

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 36/75

Berlin

4. September 1975

42. Jahrgang

Häglin

Nochmals Rückgang des realen Sozialprodukts

Ergebnisse der vierteljährlichen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung für das zweite Quartal 1975

Im zweiten Quartal 1975 ist das reale Bruttosozialprodukt der Bundesrepublik Deutschland, saison- und arbeitstäglich bereinigt, weiter deutlich zurückgegangen. Mit 3,5 vH ist die Abnahme gegenüber dem Vorquartal sogar wesentlich stärker ausgefallen als zuvor: Seit dem Herbst vergangenen Jahres hatte sich das reale Sozialprodukt von Quartal zu Quartal mit einer Rate von 1 vH verringert.

Die Berechnungen für die beiden ersten Quartale des Jahres 1975 leiden allerdings erheblich darunter, daß es nicht möglich ist, den Einfluß ausgeprägter Veränderungen in der Zahl der verfügbaren Arbeitstage auf die gesamtwirtschaftliche Leistung exakt zu messen. Hatten im ersten Quartal dieses Jahres vom Kalender her zwei Arbeitstage weniger zur Verfügung gestanden als im Vorjahr, so waren es im Berichtsquartal zwei Tage mehr. Es kann angenommen werden, daß in Zeiten rezessiver Entwicklungen starke Kalendereinflüsse wesentlich schwächere Wirkungen auf die Produktionstätigkeit haben als bei Vollbeschäftigung. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird deshalb durch die arbeitstägliche Bereinigung bei einigen Aggregaten der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (Ausrüstungen, Lagerveränderung, Ausfuhr, Einfuhr und Bruttosozialprodukt) der Wert für I/75 zu positiv ausgewiesen, während er für II/75 zu stark zurückgenommen wird. Der kräftige Rückgang des realen arbeitstäglich und saisonbereinigten Bruttosozialprodukts im Berichtsvierteljahr sollte

deshalb nicht überbewertet werden, zumal die in die Zukunft weisenden Indikatoren darauf hindeuten, daß die rezessive Entwicklung des Sozialprodukts nun ihren Tiefpunkt erreicht hat.

Im Vorquartal waren die gesamtwirtschaftlichen Wachstumsverluste ausschließlich durch die stark gedrosselten Ausfuhren bewirkt worden. Der Rückgang des realen Bruttosozialprodukts um rd. 30 Mrd. DM (Preise von 1974; Jahresbasis) im Berichtsquartal wurde dagegen zu etwa gleichen Teilen von den — gegenüber I/75 verringerten — Einbußen beim Außenbeitrag und bei den Bruttoanlageinvestitionen hervorgerufen. Dabei hat sich der Rückgang der Exporte deutlich verlangsamt.

Im Vorjahresvergleich belief sich die Abnahme des realen Bruttosozialprodukts kalendermonatlich auf 4,5 vH (arbeitstäglich: — 6 vH). Weitaus am kräftigsten war abermals der Rückgang der Produktion im warenproduzierenden Gewerbe (— 8 vH), aber auch die reale Leistung im Bereich Handel und Verkehr lag deutlich unter der von II/74 (— 3 vH). Der reale Beitrag des Dienstleistungsbereichs zum Bruttosozialprodukt erhöhte sich dagegen nach wie vor; allerdings flachte die Zunahme — vor allem wegen der zurückhaltenden Personalpolitik der öffentlichen Hand — ab (3,5 vH).

Die gesamtwirtschaftliche Leistung wurde auch im Berichtsquartal zu stark steigenden heimischen

Entwicklung des Bruttosozialprodukts und seiner Verwendungsbereiche¹⁾

Mrd. DM zu Preisen von 1974

	1972		1973				1974				1975	
	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II
Privater Verbrauch	526	522	532	535	527	536	528	530	534	539	538	538
Öffentlicher Verbrauch	181	182	186	187	189	191	189	197	197	204	199	202
Bauten	141	148	143	143	142	137	138	128	126	124	120	112
Ausrüstungen	101	101	104	103	102	101	95	95	96	92	91	88
Lagerveränderung	— 8	+ 1	+ 8	± 0	+ 11	+ 11	+ 4	+ 10	+ 6	— 13	+ 7	— 5
Ausfuhr	221	247	246	257	268	273	297	303	298	289	266	261
abzügl. Einfuhr	223	235	245	246	245	248	252	262	266	256	251	258
Bruttosozialprodukt	938	967	974	979	993	1 001	999	1 002	992	980	970	938

¹⁾ Saison- und arbeitstäglich bereinigte Entwicklung. Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren. Vierteljahresdaten auf Jahresbasis hochgerechnet.

Kosten und Preisen erstellt. Dabei führten die erhebliche Verteuerung der saisonabhängigen Nahrungsmittel und die Anhebung der Mieten dazu, daß die Preise für den privaten Verbrauch wieder beschleunigt stiegen. Dagegen erhöhten sich die Preise für Ausrüstungen nur noch wenig und die für Bauten nicht mehr. Die weitere, wenn auch abgeschwächte, Verbesserung der Terms of Trade, in der eine relative Entlastung der Kosten-Preisrelation für die Unternehmen im Auslandsgeschäft zum Ausdruck kommt, konnte den Anstieg des heimischen Kosten-niveaus nicht voll ausgleichen, so daß sich der Deflationierungsfaktor (Preisindex des Bruttosozialprodukts) noch stärker als der Preisindex für die inländische Güterverwendung erhöhte.

Volumenrückgang und Preisanstieg beim Bruttosozialprodukt haben sich in den beiden ersten Quartalen von 1975 jeweils soweit die Waage gehalten, daß für das arbeitstäglich und saisonbereinigte nominale Produkt das bereits in IV/74 erreichte Ergebnis von rd. 1 025 Mrd. DM (Jahresbasis) gehalten werden konnte.

Nach den Umsatzmeldungen der wichtigsten Investitionsgüterhersteller wurden die Ausgaben der Wirtschaft für Ausrüstungen im Berichtsvierteljahr, saison- und arbeitstäglich bereinigt, kaum noch zurückgenommen. Im Maschinenbau und bei der elektrotechnischen Industrie verlangsamte sich die Abnahme spürbar; die Umsätze im Straßenfahrzeugbau konnten sogar erheblich ausgeweitet werden. Der Preisanstieg für inländische Investitionsgüter schwächte sich saisonbereinigt ab, die Preise für ausländische stiegen dagegen beschleunigt. Insgesamt verlangsamte sich jedoch der Preisauftrieb.

Die Produktionstätigkeit im Baugewerbe wurde im Berichtsquartal erneut kräftig reduziert. Sie lag nur noch auf dem Niveau des Rezessionsjahres 1967 und

um ein Viertel unter der im IV. Quartal 1972 erreichten Spitzenleistung. Die rückläufige Nachfrage wirkte sich auf das Ausbaugewerbe in etwa gleichem Maße aus wie auf das Bauhauptgewerbe; das Quartals-ergebnis für die gesamten realen Bauinvestitionen war um 12,5 vH geringer als in II/74.

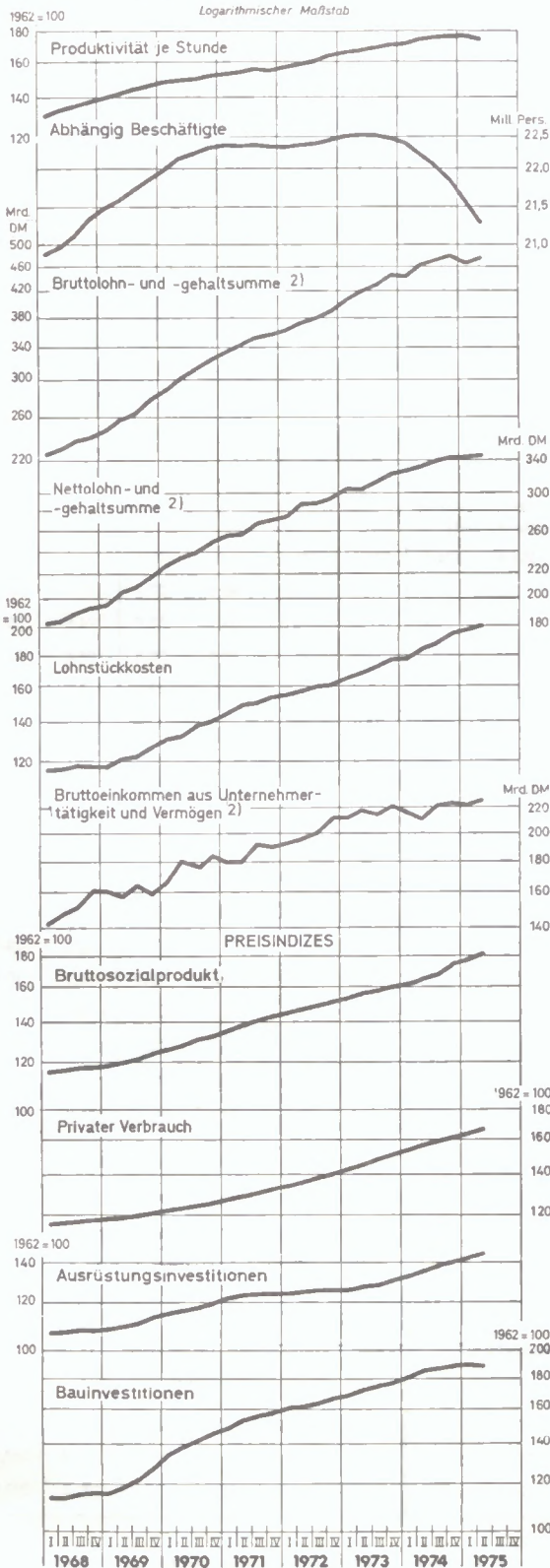
Da von der öffentlichen Hand angesichts der finanziellen Enge schon seit Jahresbeginn weniger Aufträge vergeben wurden, war der saison- und arbeitstäglich bereinigte Leistungsrückgang im Tiefbau beinahe ebenso kräftig wie im Hochbau. Im Wohnungsbau sank die Produktion erneut.

