

Voraussichtliche Verkehrsentwicklung 1975: Umkehr der Entwicklungstendenzen des Vorjahres: Anstieg im Personenverkehr – Rückgang im Güterverkehr . . . . .	33
Zur Auslastung des Produktionspotentials in der verarbeitenden Industrie der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1974 . . . . .	38

## DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

# WOCHENBERICHT 5/75

Berlin

31. Januar 1975

42. Jahrgang

*Häglin*

### Voraussichtliche Verkehrsentwicklung 1975: Umkehr der Entwicklungstendenzen des Vorjahres

#### Anstieg im Personenverkehr – Rückgang im Güterverkehr

*Das Bundesministerium für Verkehr, das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin, und das Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung, München, legen im folgenden die gemeinsam erarbeitete Vorausschau auf die Verkehrsentwicklung des Jahres 1975 vor. Wie im Vorjahr, so ist auch diesmal die Verkehrsprognose mit besonders großen Unsicherheiten behaftet. Vom Energiebereich dürften zwar keine retardierenden Einflüsse mehr ausgehen; ungewiß ist jedoch die weitere konjunkturelle Entwicklung. Die Auswirkungen der Steuer- und Kindergeldreform sowie die jüngst beschlossenen konjunkturstützenden Maßnahmen der Regierung lassen erwarten, daß die gesamtwirtschaftliche Entwicklung etwas günstiger als 1974 verlaufen wird.*

#### Rückblick 1974

Die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs im Vorjahr wurde beeinflusst durch die Unsicherheit über die Versorgungslage im Energiebereich und die sich abflachende Konjunktur.

#### *Rückgang im Personenverkehr . . .*

Erstmalig seit Bestehen der Bundesrepublik sank die Leistung im Personenverkehr, und zwar um mehr als 1 vH. Während der öffentliche Verkehr eine Steigerungsrate von knapp 2 vH aufwies, ging der Individualverkehr um rund 2 vH zurück.

Dieser bisher noch nicht beobachtete Rückgang des Individualverkehrs war bei sehr geringem Wachstum des Pkw-Bestandes durch die außergewöhnlich starke Verminderung der durchschnittlichen Fahrleistung je Pkw bedingt. Ursächlich hierfür waren die Sonntagsfahrverbote, die Preissteigerungen für Kraftstoff sowie generell die Unsicherheit über die Versorgungslage im Kraftstoffbereich und

die daraus resultierende Zurückhaltung der Fahrzeughalter. Diese Entwicklung war Ende 1973 bereits weitgehend erkennbar, wobei die genannten Faktoren vorwiegend in den ersten Monaten des Jahres wirkten, während in den folgenden Monaten eine Normalisierung eintrat.

Korrespondierend damit entwickelte sich der öffentliche Verkehr während der ersten Monate günstiger als im Jahresdurchschnitt.

Beim Eisenbahnverkehr verliefen die Entwicklungstendenzen für Leistung und Aufkommen unterschiedlich – Rückgang bei der Leistung und Stagnation bei den beförderten Personen. Darin wird eine Abnahme der durchschnittlichen Reiseweite deutlich, die vor allem auf das verminderte Gewicht des Fernverkehrs<sup>1</sup> und – infolge einer Netzerweite-

<sup>1</sup> Die statistische Erfassung des Fernverkehrs der Deutschen Bundesbahn wurde aufgrund neuerer Informationen geändert, insofern sind die Daten mit früheren Werten nicht vergleichbar.

zung im S-Bahn-Bereich – das starke Wachstum des S-Bahn-Verkehrs zurückzuführen ist.

Dagegen nahm die durchschnittliche Reiseweite im öffentlichen Straßenpersonenverkehr zu, bedingt durch die überdurchschnittliche Erhöhung der Reiseweite im Gelegenheitsverkehr. Beim Verkehrsaufkommen wurde die Steigerung wie in den Vorjahren weitgehend durch den Schülerverkehr verursacht.

Im Luftverkehr hielt der Rückgang des Berlin-Verkehrs nahezu unvermindert stark an. Dennoch erhöhte sich der Luftverkehr insgesamt, da vor allem im Verkehr innerhalb der Bundesrepublik die durch den Fluglotsen-Streik 1973 verursachte Abnahme ausgeglichen und so der Stand von 1972 wieder erreicht wurde.

... leichter Anstieg im Güterverkehr

Im Güterverkehr wurden die Auswirkungen der sich abflachenden gesamtwirtschaftlichen Entwicklung durch die Sondereinflüsse aus dem Montan-Bereich mehr als ausgeglichen.

Die Binnenschifffahrt konnte ihr Transportaufkommen gegenüber dem Vorjahr trotz starken Rückgangs in der Beförderung von Mineralölprodukten noch deutlich um mehr als 2 vH auf 251 Mill. t erhöhen. Zurückzuführen war dies auf das Wachstum im Kohle- und Stahlbereich sowie auf die günstigen Fahrverhältnisse auf allen Wasserstraßen während des ganzen Jahres. Einbußen im binnen-

ländischen Güterverkehr standen Transportgewinne im Transit und grenzüberschreitenden Verkehr, vor allem bei Kohle und Erz, gegenüber.

Bei der Eisenbahn bewirkte der Kohle- und Stahlboom eine Steigerung des gesamten Verkehrsaufkommens um 3,5 vH. Dies führte zu einem neuen Rekordergebnis, das unter Berücksichtigung des Dienstgutverkehrs knapp 400 Mill. t betragen dürfte.

