

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Institut für Konjunkturforschung

WOCHEN BERICHT

35. Jahrgang

Berlin, den 4. April 1968

Nummer 14

Voraussichtliche Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1968

Das Bundesverkehrsministerium, das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung und das Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung legen hiermit eine gemeinschaftlich erarbeitete Vorausschau auf die Verkehrsentwicklung im Jahre 1968 vor¹. Nach dieser Prognose wird der Gesamtumfang der Güterverkehrsleistung der binnenländischen Verkehrsträger das Ergebnis des Vorjahres erheblich übertreffen. Die Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen wird etwas kräftiger als im Vorjahr zunehmen.

Güterverkehr

Die gesamtwirtschaftliche Produktion, die im Jahre 1967 erstmals in der Nachkriegszeit leicht rückläufig war, dürfte sich im laufenden Jahr merklich ausweiten. Wenn auch die Stärke des zu erwartenden Wachstums von den Forschungsinstituten unterschiedlich eingeschätzt wird, so werden die Komponenten der Expansion in ihrer Wirkung auf den Güterverkehr doch überwiegend ähnlich beurteilt. Die entscheidenden Impulse des Wachstums werden von den zunehmenden Investitionen unter anderen im Bereich der Ausrüstungen, aber auch von der verstärkten Tiefbautätigkeit ausgehen. Während die Ausfuhr nicht mehr so stark steigen wird wie im Vorjahr, kann, im Gegensatz zu 1967, wieder mit einer kräftigen Ausweitung der Einfuhr gerechnet werden.

Von diesen Wachstumskräften getragen, wird der Güterverkehr im Vergleich zu den vergangenen Jahren überdurchschnittlich zunehmen. Bei einer Steigerungsrate von voraussichtlich 5 vH dürfte das *Transportaufkommen der binnenländischen Verkehrsträger Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Straßengüterfernverkehr und Rohrfernleitungen* 1968 765 Mill. t erreichen. Die tonnenkilometrische Leistung wird allerdings nicht in gleichem Maße zunehmen. Bei der Beurteilung der relativ hohen

Zuwachsraten ist zu berücksichtigen, daß das Vergleichsniveau des Vorjahres durch die ungünstige konjunkturelle Entwicklung der Wirtschaft besonders niedrig war.

Im Transport *land- und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse* kann nach dem relativ starken Rückgang im Vorjahr 1968 wieder mit einer Belebung gerechnet werden. Unter der Annahme durchschnittlicher Ernteergebnisse werden interregionale Ausgleichstransporte sowie Importe an Bedeutung gewinnen. Dies gilt in gewissem Umfang auch für den Transport von *Futtermitteln*. Die Nachfrage nach Trans-

Die Vorausschätzung des Transportaufkommens im binnenländischen Verkehr¹⁾ nach zusammengefaßten Güterarten²⁾ in Mill. t

NST Nr.	Güter	1967 ³⁾	1968
0	Land- und forstwirtschaftl. Erzeugnisse	39,5	41,0
1	Nahrungs- und Futtermittel	38,5	40,5
2	Kohlen	117,0	115,0
3	Mineralöle und Mineralölerzeugnisse	130,0	140,0
	davon: Rohöl	62,0	67,0
	Mineralölerzeugnisse	68,0	73,0
4	Erze, Schrott	69,0	75,0
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	61,0	65,0
6	Mineralische Rohstoffe, Baumaterialien	136,5	144,0
7	Düngemittel	24,0	24,5
8	Chemische Erzeugnisse	32,5	34,5
9	Gewerbliche Fertigwaren, sonst. Güter	64,1	68,0
	Zusammen	712,1	747,5
	Außerdem: Dienstgutverkehr d. Eisenbahnen	18,6	18,0

¹ Der Beitrag erscheint gleichzeitig im „Allgemeinen Statistischen Dienst des Bundesverkehrsministeriums“ Nr. 2 vom 4. April 1968 und im „Ifo-Schnelldienst“ des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung Nr. 14 vom 4. April 1968.

¹⁾ Ohne Straßengüterverkehr; einschließlich internationaler Durchgangsverkehr auf Binnenwasserstraßen (1967: 10,0 Mill. t). — ²⁾ In der Systematik der revidierten NST (Güterverzeichnis der EWG). — ³⁾ Vorläufige, z.T. geschätzte Zahlen.

porten von *Nahrungs- und Genußmitteln* dürfte sich entsprechend dem Wachstum des privaten Verbrauchs ausweiten.

Im *Steinkohlenverkehr* wird sich der anhaltende Rückgang der Förderung nicht in gleichem Umfang auf das Transportergebnis auswirken, da auch im laufenden Jahr leicht steigende Kohlenexporte erwartet werden. Hinzu kommt der verstärkte Steinkohleneinsatz in der Elektrizitätswirtschaft und der Eisenschaffenden Industrie. Insgesamt werden jedoch die Transporte von Steinkohle ebenso wie die von *Braunkohle* etwas hinter den Vorjahresmengen zurückbleiben.

