wirksam werden. Da das Hauptanliegen der französischen Regierung nach wie vor die Wahrung der Wettbewerbsposition ist, wird sie auch weiterhin von einer massiven Förderung der Nachfrage, etwa über eine Anregung des Konsums, Abstand nehmen, sofern die jetzt wieder in Gang gekommene Expansion sich nur fortsetzt.

In *Italien* ist die wirtschaftliche Erholung bisher in erster Linie von den Ausfuhren getragen worden. Gleichzeitig hat sich jedoch die Konsumentennachfrage leicht erhöht, in letzter Zeit kam auch eine verstärkte Nachfrage der öffentlichen Hand hinzu. Unbefriedigend sind nach wie vor die privaten Investitionsaufwendungen, vor allem für Bauten. Sofern die bisherigen Maßnahmen der Regierung der privaten Nachfrage nach Bauleistungen nicht doch noch die erhofften Impulse vermitteln, muß befürchtet werden, daß die Expansion gefährdet wird, da die Kräfte aus der Ausfuhr allein offensichtlich nicht ausreichen, um der Wirtschaft zu helfen, die Lethargie zu überwinden.

Die Situation in Westdeutschland

Das Wort von der „Beruhigung“ der Konjunktur macht die Runde. Es hat nur zum Teil seine Berechtigung. Denn zumindest bis zum Ende dieses Jahres dürfte sich an der bestehenden Spannung zwischen Gesamtangebot und Gesamtnachfrage kaum etwas ändern. Die konjunkturellen Indikatoren weisen weiter nach oben.

Das Wachstum des nominalen Bruttosozialprodukts wird in diesem Jahr 9 vH knapp überschreiten, während das reale Bruttosozialprodukt wegen der erheblich geschrumpften Erzeugungsréserven nur um rund 5 vH ansteigen wird: Der Produktivitätszuwachs — reales Bruttosozialprodukt je Erwerbstätigenstunde — dürfte nach etwa 6 vH im Jahre 1964 und 5 vH im ersten Halbjahr 1965 in der zweiten Hälfte dieses Jahres nochmals etwas absinken¹⁾. Die über saisonale Schwankungen hinausgehende leichte Flaute bei den Auftragseingängen der letzten Wochen ist wohl mehr auf die in diesem Jahr häufiger als in früheren Zeiten üblich gewesenen Betriebsferien zurückzuführen als auf konjunkturelle Beruhigungstendenzen.

Wichtigster Indikator für den Verlauf dieses konjunkturellen Aufschwungs bleiben vorerst immer noch die Ausgaben für Ausrüstungsinvestitionen; sie erhöhten sich im zweiten Halbjahr 1964 um

¹⁾ Veränderungsrate stets gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum.

12 vH, beschleunigten ihr Wachstum in der ersten Hälfte dieses (14 vH) und werden im zweiten Halbjahr 1965 nur wenig an Tempo verlieren.

Mindestens ebenso expansiv wie bisher werden die privaten Verbrauchsausgaben wirken, und zwar trotz der im zweiten Halbjahr weiter stark steigenden Sparquote. Die Erhöhung der Masseneinkommen — seit dem vierten Quartal 1964 beträgt sie regelmäßig ungefähr 11 vH pro Quartal — trägt mehr und mehr zur Verstetigung des konjunkturellen Auftriebs bei. Das kommt in einem gegenüber dem Vorjahr beschleunigten Anstieg der Ausgaben für den privaten Verbrauch zum Ausdruck. Diese waren 1964 in allen Quartalen um 8 vH gewachsen; im ersten Halbjahr 1965 hat sich das Tempo auf knapp 10 vH gesteigert; bis zum Ende des Jahres dürfte diese Rate ungefähr beibehalten werden.

Merkmal für die starke Nachfrage nach Konsumgütern war schon im zweiten Quartal dieses Jahres das — trotz Urlaubs und Auslandsaufenthalts — starke Ansteigen der Einzelhandelsumsätze um fast 12 vH. Zwar war der Einzelhandel auf diesen Auftrieb des Umsatzes vorbereitet und hatte die Läger angereichert, doch hat die überaus günstige Umsatzentwicklung und die hieraus resultierende optimistische Erwartung den Handel veranlaßt, seine Läger erneut aufzufüllen. Der Handel hat daher die Verbrauchsgütererzeugung weiter angeregt. Vieles spricht dafür, daß die in diesem Verhalten zum Ausdruck kommenden positiven Absatzerwartungen bestätigt werden; so werden z. B. die Lohn- und Gehaltserhöhungen im Bereich der metallverarbeitenden Industrie, die zur Mitte vorigen Jahres beschlossen worden sind und zeitlich gestaffelt in Kraft treten, im dritten Quartal dieses Jahres akkumuliert zur Wirkung gelangen.

