

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 50/75

Berlin

11. Dezember 1975

42. Jahrgang

Häglein

Zur Entwicklung der Produktionskosten in der verarbeitenden Industrie der Bundesrepublik Deutschland

Die Umstellung der amtlichen Statistik auf das Basisjahr 1970 gestattet es, auch die Produktionskosten der verarbeitenden Industrie auf dieser Preisbasis zu bewerten und so Vergleichbarkeit mit anderen industriestatistischen Kennziffern des DIW herzustellen. Der Neuberechnung der Kapitalkosten wurde das nominale und nicht wie bisher das reale Netto-Anlagevermögen zugrunde gelegt. Die ausgewiesenen Kostenindizes weichen deshalb von früheren Ergebnissen ab. Weitere methodische Veränderungen wurden nicht vorgenommen, so daß insoweit auf die bisher veröffentlichten Angaben verwiesen werden kann¹.

Nach Kostenexplosion im Jahre 1974 . . .

Die verarbeitende Industrie in der Bundesrepublik Deutschland stand 1974 einer Kostenexplosion gegenüber, wie sie bisher in keinem Jahr seit dem Korea-Boom registriert wurde.

Die Faktorkosten je Produkteinheit stiegen 1974 um knapp 14 vH. Für diese Verteuerung des Produktionsprozesses, die eine kräftige Erhöhung der industriellen Erzeugerpreise erzwang, waren alle Kostenkomponenten verantwortlich. Besonders augenfällig war die Preishausschlag auf den Rohstoffmärkten (insbesondere Rohöl). Die Einfuhrpreise für Rohstoffe waren im Jahresdurchschnitt 1974 um 85 vH höher als 1973. Im Gefolge der weltweiten Inflation wurden auch importierte Halbwaren sprunghaft teurer; die Einfuhrpreise für diese Güter waren im Durchschnitt des Jahres 1974 um 40 vH höher

Vierteljährliche Entwicklung der industriellen¹⁾ Erzeugerpreise

Zeit	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Erzeugerpreisindex 1970 = 100									
1. Vj.	94,7	94,0	93,9	99,1	103,6	105,3	110,7	124,7	133,0
2. Vj.	94,0	92,9	94,4	99,6	104,4	106,2	112,9	128,9	133,2
3. Vj.	93,9	92,9	95,3	100,0	104,5	106,8	114,9	130,9	133,3
4. Vj.	93,9	93,3	97,1	101,2	104,3	108,0	117,0	132,0	
Veränderung gegenüber Vorjahr in vH									
1. Vj.	-0,1	-0,8	-0,1	5,6	4,5	1,6	5,2	12,6	6,6
2. Vj.	-1,5	-1,1	1,6	5,5	4,8	1,7	6,4	14,2	3,3
3. Vj.	-1,3	-1,0	2,6	5,0	4,5	2,2	7,6	13,9	1,9
4. Vj.	-1,1	-0,6	4,1	4,2	3,1	3,5	8,3	12,8	
Veränderung gegenüber Vorquartal in vH ²⁾									
1. Vj.	-0,2	0,1	0,6	2,1	2,4	0,9	2,5	6,6	0,8
2. Vj.	-0,8	-1,1	0,6	0,5	0,7	0,8	2,0	3,4	0,2
3. Vj.	-0,1	-0,0	1,0	0,4	0,1	0,6	1,7	1,5	0,0
4. Vj.	0,0	0,4	1,9	1,1	-0,2	1,2	1,9	0,8	
1) Verarbeitende Industrie. — 2) Nicht saisonbereinigt.									
Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.									

als ein Jahr zuvor. Stark gestiegene Einfuhrpreise und steigende inländische Erzeugerpreise erhöhten die Vorleistungskosten je Produkteinheit im Jahresdurchschnitt 1974 um reichlich 14 vH.

Der Lohnsatz (Löhne und Gehälter je Beschäftigtenstunde) stieg 1974 sogar um fast 16 vH. Wegen

¹ Entwicklung der Produktionskosten in der Industrie der Bundesrepublik Deutschland seit 1960. Bearb.: Arthur Boneß. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 36/1973.