Im Straßengüterfernverkehr war die Entwicklung in den drei Bereichen gewerblicher Fernverkehr, Werkfernverkehr und Fernverkehr ausländischer Unternehmen wiederum sehr unterschiedlich. Im gewerblichen Güterfernverkehr war erstmals seit 1967 wieder ein leichter Rückgang (– 2,5 vH) zu verzeichnen. Das nach wie vor starke Wachstum des Verkehrs ausländischer Unternehmer (+ 20 vH) ist auf die Zunahme des Außenhandels im vergangenen Jahr zurückzuführen.

Der geringere Durchsatz durch die Rohrfernleitungen wurde vom Rückgang der binnenländischen Nachfrage nach Mineralölprodukten (– 10 vH) bestimmt.

Die Entwicklung im Straßengüternahverkehr wurde von dem konjunkturellen Tief im Bau-sektor beeinflusst. Das Jahresergebnis dürfte daher im vergangenen Jahr um etwa 3 vH niedriger gewesen sein.

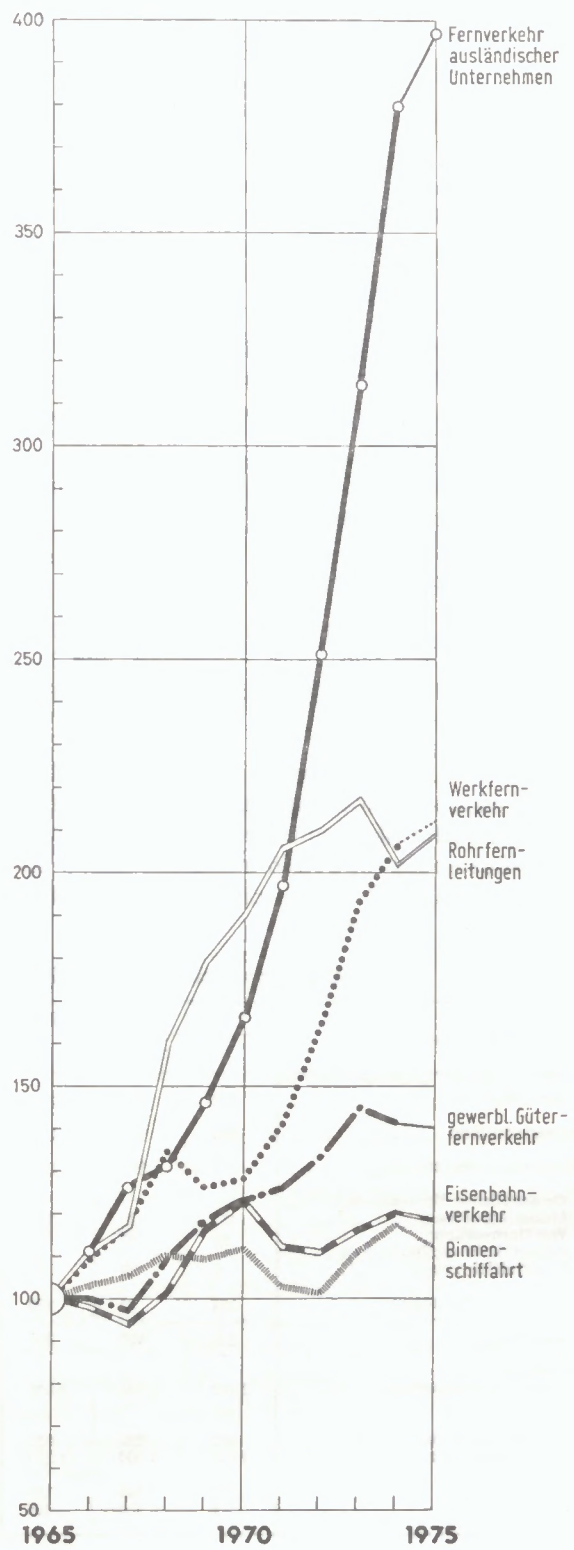
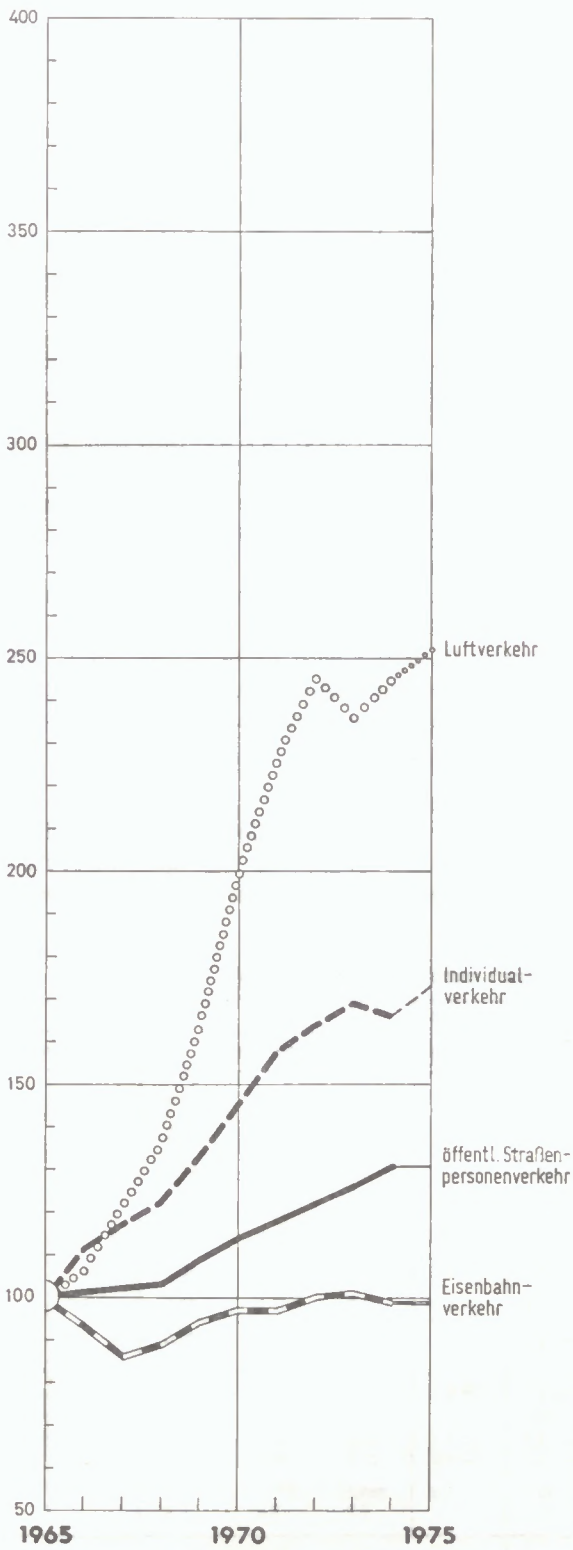
Die Umschlagsleistungen im Seeverkehr lagen erneut deutlich über den entsprechenden Vorjahreszahlen (+ 10 vH), wobei sich der Trend eines