Das Wachstum des Mineralölverbrauchs dürfte wegen der Selbstbeschränkung der Mineralölindustrie beim Absatz von Heizölen nicht so stark steigen wie in den letzten Jahren, jedoch leicht über dem Wachstum des gesamten Energieverbrauchs liegen. Im Gegensatz zum Vorjahr, als die Nahostkrise die Versorgung der Raffinerien mit Rohöl erschwerte, wodurch eine verstärkte Einfuhr von Mineralölprodukten notwendig wurde, kann im laufenden Jahr ein erhöhter Anteil der inländischen Raffinerieerzeugung am Verbrauch angenommen werden. Dadurch wird der *Transport von Rohöl* vergleichsweise stärker zunehmen als die Beförderung von *Mineralölderivaten*.

Die konjunkturelle Belebung der Eisen- und Stahlindustrie dürfte im *Transport von Erzen und Schrott* sowie von *Eisen und Stahl* ein überdurchschnittliches Wachstum zur Folge haben.

Der Transport von *Baustoffen* der binnenländischen Verkehrsträger dürfte nach dem absoluten Rückgang im Vorjahr wieder kräftig zunehmen. Das nach wie vor den gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt übertreffende Wachstum der Chemischen Industrie wird auch den *Transport chemischer Erzeugnisse und Düngemittel* günstig beeinflussen. Durch Unterschiede in der Struktur von Produktion und Transport bedingt, wird das Wachstum der Transportnachfrage allerdings weiterhin nicht unerheblich geringer sein als die Produktionsausweitung.

Der starke konjunkturelle Einbruch, der sich im Vorjahr in der Investitions- und Verbrauchsgüterindustrie zeigte, wird im laufenden Jahr durch ein kräftiges Wachstum abgelöst werden. Im engen Zusammenhang damit wird der Transport der Gütergruppe „*Gewerbliche Fertigwaren und sonstige Güter*“ bemerkenswert steigen, eine Entwicklung, aus der vor allem der *Straßengüterverkehr* Nutzen ziehen wird.

Die Prognose der Verkehrsentwicklung der einzelnen Verkehrsträger geht davon aus, daß die Frachtpreisrelationen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern 1968 im wesentlichen unverändert bleiben. Die im Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung für Mitte dieses Jahres vorgesehene *Straßengüterverkehrssteuer* dürfte 1968 kaum zu nennenswerten Transportverlagerungen Anlaß geben. Die durch den Wegfall der Beförderung-

steuer im *Werkfernverkehr* mit Kraftfahrzeugen seit Beginn des Jahres eingetretene Entlastung wird das ohnehin beträchtliche Wachstum dieses Verkehrs nur in begrenztem Umfang verstärken, vorausgesetzt, daß die von den *Werkfernverkehr* treibenden Unternehmen bei ihren Dispositionen vorläufig berücksichtigte neuerliche Besteuerung entsprechend den Vorschlägen der Bundesregierung ab Jahresmitte in Kraft tritt.

Für die *Binnenschifffahrt*, die im Vorjahr keine witterungsbedingten Einschränkungen hinzunehmen hatte, wird in der Prognose von normalen Wasserständen ausgegangen, wobei die günstigen Fahrbedingungen während der Wintermonate dieses Jahres berücksichtigt wurden.

Der *Eisenbahngüterverkehr* wird sich im Jahre 1968 um gut 4 vH ausdehnen. Sein Anteil am Gesamtverkehr geht dabei nur geringfügig zurück. Die Nachfragebelebung für den Schienenverkehr resultiert in erster Linie aus der günstigen konjunkturellen Entwicklung im Eisen- und Stahlsektor sowie in der Bauwirtschaft. Außerdem kommt der Eisenbahn besonders auch die starke Expansion des Rohöleinsatzes in den süddeutschen Raffinerien zugute.

Die *Binnenschifffahrt* kann aus dieser Entwicklung in Süddeutschland kaum Nutzen ziehen. Außerdem müssen Verkehrsverluste aus der verstärkten Nutzung der *Produktenfernleitung* von Dinslaken/Godorf nach Ludwigshafen und dem verminderten Import von Mineralölprodukten in Rechnung gestellt werden. Wachstumsimpulse wird die *Binnenschifffahrt* vor allem durch die verstärkten Erzeinfuhren und Baustofftransporte erhalten. Insgesamt kann für die *Binnenschifffahrt* eine Verkehrszunahme von etwa 2 vH angesetzt werden.