Die stärkere Verbrauchsorientierung der Gesamtnachfrage macht sich auch beim Außenhandel bemerkbar. So stieg der Anteil der verbrauchsreifen Güter am kommerziellen Import — ohne Regierungseinfuhren also — rascher als der von verbrauchsferneren Erzeugnissen. Gleichzeitig expandierte die Quote der Enderzeugnisse am kommerziellen Import von 14,4 vH im Jahre 1959 über 21,5 vH im Jahre 1964 auf mehr als 23 vH im ersten Halbjahr 1965. Neben den positiven Effekten der Vergrößerungen des inländischen Güterangebots und der Verschärfung des Wettbewerbs ist die preisstabilisierende Wirkung der Einfuhren nicht zu unterschätzen, wenn auch von einem durch die ausländischen Anbieter provozierten deutlichen Preisdruck nicht die Rede sein kann. Soweit die ausländischen Produzenten auf dem eigenen Binnenmarkt Absatzschwierigkeiten haben, nehmen sie also die auf dem westdeutschen Markt gebotenen Absatz- und Gewinnchancen wahr. Das gilt jedenfalls für die EWG-Partner Frankreich und Italien.

Die Regierungseinfuhren sind von Januar bis Juni dieses Jahres gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum auf mehr als das Doppelte ge-

stiegen; der Anstieg der anderen Importe betrug knapp 20 vH, zusammen waren es 23 vH, von Januar bis August 21,7 vH. Dem steht ein Ausfuhrzuwachs von gut 9 vH — von Januar bis August 10,1 vH — gegenüber. Die Werte der Warenausfuhr lagen im ersten Halbjahr 1965 nur noch um eine Mrd. DM über den Einfuhrwerten. Daß sich in den kommenden Monaten an dieser Relation viel ändern wird, erscheint trotz des Einfuhrüberschusses vom August in Höhe von 304 Mill. DM zweifelhaft. Somit werden weiterhin aufgrund der strukturell passiven Bilanzen der Dienstleistungen und der unentgeltlichen Leistungen beträchtliche Devisenabflüsse erfolgen. Von unserer Gold- und Devisenposition her wäre dies erstens zu vertreten, zweitens entspräche eine auch auf Produktionsmittel für die Konsumgüterindustrie gerichtete, prononcierte Importförderungs politik dem ordnungspolitischen Konzept einer sozialen Marktwirtschaft, nach dem nachhaltige wirtschaftliche Umbildungsprozesse vom Staat gesteuert werden sollen, um ihren Ablauf spannungsloser zu gestalten — gerade ein solcher verbrauchsorientierter Umbildungsprozeß liegt vor; und drittens wäre der Einfuhrüberschuß vor allem von Konsumgütern aus preisstrategischen Gründen nur zu begrüßen.

Die Preisstabilität ist von der Bundesregierung und Bundesbank zum ranghöchsten aller wirtschaftspolitischen Ziele erklärt worden, und hier findet man auch gewisse Aktivitäten. Daß die Bemühungen bisher von Erfolg gekrönt gewesen seien, kann selbst der gutwilligste Beobachter nicht behaupten, selbst wenn man bedenkt, daß der Geldwertverfall in einigen anderen Ländern noch größer ist: Der Lebenshaltungskostenindex für 4-Personen-Arbeitnehmerhaushalte stieg im Juni um 4 vH, im Juli um 4,2 vH und im August um 3,9 vH; der Jahresdurchschnitt wird demnach — im ersten Halbjahr verzeichneten wir 2,8 vH — von 3,5 vH nicht weit entfernt sein. Die Indizes für die Lebenshaltung von Rentnern und Sozialhilfeempfängern sowie für die einfache Lebenshaltung eines Kindes stiegen noch stärker.

Der Hauptgrund für die Verfehltheit der offiziellen Preispolitik liegt in der Überschätzung der Wirkungen allein geldpolitischer Maßnahmen. Erst die rationale Kombination der Geld- und Finanzpolitik mit einer aktiven Wettbewerbs- und Außenhandels-, besonders Importpolitik, vermag die augenblickliche Tendenz zur Geldwertverschlechterung erheblich zu bremsen. Selbstverständlich müßte damit Hand in Hand gehen die (demokratische) Koordination aller die ökonomischen Belange ihrer Mitglieder legitim wahrnehmenden Interessengruppen. Dann würde sich die Basis verbreitern, auf der die Bundesbank zur Zeit so gut wie allein Anti-Inflationspolitik zu treiben versucht. Beispielhaft für die auf diese Weise erzielbaren Wirkungen ist die sich andeutende Zurückhaltung der „öffentlichen Hände“ in ihrer Ausgabenpolitik — ein Er-

folg, der nur sehr indirekt und insofern der Geldpolitik gutgeschrieben werden muß, als sie jene prekäre (Kapitalmarkt-)Situation schuf, die die „öffentlichen Hände“ zu größerer Zurückhaltung zwang.