Vorausschätzung des Personenverkehrs

Verkehrsart	Beförderte Personen					Personenkilometer				
	1973	1974	1975	1974/73	1975/74	1973	1974	1975	1974/73	1975/74
	in Mill.			Veränderung in vH		in Mrd.			Veränderung in vH	
Eisenbahnen <sup>1)</sup> . . . . .	1 088	1 088	1 077	± 0	– 1	39,6	39,0	38,7	– 1,5	– 1
Fernverkehr . . . . .	115	112	112	– 2,5	± 0	23,3	22,6	22,6	– 3	± 0
Nahverkehr <sup>2)</sup> . . . . .	973	976	965	+ 0,5	– 1	16,3	16,4	16,1	+ 0,5	– 2
darunter: S-Bahn . . . . .	271	302	320	+ 11,5	+ 6	3,3	3,9	4,1	+ 17,5	+ 6
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr <sup>3)</sup> . . . . .	6 577	6 665	6 653	+ 1,5	± 0	64,5	66,9	67,3	+ 4	+ 0,5
Linienverkehr <sup>4)</sup> . . . . .	6 496	6 580	6 566	+ 1,5	± 0	49,8	50,5	50,5	+ 1,5	± 0
Gelegenheitsverkehr . . . . .	81	85	87	+ 5	+ 2,5	14,7	16,4	16,8	+ 11,5	+ 2,5
Öffentlicher Nahverkehr <sup>5)</sup> . . . . .	7 469	7 556	7 531	+ 1	– 0,5	66,1	66,9	66,6	+ 1	– 0,5
Luftverkehr <sup>6)</sup> . . . . .	26	27	27	+ 2,5	+ 2,5	7,8	8,1	8,3	+ 3,5	+ 2,5
Linienverkehr . . . . .	18	19	19	+ 3,5	+ 1,5	5,6	5,9	6,0	+ 5	+ 2,5
Gelegenheitsverkehr . . . . .	8	8	8	+ 1,0	+ 3,5	2,2	2,2	2,3	– 0,5	+ 3,5
Öffentlicher Verkehr, insgesamt . . . . .	7 691	7 780	7 757	+ 1	– 0,5	111,9	114,0	114,3	+ 2	+ 0,5
Individualverkehr mit Personenkraftwagen										
Schätzung DIW . . . . .	.	.	.	.	.	450	442	460	– 2	+ 4
Schätzung Ifo . . . . .	.	.	.	.	.	529	517	538	– 2	+ 4

1) Deutsche Bundesbahn und nichtbundeseigene Eisenbahnen (ohne Militär- und Schiffsverkehr). – 2) Deutsche Bundesbahn: Berufs- und Schülerverkehr, S-Bahnverkehr, übriger Verkehr bis 50 km; nichtbundeseigene Eisenbahnen. – 3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen. – 4) Einschließlich freigestellter Schülerverkehr. – 5) Nahverkehr der Eisenbahnen und Linienverkehr im öffentlichen Straßenpersonenverkehr. – 6) Verkehrsleistungen über dem Bundesgebiet und im Verkehr zwischen Berlin (West) und dem Bundesgebiet.

ENTWICKLUNG DER LEISTUNGEN AUSGEWÄHLTER VERKEHRSZWEIGE IM  
 PERSONEN<sup>1)</sup> — UND GÜTERVERKEHR<sup>2)</sup>



<sup>1)</sup> In Pkm (1965 = 100). — <sup>2)</sup> In tkm (1965 = 100).

rückläufigen Empfangs bei steigendem Versand weiter fortsetzte.

### Verkehrsentwicklung 1975

Der Prognose für das Jahr 1975 liegen im wesentlichen folgende gesamtwirtschaftliche Voraussetzungen zugrunde:

- Das reale Bruttosozialprodukt wird sich im Verlaufe des Jahres wieder erhöhen.
- Der private Verbrauch wird aufgrund der Steuer- und Kindergeldreform spürbar zunehmen und stimulierend auf die Gesamtnachfrage wirken.
- Die Produktion der Bauwirtschaft wird selbst unter Berücksichtigung der beschlossenen konjunkturstützenden Maßnahmen im Jahresdurchschnitt 1975 niedriger sein als im Vorjahr.
- Die Zuwachsraten von Ausfuhr und Einfuhr werden sich verringern.
- Die industrielle Nettoproduktion dürfte im Jahresverlauf wieder zunehmen.