Die schwierige Situation des Baugewerbes spiegelt sich nun — mit erheblicher Verzögerung — auch in der Entwicklung der Preise wider. In allen Bauparten mußten die Firmen trotz gestiegener Vorleistungspreise und Lohnkosten auf Preisanhebungen verzichten, um „im Markt“ bleiben zu können.

Die vom privaten Verbrauch erwarteten Impulse sind im Berichtsquartal trotz beträchtlicher Einkommenssteigerungen noch nicht festzustellen gewesen.

Wegen der Effekte der Steuerreform einerseits und der im ersten Halbjahr 1975 vermehrten Erstattungen im Rahmen des Lohnsteuerjahresausgleiches andererseits war das Lohnsteueraufkommen in der ersten Jahreshälfte um mehr als 5 vH niedriger als im Vorjahr. Die Nettolohn- und -gehaltsumme (ohne Kindergeld) hat sich dabei um etwa einen vH-Punkt (Vorjahresvergleich) mehr erhöht als die Bruttolohn- und -gehaltsumme, nämlich um 4,5 vH. Rechnet man das seit 1. Januar 1975 gezahlte Kindergeld hinzu, beträgt der Zuwachs der Nettolohn- und -gehaltsumme etwa 9,5 vH. Das Netto-Durchschnittseinkommen je Arbeitnehmer (einschließlich Kindergeld) lag um 14 vH über dem vergleichbaren Vorjahreswert.

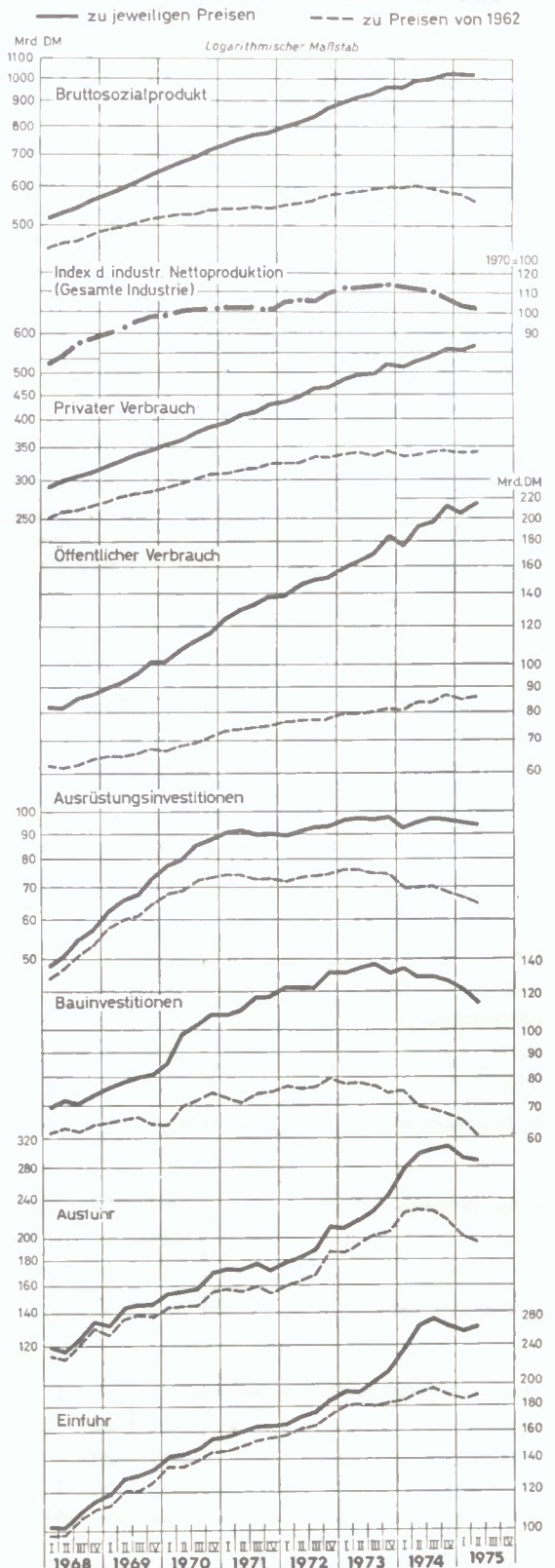
PRODUKTIVITÄT, BESCHÄFTIGUNG, EINKOMMEN UND PREISE SAISONBEREINIGTE WERTE ¹⁾



1) Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren. — 2) Vierteljahreswerte auf Jahresbasis hochgerechnet.

DIW 75

BRUTTOSOZIALPRODUKT UND VERWENDUNGSBEREICHE SAISON- UND ARBEITSTÄGLICH BEREINIGTE WERTE *



* Vierteljahreswerte in Mrd. DM auf Jahresbasis hochgerechnet. Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren

DIW 75

Ursprungswerte der vierteljährlichen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung

	1973	1974	1973				1974				1975	
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II
A. Entstehung des Bruttosozialprodukts												
Zu konstanten Preisen von 1962												
Arbeitsvolumen (1962 = 100)	97,6	94,9	97,1	97,5	96,3	99,5	95,2	94,7	94,2	95,3	88,7	90,9
Besch. Arbeitnehmer (1000 Pers.) . .	22 511	22 101	22 349	22 507	22 653	22 535	22 223	22 173	22 154	21 854	21 394	21 248
Produktivität (je Erwerbstätigenstunde) (1962 = 100)	168,4	174,4	162,3	167,5	168,6	174,2	169,5	175,0	174,4	178,5	173,0	174,3
Bruttoinlandsprodukt (Mrd. DM)	593,0	596,7	142,8	147,3	146,5	156,4	145,6	149,4	148,2	153,5	138,5	142,3
B. Verteilung des Bruttosozialprodukts												
Zu jeweiligen Preisen (Mrd. DM)												
Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit	498,6	546,3	114,1	123,0	125,4	136,1	125,1	136,1	137,1	148,0	131,5	141,0
Bruttolohn- und -gehaltsumme	423,8	463,6	97,1	104,5	106,7	115,5	106,1	115,6	116,5	125,4	110,9	119,0
Nettolohn- und -gehaltsumme	311,5	336,0	73,5	77,4	78,4	82,2	80,0	84,7	83,8	87,5	84,3	88,2
Bruttoeinkommen aus Unternehmer- tätigkeit und Vermögen	215,3	217,6	50,1	54,2	49,8	61,2	51,4	52,4	51,2	62,6	52,4	56,6
Indirekte Steuern abzügl. Subventionen	109,9	114,4	27,3	27,0	27,2	28,4	27,5	28,4	27,8	30,7	27,2	28,6
Abschreibungen	103,1	115,7	24,4	25,7	25,9	27,1	27,2	28,9	29,2	30,4	30,6	32,0
Bruttosozialprodukt	926,9	994,0	215,9	229,9	228,3	252,8	231,2	245,8	245,3	271,7	241,7	258,2
C. Verwendung des Bruttosozialprodukts												
Zu jeweiligen Preisen (Mrd. DM)												
Privater Verbrauch	495,7	532,9	113,8	123,1	119,4	139,4	121,4	131,3	130,1	150,1	131,5	141,7
Öffentlicher Verbrauch	168,3	196,3	37,7	39,8	40,0	50,8	42,1	47,7	46,4	60,1	47,7	53,2
Bauten	132,1	129,1	26,8	35,5	35,4	34,4	27,5	34,3	33,7	33,6	24,6	30,7
Ausrüstungen	96,5	94,8	23,1	24,0	22,7	26,7	22,0	23,4	23,1	26,3	21,6	23,7
Lagerveränderung	+ 9,6	+ 1,1	+ 9,5	+ 1,1	+ 4,9	- 5,9	+ 7,1	+ 0,5	+ 5,5	-12,0	+ 7,1	+ 2,4
Ausfuhr	227,3	298,9	52,7	55,5	56,7	62,4	69,5	73,7	76,2	79,5	69,8	72,8
abzügl. Einfuhr	202,6	259,1	47,7	49,1	50,8	55,0	58,4	65,1	69,7	65,9	60,6	66,3
Bruttosozialprodukt	926,9	994,0	215,9	229,9	228,3	252,8	231,2	245,8	245,3	271,7	241,7	258,2
Zu konstanten Preisen von 1962 (Mrd. DM)												
Privater Verbrauch	337,2	337,8	79,3	84,3	80,8	92,8	78,6	83,7	82,0	93,5	80,2	84,9
Öffentlicher Verbrauch	80,1	83,8	18,9	19,5	19,7	22,0	19,2	20,6	20,5	23,5	20,0	21,2
Bauten	76,0	69,7	16,0	20,2	20,1	19,7	15,3	18,3	18,0	18,1	13,2	16,0
Ausrüstungen	75,3	69,4	18,5	18,9	17,7	20,2	16,8	17,3	16,7	18,6	15,3	16,4
Lagerveränderung	+ 7,9	+ 0,8	+ 7,8	+ 0,9	+ 3,9	- 4,7	+ 5,1	+ 0,4	+ 4,0	- 8,7	+ 5,1	+ 1,8
Ausfuhr	198,0	224,4	47,1	49,0	49,0	52,9	56,1	56,6	55,4	56,3	48,6	50,6
abzügl. Einfuhr	182,1	190,9	44,8	45,8	44,9	48,6	45,8	48,0	49,3	47,8	43,9	48,6
Bruttosozialprodukt	592,4	595,0	142,8	147,0	146,3	156,3	145,3	148,9	147,3	153,5	138,5	142,3
Preisentwicklung (1962 = 100)												
Privater Verbrauch	147,0	157,8	143,5	146,0	147,7	150,3	154,5	157,0	158,6	160,5	164,1	167,0
Bauten	173,8	185,3	167,6	175,5	175,8	175,0	179,5	187,8	187,3	185,9	187,2	191,4
Ausrüstungen	128,0	136,6	124,6	127,2	128,3	131,8	131,4	135,1	138,2	141,1	141,0	144,6
Bruttosozialprodukt	156,5	167,1	151,2	156,4	156,0	161,8	159,1	165,1	166,6	177,0	174,6	181,5
D. Lohn- und Gehaltsätze und Lohnstückkosten (1962 = 100)												
Lohn- und Gehaltsätze (Stundenbasis)												
effektiv	260,5	292,6	247,7	245,7	275,2	273,4	276,6	277,6	306,5	309,8	304,5	303,0
tariffl.)	234,7	264,8	227,0	234,5	237,6	239,3	254,7	263,9	268,0	272,4	282,9	288,4
Lohnstückkosten*)	170,9	186,1	162,6	169,8	174,2	177,7	174,9	185,3	188,3	196,0	193,3	200,8
1) Nach Angaben in: Monatsberichte der Deutschen Bundesbank. — *) Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit zu Bruttoinlandsprodukt in Preisen von 1962.												