Die wirtschaftspolitischen Instanzen der Bundes-

republik gehen bisher überwiegend einen anderen Weg. Auf ihm wird man entweder nicht zum Ziele gelangen oder — wenn man mittels einer „harten Kreditpolitik über die Dämpfung der Konjunktur zu einer Stabilisierung des Preisniveaus“ (*Blessing*) gelangen will — das weitere wirtschaftliche Wachstum gefährden.

Die Anlagenausstattung der Arbeitsplätze im Verkehrswesen der Bundesrepublik

Die Neuberechnung des Brutto-Anlagevermögens im Verkehrssektor durch das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung¹⁾ bietet die Möglichkeit, Kennziffern zu errechnen, die zur Beurteilung der unterschiedlichen Struktur und Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger beitragen können.

Als eine der wichtigsten Bezugsgrößen hierfür kann die Zahl der Beschäftigten angesehen werden. Die Entwicklung dieser Größe wurde, da keine laufende amtliche Berichterstattung existiert, an Hand der Ergebnisse der Arbeitsstättenzählungen von 1950 und 1961, des Verkehrszensus' von 1962 und von Einzelangaben der Verkehrsträger geschätzt. Die größten Unsicherheiten bestehen im Bereich Güterkraftverkehr und Spedition, bei dem die vielfältige und oft im Schwerpunkt wechselnde Verknüpfung mit anderen Branchen eine eindeutige Zuordnung erschwert²⁾. Die folgenden Kennzifferberechnungen sind daher nur innerhalb der hierdurch bedingten Fehlergrenzen aussagefähig, die charakteristischen Unterschiede zu anderen Bereichen in Struktur und Entwicklung treten aber deutlich hervor.

Gegenwärtig hat das Verkehrswesen der Bundesrepublik Deutschland über 1,5 Mill. Beschäftigte, davon etwa 100 000 tätige Inhaber und mithelfende Familienangehörige. Die relative Zunahme von 1950 bis 1963 betrug — läßt man den Zuwachs infolge der erweiterten Gebietsabgrenzung außer Ansatz — rund 25 vH; sie entsprach damit etwa der der gesamten Wirtschaft. Von dieser durchschnittlichen Zunahme ist jedoch die Beschäftigtenentwicklung der Einzelbereiche zum Teil ganz erheblich abgewichen.

Eine ständige Zunahme der Zahl der Beschäftigten seit Anfang der fünfziger Jahre war vor allem bei der Deutschen Bundespost und im Güterkraftverkehr zu beobachten, die durch die rasche Zunahme der Nachfrage nach deren Verkehrsleistun-

Beschäftigte im Verkehr
Jahresendbestände in 1000

Verkehrsbereich	ohne Saarland und Berlin (West)				einschl. Saarland u. Berlin (West)		
	1950	1954	1958	1960	1960	1962	1963
Eisenbahnen, insgesamt . .	549	527	535	500	513	497	495
Deutsche Bundesbahn . .	525	505	512	479	492	477	475
Sonstige Eisenbahnen . .	24	22	23	21	21	20	20
Schifffahrt, insgesamt	66	87	119	125	126	121	120
Binnenschifffahrt	30	31	32	32	32	31	30
Binnenhäfen	10	9	16	16	17	16	16
Seeschifffahrt	11	26	44	47	48	45	45
Seehäfen	15	21	27	30	30	29	29
Sonstiger Verkehr	269	310	364	392	431	471	483
Straßenpersonenverkehr . .	105	114	129	128	149	147	151
Güterkraftverkehr ¹⁾	163	193	226	251	268	308	315
Fluggesellschaften	—	2	7	11	11	13	13
Flughäfen	1	1	2	2	3	3	4
Deutsche Bundespost ²⁾ . .	276	336	362	375	403	432	440
Verkehr, insgesamt	1160	1260	1380	1392	1473	1521	1538

¹⁾ Einschl. Verkehrsnebengewerbe. — ²⁾ Ohne Posthalter.

gen bewirkt wurde. Im Straßenpersonenverkehr stagniert dagegen die Beschäftigtenzahl schon seit geraumer Zeit; ein zunehmender Bedarf an Fahrern von Taxen und Mietwagen steht hier einem Personalarückgang im öffentlichen Nahverkehr als Ausgleich gegenüber. In der Schifffahrt ist — nach der starken Beschäftigtenexpansion der Seeschifffahrt bis Anfang der sechziger Jahre — nunmehr eine leicht rückläufige Tendenz erkennbar. Die Beschäftigtenentwicklung bei der Deutschen Bundesbahn nahm dagegen einen recht unregelmäßigen Verlauf. Einem Abbau des Personalüberhangs aus der ersten Nachkriegszeit folgte von 1955 an eine Zunahme, die etwa den gleichzeitigen Steigerungen der Verkehrsleistungen entsprach. Seit 1958 konnte dann aber der Personalbestand trotz weiterer Leistungssteigerung um mehr als 50 000 Kräfte reduziert werden.