#### Anstieg im Personenverkehr . . .

Im gesamten Personenverkehr zeichnet sich eine Entwicklung ab, die nach dem Rückschlag des Jahres 1974 an die längerfristige Tendenz früherer Jahre anschließt.

Im Individualverkehr dürften sich die beiden entscheidenden Komponenten im Vergleich zum Vorjahr unterschiedlich entwickeln: Das Wachstum des Pkw-Bestandes wird sich nochmals leicht abschwächen (+ 1,5 vH), wobei die Ersatzbeschaffun-

gen bei den Neuzulassungen einen höheren Anteil als im Vorjahr haben werden. Die durchschnittliche Fahrleistung dürfte sich nach dem starken Einbruch im Jahre 1974 wieder an den längerfristigen Trend annähern. Infolgedessen ist mit einer Zunahme dieser Komponente um 2,5 vH zu rechnen. Diese Schätzung basiert auf den Annahmen, daß im Vergleich zu 1974

- das verfügbare Einkommen stärker zunehmen wird,
- die Kraftfahrzeughaltungskosten, speziell die Treibstoffkosten, weniger steigen werden und
- die Zurückhaltung bei der Nutzung der Fahrzeuge weiter abklingen wird.

Insgesamt wird sich die Leistung im Individualverkehr um 4 vH erhöhen.

Im Eisenbahnverkehr wird unterstellt, daß die Tarifierhöhungen keinen nennenswerten Einfluß auf die Nachfrage haben werden. Sein voraussichtlicher Rückgang um knapp 1 vH ist auf die Entwicklung im Nahverkehr ohne S-Bahn zurückzuführen. Auf den seit Mitte 1974 zusätzlich zur Verfügung stehenden S-Bahn-Strecken (vor allem Frankfurter Verkehrs-Verbund) wird im laufenden Jahr erstmals ein ganzjähriger Betrieb durchgeführt werden. Infolgedessen ist eine Zunahme des gesamten S-Bahn-Verkehrs zu erwarten.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr wird der Schülerverkehr erstmalig nicht mehr zu einem Wachstum des gesamten Aufkommens führen, da aufgrund der Entwicklung der Alters-

Die Vorausschätzung des Güterverkehrs<sup>1)</sup> nach Verkehrszweigen

Verkehrszweige	1973	1975	1974	1974/73	1975/74	1973	1974	1975	1974/73	1975/74
	in Mill. t			Veränderung in vH		in Mrd. tkm			Veränderung in vH	
Eisenbahnen <sup>2)</sup> . . . . .	372	385	374	+ 3,5	– 3	67,5	69,7	68,4	+ 3	– 2
Binnenschifffahrt . . . . .	245	251	244	+ 2,5	– 3	48,4	51,0	48,8	+ 5,5	– 4,5
Straßengüterfernverkehr . . . . .	217	225	229	+ 3,5	+ 2	55,9	58,2	58,8	+ 4	+ 1
Gewerblicher Fernverkehr, Möbelfernverkehr . . . . .	121	118	117	– 2,5	– 1	33,7	32,9	32,6	– 2,5	– 1
Werkfernverkehr . . . . .	63	68	71	+ 8	+ 4,5	11,2	12,0	12,3	+ 7	+ 2,5
Fernverkehr ausländischer Lastkraftfahrzeuge . . . . .	33	39	41	+ 18	+ 5	11,0	13,3	13,9	+ 21	+ 5
Mineralöifernleitungen <sup>4)</sup> . . . . .	104	95	100	– 8,5	+ 5,5	19,3	18,0	18,6	– 6,5	+ 3,5
Zusammen . . . . .	938	956	947	+ 2	– 1	191,1	196,9	194,6	+ 3	– 1
Außerdem: Straßengüternahverkehr . . . . .	2 200	2 130	2 090	– 3	– 2	40,2	39,1	38,4	– 2,5	– 2
davon: Gewerblicher Nahverkehr . . . . .	850	830	820	– 2,5	– 1	18,6	18,2	17,9	– 2	– 1,5
Werknahverkehr . . . . .	1 350	1 300	1 270	– 3	– 2,5	21,6	20,9	20,5	– 3	– 2
Seeverkehr <sup>5)</sup> . . . . .	142	156	160	+ 10	+ 2,5	980,2	1 078,0	1 113,2	+ 10	+ 3,5
Luftverkehr . . . . .	0,4	0,5	0,5	.	.	0,2	0,2	0,2	.	.

1) Einschließlich internationaler Durchgangsverkehr. – 2) Einschließlich Expreß- und Stückgutverkehr. – 3) Tariftonnenkilometer. – 4) Einschließlich Produktenfernleitungen. – 5) Ohne Eigengewichte der Reise- und Transportfahrzeuge, Container, Trailer, Lash-Leichter, die im Personen- und/oder Güterverkehr eingesetzt waren.

struktur der Bevölkerung mit einer Abnahme der Schülerzahlen gerechnet werden muß. Dieser Einflußfaktor wird nur zum Teil kompensiert durch den immer noch zunehmenden Schülerverkehr zu Schulzentren. Außerdem dürfte wegen der gegenüber 1974 verminderten Zahl der Erwerbstätigen der Berufsverkehr abnehmen. Die Steigerung des Gelegenheitsverkehrs wird eine leichte Erhöhung der durchschnittlichen Reiseweite insgesamt bewirken.

Im Vergleich zum Vorjahr wird der Luftverkehr etwas schwächer wachsen. Hierbei ist unterstellt, daß der Berlin-Verkehr nicht so stark sinken wird wie in den Vorjahren; im Verkehr innerhalb der Bundesrepublik wird der Zuwachs deutlich niedriger sein als im Vorjahr. Dagegen dürfte im Charterverkehr wegen der Zunahme des privaten Verbrauchs im Vergleich zu 1974 die Entwicklung günstiger verlaufen.