Vierteljährliche Entwicklung industrieller¹⁾ Stückkosten in der Bundesrepublik Deutschland

Zeit	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975 ²⁾	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975 ²⁾
Ursprungsreihen																		
Index 1970 = 100									Veränderung gegenüber Vorjahr in vH									
Faktorstückkosten																		
1. Vj.	86,6	87,9	89,0	96,9	102,5	104,9	109,0	121,4	135,8	3,9	1,5	1,2	8,9	5,8	2,3	3,9	11,4	11,9
2. Vj.	86,0	89,3	91,4	97,1	103,9	106,0	111,8	127,2	135,0	0,6	3,9	2,3	6,3	7,0	2,0	5,5	13,8	6,1
3. Vj.	87,4	89,7	94,1	102,2	108,1	110,5	116,8	133,0	139,8	-0,6	2,6	4,9	8,6	5,8	2,2	5,7	13,8	5,1
4. Vj.	85,8	89,6	94,7	103,5	106,7	109,4	116,6	135,1		-0,5	4,5	5,8	9,2	3,1	2,6	6,5	15,8	
<i>davon: Vorleistungsstückkosten</i>																		
1. Vj.	84,5	87,9	90,7	97,3	101,6	103,3	107,5	120,4	132,6	1,9	4,0	3,2	7,2	4,4	1,7	4,1	12,0	10,2
2. Vj.	84,4	89,7	93,2	97,7	102,9	104,2	109,2	125,4	132,2	0,1	6,2	3,9	4,9	5,4	1,2	4,8	14,8	5,4
3. Vj.	85,8	90,3	95,8	101,8	106,1	107,6	112,8	129,5	135,9	-0,6	5,3	6,0	6,3	4,2	1,4	4,8	14,8	5,0
4. Vj.	86,2	91,5	96,5	103,0	105,5	107,8	113,9	131,8		1,2	6,2	5,5	6,7	2,5	2,1	5,7	15,7	
Lohnstückkosten																		
1. Vj.	87,4	84,6	84,7	95,7	104,1	107,6	110,6	119,8	139,8	6,7	-3,1	0,1	13,0	8,7	3,3	2,8	8,3	16,7
2. Vj.	86,7	86,8	87,4	95,6	106,1	109,6	115,8	128,1	140,6	0,8	0,1	0,7	9,3	11,0	3,3	5,6	10,7	9,7
3. Vj.	88,3	87,4	90,2	102,6	112,5	116,2	123,5	138,1	148,3	-1,1	-1,1	3,2	13,8	9,6	3,3	6,2	11,8	7,4
4. Vj.	82,8	85,1	91,6	105,7	110,0	113,5	123,1	142,0		-5,1	2,8	7,6	15,4	4,0	3,2	8,5	15,3	
Kapitalstückkosten																		
1. Vj.	105,2	100,8	87,8	97,4	106,3	110,6	117,6	137,6	153,5	13,0	-4,2	-12,9	11,0	9,1	4,0	6,3	17,0	11,6
2. Vj.	98,4	94,5	88,0	97,3	106,1	111,0	123,1	141,8	142,1	3,6	-4,0	-6,9	10,6	9,0	4,6	10,9	15,2	0,2
3. Vj.	100,8	91,7	91,6	104,9	112,6	119,5	133,2	149,3	147,7	1,9	-9,0	-0,1	14,4	7,4	6,1	11,5	12,1	-1,0
4. Vj.	92,2	86,3	88,3	100,4	106,2	111,2	119,9	142,4		-0,8	-6,4	2,4	13,7	5,7	4,8	7,8	18,8	
Saisonbereinigte Reihen³⁾																		
Index 1970 = 100									Veränderung gegenüber Vorquartal in vH									
Faktorstückkosten																		
1. Vj.	87,0	88,3	89,2	97,6	103,5	106,8	110,4	123,0	136,8	0,0	2,1	-0,9	3,7	0,6	0,8	0,6	5,2	0,9
2. Vj.	85,9	89,2	91,9	98,3	105,5	106,9	112,2	127,5	135,6	-1,3	1,0	3,1	0,7	2,0	0,1	1,6	3,7	-0,9
3. Vj.	86,4	89,0	93,3	100,7	105,9	107,9	114,9	130,9	137,6	0,6	-0,2	1,5	2,5	0,4	1,0	2,4	2,7	1,5
4. Vj.	86,4	90,0	94,2	102,9	106,0	109,8	116,9	135,6		0,0	1,1	0,9	2,2	0,0	1,7	1,8	3,5	
<i>davon: Vorleistungsstückkosten</i>																		
1. Vj.	85,1	88,4	91,2	98,2	102,6	104,8	108,2	121,2	132,8	-0,2	2,7	-0,1	2,7	0,5	-0,2	0,2	6,1	0,4
2. Vj.	84,5	89,7	93,7	98,7	104,2	104,8	109,4	125,6	132,4	-0,7	1,4	2,8	0,5	1,5	-0,1	1,1	3,6	-0,3
3. Vj.	85,1	90,0	95,2	100,6	104,5	106,0	111,8	128,5	134,7	0,7	0,3	1,5	1,9	0,4	1,2	2,2	2,4	1,8
4. Vj.	86,1	91,3	95,7	102,2	104,7	108,0	114,2	132,3		1,2	1,5	0,5	1,6	0,1	1,9	2,2	2,9	
Lohnstückkosten																		
1. Vj.	88,6	85,4	84,7	96,4	105,3	110,7	114,4	123,7	143,7	-0,2	1,2	-2,0	5,9	0,6	2,0	1,7	1,8	2,2
2. Vj.	86,3	86,2	87,9	97,2	108,6	111,5	117,0	129,2	142,5	-2,6	0,9	3,9	0,8	3,1	0,7	2,3	4,5	-0,8
3. Vj.	86,3	86,0	89,3	100,8	109,2	112,0	119,7	134,1	144,3	0,1	-0,2	1,6	3,7	0,6	0,4	2,3	3,8	1,2
4. Vj.	84,4	86,4	91,0	104,7	108,6	112,6	121,5	140,6		-2,2	0,4	1,9	3,9	-0,6	0,5	1,5	4,8	
Kapitalstückkosten																		
1. Vj.	101,0	97,1	85,4	96,4	105,5	111,7	117,5	137,8	151,5	2,4	0,2	-5,0	6,0	1,9	2,0	-0,0	8,3	0,9
2. Vj.	98,7	95,0	88,6	98,3	107,8	111,3	122,2	141,0	142,1	-2,2	-2,2	3,8	2,0	2,1	-0,4	4,0	2,3	-6,2
3. Vj.	99,6	90,4	89,8	101,6	107,8	113,1	127,8	143,4	141,7	0,8	-4,8	1,4	3,4	0,1	1,7	4,5	1,7	-0,3
4. Vj.	96,9	89,9	91,0	103,6	109,5	117,5	127,2	150,1		-2,7	-0,6	1,2	1,9	1,5	3,9	-0,4	4,7	