Im Zusammenhang mit der Ausweitung der Investitions- und Verbrauchsgüterindustrie wird der *Straßengüterfernverkehr* stärker als der Gesamtverkehr steigen. Wie schon in den Vorjahren wird dabei der gewerbliche Fernverkehr (+ 6,5 vH) eine etwas niedrigere Wachstumsrate erreichen als der *Werkfernverkehr* (+ 8,5 vH). Bedingt durch die kräftige Zunahme der Einfuhr wird das überdurch-

Die Vorausschätzung des Güterverkehrs¹⁾ nach Verkehrsträgern

Verkehrsträger	Mill. t		Veränderung in vH	Mrd. tkm		Veränderung in vH
	1967 ²⁾	1968		1967 ²⁾	1968	
Eisenbahnen ³⁾	318,0	331,5	+ 4,2	64,5	66,5	+ 3,1
Binnenschifffahrt	214,4	218,6	+ 2,0	45,7	45,9	+ 0,4
Straßengüterfernverkehr	138,0	147,9	+ 7,2	34,0	35,7	+ 5,0
Gewerbl. Fernverkehr)	85,0	90,4	+ 6,4	22,7	23,7	+ 4,4
Werkfernverkehr	40,0	43,4	+ 8,5	7,0	7,4	+ 5,7
Fernverkehr ausländisch. Unternehmer	13,0	14,1	+ 8,5	4,3	4,6	+ 7,0
Mineralölföhrleitungen	60,0	67,5	+ 12,5	10,5	11,4	+ 8,6
Luftverkehr	0,3	0,3	.	0,1	0,1	.
Zusammen	730,7	765,8	+ 4,8	154,8	159,6	+ 3,1
Außerdem: Seeverkehr	105,0	109,0	+ 3,8	.	.	.

¹⁾ Ohne *Straßengüternahverkehr*; einschl. internationaler Durchgangsverkehr auf Binnwasserstraßen (1967: 10,0 Mill. t). — ²⁾ Vorläufige, z. T. geschätzte Zahlen. — ³⁾ Einschl. Expressgut- und Dienstgutverkehr. — ⁴⁾ Einschl. *Möbelfernverkehr*. — ⁵⁾ Nettotonnenkilometer.

schnittliche Wachstum des grenzüberschreitenden Fernverkehrs ausländischer Fahrzeuge unvermindert anhalten.

Der *Rohrfernleitungsverkehr* wird nicht nur als Folge des erhöhten Durchsatzes von Rohöl insbesondere zu den süddeutschen Raffinerien, sondern auch wegen der erheblichen Steigerung des Versandes von Mineralölprodukten besonders stark zunehmen (+ 12,5 vH).

Im Zusammenhang mit dem zunehmenden Außenhandel wird auch der *seewärtige Güterverkehr* über die Häfen der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1968 steigen (+ 3,8 vH).

Personenverkehr

Unter dem Einfluß des nach der Stagnation im Vorjahr nunmehr wieder zunehmenden privaten Verbrauchs wird die Gesamtnachfrage nach Personenverkehrsleistungen 1968 um schätzungsweise 4,4 vH steigen. Wachstumsimpulse erhält der Personenverkehr fast ausschließlich von dem nach wie vor expandierenden *Individualverkehr*. Bei sich weiter abschwächendem Wachstum des Bestandes an Personenkraftwagen sowie abnehmender durchschnittlicher Fahrleistung dürfte der Individualverkehr um schätzungsweise 5,5 vH auf knapp 350 Mrd. Personenkilometer steigen.

Im *öffentlichen Personenverkehr* wird nach den Verkehrsverlusten der beiden vergangenen Jahre 1968 eine leichte Belebung der Nachfrage erwartet. Sie stützt sich vor allem auf die Zunahme im Kraftomnibus- und Luftverkehr. Im Verkehr der Straßenbahnen hält der Rückgang teils als Folge von Umstellungen des Straßenbahnbetriebes auf Omni-

Die Vorausschätzung des Personenverkehrs

Verkehrsträger	Beförderte Personen Mill.		Veränderung in vH	Personenkilometer Mrd.		Veränderung in vH
	1967 ¹⁾	1968		1967 ¹⁾	1968	
Eisenbahnen	1 007	970	- 3,7	34,0	33,5	- 1,5
Straßenbahnen, Obusse . .	2 298	2 180	- 5,1	11,3	10,7	- 5,3
Kraftomnibusse ²⁾	3 712	3 750	+ 1,0	41,0	42,3	+ 3,2
Luftverkehr ³⁾	13	14	.	4,0	4,5	+12,5
Öffentl. Verkehr zusammen	7 030	6 914	- 1,7	90,3	91,0	+ 0,8
Individualverkehr mit Personen- u. Kombinationskraftwagen ⁴⁾	329,0	347,0	+ 5,5
Insgesamt	419,3	438,0	+ 4,4

