

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Institut für Konjunkturforschung

WOCHENBERICHT

34. Jahrgang

Berlin, den 17. März 1967

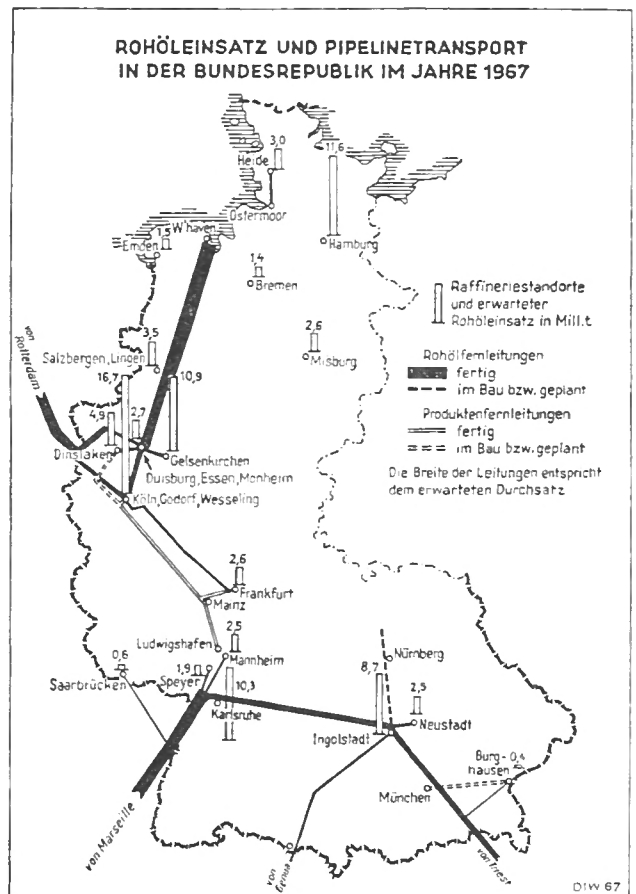
Nummer 11

Die voraussichtliche Entwicklung des Güterverkehrs im Jahre 1967

Die sich im Laufe des Jahres 1966 verschärfende konjunkturelle Abschwächung hat vor allem im letzten Quartal zu stärkeren Rückgängen in der Produktion und im Absatz von wichtigen Transportgütern geführt. Die in den letzten Jahren als Folge struktureller Wandlungen im Verkehrsaufkommen bereits zu beobachtenden Einbußen beim Transport wichtiger Massengüter sind somit durch konjunkturelle Einflüsse verstärkt und auf weitere Gütergruppen ausgedehnt worden. Eine genaue Quantifizierung dieser konjunkturell bedingten Verkehrsverluste ist im gegenwärtigen Zeitpunkt noch schwierig: Die auch für die Prognose erforderliche Aufteilung des gesamten Transportaufkommens nach Gütergruppen und Verkehrsträgern liegt bisher nur für die Monate Januar bis Oktober vor. Unter Zuhilfenahme der vorläufigen — jedoch nicht nach Gütergruppen gegliederten — Jahresergebnisse der Verkehrsträger konnte aber die Basis für die Vorausschau mit hinreichender Genauigkeit geschätzt werden.

Die Ergebnisse für 1966

Vergleicht man die vorläufigen Jahresergebnisse zunächst mit den Vorausschätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung¹⁾ für das Jahr 1966, so rechtfertigt diese Gegenüberstellung trotz einzelner zum Teil nicht unerheblicher Vorbehalte im großen und ganzen doch das mit der detaillierten Prognose nach Gütergruppen und Verkehrsträgern eingeschlagene Verfahren. Dieses bietet den zusätzlichen Vorteil, daß es erlaubt, eventuell während des Jahres auftretende Abweichungen frühzeitig zu erkennen und dadurch die Prognose zu aktualisieren.



Die Gesamtsumme aller Transporte lag mit 796 Mill. Tonnen als Folge der starken Abschwächung in den letzten Monaten von 1966 geringfügig unter dem Schätzwert (800). Bei den Einzelergebnissen der Gütergruppen weist nur der Wert für die Braun-

¹⁾ Vgl. Wochenbericht des DIW, Nr. 6/1966.

kohlentransporte eine nennenswerte Fehleinschätzung auf, in den anderen Bereichen geben die prognostizierten Daten die Entwicklung trotz der zum Teil erheblichen konjunkturellen Einflüsse mit ausreichender Genauigkeit wieder. Wenn auch im Falle der Braunkohle der witterungsbedingte Minderverbrauch eine Rolle spielte, so wurden doch offensichtlich die strukturell bedingten Rückgänge unterschätzt, die durch verminderte Brikettierung und stärkere Verstromung am Förderort gekennzeichnet sind.

Die Aufgliederung nach Verkehrsträgern zeigt für Eisenbahn und Binnenschifffahrt ein nicht ganz befriedigendes Prognoseergebnis, während die Schätzungen für die anderen Verkehrsarten — Seeschifffahrt, Straßengüterfernverkehr und Transport in Rohölföhrleitungen — durch die vorläufigen Jahresergebnisse bestätigt werden. Das unterschiedliche Wachstumstempo innerhalb des Güterfernverkehrs auf der Straße war dabei auch im vergangenen Jahr zu beobachten. Am stärksten expandierte wiederum der Fernverkehr ausländischer Fahrzeuge, der zum Teil aufgrund seiner Kostensituation erheblich begünstigt wird. Aber auch der Werkverkehr vermochte, wie schon im Vorjahr, seine durch die Senkung der Beförderungssteuer ausgelöste erhöhte Wachstumsrate zu halten, so daß — bedingt auch durch die konjunkturelle Komponente — die Leistungen des gewerblichen Verkehrs nur geringfügig gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden konnten. — Die Binnenschifffahrt war bereits im Jahre 1965 durch ungewöhnlich hohe Wasserstände während des ganzen Jahres und einen