1) Verarbeitende Industrie. - 2) Vorläufig. - 3) Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren.

Quelle: Berechnung des DIW.

der ständigen Verringerung des Outputs der verarbeitenden Industrie blieb 1974 die Zunahme der Produktionsleistung je Beschäftigtenstunde mit 3,5 vH deutlich hinter dem langfristigen Wachstum von etwa 5,5 vH zurück. Die Lohnstückkosten erhöhten sich daher um 11,5 vH.

Die Kapitalstückkosten nahmen 1974 um nahezu 16 vH zu. Dies war vor allem Ergebnis des sehr hohen Kapitalmarktzins; er betrug im Durchschnitt

des Jahres 1974 10,6 %. Im dritten Quartal 1974 erreichte er mit 10,9 % einen neuen Höchststand. Dies und die weiter steigenden Investitionsgüterpreise hatten zur Folge, daß die in der Kalkulation für das Anlagevermögen anzusetzenden absoluten Zinskosten erheblich zunahm. Noch weit stärker zogen die Kapitalstückkosten an, weil sich die Produktion in der zweiten Hälfte 1974 konjunkturell immer mehr verringerte.

... Stabilisierung der Kostenentwicklung 1975

Nach der außerordentlichen Verteuerung des Produktionsprozesses im Laufe des Jahres 1974 zeigte die Kostenentwicklung in den ersten neun Monaten dieses Jahres — den saisonbereinigten Werten² zufolge — ausgeprägte Stabilisierungstendenzen.

Dies trifft für alle Kostenkomponenten zu, insbesondere aber für die Kapitalstückkosten. Nach dem sehr starken Anstieg dieser Kostenart im vergangenen Jahr konnte die verarbeitende Industrie in diesem Jahr erstmals wieder einen deutlichen Rückgang registrieren. Gegenüber dem vierten Quartal 1974 waren die Kapitalstückkosten im dritten Quartal 1975 immerhin um 5,6 vH niedriger.

Dieser Kostenverlauf ist in erster Linie auf die Senkung des Kapitalmarktzinses zurückzuführen. Die Politik der Notenbank und die allgemeine Beruhigung des Preisauftriebs haben im dritten Quartal dieses Jahres eine Senkung des Kapitalmarktzinses auf 8,6 % bewirkt.