1) Vorläufige, z. T. geschätzte Zahlen. — 2) Nur Verkehr mit deutschen Fahrzeugen einschl. der Verkehrsleistungen im Ausland. — 3) Verkehrsleistungen über dem Bundesgebiet und im Verkehr zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet. — 4) Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Fahrleistungsstatistik 1966.

busse unvermindert an. Im Gegensatz dazu dürfte sich der Eisenbahnpersonenverkehr erheblich weniger abschwächen als im Vorjahr. Von den Nachfragekomponenten, die sich im vergangenen Jahr verkehrsmindernd auswirkten, werden im Berichtsjahr die meisten eher einen günstigen Einfluß auf die Leistung des Schienenverkehrs ausüben. Die Nachfrage nach Urlaubs- und Ausflugsfahrten wird ebenso wie der Geschäfts- und Dienstreiseverkehr zunehmen. Im Berufsverkehr der Bahn hält zwar die Tendenz der Abwanderung zum Individualverkehr an, Verluste dürften hier jedoch durch die wieder steigende Beschäftigung im laufenden Jahr zum Teil ausgeglichen werden.

Im Gegensatz zu der in Personenkilometern gemessenen Leistung wird die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Personenverkehr weiterhin etwas rückläufig sein.

Die Bauwirtschaft der DDR „im „Neuen ökonomischen System“

Die mitteldeutsche Bauwirtschaft steht gegenwärtig unter dem immer spürbarer werdenden Einfluß der Maßnahmen des „Neuen ökonomischen Systems“. Die am 1. Januar 1967 erfolgte Erhöhung der Baupreise¹ um mehr als 30 vH sowie die Verteuerung der Ausrüstungsgüter um durchschnittlich 5 vH, mit denen eine Anpassung an die effektiven Kosten erreicht werden soll, wirken sich deutlich auf die betrieblichen Investitionsentscheidungen aus. Überdies beeinflußt die — zunächst bei der volkseigenen Industrie und Bauindustrie — eingeführte Produktionsfondsabgabe auf das Brutto-Anlagevermögen² (1,4—6,0 vH) die betriebliche Investitionsplanung in starkem Maße. Die von diesem Zinskostenfaktor sowie von den neuen Preisen erhofften Impulse zur Verbesserung des Kapitaleinsatzes haben 1967 schon zu ersten Erfolgen geführt. Trotz verstärkter Revision der Investitionsentscheidungen, bei denen die Bauwirtschaft vor besondere Anpassungsschwierigkeiten gestellt wurde, konnte das Bauvolumen — bei allerdings günstigen Witterungsbedingungen — um real 8 vH erhöht werden³.

Negative Wirkungen der neuen Preissetzungen blieben allerdings nicht aus: Infolge der erforderlichen Änderungen in der Bearbeitung bereits laufender Investitionsvorhaben wurde in vielen Fällen deren Fertigstellung verzögert. Es wurde bereits berichtet⁴, daß der Anteil der nichtfertiggestellten Investitionen am gesamten Investitionsvolumen gestiegen ist, weil in erhöhtem Maße sowohl deutliche Verzögerungen im Einbau von fertigen Ausrüstungsgütern als auch zusätzliche Baukosten durch vermehrte Nacharbeiten entstanden sind, die aber nicht allein Ausdruck mangelnder Leistungsfähigkeit des Bauwesens sind.

Daneben ergeben sich zunehmend Probleme aus der Diskrepanz zwischen der immer noch stark ad-

¹ Die neuen Baupreise gelten bislang nur für öffentliche und industrielle Auftraggeber; für die übrigen Nachfrager werden entweder noch die alten Preise berechnet oder die Preisdifferenzen erstattet.

² Vgl. Gesetzblatt der DDR, Teil II, Nr. 19/1967.

³ Da bisher weder genaue Höhe noch Differenzierung des neuen Baupreinsniveaus bekannt sind, war es in der vorliegenden Untersuchung nur möglich, die Werte der Bauproduktion von 1967 zu Preisen von 1966 anzugeben.

⁴ Vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 10/1968.

ministrativen und durch Kontingentierung gekennzeichneten Bauplanung mit dem sich erweiternden Spielraum der Betriebe für freiere Investitionsentscheidungen⁵. So setzt die auf gesamtwirtschaftliche Ziele und große Einzelprojekte abgestimmte makroökonomische Investitionsplanung der Jahres- und Perspektivpläne die Neubau- und Reparaturanteile in ihrer Verteilung nach Bereichen, Zweigen und auch Bezirken fest, während das Bauministerium seinerseits die geplante Höhe der Bauproduktion den Baukombinaten und Baufirmen vorschreibt. Dem steht der Bedarf der Investoren gegenüber, die im Rahmen vorgegebener Kennziffern versuchen müssen, ihre individuelle Nachfrage durch langfristige Investitionsleistungsverträge zu decken, deren Abschluß die Baubetriebe wegen der Ungewißheit über die künftigen Planvorhaben oft hinauszögern.