milden Winter begünstigt worden. Eine Wiederholung dieser Faktoren konnte seinerzeit bei der Vorausschau auf das Jahr 1966 nicht unterstellt werden. Unter der Prämisse normaler Wasserstände wurde daher eher ein leichter Rückgang gegenüber dem Rekord des Jahres 1965 als eine weitere Expansion angenommen. Die Witterungsverhältnisse des Jahres 1966 brachten aber nicht nur eine Wiederholung der besonders günstigen Fahrbedingungen, sondern auch die zweite in der Prognose gemachte Voraussetzung wurde durch die tatsächliche Entwicklung widerlegt: Im Gegensatz zu dem in allen früheren Jahren beobachteten Gleichschritt in der tariflichen Anpassung wurden die generellen Tarifmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn im Frühjahr 1966 von der Binnenschifffahrt nicht in allen Bereichen und auch nur mit erheblicher Verzögerung nachvollzogen. Beide Einflüsse führten dazu, daß im Gegensatz zur Vorausschau eine sehr beträchtliche Verlagerung von der Bahn auf die Binnenschifffahrt stattfand, als deren Folge für die Eisenbahn nochmals ein Rückgang, für die Schifffahrt dagegen ein neuer Beförderungsrekord zu verzeichnen war.

Die Vorausschau für 1967

Eine Vorausschätzung des Verkehrs im Jahre 1967 wird im gegenwärtigen Zeitpunkt durch zwei Komponenten erschwert. Einmal mußte schon die Ausgangsbasis — die Ergebnisse nach Gütergruppen und Verkehrsträgern 1966 — geschätzt werden. Zum zweiten zeigen die gesamtwirtschaftlichen Indikatoren gegenwärtig ein durchaus zwiespältiges

Die vorläufigen Ergebnisse für das Transportaufkommen 1966¹⁾ und seine Vorausschätzung für 1967

in Mill. t

Gütergruppe	Verkehr, insgesamt ²⁾		Eisenbahnen ³⁾		Binnenschifffahrt ⁴⁾		Seeschifffahrt ⁵⁾		Straßengüterfernverkehr						Mineralölföhrleitungen ⁶⁾	
									gewerblicher Verkehr		Werkverkehr		Verkehr ausl. Fahrzeuge			
	1966	1967	1966	1967	1966	1967	1966	1967	1966	1967	1966	1967	1966	1967	1966	1967
Landwirtsch. Produkte	34,9	35,5	16,0	16,3	6,0	6,0	7,4	7,5	2,2	2,2	2,0	2,1	1,3	1,4	—	—
Forstwirtsch. Produkte	16,2	16,0	7,0	6,9	1,7	1,7	2,6	2,6	3,1	3,0	1,4	1,4	0,4	0,4	—	—
Steinkohlen	104,2	97,5	71,1	67,3	25,1	22,9	7,7	7,0	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	—	—
Braunkohlen	18,3	17,5	16,0	15,4	1,7	1,6	—	—	0,5	0,4	0,1	0,1	0,0	0,0	—	—
Mineralöl	93,0	105,0	2,4	2,5	2,7	2,5	33,9	37,0	—	—	—	—	—	—	54,0	63,0
Mineralische Rohstoffe ⁷⁾	142,8	136,0	35,0	33,2	72,5	68,9	4,7	4,5	24,2	23,3	4,6	4,5	1,8	1,6	—	—
Eisenerze	56,5	54,0	24,5	23,9	20,8	20,4	11,2	10,7	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisen und Stahl	69,8	68,0	44,0	42,7	11,3	10,9	3,4	3,2	8,0	7,8	1,8	1,9	1,3	1,5	—	—
NE-Metalle, Erze	12,0	12,0	2,7	2,7	5,8	5,8	1,7	1,7	1,2	1,2	0,4	0,4	0,2	0,2	—	—
Düngemittel	23,6	24,0	15,7	16,0	5,3	5,4	2,4	2,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	—	—
Chemische Produkte	26,3	27,5	11,9	12,4	4,7	4,8	1,4	1,5	5,5	5,8	1,6	1,7	1,2	1,3	—	—
Mineralölprodukte	72,4	77,0	22,0	24,0	32,7	32,2	9,1	9,6	6,4	6,8	1,7	1,9	0,5	0,5	—	2,0
Nahrungs- u. Genußmittel ⁸⁾	45,6	47,0	6,8	7,1	5,9	6,0	7,9	8,1	12,0	12,3	11,1	11,5	1,9	2,0	—	—
Sonstige Güter ⁹⁾	80,4	81,0	23,3	22,5	1,5	1,5	13,9	14,2	26,3	27,0	12,0	12,3	3,4	3,5	—	—
Güter, insgesamt	796,0	799,0	293,4	292,9	197,7	190,6	107,3	110,0	89,7	90,1	36,9	38,0	12,0	12,4	54,0	65,0
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in vH		+0,4		-1,8		-3,6		+2,5		+0,5		+3,0		+3,3		+20,4

¹⁾ Errechnet anhand der Einzelergebnisse nach Gütergruppen der ersten zehn Monate und der vorläufigen Gesamtwerte für die Verkehrsträger. — ²⁾ Ohne Straßengüterfernverkehr. — ³⁾ Deutsche Bundesbahn und nichtbundeseigene Eisenbahnen ohne Dienstgutverkehr. — ⁴⁾ Ohne Durchgangsverkehr. — ⁵⁾ Verkehr über deutsche Häfen. — ⁶⁾ Über 40 km. — ⁷⁾ Einschl. Baumaterialien. — ⁸⁾ Einschl. Futtermittel. — ⁹⁾ Vorwiegend Fertigwaren; einschl. Sammel- und Stückgut; bei der Seeschifffahrt einschl. des Gewichts der auf Seefahrten transportierten Fahrzeuge.