Entwicklung der Ursprungswerte der vierteljährlichen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung¹⁾

	1973	1974	1973				1974				1975	
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II
A. Entstehung des Bruttosozialprodukts												
Zu konstanten Preisen von 1962												
Arbeitsvolumen	- 0,1	- 2,8	0,9	- 0,4	- 0,3	- 0,8	- 1,9	- 2,9	- 2,2	- 4,2	- 6,8	- 4,0
Besch. Arbeitnehmer	0,6	- 1,8	1,0	0,9	0,5	0,2	- 0,6	- 1,5	- 2,2	- 3,0	- 3,7	- 4,2
Produktivität (je Erwerbstätigenstunde)	5,2	3,5	6,2	5,4	5,3	4,3	3,9	4,5	3,5	2,5	2,1	- 0,4
Bruttoinlandsprodukt	5,1	0,6	7,2	5,0	5,0	3,5	1,9	1,5	1,2	- 1,8	- 4,9	- 4,4
B. Verteilung des Bruttosozialprodukts												
Zu jeweiligen Preisen												
Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit	13,5	9,6	13,0	13,5	13,5	14,0	9,6	10,7	9,4	8,7	5,2	3,6
Bruttolohn- und -gehaltsumme . .	12,6	9,4	12,1	12,5	12,5	13,4	9,3	10,6	9,2	8,6	4,5	3,0
Nettolohn- und -gehaltsumme . . .	8,9	7,9	11,1	5,0	9,0	10,8	8,8	9,4	6,9	6,5	5,3	4,2
Bruttoeinkommen aus Unternehmer-tätigkeit und Vermögen	7,6	1,1	13,1	9,3	4,8	4,4	2,7	- 3,5	2,8	2,3	2,1	8,0
Indirekte Steuern abzügl. Subventionen	8,6	4,1	11,9	9,2	9,4	4,6	0,4	5,4	2,2	8,2	- 1,1	0,6
Abschreibungen	10,2	12,3	9,3	10,2	10,0	11,2	11,7	12,6	12,7	12,1	12,2	10,8
Bruttosozialprodukt	11,2	7,2	12,4	11,6	10,6	10,1	7,1	6,9	7,5	7,5	4,6	5,0
C. Verwendung des Bruttosozialprodukts												
Zu jeweiligen Preisen												
Privater Verbrauch	9,9	7,5	11,0	11,7	7,0	10,1	6,7	6,7	9,0	7,6	8,3	7,9
Öffentlicher Verbrauch	14,9	16,7	13,4	14,1	13,1	18,1	11,6	19,9	16,2	18,2	13,3	11,5
Bauten	5,8	- 2,3	11,1	8,2	6,6	- 1,0	2,8	- 3,3	- 4,9	- 2,5	- 10,5	- 10,7
Ausrüstungen	4,3	- 1,8	6,2	4,2	3,3	3,6	- 4,8	- 2,7	1,8	- 1,3	- 1,5	1,5
Lagerveränderung	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ausfuhr	19,6	31,4	19,9	19,9	22,5	16,4	31,8	32,7	34,4	27,4	0,4	- 1,2
abzügl. Einfuhr	15,5	27,9	17,5	12,9	14,9	16,5	22,5	32,5	37,4	19,6	3,7	2,0
Bruttosozialprodukt	11,2	7,2	12,4	11,6	10,6	10,1	7,1	6,9	7,5	7,5	4,6	5,0
Zu konstanten Preisen von 1962												
Privater Verbrauch	2,7	0,2	4,6	4,2	- 0,1	2,4	- 0,9	- 0,8	1,5	0,8	2,0	1,5
Öffentlicher Verbrauch	4,1	4,7	3,6	4,6	3,7	4,6	1,7	5,9	4,3	6,7	4,3	2,4
Bauten	- 0,7	- 8,3	5,2	0,8	- 0,3	- 6,8	- 3,9	- 9,6	- 10,7	- 8,2	- 14,2	- 12,4
Ausrüstungen	2,0	- 7,9	4,9	2,3	1,4	- 0,3	- 9,8	- 8,4	- 5,5	- 7,8	- 8,2	- 5,1
Lagerveränderung	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ausfuhr	16,9	13,3	19,6	17,8	20,5	10,9	19,0	15,6	13,1	6,4	- 13,3	- 10,7
abzügl. Einfuhr	10,3	4,8	15,3	10,7	9,8	6,0	2,1	4,8	10,0	2,5	- 4,0	1,2
Bruttosozialprodukt	5,1	0,4	7,1	4,8	5,3	3,6	1,8	1,3	0,6	- 1,7	- 4,7	- 4,5
Preisentwicklung (1962 = 100)												
Privater Verbrauch	7,0	7,3	6,1	7,2	7,1	7,5	7,7	7,5	7,4	6,8	6,2	6,4
Bauten	6,5	6,6	5,6	7,3	7,0	6,2	7,1	7,0	6,5	6,2	4,3	1,9
Ausrüstungen	2,3	6,7	1,2	1,9	1,8	3,9	5,4	6,3	7,7	7,1	7,4	7,0
Bruttosozialprodukt	5,7	6,8	5,0	6,5	5,1	6,3	5,2	5,6	6,8	9,4	9,7	9,9
D. Lohn- und Gehaltsätze und Lohnstückkosten (1962 = 100)												
Lohn- und Gehaltsätze (Stundenbasis)												
effektiv	12,1	12,3	11,0	11,8	12,6	12,9	11,7	13,0	11,3	13,3	10,1	9,2
tariflich ²⁾	10,6	12,8	9,8	10,8	11,0	11,1	12,2	12,5	12,8	13,7	11,0	9,3
Lohnstückkosten ³⁾	8,0	8,9	5,4	8,2	8,1	10,1	7,6	9,1	8,1	10,7	10,6	8,4

1) Veränderung in vH gegenüber Vorjahr. — 2) Nach Angaben in: Monatsberichte der Deutschen Bundesbank. — 3) Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit zu Bruttoinlandsprodukt in Preisen von 1962.