In dieser Situation entstehen als Folge der mangelnden Berücksichtigung der Nachfrage in den Teilbereichen laufend Disproportionen zwischen Plan und Erfüllung, weil einerseits vorgegebene Bauanteile nicht voll ausgeschöpft und andererseits Baukapazitäten übermäßig oder zweckentfremdet genutzt werden. Ursache hierfür sind Mängel sowohl in der regionalen Verteilung der Baukapazitäten, die nur in geringem Maße über die Bezirksgrenzen hinaus eingesetzt werden dürfen, als auch in ihrer technologischen Struktur. So besteht beispielsweise schon seit Jahren ein Engpaß im Tiefbau, während Handwerksbetriebe häufig wegen der noch immer nicht ausreichenden Rohbaukapazitäten statt im Ausbau für ungeplante Baureparaturen eingesetzt werden.

Diese Disproportionen zeigen sich auch in der seit 1960 — trotz unzureichender Kapazitäten — zu beobachtenden Verschlechterung in der Ausnutzung der Baumaschinen, die besonders in erhöhten Stillstandszeiten bei Kränen, Planierdrauen und Fahrzeugen zum Ausdruck kommt. Etwa die Hälfte dieser Stillstandszeiten, die 1966 bei solchen Baumaschinen durchschnittlich 30—40 vH der effektiven Einsatzzeit ausmachten, sind auf organisatorische und technologische Anpassungsschwierigkeiten der Baubetriebe zurückzuführen.

Das Bauvolumen 1960 bis 1967

Das mitteldeutsche Bauvolumen⁶ hat sich seit 1960 recht unterschiedlich entwickelt. In den ersten Jahren des Berichtszeitraums wurde es besonders stark von der allgemeinen Wachstumskrise der mitteldeutschen Wirtschaft betroffen.

Während anfänglich noch auf Reparaturen und Entrümmerungsarbeiten ein verhältnismäßig hoher Teil der Bauproduktion entfiel und sich die Bauinvestitionen nur unterdurchschnittlich entwickelten, wurden die verfügbaren Kapazitäten in den Jahren 1963 und 1964 vor allem für Investitionen genutzt. Erst danach ist den Reparaturen und Entrümmerungsleistungen wieder ein größerer Anteil der Bauproduktion eingeräumt worden (1962: 31 vH; 1963/64: 28 vH; 1967: 30 vH). Intensiviert wurden in den letzten Jahren die Ausbesserungs- und Instandhaltungsarbeiten an den stark überalterten und vernachlässigten mitteldeutschen Wohngebäuden und gewerblichen Bauten. In den letzten Jahren entfiel allein fast ein Drittel der Reparaturleistungen auf Wohngebäude.

Schneller als die Rohbauleistung steigt nach wie vor der Ausbau: Während das Ausbaувolumen 1967 um 52 vH höher war als 1960, ist das Rohbauvolumen im gleichen Zeitraum um nur 38 vH gestiegen. Dies dürfte zu einem Teil auf Kostenerhöhungen des nur wenig rationalisierbaren Ausbaus, vornehmlich aber auf Verbesserungen des Ausstattungsgrades zurückzuführen sein. So weisen beispielsweise von den 1966 neu gebauten Wohnungen bereits 46 vH Zentralheizung (1960: 9 vH), 85 vH Warmwasserversorgung (1960: 17 vH) und 91 vH Einbauküchen (1960: 26 vH) auf⁷.

Die Bauinvestitionen der mitteldeutschen Wirtschaft

Bis 1964 waren Bauinvestitionen und Gesamtinvestitionen annähernd gleichermaßen gewachsen. Seitdem aber sind die Bauten hinter der Expansion des gesamten Investitionsvolumens zurückgeblieben: Der Bauanteil ist von 39 vH (1960) auf 36 vH (1967) gesunken. Durch die Baupreiserhöhung vergrößert sich der Bauanteil auf reichlich 40 vH.

⁵ Vgl. Wirtschaftswissenschaft, Nr. 2/1968, S. 237 ff.

⁶ Ohne Architektenleistungen sowie Herstellung und Montage von Stahlschwerkonstruktionen des Hoch- und Brückenbaus.

⁷ Vgl. Die Wirtschaft, Nr. 25/1967, S. 22.