*... leichter Rückgang im Güterverkehr*

Das gesamte Transportaufkommen der Binnenverkehrsträger Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Straßengüterfernverkehr und Rohrfernleitungen wird 1975 eine leicht rückläufige Tendenz aufweisen und von 956 Mill. t auf 947 Mill. t sinken.

Der Stahlboom des Jahres 1974 wird sich kaum wiederholen. Ähnliches gilt für den Kohletransport. Die Halden sind bis auf kleine Restmengen abgefahren worden. Auch beim Transport von mineralischen Rohstoffen und Baumaterialien dürften angesichts der Entwicklung im gesamten Baubereich weitere kräftige Einbußen zu verzeichnen sein. Die Stei-

Die Vorausschätzung des Transportaufkommens im Nahverkehr auf der Straße nach zusammengefaßten Güterarten<sup>1)</sup>

GV Nr.	Güter	1975	
		in Mill. t	Anteil in vH
0	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse . . . . .	53	2,5
1	Nahrungs- und Futtermittel . . . . .	106	5,1
2	Kohle . . . . .	36	1,7
3	Mineralöl und Mineralöl-erzeugnisse . . . . .	127	6,1
	davon:		
	Rohöl . . . . .	1	0,1
	Mineralöl-erzeugnisse . . . . .	126	6,0
4	Erze, Schrott . . . . .	13	0,6
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle . . . . .	31	1,5
6	Steine und Erden, Baumaterialien . . . . .	1 400	67,0
7	Düngemittel . . . . .	8	0,4
8	Chemische Erzeugnisse . . . . .	186	8,9
9	Gewerbliche Fertigwaren, sonstige Güter . . . . .	130	6,2
	Zusammen . . . . .	2 090	100

<sup>1)</sup> Schätzung des DiW.

gerung des Transportaufkommens in den verbrauchsnahen Güterbereichen und im Mineralölsektor wird diese negativen Einflüsse nicht vollständig ausgleichen können.

Die durchschnittliche Transportweite wird sich trotz Veränderung der Güterstruktur und einer unterschiedlichen Entwicklung bei den Verkehrsträgern nicht verändern.

Im binnenländischen Güterverkehr (ohne Straßengüterfernverkehr) ist für 1975 mit einem Rückgang der Leistung um 1 vH zu rechnen; sie dürfte damit etwa 195 Mrd. tkm betragen.

Wesentliche Verschiebungen in der Wettbewerbssituation der Verkehrsträger werden für das laufende Jahr nicht erwartet. Angesichts der teilweise schlechten Beschäftigung im Güterverkehr zeigen sich die Verkehrsträger trotz wachsenden Kostendrucks hinsichtlich ihrer Tarifierhöhungspläne sehr zurückhaltend.

Das Transportaufkommen der Eisenbahn wird in diesem Jahr aufgrund geringerer Export- und Importzunahmen, erheblicher Rückgänge im Kohleverkehr und der Beruhigung im Eisen- und Stahlbereich um etwa 3 vH abnehmen. Die weiterhin rückläufige Entwicklung in der Bauwirtschaft mit einer verminderten Nachfrage in den entsprechenden Güterbereichen wirkt ebenfalls in diese Richtung; dies wird auch nicht durch leichte Zunahmen in den verbrauchsnahen Güterbereichen ausgeglichen werden können.

Bei der Binnenschifffahrt dürfte nach dem starken Anstieg des Vorjahres das Aufkommen ebenfalls um etwa 3 vH abnehmen, zurückzuführen auf die gleichen Einflußfaktoren wie bei der Eisenbahn.

Die Vorausschätzung des Transportaufkommens (im binnenländischen Verkehr<sup>1)</sup>) nach zusammengefaßten Güterarten in Mill. t

GV Nr.	Güter	1973	1974	1975
0	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse . . . . .	48	49	50
1	Nahrungs- und Futtermittel . . . . .	53	56	59
2	Kohle . . . . .	107	119	110
3	Mineralöl und Mineralöl-erzeugnisse . . . . .	196	181	190
	davon:			
	Rohöl . . . . .	94	87	91
	Mineralöl-erzeugnisse . . . . .	102	94	99
4	Erze, Schrott . . . . .	94	104	99
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle . . . . .	97	109	104
6	Steine und Erden, Baumaterialien . . . . .	158	146	137
7	Düngemittel . . . . .	22	23	23
8	Chemische Erzeugnisse . . . . .	51	54	57
9	Gewerbliche Fertigwaren, sonstige Güter . . . . .	114	115	118
	Zusammen . . . . .	938	956	947
	Außerdem: Dienstgutverkehr der Eisenbahnen . . . . .	15	14	14
	Insgesamt . . . . .	953	970	961

<sup>1)</sup> Ohne Straßengüterfernverkehr, einschl. internationaler Durchgangsverkehr.

Der Straßengüterfernverkehr wird durch die zu erwartende Zunahme der Nachfrage nach Konsumgütern um etwa 2,5 vH steigen. Die Wachstumsunterschiede zwischen gewerblichem Verkehr, Werkverkehr und dem Verkehr ausländischer Unternehmen werden sich vermindern, jedoch in der Tendenz bestehen bleiben. Die Gründe, die in den letzten Jahren zu einer überdurchschnittlichen Ausweitung des Werkverkehrs führten, werden künftig nur noch abgeschwächt wirken. Die gewerblichen Unternehmen dürften in Anbetracht der Transportverluste des Vorjahres ihre Wettbewerbsbemühungen verstärken. Der Fernverkehr ausländischer Unternehmen wird auch 1975 zwar die stärksten Zunahmen aufweisen; infolge geringerer Zuwachsraten im Außenhandel wird sich jedoch sein Wachstum erheblich verringern.