Saisonbereinigte Werte der vierteljährlichen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung¹⁾

	1973	1974	1973				1974				1975	
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II
A. Entstehung des Bruttosozialprodukts												
Zu konstanten Preisen von 1962												
Arbeitsvolumen (1962 = 100) ²⁾	98	95	98	98	97	97	96	95	95	93	90	91
Besch. Arbeitnehmer (1000 Pers.) ²⁾ . .	22 511	22 101	22 509	22 533	22 518	22 497	22 384	22 199	22 019	21 804	21 544	21 274
Produktivität (je Erwerbstätigenstunde) ²⁾ (1962 = 100)	168	174	166	167	169	171	172	175	175	175	176	174
Bruttoinlandsprodukt (Mrd. DM) ³⁾	593	597	589	590	594	601	599	599	601	587	572	571
B. Verteilung des Bruttosozialprodukts												
Zu jeweiligen Preisen ³⁾ (Mrd. DM)												
Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit	499	546	477	491	505	523	521	543	553	565	553	562
Bruttolohn- und -gehaltsumme	424	464	406	418	429	444	443	461	469	479	467	474
Nettolohn- und -gehaltsumme	312	336	303	303	316	325	329	332	338	345	344	346
Bruttoeinkommen aus Unternehmer- tätigkeit und Vermögen	215	218	211	217	215	222	217	209	220	222	221	226
Indirekte Steuern abzügl. Subventionen	110	114	109	109	111	110	110	115	114	118	111	115
Abschreibungen	103	116	99	102	104	108	110	115	117	121	124	127
Bruttosozialprodukt	927	994	896	919	935	963	958	981	1 004	1 026	1 009	1 030
C. Verwendung des Bruttosozialprodukts												
Zu jeweiligen Preisen, außerdem arbeitstäglich bereinigt (Mrd. DM) ³⁾												
Privater Verbrauch	496	533	481	494	495	516	512	526	538	554	555	568
Öffentlicher Verbrauch	168	196	159	164	170	182	178	194	197	214	204	216
Bauten	132	129	130	133	136	131	133	128	129	126	122	114
Ausrüstungen	96	95	96	96	95	97	92	95	96	95	94	94
Lagerveränderung	+ 7	± 0	+ 10	+ 1	+ 7	+ 6	+ 5	+ 11	+ 1	- 13	+ 15	+ 7
Ausfuhr	226	298	209	220	232	244	279	300	306	309	290	288
abzügl. Einfuhr	202	259	194	194	200	216	238	265	272	261	256	262
Bruttosozialprodukt	924	993	891	914	934	960	960	990	993	1 024	1 024	1 024
Zu konstanten Preisen von 1962, außerdem arbeitstäglich bereinigt (Mrd. DM) ³⁾												
Privater Verbrauch	337	338	337	339	334	340	334	336	339	342	341	341
Öffentlicher Verbrauch	80	84	79	80	80	81	81	84	84	87	85	86
Bauten	76	70	77	77	77	74	75	69	68	67	65	60
Ausrüstungen	75	69	76	76	74	74	70	70	70	68	66	64
Lagerveränderung	+ 6	± 0	+ 8	+ 2	+ 7	+ 7	± 0	+ 5	+ 4	- 6	+ 8	+ 2
Ausfuhr	197	224	186	194	202	206	224	229	226	218	201	197
abzügl. Einfuhr	181	191	181	181	180	183	186	193	196	188	185	190
Bruttosozialprodukt	590	594	583	586	595	599	598	600	594	587	581	561
Preisentwicklung ²⁾ (1962 = 100)												
Privater Verbrauch	147,0	157,8	142,7	145,7	148,0	151,0	153,8	156,7	158,9	161,2	163,5	166,6
Bauten	173,8	185,3	169,2	172,5	175,0	177,0	181,0	184,8	186,5	188,2	189,0	188,3
Ausrüstungen	128,0	136,6	126,0	127,2	128,0	130,6	132,8	135,2	137,9	140,0	142,5	144,7
Bruttosozialprodukt	156,5	167,1	152,7	155,9	157,2	160,0	160,7	164,4	167,8	174,4	176,7	180,9
D. Lohn- und Gehaltsätze und Lohnstückkosten (1962 = 100)												
Lohn- und Gehaltsätze (Stundenbasis)												
effektiv	261	293	249	257	265	272	278	288	297	307	307	314
tariflich	235	265	225	232	238	244	253	261	268	277	281	286
Lohnstückkosten ⁴⁾	171	196	165	169	173	177	177	184	187	195	197	200

1) Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren. — 2) Jahresdurchschnitt des Ursprungswertes bzw. saisonbereinigte Vierteljahreswerte. — 3) Vierteljahresdaten auf Jahresbasis hochgerechnet; Jahreswerte sind Ursprungswerte. — 4) Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit zu Bruttoinlandsprodukt in Preisen von 1962.

Entwicklung der saisonbereinigten Werte der vierteljährlichen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung¹⁾

	1972		1973				1974				1975	
	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II
A. Entstehung des Bruttosozialprodukts Zu konstanten Preisen von 1962												
Arbeitsvolumen	0,5	0,5	0,5	-0,5	-1	-0	-0,5	-1,5	0	-2,5	-2,5	1
Besch. Arbeitnehmer	0	0,5	0	0	-0	-0	-0,5	-1	-1	-1	-1	-1
Produktivität (je Erwerbstätigenstunde)	1	2,5	1	0,5	1,5	1	0,5	1,5	0,5	0	0	-1
Bruttoinlandsprodukt	0,5	2,5	1,5	0	0,5	1	-0	-0	0,5	-2,5	-2,5	-0
B. Verteilung des Bruttosozialprodukts Zu jeweiligen Preisen												
Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit	2,5	3	4,5	3	2,5	3,5	-0,5	4	2	2	-2	1,5
Bruttolohn- und -gehaltssumme	2	2,5	4	3	2,5	3,5	-0,5	4	1,5	2	-2,5	1,5
Nettolohn- und -gehaltssumme	-0,5	2	3,5	-0	4,5	3	1	1	2	2	-0	0,5
Bruttoeinkommen aus Unternehmer-tätigkeit und Vermögen	3	4,5	0	2,5	-1	3,5	-2	-3,5	5	1	-0,5	2
Indirekte Steuern abzügl. Subventionen	1	3,5	4	0	2	-1	-0,5	4,5	-0,5	3,5	-6,5	4
Abschreibungen	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	3,5	2,5	3,5	2,5	3	2,5	2,5
Bruttosozialprodukt	2,5	3,5	3	2,5	1,5	3	-0,5	2,5	2,5	2	-1,5	2
C. Verwendung des Bruttosozialprodukts Zu jeweiligen Preisen, außerdem arbeitstäglich bereinigt												
Privater Verbrauch	4,5	0,5	3,5	3	0	4,5	-1	3	2	3	0	2,5
Öffentlicher Verbrauch	3	1	5,5	2,5	4	7	-2,5	9,5	1,5	8,5	-4,5	5,5
Bauten	-0,5	9	-1,5	2,5	2	-3,5	1,5	-3,5	0	-2	-3,5	-6,5
Ausrüstungen	1,5	0,5	3	0,5	-1	1,5	-4,5	2,5	1,5	-1,5	-0,5	-0,5
Lagerveränderung	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ausfuhr	3,5	12	-1	5	5,5	5	14	8	2	-4	-6	-1
abzügl. Einfuhr	2,5	6	4,5	-0	3	8	10	11	2,5	1	-2	2,5
Bruttosozialprodukt	3	4	2,5	2,5	2	2,5	0	3	0,5	3	0	0
Zu konstanten Preisen von 1962, außerdem arbeitstäglich bereinigt												
Privater Verbrauch	2,5	-0,5	2	0,5	-1,5	2	-1,5	0,5	1	1	-0,5	0
Öffentlicher Verbrauch	0,5	0,5	2	0,5	1	1,5	-1	4	-0	3,5	-2,5	1,5
Bauten	1	5	-3,5	0	-0,5	-4	1	-7	-1,5	-1,5	-3	-7
Ausrüstungen	1	1	2,5	-0,5	-1,5	-0,5	-6	0,5	0	-3,5	-1,5	-3
Lagerveränderung	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ausfuhr	2,5	11,5	-0	4	4	2	8,5	2,5	-1,5	-3,5	-8	-2
abzügl. Einfuhr	1,5	5	4,5	0	-0,5	1,5	1,5	4	1,5	-4	-2	2,5
Bruttosozialprodukt	1	3	0,5	0,5	1,5	1	-0	0,5	-1	-1	-1	-3,5
Preisentwicklung (1962 = 100)												
Privater Verbrauch	2	1,5	1,5	2	1,5	2	2	2	1,5	1,5	1,5	2
Bauten	1,5	2	1,5	2	1,5	1	2	2	1	1	0,5	-0,5
Ausrüstungen	0,5	-0	0,5	1	0,5	2	1,5	2	2	1,5	2	1,5
Bruttosozialprodukt	2	1	1,5	2	1	2	0,5	2,5	2	4	1,5	2,5
D. Lohn- und Gehaltsätze und Lohnstückkosten (1962 = 100)												
Lohn- und Gehaltsätze (Stundenbasis)												
effektiv	2	2,5	3	3	3,5	2,5	2,5	3,5	3	3,5	0,5	2
tariflich	2	3	2,5	3	2,5	2,5	4	3	3	3	1,5	1,5
Lohnstückkosten ²⁾	1,5	0,5	2,5	2,5	2	2,5	0,5	4	1,5	4	1	1,5

¹⁾ Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren. Veränderung in vH gegenüber dem Vorquartal. Die Veränderungsraten wurden gerundet. —
²⁾ Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit zu Bruttoinlandsprodukt in Preisen von 1962.

Dieser Einkommensschub — der für die privaten Haushalte insgesamt noch verstärkt wurde durch wachsende Sozialleistungen — blieb indes ohne spürbaren Einfluß auf das Verbraucherverhalten. In der ersten Jahreshälfte nahm der private Verbrauch saisonbereinigt nur um etwa 3 vH gegenüber dem zweiten Halbjahr 1974 zu. Die Sparquote erreichte eine neue Rekordhöhe von über 17 vH.