Das mitteldeutsche Bauvolumen¹⁾

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967 ²⁾	
	in Mill. Mark zu jeweiligen Preisen							Mill. Mark zu Preisen von 1966	1960 — 100
Rohbauvolumen ³⁾	5 598	5 723	5 937	5 867	6 341	6 880	7 202	7 715	137,8
Ausbaувolumen	2 585	2 710	2 850	2 880	3 090	3 346	3 550	3 931	152,1
Gesamtes Bauvolumen	8 183	8 433	8 787	8 747	9 431	10 226	10 752	11 646	142,3
abzüglich Reparaturen, Abbruch und Entrümmerung ⁴⁾	2 195	2 529	2 760	2 485	2 623	2 938	3 126	3 446	157,0
Bauinvestitionen	5 988	5 904	6 027	6 262	6 808	7 288	7 626	8 200	136,9

¹⁾ Ohne Herstellung und Montage von Stahlschwerkonstruktionen des Hoch- und Brückenbaus sowie ohne Architektenleistungen. — ²⁾ Aufgrund von Angaben des Erfüllungsberichtes 1967 der Staatlichen Zentralverwaltung für Statistik errechnet. — ³⁾ Die Rohbauanteile des Bauhandwerks, der landwirtschaftlichen Baubrigaden sowie des „Nationalen Aufbauwerks“ und ab 1965 auch der Bauindustrie wurden geschätzt. — ⁴⁾ Der Anteil der Reparatur-, Abbruch- und Entrümmerungsleistungen an der Bauproduktion des Bauhandwerks, der landwirtschaftlichen Baubrigaden sowie des „Nationalen Aufbauwerks“ wurde anhand von amtlich angegebenen Anteilswerten errechnet.

Quelle: Statistische Jahrbücher der DDR.

Genauso wie bei den gesamten Investitionen⁸ vereinigen in Mitteldeutschland auch bei den Bauinvestitionen die als „produktiv“ bezeichneten und deshalb besonders geförderten Bereiche — Industrie, Bauwirtschaft, Land-, Forst- und Wasserwirtschaft sowie Verkehr, Post- und Fernmeldewesen — weit mehr als die Hälfte der erfaßten Investitionstätigkeit. Innerhalb des Betrachtungszeitraums hat sich ihr Anteil von 51 vH (1960) auf 58 vH (1967) erhöht.

Vor allem die *Industrie* hat in den letzten Jahren einen ständig steigenden Anteil der Bauinvestitionen erhalten: Er erhöhte sich von 27 vH (1960) auf 33 vH im Jahre 1967. Die Ursache hierfür ist im forcierten Aufbau neuer Großprojekte sowie in der allgemein starken Förderung des industriellen Sektors zu sehen. Dabei hat sich auch die Bauquote an den industriellen Investitionen leicht erhöht: Während sie 1960 noch bei 22 vH lag, beträgt sie seit 1963 fast konstant 24 vH.

Auch die *Bauwirtschaft* hat die Bauquote ihrer eigenen Investitionstätigkeit seit 1965 im Zuge des weiteren Vordringens der industriellen Fertigbauweise stark erhöht (auf 25 bis 28 vH); sie vereinigt jedoch nur etwa 1 bis 2 vH der gesamten volkswirtschaftlichen Bauinvestitionen auf sich. Dagegen weist die mitteldeutsche *Land-, Forst- und Wasserwirtschaft* mit 14 bis 17 vH einen großen Anteil ihrer Neubauten an den gesamten Bauinvestitionen auf. Hierin zeigt sich sehr deutlich der mit der „Industrialisierung“ der Landwirtschaft verbundene Prozeß des Aufbaus größerer landwirtschaftlicher Betriebe mit entsprechenden Produktionsgebäuden und Stallungen. Daneben war aber auch der verstärkte Bau von Anlagen der Wasserwirtschaft für Trink- und Betriebswasser — vor allem in den letzten Jahren — von Bedeutung.

Der Bauanteil des Wirtschaftsbereichs *Verkehr, Post- und Fernmeldewesen* an den gesamten Bau-

investitionen ist bis 1967 auf knapp 6 vH zurückgefallen. Die Bauquote der Investitionen dieses Bereichs hat innerhalb des Berichtszeitraums recht stark geschwankt: Während sie 1960 und 1961 noch bei 24 vH gelegen hatte, ist sie 1962/63 auf 30 vH und darüber angestiegen, dann aber in den letzten Jahren wieder auf 22 vH gesunken. Mehr als die Hälfte dieser Bauinvestitionen sind Bahnbauten, die der dringend notwendigen Erweiterung und Erneuerung des Streckennetzes dienen. Daneben hat beim Fernmeldewesen auch der Bau von Fernseh-türmen im Rahmen des Ausbaus der „Intervision“ eine Rolle gespielt.

Im Gegensatz zur Bautätigkeit in den Bereichen *Kultur, Gesundheits- und Sozialwesen*, die sich seit 1964 deutlich gemindert hat, ist im *Handel* innerhalb des Untersuchungszeitraums zunehmend mehr gebaut worden. Infolge des verstärkten Aufbaus von Kaufhäusern und Selbstbedienungsläden hat sich die Bauquote an den Investitionen stark erhöht: Von 28 vH (1960) ist sie auf 45 vH (1967) gestiegen.