Bild, eine Prognose der Branchenentwicklungen enthält daher wesentlich höhere Fehlermöglichkeiten als in vergangenen Jahren. Da aber im Gegensatz zu einer Schätzung der industriellen Produktion das Transportvolumen von wesentlich weniger Bereichen abhängt, ist eine Verkehrsprognose trotz konjunktureller Ungewißheiten bei den hier stärker ins Gewicht fallenden Struktureinflüssen durchaus möglich.

Für landwirtschaftliche Produkte, für die im Vorjahr wegen des — als Folge der Ernteergebnisse 1965 — erforderlich gewordenen zusätzlichen Imports ein überdurchschnittliches Transportwachstum erwartet worden war, kann diesmal nur eine wesentlich geringere Steigerung des Verkehrsaufkommens unterstellt werden. Bei den forstwirtschaftlichen Produkten ist unter Berücksichtigung der seit einigen Jahren zu beobachtenden Entwicklungstendenzen ein leichter Rückgang bzw. eine Stagnation im Transportaufkommen anzunehmen. Die in den letzten Jahren beobachtete Verminderung der Steinkohlentransporte wird sich — gegenüber 1966 sogar verstärkt — fortsetzen, da eine weitergehende Einschränkung der Förderung erwartet werden muß. Inwieweit Maßnahmen zur Verlagerung von Vorräten in revierferne Verbraucherzentren, eventuell auch eine leichte Erhöhung der Exporte nach Italien ausgleichend für die Verkehrsträger wirken werden, bleibt abzuwarten. Beim Braunkohlentransport zeigen die Fehleinschätzungen der Vorjahre das Überwiegen struktureller Wandlungen, so daß für diesen Bereich ein weiterer Transportverlust angenommen werden muß. Die Mineralöltransporte — in immer höherem Maße durch die Verteilung der Raffinerien im Raum bestimmt — werden wiederum die höchste Wachstumsrate aufweisen. Der Verkehr mit mineralischen Rohstoffen sowie Baumaterialien wird entscheidend durch die Entwicklung der Bauwirtschaft beeinflußt. Hier können sich je nach dem Umfang der staatlichen Aktivität unterschiedliche Tendenzen durchsetzen. Ausgehend von den gegenwärtigen Haushaltsansätzen einschließlich des sog. Eventualhaushalts und unter Berücksichtigung der allgemein erkennbaren konjunkturellen Abschwächung der Bautätigkeit, insbesondere im Hochbau, muß für diese Gruppe erstmalig ein Rückgang angenommen werden, nachdem im Vorjahr bereits eine Stagnation zu beobachten war. Bei der Beförderung von Eisenerzen sowie von Eisen und Stahl ist zwar auch in diesem Jahr noch keine Steigerung zu erwarten, in Anbetracht der zusätzlichen Aufträge für Eisenbahninvestitionen im Rahmen des Eventualhaushalts und möglicher Steigerungen im Export dürfte jedoch das diesjährige Ergebnis nur noch geringfügig unter dem des Vorjahres liegen, d. h. die starken Abschwächungen von

1966 werden sich wohl kaum wiederholen.

Für die übrigen Gütergruppen kann insbesondere bei chemischen Produkten und Mineralölderivaten auch in diesem Jahr ein weiteres, wenn auch leicht abgeschwächtes Wachstum zugrunde gelegt werden. Konjunkturell am meisten betroffen erscheint zunächst die Gütergruppe „sonstige Investitions- und Verbrauchsgüter“. Wenn hier auch ein möglicher Rückgang der Fahrzeugtransporte vor allem für die Eisenbahn bedeutsam wäre, so sind in diesem Bereich aufgrund der Vielfältigkeit der Transportgüter doch Ausgleichschancen vorhanden, die der in der Prognose unterstellten Stagnation entgegenwirken können. Unter diesen Umständen wäre sogar ein leichtes Wachstum möglich.

Die in den einzelnen Gruppen sehr differierenden Entwicklungstendenzen wirken sich auf die Verkehrsträger je nach der Zusammensetzung ihres Verkehrsaufkommens unterschiedlich aus. Bei dieser Aufteilung stellt sich wie in den Vorjahren die Frage, ob neben den langfristigen Einflüssen besondere Faktoren unterstellt werden müssen, die zu kurzfristigen Verlagerungen zwischen den Verkehrsträgern führen können. Tarifierhöhungen wie im Jahre 1966 sind bisher offenbar nicht beabsichtigt und in Anbetracht der konjunkturellen Situation auch kaum zu erwarten. Damit wird auch von Veränderungen der Tarifstruktur nicht — wie im Vorjahr — eine Transportverlagerung von der Schiene auf die Wasserstraße begünstigt. Hinsichtlich der Witterungseinflüsse werden kaum derartig günstige Wasserstände wie im Vorjahr anzunehmen sein; doch bleibt zu berücksichtigen, daß aufgrund des milden Winters bisher keinerlei Verkehrsbeeinträchtigungen eingetreten sind. Größere preis- oder witterungsbedingte Verschiebungen in den Anteilsquoten der Verkehrsträger brauchten daher nicht in die Prognose einbezogen zu werden.