Als Folge der überdurchschnittlichen Verteuerung der saisonabhängigen Nahrungsmittel und der Anhebung der Mieten stiegen die Verbraucherpreise in II/75 wieder beschleunigt, obwohl sich der Preisanstieg bei industriellen Verbrauchs- und Gebrauchsgütern und bei Dienstleistungen weiter abflachte. Insgesamt lag der Preisindex des privaten Verbrauchs um 6,5 vH über dem Vorjahrsniveau. Damit wurde real nur etwa 1,5 vH mehr als vor einem Jahr gekauft; gegenüber I/75 stagnierte der private Verbrauch.

Nach wie vor wird die Wirtschaft der Bundesrepublik von den Rückwirkungen der weltweiten Rezession erheblich in Mitleidenschaft gezogen: In den ersten beiden Quartalen von 1975 verminderten sich die Exportüberschüsse beträchtlich. Dies ist nicht nur auf die schrumpfenden Ausfuhren zurückzuführen, sondern auch darauf, daß die Bundesrepublik im Gegensatz zu vielen anderen westlichen Industrieländern die reale Einfuhr kaum reduziert hat.

Im zweiten Vierteljahr 1975 hat sich allerdings der Rückgang der realen Exporte, saison- und arbeits-täglich bereinigt, deutlich abgeflacht. Im Vorjahresvergleich betrug er aber — kalendermonatlich — immer noch rund 11 vH (arbeits-täglich: -13 vH).

Die realen Importe, die in I/75 bereinigt noch etwas abgenommen hatten, stiegen im Berichtsvierteljahr sogar wieder kräftig (+ 2,5 vH) und waren damit höher als im Vorjahr. Vor allem expandierten die Einfuhren von Fertigwaren-Enderzeugnissen und Rohstoffen, saisonbereinigt gegenüber I/75 um rund 10 vH. Der saisonbereinigte reale Außenbeitrag (zu Preisen von 1974) verminderte sich — jeweils auf Jahresbasis gerechnet — von rund 40 Mrd. DM im zweiten Quartal 1974 auf nur noch 3 Mrd. DM im Berichtsquartal.

Entsprechend der immer noch stark rezessiven Entwicklung bei unseren wichtigsten Handelspartnern und der dadurch verschärften Konkurrenz auf den Weltmärkten nahmen die Ausfuhrpreise saisonbereinigt im Berichtsquartal nicht mehr zu (Vorjahresvergleich: + 10,5 vH).

Bei den Preisen für Einfuhrgüter zeigte sich noch keine Änderung der Entwicklungstendenz; sie gingen saisonbereinigt abermals zurück (Vorjahresvergleich: + 1 vH).

Die Terms of Trade verbesserten sich bei dieser Preiskonstellation (stagnierende Export-, sinkende Importpreise) auch im Berichtsquartal zugunsten der Bundesrepublik, wenn auch nicht mehr so kräftig wie zuvor.

Die Produktionsverluste im Auslandsgeschäft, die Einbußen auch bei der Produktion für Inlandszwecke induzierten, führten zu einer weiteren Verschärfung der Lage auf dem Arbeitsmarkt. Bis zuletzt hat die Zahl der Arbeitslosen saisonbereinigt zu- und die der offenen Stellen abgenommen. Das Verhältnis von Angebot und Nachfrage bei den Arbeitsplätzen verschlechterte sich dabei zur Jahresmitte auf 1 : 6. Die Zahl der Beschäftigten ging saisonbereinigt um 270 000 Personen zurück; dabei gaben innerhalb von drei Monaten die Industrie 140 000 und das Baugewerbe 60 000 Arbeitskräfte ab. Die Zahl der Kurzarbeiter vergrößerte sich konjunkturell dennoch weiter. Auch im Berichtsquartal reichten jedoch die mit steigender Arbeitslosigkeit, hoher Kurzarbeit und sonstigen Einschränkungen der Arbeitszeit verbundenen Minderungen des Arbeitsvolumens nicht aus, bei sinkendem Produktionsniveau Produktivitätsgewinne zuzulassen. Die Produktivität je Erwerbstätigenstunde ging sogar zurück. Trotz des im ersten Halbjahr insgesamt stagnierenden Bruttoeinkommens aus unselbständiger Arbeit nahm so der Lohnkostendruck in dieser Zeit immer noch kräftig zu; gegenüber dem Vorjahr waren die Lohnstückkosten um 9,5 vH höher. Vor allem wegen der Gewinne aus den Terms of Trade, aber auch wegen der schwächeren Belastung durch indirekte Steuern, erhöhte sich das Bruttoeinkommen aus Unternehmertätigkeit und Vermögen zuletzt dennoch wieder. Die Finanzierungssituation der Unternehmen hat sich darüber hinaus durch nach wie vor stark steigende Abschreibungen wie auch die günstigeren Kreditbedingungen verbessert.

Ausblick

Die Entwicklung des realen Bruttosozialprodukts im zweiten Viertel dieses Jahres hat die Erwartungen enttäuscht.

Weniger pessimistisch als das Produktionsergebnis stimmen indes die zukunftsweisenden Nachfrage-daten. Die Auftragseingänge — sowohl aus dem Inland als auch aus dem Ausland — haben ihre steile Gefällstrecke hinter sich gelassen. Vielfach sind Anzeichen für eine Erholung der realen Nachfrage zu erkennen. Die Verzögerungen, mit denen sich neue Nachfrage in Mehrproduktion umsetzt, lassen allerdings noch keine kurzfristige Reaktion der Produktion auf eine wieder aufwärts gerichtete Nachfrageentwicklung erwarten; dies gilt insbesondere für die Sektoren, in denen der Nachfragerückgang erst in

der jüngsten Zeit zum Stillstand kam. Unter diesem Aspekt wird auch der unerwartet starke Auftragsstoß für Investitionsgüter im Juni — unmittelbar vor Ablauf der Begünstigungsfrist für Investitionsaufträge — keine alsbald spürbaren Produktionseffekte haben, zumal wegen der Haupturlaubszeit kurzfristig mögliche und gewünschte Lieferungen aufgeschoben werden müssen.

Die neuen konjunkturpolitischen Maßnahmen der Regierung, mit denen vor allem der Bauwirtschaft geholfen werden soll, können ohnehin frühestens im Laufe des vierten Quartals zu greifen beginnen, und das auch nur dann, wenn bei der Umsetzung der Beschlüsse in Aufträge auf ausreichend viele vergabereife Projekte zurückgegriffen werden kann. Länger noch werden die Wirkungen derjenigen Maßnahmen auf sich warten lassen, die im Rahmen des Konjunkturprogramms die private Nachfrage nach Bauleistungen anregen sollen.

Ins Bild aufzunehmen ist außerdem, das jetzt, in einer Phase, in der der reale Rückgang der Auslandsnachfrage nach deutschen Gütern zum Stillstand gekommen ist, in wichtigen westlichen Indu-

strieländern ebenfalls ernsthafte konjunkturbelebende Maßnahmen beschlossen werden. Die deutsche Konjunkturpolitik dürfte deshalb nicht abermals — wegen unmöglich kompensierbarer negativer Auslandseinflüsse — ins Leere laufen.

Damit liegen viele Voraussetzungen vor, die eine spürbare Belebung der Wirtschaftstätigkeit zwar noch nicht für das Sommerquartal, wohl aber für die Endperiode dieses Jahres begünstigen. Die Verwirklichung dieser Chancen hängt indes nun auch davon ab, wie die geldpolitischen Instanzen mit den gegenwärtigen Schwierigkeiten, insbesondere an den Kapitalmärkten, fertig werden, die nicht Ausdruck einer zu hohen oder gar zwischen Staat und Unternehmen konkurrierenden Kreditnachfrage sind, sondern nur einer — bei entsprechendem geldpolitischem Verhalten — vorübergehenden Vertrauensminderung der Anleger. Negative Einflüsse auf die Investitionsbereitschaft der Unternehmen von dieser Seite her müssen jedenfalls abgewehrt werden; die Zeit, in der ein neuer Zinsanstieg bei steigender privater Kreditnachfrage ungefährlich für das Investitionsklima wäre, ist jedenfalls noch nicht gekommen.

Die voraussichtliche Entwicklung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 1990

Abschwächung des Wachstums bei wenig veränderter Transportstruktur

Die integrierte Bundesverkehrswegeplanung macht es erforderlich, daß Informationen über das voraussichtliche Wachstum der Nachfrage im Güter- und Personenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland bereitgestellt werden, die nach Verkehrsarten und Regionen differenziert sind. Im Auftrage des Bundesministers für Verkehr wurden vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung Daten erarbeitet¹, die die künftige Verkehrsentwicklung bis 1990 — aufbauend auf einem vollständigen und in sich konsistenten System sozio-ökonomischer Leitvariabler — zeigen. Im folgenden werden die wichtigsten Tendenzen für den Güterverkehr dargestellt².

Bei dieser Verkehrsprognose wurde von folgenden Grundannahmen über die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung im Zeitraum 1972 bis 1990 ausgegangen³:

- Verringerung der Wohnbevölkerung von 61,7 Mill. auf 59,8 Mill., Konstanz der ausländischen Wohnbevölkerung in Höhe von 3,9 Mill.;
- Zunahme der Zahl der privaten Haushalte um 4 vH auf 23,5 Mill.;
- Erhöhung der Zahl der Erwerbstätigen von 26,4 Mill. auf 27,3 Mill.;
- Zunahme des realen Bruttoinlandsprodukts um 3,7 vH und des realen privaten Verbrauchs um 3,5 vH jährlich;

¹ Integrierte Langfristprognose für die Verkehrsnachfrage im Güter- und Personenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1990. Gutachten des DIW im Auftrage des Bundesministers für Verkehr (noch nicht veröffentlicht). Die hier vorgelegten Ergebnisse sind dem Teil: „Projektion des Güterverkehrs“ des obengenannten Forschungsvorhabens entnommen. Bearb.: Hans-Joachim Frank, Peter Lünsdorf.