Während das mitteldeutsche *Wohnungswesen* seinen Anteil an den Bauinvestitionen von 1960 bis 1962 noch von 24 vH auf 27 vH steigern konnte — in dieser Zeit hat die Zahl der jährlich neu- und ausgebauten Wohnungen bei durchschnittlich 87 000 gelegen —, ist er in den folgenden Jahren auf 21 vH gesunken. Die Zahl der jährlich gebauten Wohnungen ging bis 1966 auf 65 000 zurück und konnte erst im vergangenen Jahre wieder auf 76 600 Wohnungen erhöht werden.

In den *übrigen Bereichen*, die neben dem Geld- und Kreditwesen die staatliche Verwaltung — im weitesten Sinne — sowie gesellschaftliche Organisationen umfassen, ist auch der Straßen- und Brückenbau enthalten, der 1967 einen Wert von etwa 0,6 bis 0,7 Mrd. Mark erreicht haben dürfte.

⁸ Vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 32/1967.

Die Bauinvestitionen der mitteldeutschen Wirtschaft¹⁾

Bereich	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967 ²⁾
in Mill. Mark								
Industrie ³⁾	1 600	1 610	1 600	1 985	2 120	2 530	2 550	2 700
Bauwirtschaft	110	80	50	50	100	120	160	180
Land- und Forstwirtschaft ⁴⁾	910	870	830	880	930	1 125	1 295	1 420
Verkehr, Post- und Fernmeldewesen	440	500	590	620	510	465	435	460
Handel ⁵⁾	135	150	130	150	210	350	370	420
Kultur, Gesundheits- und Sozialwesen	235	230	230	240	270	190	150	170
Erweiterung des Wohnungsbestandes	1 470	1 485	1 620	1 450	1 500	1 460	1 570	1 720
Übrige Bereiche	1 090	980	980	885	1 170	1 050	1 095	1 130
Insgesamt	5 990	5 905	6 030	6 260	6 810	7 290	7 625	8 200
Anteile an der gesamten Wirtschaft in vH								
Industrie ³⁾	26,7	27,3	26,5	31,7	31,1	34,7	33,4	32,9
Bauwirtschaft	1,8	1,4	0,8	0,8	1,5	1,7	2,1	2,2
Land- und Forstwirtschaft ⁴⁾	15,2	14,7	13,8	14,1	13,6	15,4	17,0	17,3
Verkehr, Post- und Fernmeldewesen	7,4	8,5	9,8	9,9	7,5	6,4	5,7	5,6
Handel ⁵⁾	2,3	2,5	2,1	2,4	3,1	4,8	4,8	5,1
Kultur, Gesundheits- und Sozialwesen	3,9	3,9	3,8	3,8	4,0	2,6	2,0	2,1
Erweiterung des Wohnungsbestandes	24,5	25,1	26,9	23,2	22,0	20,0	20,6	21,0
Übrige Bereiche	18,2	16,6	16,3	14,1	17,2	14,4	14,4	13,8

¹⁾ Einschl. Generalreparaturen; Angaben z. T. gerundet. — ²⁾ Zu Preisen von 1966 geschätzt. — ³⁾ Einschl. Energie und Bergbau. — ⁴⁾ Einschl. Wasserwirtschaft. — ⁵⁾ Einschl. Volkseigene Erfassungs- und Aufkaufbetriebe (VEAB). — ⁶⁾ Staatliche Verwaltung, Gesellschaftliche Organisationen u.a.
Quelle: Statistische Jahrbücher der DDR, 1965, 1966 und 1967 sowie Berechnungen und Schätzungen des DIW.

Vergleich mit Westdeutschland

Im Vergleich zu Westdeutschland kann das reale mitteldeutsche Bauvolumen je Einwohner auf gut zwei Drittel des westdeutschen Wertes veranschlagt werden⁹, wobei die Bauinvestitionen je Kopf der Bevölkerung in der DDR — wegen des relativ hohen Reparaturanteils — bei knapp 60 vH der westdeutschen Vergleichsziffer liegen dürften. Während diese Relation durch die neuen Preise nur wenig beeinflusst wird, können sich die mitteldeutschen Anteile der Wirtschaftsbereiche am Wert der Bauinvestitionen aber geändert haben, weil als Folge der Preisreform eine recht unterschiedliche Entwicklung der effektiven Baukosten der Investoren vermutet werden darf. Solange jedoch keine exakten Preisangaben vorliegen, mußte auf die bisherigen Daten zurückgegriffen werden, die immerhin ein annäherndes Bild der Verteilung der Bauinvestitionen vermitteln. Dieses unterscheidet sich wegen abweichender Zielsetzungen und differierender Wirtschaftsstruktur sehr stark von dem der Bundesrepublik.