Veränderungen ergeben sich jedoch in diesem Jahr durch den Ausbau des Pipelinenetzes²⁾. Gleichzeitig führt die Ausweitung der Verarbeitungskapazitäten dazu, daß die 1967 für den Verkauf zur Verfügung stehende Menge einheimischer Mineralölprodukte über den zu erwartenden Verbrauchszuwachs hinaus gesteigert werden kann. Die Folge wird ein verminderter Import von Fertigprodukten sein, dies wird zum Teil zu Lasten der Binnenschifffahrt gehen. Hinzu kommt, daß in den nächsten Wochen die erste Fernleitung für Mineralölprodukte in der Bundesrepublik ihren Betrieb aufnehmen wird. Die Trasse verläuft von Köln/Godorf nach Frankfurt und Ludwigshafen; auf dieser Strecke werden daher Wassertransporte substituiert und der Transportzuwachs der Binnen-

²⁾ Vgl. das Schaubild auf der ersten Seite.

schifffahrt beeinträchtigt werden. Statt des ursprünglich für das Jahr 1967 eingeplanten Durchsatzes von 3 Mill. Tonnen sind wegen der verzögerten Inbetriebnahme der Leitung zunächst nur etwa 2 Mill. Tonnen der Prognose zugrunde zu legen. Für den gesamten Rohrleitungsverkehr ergeben sich, da auch die neue transalpine Rohölleitung im Frühsommer ihren Betrieb aufnehmen wird, damit Wachstumsraten, die erheblich über denen des Vorjahres liegen werden. Durch diese Leitung werden dann nicht nur das Raffineriezentrum Ingolstadt sowie die neue Raffinerie in Burghausen versorgt, sondern von Mitte des Jahres an ist auch mit der Änderung der Durchsatzrichtung der Rhein-Donau-Leitung zu rechnen; von diesem Zeitpunkt an werden auch Raffinerien in Karlsruhe über die neue transalpine Pipeline von Triest aus gespeist werden.

Berücksichtigt man diese Entwicklungstendenzen bei der Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsträger, so kann mit folgenden Ergebnissen gerechnet werden: Der Gesamtverkehr einschließlich Seeschifffahrt und Rohrleitungstransport, aber ohne Straßengüternahverkehr, wird im Vergleich mit dem Vorjahr stagnieren (+ 0,4 vH). Im

einzelnen wird für die Eisenbahn ein Verkehrsverlust von knapp 2 vH erwartet, der damit etwas geringer als im Vorjahr ausfallen wird. Für die Binnenschifffahrt errechnet sich ein Rückgang des Verkehrsaufkommens von rund 3,5 vH, der unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse des Vergleichsjahres 1966 und der konjunkturellen Komponente zu sehen ist. Die Wachstumsrate der Seeschifffahrt von 2,5 vH ist zu erheblichen Teilen durch die weiterhin steigenden Mineralölanlandungen in deutschen Häfen bestimmt. Für den Straßengüterfernverkehr ergeben sich gleichfalls Verkehrszunahmen, die jedoch erheblich niedriger als in früheren Jahren ausfallen werden. Sie werden für den gewerblichen Verkehr kaum 1 vH, für den Werkverkehr und für die ausländischen Fahrzeuge rund 3 vH betragen. Die für den Rohrleitungsverkehr aus den geplanten Einsatzmengen der Raffinerien errechnete Wachstumsrate von etwa 20 vH schließt die Verkehrsgewinne durch die Inbetriebnahme der neuen Rohölleitungen und der Produktenpipeline ein, sie geht daher weit über die zu erwartende Verbrauchssteigerung an Mineralölprodukten hinaus.

Grüner Bericht: Mehrzahl der Betriebe ohne Einkommensdisparität

Vor Jahresfrist wurde an dieser Stelle der Grüne Bericht 1966 unter der Überschrift „Mehr Differenzierung erforderlich“ analysiert¹⁾. Diese Forderung bezog sich sowohl auf die Darstellung der Ertragslage der westdeutschen Landwirtschaft als auch auf den Mitteleinsatz im Grünen Plan. Die Kritik schloß mit der Feststellung, daß die zunehmende Knappheit an öffentlichen Mitteln für Subventionszwecke den wirkungsvolleren, d. h. sparsameren, differenzierten Einsatz nahelegen sollte. Es ist erfreulich, daß man, wenn auch noch nicht den Durchbruch zu einem entsprechenden agrarpolitischen Handeln, so doch dieser Forderung entsprechende Gedanken bereits ein Jahr später dem Grünen Bericht selbst entnehmen kann: „Ausgehend von der unterschiedlichen Ertragslage innerhalb der Landwirtschaft und ihren Ursachen sind die begrenzt vorhandenen öffentlichen Mittel *mehr als bisher differenziert* einzusetzen, um ihre *Effizienz* zu erhöhen“ (Grüner Bericht 1967, S. 11. Hervorhebung d. DIW.).

Für eine solche Politik enthält der Bericht in diesem Jahr mehr Ansatzpunkte als früher. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die in solcher Ausführlichkeit erstmaligen Hinweise auf die innerlandwirtschaftlichen Einkommensunterschiede und ihre Ursachen (S. 121—129). Ihnen entspricht eine detaillierte Wiedergabe der Buch-

führungsergebnisse der Testbetriebe. Wichtige Daten der Effektivrechnungen werden nicht mehr wie bisher in einem einzigen Durchschnitt für die jeweilige Betriebsgruppe veröffentlicht. Vielmehr werden neben dem Gruppendurchschnitt auch die Durchschnittswerte für das in der Ertragslage beste und schlechteste Viertel der Betriebe jeder Gruppe ausgewiesen. Das eröffnet zum ersten Mal wirkliche *Einblicke*. Zum Beispiel ist es nun möglich darzustellen, welchen Einfluß das schlechteste Viertel der Betriebe auf den Gruppendurchschnitt ausübt. Eine solche Bereinigung hebt die Gruppendurchschnitte der Betriebseinkommen um 7 bis 28 vH; im einfachen arithmetischen Mittel werden die Werte um 17 vH angehoben, der häufigste vH-Satz der Erhöhung ist ebenfalls 17 vH.

In der Tabelle ist versucht worden zu zeigen, wie sich diese Bereinigung der Ergebnisse auf die Gegenüberstellung von Betriebseinkommen einerseits, Vergleichslohn (einschl. Betriebsleiterzuschlag) und Verzinsung des Aktivkapitals andererseits auswirkt. Die Tabelle enthält zunächst die vom Bundesernährungsministerium unter Berücksichtigung *aller* Testbetriebe der betreffenden Betriebsgruppen errechneten Angaben, in der Nachbarspalte sodann

¹⁾ Vgl. Wochenbericht des DIW, Nr. 9/10, 1966.

die um das schlechteste Viertel der Testbetriebe bereinigten vH-Sätze als Berechnung des DIW.