Diese Entwicklungsunterschiede bei den Beschäftigten bleiben zu berücksichtigen, wenn man diese Zahlen dem Brutto-Anlagevermögen gegenüberstellt. Da das Vermögen in allen Verkehrsbereichen stetig zunahm, ergaben sich infolge dieser Unterschiede für die Kapitalintensität, also das Anlagevermögen je Beschäftigten, uneinheitliche und teilweise sogar gegenläufige Entwicklungen.

¹⁾ Vgl. Wochenbericht Nr. 14/1965.
²⁾ In diesem Bereich liegen auch die größten Differenzen zwischen den Ergebnissen der Arbeitsstättenzählung und denen des Verkehrszensus.

Kapitalintensität im Verkehr¹⁾
in 1000 DM

Verkehrsbereich	ohne Saarland und Berlin (West)			einschl. Saarland und Berlin (West)		
	1950	1954	1958	1960	1962	1963
Eisenbahnen, insgesamt . .	68	74	80	90	98	101
Deutsche Bundesbahn . .	68	74	80	90	98	101
Sonstige Eisenbahnen . .	63	71	74	86	93	93
Schifffahrt, insgesamt	113	119	116	122	136	141
Binnenschifffahrt	63	64	72	74	79	84
Binnenhäfen	262	287	168	170	183	185
Seeschifffahrt	81	134	140	155	176	184
Seehäfen	139	109	99	95	106	110
Sonstiger Verkehr	29	29	30	33	35	36
Straßenpersonenverkehr . .	47	48	47	54	56	55
Güterkraftverkehr ²⁾	16	16	17	18	19	21
Fluggesellschaften	—	10	34	39	59	63
Flughäfen	740	510	353	331	306	301
Deutsche Bundespost	19	20	24	26	29	32
Verkehr, insgesamt	50	51	55	59	62	64

1) Brutto-Anlagevermögen zu Preisen von 1954 je Beschäftigten. —
2) Einschl. Verkehrsnebenbergewerbe.

Die Kapitalintensität ist für den Durchschnitt des Verkehrs (ohne Straßen und Wasserstraßen) etwa doppelt so hoch wie für die gesamte Wirtschaft. Je Arbeitsplatz wird im Verkehr damit nahezu viermal so viel Kapital beansprucht wie beispielsweise in der Industrie. Die durchschnittliche Kapitalintensität stieg im gesamten Verkehr, in konstanten Preisen von 1954 ausgedrückt, von 50 000 DM im Jahr 1950 auf 64 000 DM im Jahre 1963, also um 28 vH. Berücksichtigt man die gleichzeitige Steigerung des Preisniveaus für Investitionsgüter, so entspricht dies 80 000 DM zu gegenwärtigen Preisen.

Am stärksten nahm die Kapitalausstattung je Beschäftigten in der Seeschifffahrt zu, bei der sich der Wert bis 1963 auf über 180 000 DM (zu Preisen von 1954) erhöhte, d. h. mehr als verdoppelte. Eine derartige hohe Kapitalintensität dürfte außerhalb des staatlichen Sektors nur noch von wenigen Wirtschaftsbereichen, z. B. der Energiewirtschaft oder der Mineralölindustrie, erreicht werden. Bei den See-, Binnen- und Flughäfen war der beschäftigungsspezifische Kapitaleinsatz dagegen 1963 niedriger als 1950. Die Anlagen dieser Bereiche konnten nach der Beseitigung der Kriegsschäden nur allmählich besser ausgenutzt werden, so daß hier zu Anfang der Berichtszeit viele potentielle Arbeitsplätze unbesetzt geblieben waren. Die heutigen — wesentlich niedrigeren — Werte der Kapitalintensität drücken daher die hier bestehenden ökonomisch-technischen Relationen wesentlich besser aus; sie zeigen aber sehr deutlich, daß diese Bereiche der „Infrastruktur“ zu den kapitalaufwendigsten der gesamten Wirtschaft gehören. Bei der Deutschen Bundespost wurde die Steigerung um fast 70 vH vorwiegend durch die strukturelle Wandlung vom arbeitsintensiven Post- zum kapitalintensiven Fernmeldewesen ausgelöst; dieser Trend dürfte sich auch

künftig festsetzen. Die nur geringe Erhöhung im Kraftverkehr ist eine Folge der engen Beziehung zwischen Zahl der Fahrzeuge und der Beschäftigten in diesem Sektor; eine Fahrzeugneuanschaffung macht hier in der Regel eine entsprechende Personalvermehrung erforderlich. Die Kapitalintensität wächst nur beim Übergang zum größeren, höherwertigen Fahrzeug. Bei der Deutschen Bundesbahn ist in den letzten Jahren über die verstärkte Substitution von Arbeit durch Kapital ein besonders hoher Stand der Kapitalintensivierung erreicht worden. Der hohe Anteil der Bahn am Gesamtvermögen des Verkehrs (ohne Straßen und Wasserstraßen) von rd. 50 vH beeinflusst in gleichem Maße auch die Höhe und Entwicklung der Kapitalintensität im gesamten Verkehrssektor, so daß die Sonderentwicklung der Beschäftigung in diesem Bereich auch bei einer Betrachtung des gesamten Verkehrs beachtet werden muß.