² Zum Personenverkehr vgl.: „Die voraussichtliche Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 1990. Bearb.: Rainer Hopf und Heilwig Rieke. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 34/75.

³ Diese Eckdaten sind im wesentlichen im Laufe des Jahres 1974 erarbeitet worden. Heute wird man zwangsläufig einige Entwicklungstendenzen anders einschätzen müssen, als seinerzeit angenommen werden konnte. Die Abweichungen halten sich jedoch, mit Ausnahme der Projektion der Bauinvestitionen, in engen Grenzen.

- ausreichendes Energieangebot; Realisierung des Energieprogramms der Bundesregierung von 1974.

Hinzu kamen Prämissen und Arbeitshypothesen, die direkt den Verkehrssektor betreffen:

- Freie Wahl der Verkehrsmittel;
- keine zusätzlichen Wettbewerbsbeeinflussungen der Verkehrsarten durch administrative Maßnahmen;
- keine starken Veränderungen in den Tarif-/Kostenrelationen zwischen den Verkehrsarten;
- kein Einsatz neuer Verkehrssysteme;
- Fertigstellung der im Bau befindlichen Binnenschiffahrtskanäle und Bau des Saarkanals;
- gegenwärtiges Streckennetz der Deutschen Bundesbahn bei Aufrechterhaltung eines attraktiven Leistungsangebots;
- keine Erweiterung des gegenwärtigen Rohrfernleitungsnetzes für Mineralöl.

Die Entwicklung des Güterverkehrs hängt in besonderem Maße vom Produktionswachstum der Wirtschaftsbereiche, vor allem dem des Energie-, Eisen- und Stahl- sowie Bausektors ab. In der Prognose wurde nach zwölf Güterbereichen differenziert, deren künftige Verkehrsentwicklung aus dem Produktions- und Verbrauchswachstum der Wirtschaftsbereiche abgeleitet werden kann. Einbezogen wurden folgende Verkehrsarten: Eisenbahn⁴, Binnenschifffahrt, Straßengüternahverkehr, Straßengüterfernverkehr und Rohrfernleitungen.

Zunächst wurde der Gesamtverkehr für jeden Güterbereich anhand eines multiplen Regressionsansatzes geschätzt. Als Leitvariablen der zwölf Güterbereiche dienten gesondert erarbeitete Prognosewerte für die mengenmäßige Produktion und den Verbrauch der Wirtschaftsbereiche.

Anschließend wurden die so ermittelten Schätzwerte für das Verkehrsaufkommen auf die Verkehrsarten aufgeteilt.

Entwicklung nach Güterbereichen

Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate des Güterverkehrs – gemessen in beförderten Tonnen – wird sich künftig im Vergleich zur Zeit von 1960 bis 1972 von rund 5 auf etwa 3 vH abschwächen. Das gesamte Verkehrsaufkommen wird dabei von 3 Mrd. t im Jahre 1972 auf 5,3 Mrd. t im Jahre 1990 zunehmen, über 90 vH werden dann auf den Güterverkehr im Inland entfallen (grenzüberschreitender Verkehr: rund 500 Mill. t, Transit: etwa 50 Mill. t). Die Verkehrsleistung – gemessen in Tonnenkilometern – wird aufgrund des hohen Anteils des Straßengüternahverkehrs mit geringer durchschnittlicher Versandweite nur um jährlich 2,5 vH steigen.

Das Transportaufkommen der verbrauchsnahen Bereiche (landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel sowie Verbrauchsgüter) wird sich bis 1990 nur wenig erhöhen (jährlich 0,4 bis 0,7 vH). Die rückläufige Bevölkerungsentwicklung sowie Sättigungstendenzen im Verbrauch derartiger Güter geben hierfür den Ausschlag.

Insgesamt wird der Anteil der verbrauchsnahen Bereiche am Gesamtaufkommen im Güterverkehr weiter – auf 8 vH – abnehmen (1960: 19 vH; 1972: 13 vH).

Der Transport energiewirtschaftlicher Produkte war im Analysezeitraum durch die Substitution von Kohle durch Mineralölprodukte gekennzeichnet. Der Anteil der Kohletransporte am Gesamtverkehr ging von 13 auf 5 vH zurück, während der Anteil des Transports flüssiger Brennstoffe von 5 auf 11 vH stieg.

Nach dem Energieprogramm der Bundesregierung soll der Kohlenbergbau stärker zur Sicherung der deutschen Energieversorgung beitragen, als ursprünglich zu erwarten war, das Verkehrsaufkommen von Kohle wird deshalb langsamer abnehmen als bisher. Außerdem sollen herkömmliche Energieträger in großem Umfang durch Kernenergie sowie durch Erdgas, das z. T. in Pipelines aus Norwegen und der Sowjetunion in die Bundesrepublik befördert werden soll, substituiert werden. Schon jetzt zeichnet sich eine starke Abschwächung des Wachstums der Transporte von Rohöl und Mineralölprodukten ab; bis 1990 wird der Anteil dieser Bereiche am Gesamtverkehr auf 8 vH sinken. Der absolute Zuwachs wird nur noch 100 Mill. t betragen, gegenüber etwa 230 Mill. t in der Beobachtungsperiode.

Das Verkehrsaufkommen des Eisen-, Stahl- und NE-Metallbereichs⁵ hat in den zurückliegenden Jahren im Trend – bei allerdings starken konjunkturellen Schwankungen – unterdurchschnittlich zugenommen. Der Anteil dieser Güter am gesamten Verkehrsaufkommen ist dabei von 10 auf 7 vH zurückgegangen. Für den Prognosezeitraum wird damit gerechnet, daß der Transport von Eisenerzen von etwa 50 Mill. auf 80 Mill. t zunimmt; dieser Anstieg entspricht dem Wachstumstempo der Jahre 1962 bis 1972.

Das Verkehrsaufkommen von NE-Metallerzen und Schrott wird bis 1990 um rund 10 Mill. auf 50 Mill. t steigen und damit ebenfalls das – um Konjunkturschwankungen bereinigte – Wachstum der Analyseperiode erreichen.

⁴ Deutsche Bundesbahn und nichtbundeseigene Eisenbahnen.

⁵ Eisenerze, NE-Metallerze und Schrott sowie Eisen, Stahl und NE-Metalle.

Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Güterverkehr¹⁾ nach Güterbereichen

Güterbereiche	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1990
in Mill. Tonnen														
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	48	48	47	47	48	50	51	50	52	53	55	55	57	61
Nahrungs- und Futtermittel	112	114	117	119	118	126	130	131	135	139	143	146	151	172
Kohle	214	207	205	207	190	177	172	167	175	171	160	144	136	124
Rohöl	25	29	32	38	47	55	61	64	74	80	85	86	89	122
Mineralölprodukte	65	78	93	109	121	143	157	165	179	192	209	219	230	303
Eisenerze	53	48	41	39	46	45	44	44	52	57	61	54	54	82
NE-Metallerze, Schrott	39	37	33	34	36	34	35	36	40	41	43	40	41	51
Eisen, Stahl und NE-Metalle	77	76	74	73	84	86	86	89	102	115	115	109	115	223
Steine und Erden	787	847	906	963	1 022	1 153	1 229	1 260	1 348	1 416	1 496	1 557	1 618	3 192
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	72	79	90	101	115	134	151	168	194	217	241	260	278	560
Investitionsgüter	29	31	33	34	37	40	44	45	52	59	65	69	73	148
Verbrauchsgüter	149	149	149	149	150	156	159	158	166	173	177	178	185	210
Insgesamt	1 670	1 743	1 820	1 912	2 014	2 199	2 319	2 377	2 569	2 713	2 850	2 917	3 027	5 248
Struktur in vH														
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Nahrungs- und Futtermittel	7	7	6	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5	3
Kohle	13	12	11	11	9	8	7	7	7	7	6	5	5	2
Rohöl	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2
Mineralölprodukte	4	4	5	6	6	7	7	7	7	7	7	8	8	6
Eisenerze	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
NE-Metallerze, Schrott	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Eisen, Stahl und NE-Metalle	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Steine und Erden	47	48	50	50	51	52	53	53	53	53	53	53	53	61
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	4	4	5	5	6	6	6	7	8	8	9	9	9	11
Investitionsgüter	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3
Verbrauchsgüter	9	9	8	8	8	7	7	7	6	6	6	6	6	4
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
¹⁾ Eisenbahnverkehr (ohne Stückgut- und Expreßgutverkehr), Binnenschifffahrt, Straßengüterfernverkehr (ohne tarifliches Stückgut und Sendungen unter 500 kg, die im Werkverkehr befördert werden), Straßengüternahverkehr, Rohrfernleitungen. Quellen: Statistisches Bundesamt, Berechnungen des DIW.														