Der Rohrleitungsdurchsatz wird um etwa 3 vH ansteigen.

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen dürfte wesentlich geringer zunehmen als im Vorjahr (+ 5 vH). Die in den letzten Monaten des vergangenen Jahres zu beobachtende Abschwächung im seewärtigen Güterumschlag wird auch 1975 anhalten. Verminderte Erzeinfuhren und Kohleexporte werden die kurzfristige Entwicklung kennzeichnen. Die Schere zwischen Auslandsversand und Auslandsempfang wird sich nicht weiter öffnen, da die Importe stärker steigen werden als die Exporte.

Im Güternahverkehr auf der Straße wird die Entwicklung insbesondere durch die Bautätigkeit geprägt. Die Verluste im Güterbereich „Steine und Erden“ können durch Gewinne in den expandierenden Bereichen nicht kompensiert werden. Deshalb ist mit einem Rückgang im Transportaufkommen von knapp 2 vH zu rechnen, der überwiegend zu Lasten des Werknahverkehrs gehen wird. Für den gesamten Güternahverkehr ist eine Leistung von etwa 38 bis 39 Mrd. tkm zu erwarten.

## Zur Auslastung des Produktionspotentials in der verarbeitenden Industrie der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1974

Die Auslastung des Produktionspotentials der verarbeitenden Industrie in der Bundesrepublik ist im Laufe des Jahres 1974 überaus kräftig zurückgegangen. Sie sank vom vierten Quartal 1973 bis zum vierten Quartal 1974 um fast 8 vH. Dieser scharfe Rückgang wurde in den letzten 15 Jahren nur von der Entwicklung während der Rezessionsperiode 1966/67 übertroffen. Um sich der stark schrumpfenden Nachfrage anzupassen, mußte die Industrie damals ebenfalls innerhalb eines Jahres – vom zweiten Vierteljahr 1966 bis zum zweiten Vierteljahr 1967 – die Auslastung ihres Produktionspotentials um nicht weniger als 12 vH verringern.

Die gegenwärtige konjunkturelle Abschwungsphase wurde schon im Jahre 1973 durch eine deutlich rückläufige Auslastung im Verbrauchsgüterbereich eingeleitet. Die Verbrauchsgüterindustrien hatten im vierten Vierteljahr 1972 saisonbereinigt ihren höchsten Auslastungsgrad nach 1966/67 mit über 94 vH erreicht; seither muß in diesem Industriebereich die Auslastung kontinuierlich verringert werden. Der Auslastungsgrad von 83 vH im vierten Quartal 1974 ist nur in den Rezessionsquartalen des Jahres 1967 noch etwas niedriger gewesen.

Während 1973 die Produktionsentwicklung und damit die Auslastung in den einzelnen Zweigen des Verbrauchsgüterbereichs noch sehr differenziert war, gab es 1974 innerhalb dieses Bereichs keine Branche mehr, die ihren Output nicht deutlich drosseln mußte. Bemerkenswert ist, daß sogar die kunststoffverarbeitende Industrie ihre Produktion im Jahresverlauf absolut reduziert hat; im Durchschnitt des vergangenen Jahres weist dieser Industriezweig dabei mit 2,5 vH die geringste Produktionssteigerung seit seinem Bestehen aus.

Beträchtlich später als im Verbrauchsgüterbereich – dafür aber desto intensiver – setzte der Abschwung im Grundstoff- und Produktionsgüterbereich ein. Vom letzten Quartal des Jahres 1973 an sank hier innerhalb Jahresfrist der Auslastungsgrad um rd. 10 vH. Die rückläufige Entwicklung beschleunigte sich in der zweiten Jahreshälfte und betrug vom dritten zum vierten Vierteljahr 1974 nicht weniger als 5 vH, so daß der Auslastungsgrad in diesem Industriebereich inzwischen auf knapp 85 vH gefallen ist. Damit konnte während des letzten Quartals auch im Grundstoff- und Produktionsgüterbereich das Produktionspotential nur noch geringfügig besser als