Das Ergebnis läßt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Selbst in der Betriebsgrößenklasse unter 20 Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche verbleiben von 19 Betriebsgruppen, die in der Darstellung des BML keine Verzinsung ihres Aktivkapitals erreichen, nur noch 8; in der Größenklasse 20 bis unter 50 ha LN geht diese Anzahl von 12 auf 4 zurück, in der Größenklasse 50 und mehr ha LN von 7 auf 2. Anstatt in zuvor insgesamt 37 Fällen ist der Vergleichslohn (einschl. Betriebsleiterzuschlag) nach der Bereinigung nur noch in 14 Fällen nicht hundertprozentig gedeckt; dabei beträgt das größte Defizit nur noch 17 Punkte anstatt 35. Bei dieser Angabe der sich durch die Bereinigung ergebenden Veränderungen ist noch nicht berücksichtigt, daß in allen Betriebsgruppen, wo schon nach den Berechnungen des BML der Vergleichs-

lohn durch das Betriebseinkommen voll gedeckt ist, sich nach Ausschaltung der schlechtesten Betriebe die Verzinsung des Aktivkapitals erheblich erhöht

Wenn man die Tabelle betrachtet, muß man sich ferner klarmachen, daß das Wirtschaftsjahr 1965/66 für die Landwirtschaft ein unterdurchschnittliches Jahr war. Gleichzeitig stieg der Vergleichslohn gegenüber 1964/65 stärker als im Durchschnitt der Jahre, nämlich um 8,2 vH für Männer und 8,1 vH für Frauen, nachdem er 1964/65 aufgrund des Überganges zu einer neuen Methode³⁾ der Vergleichslohnermittlung sogar um 19,7 vH bzw. 12,0 vH höher als 1963/64 angesetzt worden war. Im Verlauf von zwei Jahren ist also der dieser Tabelle zugrunde liegende Vergleichslohn für Männer um 29,5 vH, für Frauen um 21,1 vH angehoben worden!

³⁾ Im Wirtschaftsjahr 1964/65 (Grüner Bericht 1966) ist als Vergleichslohn zum ersten Mal anstelle des nach dem Tür-an-Tür-Prinzip ermittelten Arbeitereinkommens das durchschnittliche Brutto-Jahresentgelt der Versicherten in der Arbeiterrentenversicherung festgesetzt worden.

Deckung des gewerblichen Vergleichslohnes (einschl. Betriebsleiterzuschlag) und Verzinsung des Aktivkapitals durch das Betriebseinkommen¹⁾ im Wirtschaftsjahr 1965/66

Bodennutzungssystem	Durchschnittl. Einheitswert DM/ha LN	Gebiet ²⁾	Betriebsgrößenklassen . . . ha LN											
			unter 20 ha				20 bis unter 50 ha				50 ha und mehr			
			Betriebseinkommen in vH des Vergleichslohnes		Verzinsung des Aktivkapitals in vH		Betriebseinkommen in vH des Vergleichslohnes		Verzinsung des Aktivkapitals in vH		Betriebseinkommen in vH des Vergleichslohnes		Verzinsung des Aktivkapitals in vH	
			GB ³⁾	DIW ⁴⁾	GB ³⁾	DIW ⁴⁾	GB ³⁾	DIW ⁴⁾	GB ³⁾	DIW ⁴⁾	GB ³⁾	DIW ⁴⁾	GB ³⁾	DIW ⁴⁾
Zuckerrübenbau	2 250	NW	100	100	2,0	3,9	100	100	3,9	6,3	100	100	4,1	5,7
Zuckerrübenbau	1 810	S	100	100	5,1	7,1	.	.	.	.	100	100	4,7	7,0
Kartoffelbau	840	NW	100	100	0,7	2,9	100	100	1,3	2,7	.	.	.	.
Hackfruchtbau	2 080	S	94	100	—	1,2	100	100	4,1	6,5	100	100	5,9	7,7
Hackfruchtbau	1 300	NW	100	100	4,4	6,4	100	100	3,6	6,2	100	100	8,5	10,8
Hackfruchtbau	1 420	S	100	100	1,4	4,0	100	100	1,8	3,5	.	.	.	.
Hackfrucht-Getreidebau	2 200	NW	100	100	—	1,5	100	100	1,1	2,7	100	100	2,1	3,5
Hackfrucht-Getreidebau	2 030	S	99	100	—	2,7	98	100	—	1,8	100	100	1,2	2,9
Hackfrucht-Getreidebau	1 170	NW	100	100	0,3	2,8	100	100	3,9	7,0	100	100	2,2	4,4
Hackfrucht-Getreidebau	1 170	S	90	100	—	0,8	100	100	0,2	3,0	87	100	—	1,0
Hackfrucht-Getreidebau	650	NW	89	100	—	0,7	100	100	2,2	5,9	.	.	.	.
Hackfrucht-Getreidebau	680	S	83	98	—	—	86	99	—	—	.	.	.	.
Hackfrucht-Futterbau .	1 070	NW	95	100	—	1,3	100	100	0,2	1,6	100	100	1,2	2,7
Getreide-Hackfruchtbau	1 890	NW	95	100	—	2,4	100	100	0,9	3,5	100	100	2,5	5,4
Getreide-Hackfruchtbau	1 940	S	93	100	—	0,5	91	100	—	0,9	100	100	0,3	2,1
Getreide-Hackfruchtbau	1 160	NW	90	100	—	0,8	100	100	1,1	2,7	100	100	1,0	2,9
Getreide-Hackfruchtbau	1 170	S	83	97	—	—	89	100	—	0,7	98	100	—	1,8
Getreide-Hackfruchtbau	630	NW	91	100	—	1,4	100	100	1,6	4,9	.	.	.	.
Getreide-Hackfruchtbau	660	S	80	94	—	—	88	100	—	0,5	65	83	—	—
Getreide-Futterbau . . .	1 130	S	77	89	—	—	84	100	—	0,1	88	100	—	1,4
Getreide Futterbau . . .	640	S	75	95	—	—	69	85	—	—	.	.	.	.
Futterbau	1 980	NW	100	100	1,9	3,4	98	100	—	1,4	.	.	.	.
Futterbau	1 160	NW	94	100	—	0,7	96	100	—	1,6	91	100	—	0,5
Futterbau	1 070	S	76	88	—	—	77	92	—	—	78	90	—	—
Futterbau	660	NW	78	88	—	—	95	100	—	0,8	93	100	—	1,1
Futterbau	620	S	73	85	—	—	74	85	—	—	.	.	.	.