Überdurchschnittlich — mit jährlich 3,7 vH — wird sich voraussichtlich der Transport von Eisen, Stahl und NE-Metallen erhöhen. Hier wird das Verkehrsaufkommen, mitbedingt durch wachsende Stahl- exporte, um mehr als 100 Mill. auf rund 220 Mill. t im Jahre 1990 zunehmen.

Auch die Transporte von Steinen und Erden (Baustoffe und Erdaushub) werden deutlich schwächer expandieren als in der Vergangenheit (3,8 gegenüber 6,2 vH jährlich). Das Verkehrsaufkommen wird im Prognosezeitraum von 1,6 Mrd. auf 3,2 Mrd. t steigen. Dabei handelt es sich zum großen Teil um den Baustellenverkehr im Nahbereich.

Der Transportzuwachs dieses Güterbereichs hängt entscheidend von der Entwicklung der Bautätigkeit ab. Da gegenwärtig etwa die Hälfte des Gesamtverkehrs auf diesen Güterbereich entfällt, schlagen Veränderungen im Wachstumstempo des Bauvolumens und damit der Transporte von Steinen und Erden auch auf den Gesamtverkehr durch. Nach dem heutigen Stand des Wissens wird man die 1974 angenommene Entwicklung der Bautätigkeit noch weiter

nach unten korrigieren müssen. Würde die in die Verkehrsprognose eingegangene Wachstumsrate des Bauvolumens um einen Prozentpunkt revidiert, so hätte das Auswirkungen auf die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich von ebenfalls einem Prozentpunkt und auf den Gesamtverkehr⁶ von rund einem halben Prozentpunkt.

Die transportintensiven Güterbereiche chemische Erzeugnisse und Düngemittel sowie Investitionsgüter werden mit jährlich 4 vH das höchste Verkehrswachstum aufweisen. Für den Prognosezeitraum wird damit eine Verdoppelung der Transporte auf 560 Mill. bzw. 150 Mill. t erwartet. Unterstellt wurde, daß die Produktion chemischer Erzeugnisse im Kunststoff-, Kunstfaser- und im Grundstoffbereich künftig stark ausgeweitet wird und ferner, daß im Investitionsgüterbereich Produk-

⁶ Die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten der einzelnen Verkehrsträger würden sich wie folgt ändern: Eisenbahn: 0,1 Prozentpunkte, Binnenschifffahrt: 0,4 Prozentpunkte, Straßengüternahverkehr: 0,8 Prozentpunkte, Straßengüterfernverkehr: 0,2 Prozentpunkte.

Verkehrsaufkommen nach Güterbereichen und Verkehrsarten für 1960, 1972 und 1990

Güterbereiche	1960							1972							1990						
	Ins- gesamt	Stras- sen- güter- nah- verkehr	Güter- fern- verkehr	davon				Ins- gesamt	Stras- sen- güter- nah- verkehr	Güter- fern- verkehr	davon				Ins- gesamt	Stras- sen- güter- nah- verkehr	Güter- fern- verkehr	davon			
				Eisen- bahn	Binnen- schiff- fahrt	Stras- sen- güter- fern- verkehr	Rohr- fern- leitun- gen				Eisen- bahn	Binnen- schiff- fahrt	Stras- sen- güter- fern- verkehr	Rohr- fern- leitun- gen				Eisen- bahn	Binnen- schiff- fahrt	Stras- sen- güter- fern- verkehr	Rohr- fern- leitun- gen
Verkehrsaufkommen in Mill. t																					
Landwirtschaftl. Erzeugnisse	48	23	25	14,8	5,6	4,8	—	57	26	31	16,2	6,6	7,7	—	61	29	32	14,1	7,7	10,2	—
Nahrungs- und Futtermittel	112	85	27	5,2	4,8	17,2	—	151	99	52	8,2	7,7	35,9	—	172	98	74	10,4	9,6	54,0	—
Kohle	214	66	148	108,0	37,6	2,2	—	136	34	102	82,3	18,9	1,1	—	124	19	105	91,4	13,6	0,0	—
Rohöl	25	4	21	3,9	3,5	0,2	13,3	89	0	89	1,9	1,1	0,0	86,4	122	0	122	1,4	0,0	0,0	120,6
Mineralölprodukte	65	32	33	10,5	17,3	5,4	—	230	135	95	30,7	41,8	11,8	10,1	303	182	121	39,9	50,9	12,4	17,8
Eisenerze	53	1	52	30,3	21,1	0,0	—	54	0	54	28,8	25,3	0,0	—	82	0	82	40,6	41,4	0,0	—
NE-Metallerze, Schrott	39	12	27	16,6	9,8	0,8	—	41	12	29	19,2	7,8	1,4	—	51	15	36	28,8	4,7	2,5	—
Eisen, Stahl und NE-Metalle	77	24	53	32,6	9,2	11,2	—	115	29	86	55,3	14,5	16,3	—	223	33	190	129,0	34,2	26,8	—
Steine und Erden	787	675	112	36,7	45,7	29,5	—	1 618	1 455	163	35,5	78,9	48,3	—	3 192	2 937	255	40,8	137,7	76,5	—
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	72	25	47	28,1	13,4	5,3	—	278	202	76	34,1	21,6	20,2	—	560	448	112	38,1	33,6	40,3	—
Investitionsgüter	29	15	14	6,8	0,5	6,8	—	73	42	31	11,8	0,5	18,1	—	148	89	59	17,7	0,6	40,7	—
Verbrauchsgüter	149	103	46	17,2	3,5	25,1	—	185	106	79	24,6	3,8	50,8	—	210	95	115	30,7	3,5	80,8	—
Insgesamt	1 670	1 065	605	310,7	172,0	108,5	13,3	3 027	2 140	887	348,6	228,5	211,6	96,5	5 248	3 945	1 303	482,9	337,5	344,2	138,4
Anteile der Verkehrsarten am Gesamtverkehr in vH																					
Landwirtschaftl. Erzeugnisse	100	48	52	59	22	19	—	100	46	54	53	22	25	—	100	48	52	44	24	32	—
Nahrungs- und Futtermittel	100	76	24	19	18	63	—	100	66	34	16	15	69	—	100	57	43	14	13	73	—
Kohle	100	31	69	74	25	1	—	100	25	75	81	18	1	—	100	15	85	87	13	0	—
Rohöl	100	16	84	19	17	1	63	100	0	100	2	1	0	97	100	0	100	1	0	0	99
Mineralölprodukte	100	49	51	32	52	16	—	100	59	41	33	44	12	11	100	60	40	33	42	10	15
Eisenerze	100	2	98	59	41	0	—	100	0	100	53	47	0	—	100	0	100	50	50	0	—
NE-Metallerze, Schrott	100	31	69	61	36	3	—	100	30	70	68	27	5	—	100	29	71	80	13	7	—
Eisen, Stahl und NE-Metalle	100	31	69	62	17	21	—	100	25	75	64	17	19	—	100	15	85	68	18	14	—
Steine und Erden	100	86	14	33	41	26	—	100	90	10	22	48	30	—	100	92	8	16	54	30	—
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	100	35	65	60	29	11	—	100	73	27	45	28	27	—	100	80	20	34	30	36	—
Investitionsgüter	100	52	48	48	4	48	—	100	58	42	39	2	59	—	100	60	40	30	1	69	—
Verbrauchsgüter	100	69	31	37	8	55	—	100	57	43	31	5	64	—	100	45	55	27	3	70	—
Insgesamt	100	64	36	52	28	18	2	100	71	29	39	26	24	11	100	75	25	37	26	26	11
Quellen: Statistisches Bundesamt, Berechnungen des DIW.																					

Verkehrsaufkommen nach Güterbereichen und Verkehrsarten

Durchschnittliche jährliche Wachstumsraten in vH

Güterbereiche	1960/72							1972/90						
	Ins-gesamt	Stras-sen-güter-nah-verkehr	Güter-fern-verkehr	davon				Ins-gesamt	Stras-sen-güter-nah-verkehr	Güter-fern-verkehr	davon			
				Eisen-bahn	Binnen-schiff-fahrt	Stras-sen-güter-fern-verkehr	Rohr-fern-leitun-gen				Eisen-bahn	Binnen-schiff-fahrt	Stras-sen-güter-fern-verkehr	Rohr-fern-leitun-gen
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1,4	1,0	1,8	0,8	1,4	4,0	—	0,4	0,6	0,2	— 0,8	0,9	1,6	—
Nahrungs- und Futtermittel	2,5	1,3	5,6	3,9	4,0	6,3	—	0,7	— 0,1	2,0	1,3	1,2	2,3	—
Kohle	— 3,7	— 5,4	— 3,1	— 2,2	— 5,6	— 5,6	—	— 0,5	— 3,2	0,2	0,6	— 2,1	—	—
Rohöl	11,2	1) — 11,8	12,8	— 5,8	— 9,2	—	16,9	1,8	—	1,8	— 1,7	—	—	1,9
Mineralölprodukte	11,1	12,7	9,2	9,4	7,6	6,7	2) 32,2	1,5	1,7	1,4	1,4	1,1	0,3	3,2
Eisenerze	0,2	—	0,3	— 0,4	1,5	—	—	2,3	—	2,3	1,9	2,8	—	—
NE-Metallerze, Schrott	0,4	0,0	0,6	1,2	— 1,9	4,8	—	1,2	1,2	1,2	2,3	— 2,8	3,3	—
Eisen, Stahl und NE-Metalle	3,4	1,6	4,1	4,5	3,9	3,2	—	3,7	0,7	4,5	4,8	4,9	2,8	—
Steine und Erden	6,2	6,6	3,2	— 0,3	4,7	4,2	—	3,8	4,0	2,5	0,8	3,1	2,6	—
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	11,9	19,0	4,1	1,6	4,1	11,8	—	4,0	4,5	2,2	0,6	2,5	3,9	—
Investitionsgüter	8,0	9,0	6,8	4,7	0,0	8,5	—	4,0	4,3	3,6	2,3	1,1	4,6	—
Verbrauchsgüter	1,8	0,2	4,6	3,0	0,7	6,1	—	0,7	— 0,6	2,1	1,2	— 0,5	2,6	—
Insgesamt	5,1	6,0	3,2	1,0	2,4	5,7	18,0	3,1	3,5	2,2	1,8	2,2	2,7	2,0

1) 1960/71. — 2) 1967/72.