Während der Anteil der als „produktiv“ bezeichneten Bereiche in Mitteldeutschland an den gesamten Bauinvestitionen beinahe schon dreimal so groß ist wie in Westdeutschland, haben die Investitionen in die Infrastruktur ein recht geringes Gewicht. Dies gilt insbesondere für den Wohnungsbau, den Straßenbau sowie die Dienstleistungsbereiche.

Die je Einwohner neugeschaffene Wohnfläche hat bei einer Durchschnittsgröße der Wohnungen von knapp 52 qm (Bundesrepublik: 79 qm) 1966 nur 24 vH der westdeutschen betragen; diese Relation dürfte sich aber 1967 infolge der verstärkten mitteldeutschen Wohnungsbautätigkeit auf etwa 30 vH erhöht haben. Das Zurückbleiben Mitteldeutschlands erklärt sich z. T. aus der gegenüber Westdeutschland etwas günstigeren quantitativen — nach der Zahl der Wohnungen berechneten — Wohnungsversorgung, bei einer allerdings recht schlechten Altersstruktur des Bestandes an Wohngebäuden¹⁰.

Da in der DDR bisher der von einer steigenden Motorisierung ausgehende Druck zur Erhöhung der Straßenbauinvestitionen fehlte, wird für den Straßen- und Brückenbau — je Einwohner gerechnet — weit weniger als die Hälfte wie in der Bundesrepublik aufgewandt.

Ausblick

Nach Angaben des langfristigen Perspektivplans soll die mitteldeutsche Bauproduktion bis 1970 im Durchschnitt um jährlich rund 7 vH wachsen (Investitionen: 8,5 vH), ein Ziel, das durchaus erreichbar scheint. Dabei ist vorgesehen, die Investitionen

für das Bauwesen überdurchschnittlich um jährlich etwa 10 vH zu steigern, weil die Leistungsfähigkeit der Bauwirtschaft bei kaum noch vermehrbare Zahl der Beschäftigten nur durch intensivere Nutzung und Vergrößerung des Anlagenbestandes erhöht werden kann.

Die bisher eingeleiteten und angekündigten Maßnahmen zur qualitativen Verbesserung des Kapitaleinsatzes werden sicherlich einen Teil der gegenwärtigen Schwierigkeiten beheben und dafür sorgen, daß die Investitionen auch potentialsteigernd wirken. So wird beispielsweise durch die zum Jahresbeginn in Kraft getretene Bestimmung, daß der Auftraggeber neugebaute Investitionsobjekte an den Generalauftragnehmer (Baubetrieb) erst nach Fertigstellung und Abnahme bezahlen darf¹¹, sicherlich erreicht, daß die Baubetriebe wegen der steigenden Zinskosten der Zwischenfinanzierung die Bauzeiten zu verkürzen suchen. Hierfür sollen die Betriebe in verstärktem Maße die sogenannte Netzplantechnik anwenden, bei der die Teilprozesse des Bauablaufs in technologisch bedingter Reihenfolge und voraussichtlicher Zeitdauer mit dem Ziel einer optimalen Abstimmung der einzelnen Bauprozesse erfaßt werden. Die notwendigen Umstellungen könnten möglicherweise dadurch erleichtert werden, daß als Folge der Baupreissteigerungen vorübergehend eine geringe Nachfrageminderung auftritt.

Trotz aller Maßnahmen wird aber das Problem der mangelnden Übereinstimmung zwischen Baubedarf und Bauproduktion — sowohl insgesamt als auch regional — grundsätzlich bestehen bleiben, solange die Baukapazitäten weit unter dem Bedarf liegen. Wenn auch innerhalb der Bezirke durch „Generalbebauungspläne“ und „Pläne für die Entwicklung des Bauwesens“ künftig auftretende strukturelle Schwierigkeiten geglättet werden sollten, so werden insgesamt doch nicht alle Kapazitätslücken in wenigen Jahren zu schließen sein. Längerfristig aber ist die Absicht der mitteldeutschen Wirtschaftsführung¹², die Bauwirtschaft überdurchschnittlich expandieren zu lassen und ihren Anteil am „gesellschaftlichen Gesamtprodukt“ von derzeit 5,9 vH auf 8,0 vH zu erhöhen, sicher realisierbar. Es wird dann leichter sein, den auch in der DDR rasch steigenden Anforderungen an eine bessere Infrastruktur durch entsprechende Investitionen (z. B. im Straßenbau, Dienstleistungsbereich usw.) wirksam zu begegnen.

⁹ Vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 18/1966.

¹⁰ Vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 47/1966.

¹¹ Vgl. „Beschluß über die Grundsätze zur Vorbereitung und Durchführung von Investitionen“, in: Gesetzblatt der DDR, Teil II, Nr. 116/1967.

¹² Vgl. Berliner Zeitung vom 28. 3. 1968.