¹⁾ In den Betriebsgruppen, in denen gewerblicher Vergleichslohn und Betriebsleiterzuschlag durch das Betriebseinkommen zu mehr als 100 vH gedeckt sind, ist der Überschuß als Kapitalverzinsung in vH des Aktivkapitals angegeben. — ²⁾ NW = Nordwestdeutschland (Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen), S = Süddeutschland (Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Bayern, Saarland). — ³⁾ Unter Berücksichtigung aller Testbetriebe der jeweiligen Betriebsgruppe. — ⁴⁾ Eigene Berechnungen unter Ausschaltung des schlechtesten Viertels der Betriebe in jeder Gruppe.

Quelle: Grüner Bericht 1967.

Durch die Einbeziehung der Streuung innerhalb der Betriebsgruppen ist einer differenzierenden Betrachtungsweise der Ertragslage eine weitere Dimension hinzugewonnen: Auch zwischen Betrieben ähnlicher Größe und Ertragsbedingungen, desselben Bodennutzungssystems und in derselben Region besteht ein beachtliches Ertragsgefälle. Dies kann nur teilweise auf die Mängel einer allein auf die Bodennutzung abstellenden, die Veredelungsproduktion nicht berücksichtigenden Betriebssystematik und auf die korrekturbedürftige Einheitsbewertung zurückgeführt werden. Auch die immer möglichen kleinräumlichen Unterschiede der natürlichen und wirtschaftlichen Standortfaktoren können nur einen Teil dieses Gefälles erklären. Ein weiterer, nicht unwesentlicher Teil der Streuung muß seinen Grund in der Kapitalausstattung der Betriebe und im Können der Betriebsleiter und seiner Mitarbeiter haben.

Sieht man, wie sehr die Durchschnittsergebnisse davon abhängen, ob in den Vergleich mehr Betriebe mit guter oder mehr solche mit schlechter Ertragslage einbezogen werden, so stellt sich natürlich desto schärfer die Frage nach den Kriterien für die Auswahl der Testbetriebe. Denn von dieser Auswahl hängt die errechnete „Disparität“ weitgehend ab. Nach § 4 Landwirtschaftsgesetz ist „im wesentlichen von Betrieben mit durchschnittlichen Produktionsbedingungen auszugehen, die bei ordnungsmäßiger Führung die wirtschaftliche Existenz einer bäuerlichen Familie nachhaltig gewährleisten“. Bisher ist dem Ministerium die hier verlangte Quadratur des Kreises nicht ganz gelungen. Denn wie anders wäre es möglich, daß 1967 Betriebe (unter 10 ha LN) nicht mehr vorhanden waren, die man 1966 noch als „nachhaltige Existenzbasis“ betrachtet und in die Vergleichsrechnung einbezogen hatte (vgl. Grüner Bericht 1967, S. 89, links oben)? Die wohl einzige

richtige Antwort auf § 4 Landwirtschaftsgesetz, daß eine nachhaltige Existenzbasis ein Betrieb ohne gravierende „Disparität“ ist, der überdies diesen Zustand auch in der Entwicklung aufrechterhalten kann, will der Gesetzgeber offensichtlich nicht akzeptieren.

Das Ministerium umschreibt sein Vorgehen folgendermaßen: „Bei der Auswahl der Testbetriebe erfolgte keine untere Begrenzung der Betriebsgröße, jedoch wurden grundsätzlich nur solche Betriebe erfaßt, in denen die Landwirtschaft die eigentliche Existenzgrundlage der bäuerlichen Familie darstellt. Betriebe, in denen die Einnahmen aus anderen Erwerbsquellen von größerer Bedeutung sind, blieben bei der Auswertung unberücksichtigt“. (Grüner Bericht 1967, S. 89). Zum ersten Male jedoch wurden nur Testbetriebe berücksichtigt, die in ihrer Produktionsleistung (bereinigter Betriebsertrag) 15 000,— DM nicht unterschreiten. Spiegelbild einer derart angesetzten Untergrenze ist, daß weiterhin Betriebe zum Einkommensvergleich herangezogen werden, deren Betriebseinkommen je Vollarbeitskraft etwa auf der Höhe dessen liegen, was als Direkthilfe des Bundes je Vollarbeitskraft in diese Betriebe fließt. Auch solche Betriebe haben also nicht aufgehört, die wirtschaftliche Existenz einer bäuerlichen Familie nachhaltig zu gewährleisten.