**Auslastungskoeffizienten<sup>1)</sup> der verarbeitenden Industrie in der Bundesrepublik Deutschland**

Zeitraum	Ursprungswerte auf Preisbasis 1962 maximale Auslastung = 100							Veränderung gegenüber Vorjahr in vH						
	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974 <sup>2)</sup>	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974 <sup>2)</sup>
<b>Verarbeitende Industrie<sup>3)</sup></b>														
1. Vj. . . .	78,1	87,1	89,1	89,4	87,4	92,2	89,8	5,7	11,5	2,3	0,2	-2,1	5,5	-2,6
2. Vj. . . .	82,4	90,8	95,1	91,1	90,0	93,9	91,1	6,9	10,1	4,7	-4,2	-1,1	4,3	-3,0
3. Vj. . . .	85,2	91,4	91,4	87,7	85,4	89,4	86,1	11,6	7,4	-0,0	-4,1	-2,6	4,7	-3,7
4. Vj. . . .	92,1	98,7	95,8	91,5	93,8	96,0	88,8	10,0	7,2	-2,9	-4,5	2,5	2,3	-7,5
Jahr . . . .	84,5	92,1	92,9	89,9	89,2	92,9	89,0	8,6	9,0	0,9	-3,2	-0,8	4,2	-4,2
<b>davon: Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien</b>														
1. Vj. . . .	83,2	89,7	90,4	87,9	85,2	91,4	90,0	6,6	7,8	0,8	-2,8	-3,0	7,3	-1,6
2. Vj. . . .	89,9	96,1	97,8	92,7	90,6	95,7	93,6	5,9	6,9	1,8	-5,2	-2,2	5,6	-2,2
3. Vj. . . .	93,8	98,4	96,5	90,6	88,9	94,3	90,3	11,6	4,9	-2,0	-6,0	-1,9	6,1	-4,2
4. Vj. . . .	93,4	97,7	91,7	87,6	90,8	93,5	83,7	10,1	4,6	-6,1	-4,5	3,6	3,0	-10,5
Jahr . . . .	90,1	95,5	94,1	89,7	88,9	93,7	89,4	8,6	6,0	-1,5	-4,7	-0,9	5,4	-4,6
<b>Investitionsgüterindustrien</b>														
1. Vj. . . .	71,6	84,8	91,0	92,4	88,1	94,3	92,5	5,4	18,4	7,2	1,6	-4,6	7,0	-1,9
2. Vj. . . .	75,8	89,4	98,1	92,7	90,1	95,6	93,3	7,5	17,9	9,7	-5,5	-2,8	6,1	-2,4
3. Vj. . . .	77,0	87,0	89,9	84,9	81,2	87,2	85,2	14,6	13,0	3,3	-5,5	-4,4	7,4	-2,3
4. Vj. . . .	88,4	100,0	99,5	90,1	94,6	100,0	93,2	11,8	13,1	-0,5	-9,5	5,0	5,7	-6,8
Jahr . . . .	78,2	90,4	94,6	90,0	88,5	94,3	91,0	9,9	15,5	4,7	-4,9	-1,7	6,6	-3,5
<b>Verbrauchsgüterindustrien</b>														
1. Vj. . . .	81,9	90,7	88,9	89,4	92,7	95,7	88,5	6,1	10,7	-2,0	0,6	3,6	3,2	-7,5
2. Vj. . . .	83,3	89,5	90,1	89,0	91,5	92,6	86,8	12,2	7,4	0,7	-1,2	2,7	1,3	-6,2
3. Vj. . . .	85,5	89,9	87,7	86,6	87,2	86,0	79,5	12,4	5,1	-2,4	-1,2	0,7	-1,4	-7,5
4. Vj. . . .	95,0	99,0	95,3	96,1	97,4	92,8	86,9	11,9	4,2	-3,8	0,8	1,4	-4,8	-6,4
Jahr . . . .	86,5	92,3	90,5	90,3	92,2	91,7	85,4	10,7	6,7	-1,9	-0,2	2,1	-0,5	-6,9
<b>Nahrungs- und Genußmittelindustrien</b>														
1. Vj. . . .	79,8	82,0	80,3	83,4	83,3	82,5	83,0	2,8	2,7	-2,0	3,8	-0,1	-0,9	0,6
2. Vj. . . .	83,0	83,3	85,9	84,6	85,9	85,3	83,5	-0,1	0,4	3,1	-1,6	1,5	-0,6	-2,2
3. Vj. . . .	88,3	89,3	88,4	90,0	85,8	87,4	86,8	2,4	1,1	-1,0	1,8	-4,7	1,8	-0,7
4. Vj. . . .	95,6	96,2	96,1	100,0	94,4	95,1	93,2	1,9	0,6	-0,1	4,1	-5,6	0,7	-2,0
Jahr . . . .	86,8	87,8	87,7	89,5	87,4	87,6	86,7	1,7	1,2	-0,0	2,1	-2,4	0,3	-1,0

1) Kalendermonatlich. — 2) Vorläufig. — 3) Gewogener Durchschnitt der Bereiche.

Quelle: Eigene Berechnung des DIW.

auf dem Tiefpunkt der Rezession 1966/67 (82 vH) ausgelastet werden.

Diese starke Verringerung der Kapazitätsauslastung im Grundstoffbereich ist auf eine Rücknahme der Produktion in nahezu allen Zweigen zurückzuführen. Hervorzuheben ist die Produktionsentwicklung der chemischen Industrie; sie ist — ein in der Zeit nach der Währungsreform einmaliger Vorgang — seit dem zweiten Vierteljahr 1974 deutlich rückläufig. Nur von der eisenschaffenden Industrie ist die Abnahme des Auslastungsgrades im Grundstoffbereich etwas gebremst worden. Sie konnte als einziger Grundstoffproduzent ihre Produktion 1974 das ganze Jahr hindurch auf relativ hohem Niveau halten. Auch hier ist allerdings die Nachfrage in den letzten Monaten kräftig zurückgegangen, so daß dieser Industrie-

zweig schon begonnen hat, seine Kapazitätsauslastung zurückzunehmen.

Im Bereich der Investitionsgüterindustrien ging der Auslastungsgrad vom vierten Vierteljahr 1973 bis zum letzten Vierteljahr des vergangenen Jahres um 8 vH zurück. Trotz des Produktionseinbruchs und der stark verringerten Nutzung der Produktionsanlagen in der Automobilindustrie war der jahresdurchschnittliche Auslastungsgrad für den Investitionsgüterbereich 1974 mit 91 vH aber noch relativ günstig. Dazu haben Maschinenbau und elektrotechnische Industrie in starkem Maße beigetragen.

Die Entwicklung der Auslastung ist die Resultante aus Produktions- und Kapazitätsentwicklung. Im Durchschnitt der verarbeitenden Industrie wuchsen die Kapazitäten 1974 nur noch um etwas mehr als 2,5 vH.