Die Werte für die Kapitalintensität in den Verkehrsbereichen geben keine hinreichend genaue Auskunft über die Mittel, die heute zur Neuschaffung eines Arbeitsplatzes in diesen Sektoren aufgewendet werden müssen. Ein neuer Arbeitsplatz müßte dem neuesten technischen Entwicklungsstand entsprechen, die hier ermittelten Durchschnittswerte spiegeln demgegenüber einen je nach der Lebensdauer des Anlagevermögens mehr oder weniger weit in der Vergangenheit liegenden technischen Entwicklungsstand wider. In einem früheren Wochenbericht³⁾ ist aus diesem Grunde für die Industrie versucht worden, die Frage nach dem aktuellen Investitionsaufwand je Arbeitsplatz, die gerade dann, wenn die durchschnittliche Kapitalintensität stark steigt, auf besonderes Interesse stößt, an Hand der marginalen Kapital- und Beschäftigungsdaten zu beantworten. Im Verkehrswesen könnte eine solche Berechnung allerdings nur für diejenigen Bereiche durchgeführt werden, in denen die Beschäftigtenzahl nicht zurückgegangen ist (wie z. B. bei der Deutschen Bundesbahn) und für die weiterhin genauere Anhaltspunkte über den Auslastungskoeffizienten des Anlagevermögens in den einzelnen Jahren vorliegen. Außerdem müßte z. B. in einem Bereich wie der Deutschen Bundespost der marginale Kapitalbedarf getrennt für das arbeitsintensive Postwesen und das kapitalintensive Fernmeldewesen ermittelt werden, wenn sinnvoll interpretierbare Ergebnisse erzielt werden sollen. Diese Vorbehalte schließen derartige Berechnungen mit dem hier verfügbaren Material für die meisten der Verkehrsbereiche und für den Verkehr als ganzes aus. Die vorliegenden Daten für die durchschnittliche Kapitalintensität geben jedoch einen hinreichenden Anhaltspunkt für die Größenunter-

3) Vgl. hierzu Wochenbericht Nr. 51/52, 1964.

Investitionsintensität¹⁾ im Verkehr
in 1000 DM

Verkehrsbereich	ohne Saarland und Berlin (West)			einschl. Saarland und Berlin (West)		
	1950	1954	1958	1960	1962	1963
Eisenbahnen, insgesamt . .	1,3	2,0	3,8	4,2	5,9	6,1
Deutsche Bundesbahn . . .	1,3	2,0	3,8	4,2	6,0	6,1
Sonstige Eisenbahnen . . .	1,3	2,3	3,0	3,8	4,0	4,5
Schifffahrt, insgesamt	5,9	12,0	9,6	6,7	6,3	8,1
Binnenschifffahrt	0,7	3,6	5,3	3,1	4,5	4,7
Binnenhäfen	3,0	3,3	3,1	6,3	5,6	7,5
Seeschifffahrt	24,5	31,2	18,0	10,2	7,3	10,9
Seehäfen	4,7	4,3	4,8	5,0	6,9	7,6
Sonstiger Verkehr	1,8	2,5	2,8	3,6	4,5	4,5
Straßenpersonenverkehr . . .	2,3	2,8	3,0	3,8	4,4	4,2
Güterkraftverkehr ²⁾	1,4	2,0	1,7	2,8	3,5	3,7
Fluggesellschaften	—	10,0	10,0	10,9	10,0	6,2
Flughäfen	40,0	40,0	26,7	42,3	31,3	41,4
Deutsche Bundespost	1,2	2,0	2,5	2,9	3,7	4,2
Verkehr, insgesamt	1,7	2,8	3,7	3,9	4,9	5,2

¹⁾ Brutto-Anlageinvestitionen, nominal je Beschäftigten. — ²⁾ Einschl. Verkehrsnebgewerbe.

schiede des Investitionsaufwands je neuen Arbeitsplatz innerhalb des Verkehrssektors und darüber hinaus auch im Vergleich zu den übrigen Wirtschaftsbereichen, für die gleichartige Anlagevermögensrechnungen existieren.