Ohne gewaltsam mit den verfügbaren Daten umzugehen, kann man den Schluß ziehen, daß die Einkommensdisparität, die sich erstens in den schlechten, zweitens in den im Zuge der volkswirtschaftlichen Entwicklung zu klein gewordenen Betrieben jährlich reproduziert, auch in Zukunft mit dem bisherigen Instrumentarium nicht beseitigt werden wird. Eine Diagnose der Schwächen der Landwirtschaft ist auf der Basis der Grünen Berichte möglich. Die Agrarpolitik krankt an unklaren Zielvorstellungen. Hierunter leidet der Mitteleinsatz.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5 u. 53 Bonn, Koblenzer Str. 170
Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Klaus Dieter Arndt, Dr. Dieter Hiß,
Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Manfred Liebrucks, Dr. Herbert Martell, Dr. Dieter Mertens, Dr. Horst
Seldler, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.

Schriftleitung: Dr. Horst Seldler, 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: Büro-
Technik G. m. b. H., Abt. Buchdruckerei, 1 Berlin 36, Muskauer Str. 43. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany.
Bezugspreis für den Jahrgang DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—.

Gegenstand	Gebiet	Einheit †)	1965		1966												1967	
			Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	
Anzahl der Werktage			21,4	22,8	21,5	20,8	23,8	20,0	20,8	21,2	22,0	23,7	22,8	22,0	21,4	21,8	22,5	
Verkehrsindizes																		
Personenverkehr, kalendertägl.																		
Eisenbahnen, bef. Pers.	BRD	1962 = 100	TD	.	.	100	100	82	89	88	84	87	80	90	86	.	.	
Straßenbahnen, " " " " " "	"	"	"	86	86	79	83	81	79	79	76	73	66	77	77	.	.	
Omnib., Ortslinien " " " " " "	"	"	"	117	117	111	117	109	106	107	104	99	95	106	108	112	.	
Überlandl. " " " " " "	"	"	"	119	111	115	121	108	108	107	97	94	110	110	116	.	.	
Gelegenheit " " " " " "	"	"	"	72	64	57	67	71	65	118	149	136	118	146	106	73	.	
Güterverkehr, kalendertägl.																		
Eisenbahnen, bef. Güter	BRD	1962 = 100	TD	111	.	94	100	102	96	98	106	100	100	104	107	.	.	
Binnenschiffahrt, " " " " " "	"	"	"	118	102	90	107	126	123	127	138	124	130	129	124	.	.	
Seeschiffahrt, Güterumschlag	"	"	"	119	130	126	125	129	128	123	126	124	128	119	133	.	.	
Fernverk. m. Lkw ¹⁾ , bef. Güter	BRD	"	S	125	114	104	106	134	117	126	131	127	130	135	136	127	.	
Nachrichtenverkehr ²⁾	BRD	"	S	119	127	110	105	119	114	108	106	100	103	111	116	121	.	
Deutsche Seefrachten																		
Linienfahrt	BRD	2.Hj.54=100	D	144	145	147	147	148	147	147	148	149	149	148	148	148	149	148
Trampfahrt	"	"	"	89	93	90	91	89	85	78	76	76	72	73	75	73	72	73
Tankerfahrt	"	Mot/Se.-100	"	78	102	102	77	53	39	41	39	34	38	52	65	59	62	58
Verkehrsleistungen																		
Personenverkehr																		
Dtsch. Bundesbahn ³⁾ , bef. Pers.	BRD	1000 Mill.	S	88295	86400	97623	88760	79019	84560	86400	79726	85505	78190	85179	84375	77728	81913	.
Pkm	"	"	"	2679	3096	2740	2604	2587	2760	3407	3306	3961	3713	3174	2784	2363	2853	.
Straßenbahnen ⁴⁾ , bef. Pers.	"	1000 Mill.	"	226078	232300	214465	204500	220700	208100	214800	206600	198999	179035	201274	209538	209022	215800	.
Pkm	"	"	"	1086	1107	1034	991	1074	1013	1046	972	968	877	982	1023	1019	1052	.
Omnibusse ⁵⁾ , bef. Pers.	"	1000 Mill.	"	328748	328500	325099	308300	313100	297500	311460	298600	287300	275204	305951	316467	317494	324700	.
Pkm	"	"	"	2949	2846	2867	2776	2922	2897	3672	3947	3902	3617	3984	3449	2945	2854	.
Luffahrt ⁶⁾ , Fluggäste	BRD	1000	"	975	1000	1029	879	1125	1315	1673	1704	1786	1808	1835	1580	1084	1098	.
Güterverkehr																		
Dtsch. Bundesb. ⁷⁾ , bef. Güter	BRD	1000 t	S	28693	26673	23827	22979	25048	23871	25026	26144	25515	25184	24432	27121	27019	24589	.
Tarif-tkm	"	Mill.	"	5196	5093	4619	4399	5225	4643	4813	5080	4959	4952	5035	5072	5062	4591	.
Güterwagengestellg.	"	1000	"	1609	1494	1352	1233	1541	1362	1413	1451	1419	1404	1446	1524	1459	1316	.
Binnenschiffahrt ⁸⁾ , bef. Güter	"	1000 t	"	16647	14871	13127	14087	18338	17525	18509	19475	18051	18947	18134	18068	17471	.	.
tkm	"	Mill.	"	3587	3217	2991	3141	3946	3755	4010	4236	3961	4100	3935	3784	3611	.	.
Seeschiffahrt ⁹⁾ , bef. Güter	"	1000 t	"	8303	9358	9115	8145	9282	8949	8910	8821	8963	9624	8285	9619	8675	.	.