Quelle: Berechnungen des DIW.

tionssteigerungen bei elektrotechnischen Erzeugnissen, EBM-Waren sowie Maschinenbauerzeugnissen in starkem Maße zusätzliche Transporte induzieren werden. Geringere Impulse als zuvor werden vom Fahrzeugbau auf den Verkehr ausgehen.

Entwicklung der Verkehrsteilung

Bei der Aufteilung des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsarten (Modal-Split) wurde berücksichtigt, daß die Wahl der Verkehrsart durch spezifische Eigenschaften sowohl der beförderten Güter als auch der Verkehrsträger weitgehend determiniert ist. Nur durch entscheidende Veränderungen in den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (wie Wegekostenanlastungen) oder in den Angebotsbedingungen und Attraktivitätsmerkmalen der Verkehrsträger können Güter aus diesen „Bindungen“ zu bestimmten Verkehrsträgern herausgelöst werden. Die wesentlichen Substitutionen — insbesondere zwischen Schiene und Straße — haben sich bereits vollzogen, so daß sich in den Güterbereichen entweder bereits feste Anteilssätze eingependelt haben oder sich zumindest abzeichnen.

Der große Anteil des Straßengüternahverkehrs am Gesamtverkehr machte beim Modal-Split-Ansatz ein zweistufiges Vorgehen erforderlich: Für jeden Güterbereich wurden zunächst die Anteile des Nah- und Fernverkehrs ermittelt. Anschließend wurde die Aufteilung auf die Träger des Fernverkehrs vollzogen.

Die Verkehrsteilung zeigt für das gesamte Trans-

portaufkommen in der Analyse- und Prognoseperiode folgendes Bild:

Anteile der Verkehrsarten am Gesamtverkehr in vH

	1960	1972	1990
Straßengüternahverkehr	64	71	75
Güterfernverkehr	36	29	25
davon			
Eisenbahn	52	39	37
Binnenschiffahrt	28	26	26
Straßengüterverkehr	18	24	26
Rohrfernleitungen	2	11	11
Insgesamt	100	100	100

Einen starken Anteilsgewinn wies in der Vergangenheit der Strassengüternahverkehr, d.h. die Beförderung von Gütern innerhalb der 50-km-Nahzone, auf. Die Wachstumsrate des Nahverkehrs wird sich in der Zukunft gegenüber der Analyseperiode von jährlich 6 auf 3,5 vH abschwächen; die Transportsteigerung wird jedoch relativ und absolut immer noch höher sein als die aller anderen Verkehrsarten. Der Nahverkehr auf der Straße dürfte von 2,1 Mrd. (1972) auf 3,9 Mrd. t (1990) zunehmen.

Auch im Fernverkehr werden die Veränderungen der Verkehrsteilung in der Prognosezeit geringer sein als zuvor.

Den stärksten Anteilsverlust hatte im Zeitraum 1960 bis 1972 die Eisenbahn mit einem Rückgang von 13 Prozentpunkten auf 39 vH erfahren;

auch künftig ist eine — wenn auch geringere Verlagerung zum Straßenverkehr zu erwarten. Die Eisenbahn wird jedoch mit einem Anteil von 37 vH nach wie vor der bedeutendste Fernverkehrsträger sein. Der absolute Zuwachs des Verkehrsaufkommens wird voraussichtlich rund 130 Mill. t, der Gesamtwert 1990 etwa 480 Mill. t betragen. Die unterdurchschnittliche Zunahme der Eisenbahntransporte ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß die Bahn vom Verkehrsaufkommen wachstumsintensiver Güterbereiche weniger profitiert als Lkw und Binnenschiff.

Das Wachstum der Bahntransporte wird aber auch deshalb gering sein, weil in fast allen Güterbereichen Binnenschifffahrt und Straßengüterfernverkehr starke Konkurrenten sind. Wegen des Neubaus von Kanälen wird die Binnenschifffahrt Massengüter, für die Transportgeschwindigkeit und Pünktlichkeit nicht entscheidend sind, von der Eisenbahn abziehen. Der Lkw wird beim Transport von verbrauchsnahen Gütern nach wie vor von seiner Flexibilität, der geringen Umladeerfordernis und dem engmaschigen Straßennetz profitieren.

Der Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Fernverkehr ist von 1960 auf 1972 um 2 Prozentpunkte auf 26 vH gesunken. Bis 1990 dürfte er auf diesem Niveau bleiben. Das Verkehrsaufkommen der Binnenschifffahrt wird im Prognosezeitraum von 230 Mill. auf 340 Mill. t steigen.

Der Rückgang bei den Kohletransporten wird durch die zusätzliche Beförderung von Steinen und Erden überkompensiert werden. Hier spielen die Transporte von Sand und Kies auf dem Rhein in die Niederlande eine erhebliche Rolle.

Insgesamt dürfte die Zuwachsrate des Verkehrsaufkommens der Binnenschifffahrt mit jährlich 2,2 vH der des gesamten Fernverkehrs entsprechen.

Der Straßengüterfernverkehr weist sowohl in der Vergangenheit als auch in der Prognoseperiode nach dem Nahverkehr die höchste jährliche Wachstumsrate auf. Allerdings wird das Wachstumstempo von jährlich 5,7 auf 2,7 vH abnehmen. Der mengenmäßige Transportgewinn auf der Straße wird im Prognosezeitraum mit rund 130 Mill. t fast den

der Eisenbahn erreichen. Das Transportvolumen dürfte auf etwa 340 Mill. t steigen.

Der Durchsatz der Rohrfernleitungen hat sich im Zeitraum 1960/72 mit jährlich 18 vH sehr stark erhöht. Allerdings gab es im Basisjahr 1960 nur zwei Pipelines für Rohöl und noch keine für Mineralölprodukte. Erst im Laufe der sechziger Jahre wurde das Rohrfernleitungsnetz in der Bundesrepublik stärker ausgebaut. Nach Fertigstellung des Leitungsnetzes nahmen die jährlichen Zuwachsraten für Rohöl und Mineralölprodukte bereits in den zurückliegenden Jahren ab.

Bis 1990 wird sich aufgrund des Strukturwandels im Energiesektor bei einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 2 vH lediglich eine Transportsteigerung flüssiger Brennstoffe um rund 40 Mill. auf etwa 140 Mill. t ergeben.

Zusammenfassung

Die wesentlichen Ergebnisse der Güterverkehrsprognose sind in folgenden Entwicklungstendenzen zu sehen:

- Die Zuwachsrate des gesamten Güterverkehrs wird als Folge des verminderten Wachstumstempos der Wirtschaft erheblich, von durchschnittlich jährlich 5 vH in der Ausgangsperiode 1960/72 auf rund 3 vH, zurückgehen. Der absolute Verkehrszuwachs dürfte dabei reichlich 2 Mrd. t betragen und damit das Transportvolumen 1990 (einschließlich des Straßengüternahverkehrs) 5,3 Mrd. t erreichen.
- Die Struktur des Verkehrsaufkommens nach Güterbereichen wird durch Anteilsgewinne des Bereichs Steine und Erden und durch Anteilsverluste im Energiesektor gekennzeichnet sein. — im Gegensatz zu den starken Substitutionen —
- Die Verkehrsteilung wird sich im Prognosezeitraum — anders als in der Vergangenheit, in der Substitutionerscheinungen großes Gewicht hatten — nicht mehr gravierend ändern.
- Abweichungen in den Zuwachsraten zwischen den Verkehrsarten dürften künftig überwiegend durch Wachstumsunterschiede in der Produktion und im Verbrauch der Güter bedingt sein.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5
Tel. (030) 8 29 11 — telex 01 83247 diwbl

Präsident: Dr. Karl König

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevalerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer, Dr. Günther John, Prof. Dr. Wolfgang Kirner, 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 Henkner.

Nochmals Rückgang des realen Sozialprodukts bearbeitet von Karin Müller-Krumholz

Die voraussichtliche Entwicklung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 1990 bearbeitet von Hans-Joachim Frank

Verlag: Duncker & Humblot, 1 Berlin 41, Dietrich-Schäfer-Weg 9. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangaben zulässig. Druck: Zippel-Druck in Firma Bürotechnik Berlin, 1 Berlin 36, Muskauer Str. 43.
Bezugspreis für den Jahrgang DM 50,—, vierteljährlich DM 15,—, Einzelnummer DM 2,—.