Abschließend sei die Entwicklung der Investitionsintensität, also des Verhältnisses zwischen nominalen Bruttoinvestitionen und durchschnittlichem jeweiligen Beschäftigtenbestand dargestellt. Hier

zeigt sich sowohl im Gesamtverkehr als auch in den meisten Teilbereichen eine kontinuierliche Steigerung, wobei teils die Erhöhung der Investitionsbeträge, teils aber auch die bereits dargestellte Stagnation bzw. der Rückgang der Beschäftigtenzahlen im Vordergrund stehen. Die Werte streuen, abgesehen von den Flughäfen und der Seeschifffahrt, nur geringfügig um den Durchschnitt des Gesamtverkehrs. Dieser hat sich in der Berichtsperiode verdreifacht und liegt nunmehr bei 5090 DM jährlichem Investitionsaufwand je Beschäftigten. Die Investitionsintensität ist damit im Verkehr etwa doppelt so hoch wie in der Industrie; sie hat sich aber in beiden Bereichen in etwa gleichem Tempo erhöht.

Faßt man die Ergebnisse über das Verhältnis zwischen den Produktionsfaktoren Kapital und Arbeit im Verkehr zusammen, so tritt an erster Stelle die weiterhin zunehmende Substitution von Arbeitskräften durch Kapital hervor. Bei wichtigen Teilbereichen des Verkehrs vollzieht sich dieser Vorgang nicht im Zuge des allgemeinen Wachstums beider Faktoren, sondern bei gleichzeitigem Rückgang der Beschäftigtenzahl. Da in allen Fällen die Verkehrsleistungen selbst gestiegen sind und weiter steigen, ist die Substitution ein Zeichen beachtlicher Rationalisierungserfolge; sie führt zu einer erfreulichen Entwicklung der Produktivität im gesamten Verkehrsbereich.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5 u. 53 Bonn, Koblenzer Str 170
Präsident: Prof. Dr. Dr. h. e. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Klaus Dieter Arndt, Dr. Dieter Hiß, Dr. Gerhard Kade, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Manfred Liebrucks, Dr. Herbert Martell, Dr. Horst Seidler, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.
Schriftleitung: Dr. Horst Seidler, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5. Verlag: Duncker & Humblot, 1 Berlin 41, Dietrich-Schäfer-Weg 9.
Nachdruck und sonstige Verbreitung - auch auszugsweise - nur mit Quellenangabe zulässig. Druck: Gustav Ahrens, Buch- und Kunstdruckerei, 1 Berlin 36, Glogauer Straße 19. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang DM 32,-, halbjährlich DM 17,-, vierteljährlich DM 9,-