Saisonbereinigte<sup>1)</sup> Auslastungskoeffizienten der verarbeitenden Industrie in der Bundesrepublik Deutschland

Zeitraum	Berechnung auf Preisbasis 1962 maximale Auslastung = 100							Veränderung gegenüber Vorquartal in vH						
	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974 <sup>2)</sup>	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974 <sup>2)</sup>
Verarbeitende Industrie <sup>3)</sup>														
1. Vj. . . .	80,1	90,6	94,3	91,5	87,8	92,0	91,1	0,1	2,7	-0,5	-0,4	0,1	0,6	-2,4
2. Vj. . . .	83,8	91,4	93,2	90,8	88,3	93,2	91,5	4,6	0,9	-1,1	-0,8	0,5	1,2	0,4
3. Vj. . . .	85,9	92,3	92,8	89,8	88,9	92,7	88,4	2,5	1,1	-0,5	-1,1	0,7	-0,5	-3,4
4. Vj. . . .	88,1	94,7	91,9	87,7	91,5	93,4	86,2	2,6	2,6	-0,9	-2,4	2,9	0,7	-2,5
davon: Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien														
1. Vj. . . .	86,2	94,4	96,2	91,7	87,1	93,4	92,5	1,6	1,7	-1,4	-0,1	-0,9	1,9	-1,4
2. Vj. . . .	89,3	95,1	94,9	90,5	88,0	93,6	92,3	3,5	0,8	-1,3	-1,3	1,1	0,3	-0,3
3. Vj. . . .	91,7	95,6	94,1	89,2	88,7	94,0	89,4	2,7	0,5	-0,8	-1,4	0,8	0,4	-3,1
4. Vj. . . .	92,8	97,6	91,8	87,9	91,6	93,8	84,8	1,2	2,1	-2,5	-1,5	3,2	-0,2	-5,1
Investitionsgüterindustrien														
1. Vj. . . .	73,1	87,5	95,6	93,0	86,7	91,9	92,1	-1,2	4,9	0,8	-1,9	1,5	0,5	-5,0
2. Vj. . . .	76,7	89,3	94,9	91,6	87,2	93,9	93,5	4,9	2,1	-0,8	-1,5	0,6	2,2	1,5
3. Vj. . . .	80,2	90,9	94,3	90,2	88,1	93,9	90,6	4,6	1,8	-0,6	-1,5	1,1	0,0	-3,1
4. Vj. . . .	83,4	94,9	94,8	85,4	91,4	97,0	89,2	3,9	4,4	0,6	-5,4	3,7	3,3	-1,5
Verbrauchsgüterindustrien														
1. Vj. . . .	81,2	92,0	92,3	89,7	91,3	93,5	88,1	0,5	1,9	-1,6	0,4	0,9	-0,8	-1,1
2. Vj. . . .	87,0	92,0	90,2	90,9	91,0	93,6	88,4	7,1	0,0	-2,3	1,4	-0,4	0,1	0,4
3. Vj. . . .	87,4	92,3	90,8	90,1	92,1	90,9	83,6	0,5	0,3	0,7	-0,9	1,3	-2,8	-5,5
4. Vj. . . .	90,2	93,7	89,3	90,5	94,3	89,1	83,0	3,2	1,5	-1,6	0,4	2,3	-2,0	-0,7
Nahrungs- und Genußmittelindustrien														
1. Vj. . . .	85,2	88,1	87,8	89,1	87,9	86,4	88,7	-0,7	0,2	-0,4	2,5	-2,5	-0,5	1,7
2. Vj. . . .	87,5	87,0	88,3	88,8	87,9	88,7	87,5	2,6	-1,2	0,5	-0,4	0,0	2,6	-1,3
3. Vj. . . .	86,7	88,3	87,6	89,7	86,6	88,0	86,2	-0,9	1,4	-0,8	1,1	-1,5	-0,8	-1,6
4. Vj. . . .	88,0	88,2	86,9	90,1	86,9	87,2	85,5	1,5	-0,0	-0,7	0,4	0,3	-0,9	-0,8

1) Saisonbereinigung nach dem Berliner Verfahren; arbeitstäglich. — 2) Vorläufig. — 3) Gewogener Durchschnitt der Bereiche.  
Quelle: Eigene Berechnung des DIW.

Dies ist die geringste Expansionsrate des industriellen Produktionspotentials seit der Währungsreform. Der höchste Kapazitätzuwachs wurde 1974 mit etwas über 4 vH von den Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien erzielt. Im Verbrauchsgüter- sowie im Nahrungs- und Genußmittelbereich wuchsen

die Produktionskapazitäten im industriellen Durchschnitt. Am wenigsten (um 1,5 vH) nahm das Produktionspotential im Investitionsgüterbereich zu. Auch darauf ist zurückzuführen, daß in diesem Bereich 1974 noch ein relativ hoher Auslastungsgrad erreicht wurde.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5

Tel. (030) 8 29 11 — telex 01 83247 diwbl

Präsident: Dr. Klaus Dieter Arndt †

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Günther John, Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Prof. Dr. Rolf Krengel, Dr. Manfred Liebrucks, Dr. Reinhard Pohl, Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich  
Schriftleitung: Dr. Klaus Henker, in Vertretung Dr. Egon R. Baumgart

Voraussichtliche Verkehrsentwicklung 1975 — Gemeinschaftsprognose des Bundesministeriums für Verkehr, des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, Berlin und des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung, München. — Zur Auslastung des Produktionspotentials in der verarbeitenden Industrie der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1974 bearbeitet von Arthur Boneß.

Verlag: Duncker & Humblot, 1 Berlin 41, Dietrich-Schäfer-Weg 9. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangaben zulässig. Druck: ZIPPEL-DRUCK, Herbert Zippel KG, 1 Berlin 36, Muskauer Str. 43

Bezugspreis für den Jahrgang DM 50,—, vierteljährlich DM 15,—, Einzelnummer DM 2,—.