Fernverk. m. Lkw ¹⁾ " " " " " "	BRD	1000 t	"	11463	10448	9530	9705	12278	10749	11508	12004	11596	11851	12361	12463	11648	.	.
Tarif-tkm	"	Mill.	"	2853	2604	2418	2439	3045	2633	2814	2919	2807	2858	3016	3081	2899	.	.
Luffahrt ⁶⁾ , Fracht und Post	"	t	"	23098	26328	22083	22326	27556	25559	26468	26807	25980	24484	27891	27886	26290	29714	.
Nachrichtenverkehr																		
Briefsendungen	BRD	Mill.	S	876	1001	747	694	971	790	741	720	701	712	796	812	843	947	.
Paketsendungen	"	"	"	34	42	21	22	30	23	23	20	20	21	24	27	34	40	.
Telefongespräche	"	"	"	577	548	592	591	485	602	578	578	522	548	562	605	630	.	.
Neuzulassung v. Kraftfahrzeugen dar. Personkraftwagen ¹⁰⁾	BRD	Stück	S	131424	115936	109483	141223	239868	181681	166561	151543	131462	107689	141009	135599	112869	94296	85478
" " " " " " " " " " " "	"	"	"	114876	99881	96057	123139	212228	161568	147406	133121	115697	93503	123722	118928	99350	81405	74445
Einzelhandelsumsätze																		
Gesamter Einzelhandel	BRD	1962 = 100	S	141,1	177,0	109,0	108,7	132,5	132,8	130,5	122,2	131,0	120,3	124,8	135,2	143,9	179,4	115,4
Nahrungs- und Genufmittel ¹¹⁾	"	"	"	122,2	155,1	108,3	110,5	126,5	131,0	127,4	126,4	131,4	125,7	125,7	127,4	126,6	158,4	115,4
Bekleidung, Wäsche, Schuhe ¹¹⁾	"	"	"	155,5	179,3	105,2	96,4	120,0	132,3	131,1	106,6	125,4	100,6	111,6	141,9	151,4	181,6	114,6
Warenhausunternehmen	"	"	"	181,1	233,2	121,4	116,6	137,3	142,1	140,4	125,6	155,2	130,4	132,2	154,9	188,2	244,4	.
Filialunternehmen	"	"	"	152,9	183,1	120,3	120,2	153,4	153,3	147,4	135,4	147,1	133,8	140,5	156,2	161,9	192,1	.
Grundstoffpreise																		
Grundstoffe insgesamt	BRD	1958 = 100	D	107,4	107,7	108,1	109,1	108,5	108,6	107,6	108,2	108,1	107,3	106,9	106,5	106,9	107,1	106,4
Grundst. inländischer Herkunft	"	"	"	109,4	109,7	110,0	111,0	110,4	110,5	109,5	109,9	110,0	109,2	108,9	108,6	109,2	109,3	108,5
Grundst. ausländischer Herkunft	"	"	"	95,7	96,2	97,3	97,9	97,3	96,6	97,0	97,0	96,4	94,8	94,2	93,9	94,7	94,2	
Grundst. landwirtschaftl. Herk. industrieller	"	"	"	112,1	112,2	112,2	113,7	112,3	111,8	109,9	110,5	111,5	111,7	111,1	109,3	110,3	111,4	109,3
" " " " " " " " " " " "	"	"	"	104,2	104,8	105,4	106,0	106,0	106,4	106,0	106,2	105,8	104,5	104,1	104,7	104,7	104,3	104,5
Erzeugerpreise																		
Industrieerzeugnisse insgesamt	BRD	1962 = 100	D	104,6	104,8	105,3	105,7	105,9	106,2	106,2	106,1	106,2	105,8	105,7	105,7	105,7	105,6	105,6
Grundst.- und Prod.-güterind.	"	"	"	102,4	102,8	103,5	104,5	104,4	104,3	104,1	103,8	103,5	102,1	101,9	102,5	102,6	102,3	
Investitionsgüterindustrien	"	"	"	105,0	105,1	105,4	105,7	106,0	106,9	107,2	107,3	107,3	107,0	106,7	106,5	106,5	106,3	
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	107,0	107,2	107,7	108,1	108,3	108,6	108,7	108,8	109,1	109,1	109,1	109,1	108,9	108,9	
Nahrungs- u. Genufmittelind.	"	"	"	104,4	104,6	107,0	105,3	105,5	105,5	105,5	105,6	105,9	106,0	106,0	105,7	105,7	105,7	
Landwirtschaftliche Produkte insgesamt	"	61/62 - 62/63 = 100	"	116,0	117,0	115,6	115,2	114,8	115,0	111,9	113,7	113,4	111,1	110,8	109,6	112,3	112,8	109,6
Einzelhandelspreise																		
Insgesamt	BRD*)	1958 = 100	D	116	117	118	118	119	119	119	119	119	119	119	119	119	119	120
Lebensmittel	"	"	"	116	117	118	118	119	119	120	119	119	117	117	116	117	118	118
Textilwaren und Schuhe	"	"	"	115	115	115	115	116	116	116	116	116	117	117	117	118	118	118
Hausrat und Wohnbedarf	"	"	"	118	118	118	119	119	119	119	119	119	120	120	120	120	120	120
Preisindex f. d. Lebenshaltg.																		
Gesamt ¹²⁾	BRD	1962 = 100	D	110,3	110,9	111,5	111,7	112,1	112,7	113,3	113,3	113,3	112,8	112,6	112,8	113,5	113,8	114,1
Nahrungs- u. Genufmittel	"	"	"	110,2	111,3	111,6	111,5	111,9	112,5	113,5	113,5	112,8	111,3	110,7	110,6	111,9	112,4	112,1
Kleidung, Schuhe	"	"	"	108,5	108,7	109,2	109,4	109,9	110,1	110,3	110,3	110,4	110,6	111,1	111,4	111,6	111,8	112,1
Wohnungsmiete	"	"	"	120,9	121,0	125,4	126,3	126,8	128,6	128,8	129,2	130,5	130,7	131,1	132,7	132,9	133,1	135,5
Elektrizität, Gas, Brennstoffe	"	"	"	107,6	107,7	107,9	108,0	108,0	105,8	105,8	106,1	106,5	106,8	107,5	108,6	109,1	109,4	109,7
Sonst. f. Haushaltsführung ¹³⁾	"	"	"	107,2	107,5	107,7	107,8	108,0	108,2	108,3	108,3	108,4	108,6	108,6	108,7	108,7	108,7	108,7
Waren																		