Gegenstand *)	Einheit †)	1964							1965							
		Jun	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Jun	Juli	
Anzahl der Werktag																
Kredite an Nichtbanken 12)																
Zentralbankssystem	Mill. DM	E	2904	2985	3042	3067	2897	2703	4566	3155	3700	2919	3576	4138	3562	4085
Kreditbanken	"	"	62548,3	62393,9	62958,5	64569,7	64553,1	64747,7	66889,4	66433,0	66878,8	67971,1	68045,8	69173,8	71718,9	71718,9
an Wirtschaft u. Private	"	"	51748,5	51551,8	52053,0	53261,5	53361,6	53535,9	55182,6	54707,9	55170,4	55881,4	55896,7	56711,2	58920,4	58920,4
kurzfristige Kredite	"	"	63,7	63,2	63,0	62,9	62,5	62,4	63,2	63,0	63,0	62,8	62,5	62,3	63,5	63,5
dar. Wechselkredite	"	"	26,3	26,5	26,4	26,1	26,2	26,3	28,2	27,5	27,3	26,8	26,9	26,9	26,9	26,9
mittelfristige Kredite	"	"	16,3	16,4	16,6	16,7	16,8	16,5	16,2	16,2	16,1	16,2	16,3	16,6	16,2	16,2
langfristige Kredite	"	"	20,0	20,4	20,4	20,4	20,7	21,1	20,6	20,8	20,9	21,0	21,2	21,1	20,3	20,3
an öffentl.-rechtl. Körperschaften	Mill. DM	"	2289,3	2314,0	2281,0	2424,7	2466,7	2475,9	2617,8	2582,9	2555,9	2587,9	2657,1	2585,7	2657,5	2657,5
Wertpap. u. Konsortialbeteiligung	"	"	8510,5	8528,1	8624,5	8883,5	8724,8	8735,9	9139,0	9142,2	9152,5	9501,8	9492,0	9876,9	10141,0	10141,0
Übrige Kreditinstitute 1)																
an Wirtschaft u. Private	"	"	192164,7	194052,7	195552,8	198065,1	200325,7	204167,4	205498,8	207966,0	210041,6	212587,5	214970,8	217520,6	219546,2	219546,2
kurzfristige Kredite	"	"	17,9	17,4	17,1	17,3	17,1	16,8	17,0	17,0	17,2	17,4	17,3	17,3	17,7	17,7
dar. Wechselkredite	"	"	6,1	6,0	5,9	5,9	5,8	5,7	5,8	5,7	5,8	5,9	6,0	6,0	5,9	5,9
mittelfristige Kredite	"	"	9,1	9,1	9,1	9,0	9,0	9,0	9,0	8,9	8,7	8,7	8,8	8,9	8,9	8,9
langfristige Kredite	"	"	73,0	73,5	73,8	73,7	73,9	74,2	74,0	74,1	74,1	73,9	73,9	73,8	73,4	73,4
an öffentl.-rechtl. Körperschaften	Mill. DM	"	33370,7	33960,7	34235,2	34966,0	35276,5	36068,5	37221,4	38027,3	38225,9	38593,1	39154,8	39602,4	39705,0	39705,0
Wertpap. u. Konsortialbeteiligung	"	"	24587,9	24857,0	25024,4	25168,3	25334,7	25485,7	25351,6	26133,1	26764,4	27215,9	27596,7	28073,5	28187,2	28187,2
Bargeldumlauf und Bank- einlagen 12)																
Bargeldumlauf außerhalb der Kreditinstitute	Mill. DM	E	26689	27557	27308	27267	27442	28070	27804	27353	28345	28244	29059	29092	29121	29943
Sicht- u. Termineinlagen, ges. 1)	"	"	72076	70728	71687	73100	72213	72126	75422	72953	73136	72427	72283	75291	75190	73824
von Wirtschaft und Privaten	"	"	51360	52044	52577	52119	53603	54498	56976	54990	54991	54203	55772	57598	56908	56809
Sichteinlagen	"	"	71,7	71,0	71,4	71,5	71,3	72,0	71,6	70,0	69,4	70,3	70,1	70,7	71,9	71,9
Termineinlagen	"	"	28,3	29,0	28,6	28,5	28,7	28,0	28,4	30,0	30,6	29,7	29,9	29,3	28,1	28,1
von deutschen öffentl. Stellen 1)	Mill. DM	"	20716	18684	19110	20981	18610	17628	18446	17963	18145	18224	16511	17693	18282	16815
Sichteinlagen bei Kreditinstit. außerh. d. Zentralbanksystems	"	"	24,6	22,5	24,7	22,6	22,6	28,6	29,7	25,6	26,9	25,3	25,2	26,3	27,5	26,1
Sichteinlagen beim ZBS 1)	"	"	25,2	22,7	20,4	30,1	26,6	15,4	17,4	17,8	17,8	21,4	17,9	16,9	19,6	18,5
Termineinlagen	"	"	50,2	54,8	54,9	47,3	50,8	56,0	52,9	56,6	55,8	53,3	56,9	56,8	52,9	55,4
ERP-Sondervermögen	Mill. DM	"	445	754	611	553	538	450	134	569	270	257	112	232	131	407
Spareinlagen	"	"	86472	87266	87952	88574	89629	90218	93501	95228	96954	98248	99130	100241	101190	102216
Deutsche Bundesbank																
Gold und Devisen, gesamt	Mill. DM	E	30811,2	30392,6	30207,6	30322,7	30303,5	29887,3	30747,4	29288,6	29628,6	30281,9	30099,7	29442,7	29126,0	29229,3
Gold	"	"	16082,9	16224,8	16308,7	16348,1	16348,9	16349,6	16730,8	16735,7	16738,2	16707,6	16708,4	17245,2	17245,8	17266,2
Guthaben bei ausländisch. Banken	"	"	14273,5	13693,8	13419,1	13501,0	13478,5	13041,3	13453,2	11986,6	12373,9	13023,6	12877,8	11666,5	11286,9	11331,7
Sorten, Wechsel, Schecks	"	"	454,8	474,0	479,8	473,6	476,1	496,4	563,4	566,3	516,5	550,7	513,5	593,3	631,4	631,4
Wertpapiermarkt																
Absatz an festverz. Schuldver- schreibungen und Aktien 2)	Mill. DM	S	1950,3	1726,0	1497,8	1267,2	1533,1	1086,8	1318,3	2417,5	1804,3	1653,2	1471,3	1441,4	1860,7	2087,4
Pfandbriefe	"	"	21,4	24,6	21,4	20,2	24,6	33,5	41,3	24,1	24,6	29,5	25,3	16,6	14,9	19,4
Kommunalobligationen	"	"	11,6	16,7	14,5	12,1	18,5	15,2	21,5	18,3	21,2	17,4	23,3	13,9	20,2	24,6
Öffentliche Anleihen	"	"	22,8	10,8	27,1	25,6	29,9	34,0	10,3	33,0	0,6	7,2	30,7	26,0	18,5	30,3
Industrieobligationen	"	"	12,6	4,6	2,7	—	3,3	—	0,5	6,2	—	7,0	—	—	14,5	—
Aktien	"	"	7,6	14,6	12,8	11,0	8,3	8,3	5,4	3,6	16,0	4,7	6,2	22,7	22,3	8,5
Kursdurchschnitt 3)	31.12.53	"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aktien 4)	"	"	574	583	594	599	577	562	561	564	549	537	534	521	508	503
5%ige Pfandbriefe	"	"	119,89	119,92	120,04	120,04	119,90	119,58	119,69	119,93	119,71	119,60	119,41	118,29	116,53	114,92
5%ige Kommunalobligationen	"	"	117,68	117,68	117,80	117,82	117,94	118,25	118,29	118,44	118,43	118,40	118,16	117,65	116,71	115,06
5 1/2%ige Pfandbriefe	"	"	122,25	122,36	122,55	122,54	122,29	121,81	121,65	121,73	121,35	121,11	120,65	119,51	117,66	115,40
Finanzen																
Kassonmäßige Einnahm. aus Steuern des Bundes und der Länder 5)	Mill. DM	S	9468,7	6092,8	6057,2	9488,3	6040,6	6189,8	10994,0	7003,2	5307,9	9579,4	5480,6	5969,6	10306,2	5967,9
Einkommen- u. Körperschaftst. 6)	"	"	5873,6	2166,7	1884,6	5751,4	1983,3	1892,6	6840,5	2722,3	1616,8	5738,9	1593,1	1686,6	6272,7	1936,2
Lohnsteuer	"	"	1150,6	1456,0	1424,7	1425,7	1585,6	1586,2	1780,9	2024,7	1212,1	842,9	1001,8	1092,9	1135,7	1329,4
Veranl. Einkommenst.	"	"	2849,0	349,7	218,5	2680,9	188,6	163,0	3068,1	349,7	233,4	3038,6	400,1	356,5	3083,5	334,3
Körperschaftsteuer	"	"	1653,8	151,1	63,9	1612,5	169,9	99,0	1928,6	240,9	114,3	1763,2	117,9	127,7	1722,5	118,5
Umsatzsteuer	"	"	1742,3	1892,4	1867,1	1754,0	1970,0	2035,8	1964,4	2857,7	1681,0	1660,1	1924,6	2002,2	1951,1	1988,7
Zölle und Verbrauchst.	"	"	1414,8	1534,1	1483,8	1525,4	1597,0	1453,2	1684,4	1454,7	1247,2	1637,2	1458,0	1441,3	1627,6	1561,0
Lastenausgleichsabgaben 7)	"	"	46,3	76,9	334,4	53,1	88,9	372,0	90,9	66,0	332,5	47,1	70,7	333,4	36,2	54,0
Außenhandel																
Einfuhr, insgesamt	Mill. DM	S	4933	5245	4562	4983	5479	5471	5678	5326	4988	5966	5582	5916	5937	6094
Ausfuhr, insgesamt	"	"	5402	5471	4688	5315	5950	5561	6151	5458	5413	6506	5586	6174	5628	6216
Saldo 8)	"	"	+ 469	+ 226	+ 126	+ 332	+ 471	+ 90	+ 473	+ 132	+ 425	+ 540	+ 4	+ 258	— 309	+ 122
Einfuhrvolumen 9)	"	"	5198	5577	4812	5359	5838	5759	5921	5528	5191	6140	5738	6079	6057	6238
Ausfuhrvolumen 9)	"	"	5447	5407	4585	5274	5850	5470	5980	5337	5275	6337	5459	6010	5494	5971
Terms of Trade 10)	1960-100	D	104,4	107,7	107,8	108,4	107,9	107,1	107,3	106,2	106,8	105,7	105,1	105,5	104,5	106,6
Einfuhr																
Güter der Ernährungswirtschaft	Mill. DM	S	1196	1167	1087	1145	1268	1350	1359	1172	1048	1336	1250	1353	1423	1405
Rohstoffe	"	"	888	935	879	901	899	935	1016	1029	880	931	918	978	977	997
Halbwaren	"	"	831	939	805	843	913	870	957	969	788	880	875	876	967	961
Fertigwaren	"	"	1955	2141	1744	2056	2337	2257	2283	2117	2232	2771	2496	2654	2515	2715
davon: Vorerzeugnisse	"	"	742	776	673	747	834	817	800	778	791	907	850	901	894	942
Enderzeugnisse	"	"	1213	1365	1071	1309	1503	1440	1483	1340	1441	1864	1646	1753	1621	1773
Ausfuhr																
Güter der Ernährungswirtschaft	"	"	121	114	113	123	198	155	161	160	153	197	167	157	188	162
Rohstoffe	"	"	209	198	188	207	222	210	214	198	172	205	192	219	208	216
Halbwaren	"	"	479	481	429	432	588	494	525	534	475	572	467	488		