Diese Zinssenkung wirkt sich um so mehr aus, als der Rückgang der Kapazitätsauslastung in der verarbeitenden Industrie im Laufe dieses Jahres allmählich zum Stillstand kam und die Auslastung zuletzt sogar wieder stieg. Im letzten Viertel des Jahres 1974 hatte sich die Auslastung saisonbereinigt sehr stark verringert (— 5 vH) und dadurch den Anstieg der Stückkosten forciert.

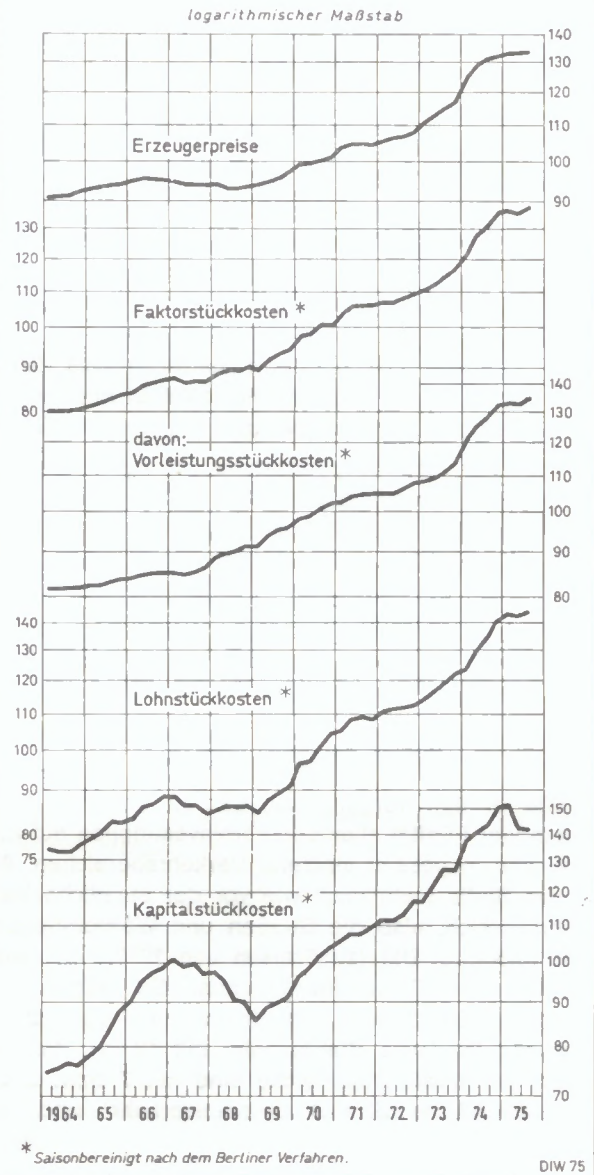
Die Vorleistungsstückkosten, die den größten Anteil an den Gesamtkosten haben (1974: 67 vH), stagnierten vom vierten Quartal 1974 bis zum zweiten Vierteljahr dieses Jahres. Dies war auf eine vorübergehende Verbilligung der eingeführten Rohstoffe und Halbwaren im ersten Halbjahr 1975 zurückzuführen. Dabei gingen die Einfuhrpreise für Rohstoffe in den ersten beiden Quartalen nicht unerheblich, nämlich um 4,6 vH und 1,8 vH zurück. Im dritten Quartal haben die Vorleistungsstückkosten unter dem Einfluß steigender Einfuhrpreise wieder zugenommen.

Die importierten Halbwaren begannen bereits im dritten Vierteljahr 1974 billiger zu werden. So fiel der Preisindex seit dem zweiten Quartal 1974 binnen Jahresfrist um 13,5 vH. In den ersten drei Monaten dieses Jahres waren die Preise um nicht weniger als 6,5 vH niedriger als ein Quartal zuvor.

Darüber hinaus hat die verarbeitende Industrie ihr Kostenkonto durch eine bemerkenswerte Verringerung des Kohle- und Heizölverbrauchs entlastet. Seit dem letzten Vierteljahr 1975 ging der spezifische Verbrauch ständig zurück und war zuletzt um 14 vH niedriger als damals. Der Aufwand je Produkteinheit für diese beiden Energiearten war in der gleichen Zeit sogar um 16,5 vH geringer.

ENTWICKLUNG DER ERZEUGERPREISE UND DER FAKTORSTÜCKKOSTEN SOWIE IHRER KOMPONENTEN IN DER VERARBEITENDEN INDUSTRIE DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

vierteljährliche Indizes, 1970 = 100



Wenn dennoch die Vorleistungskosten im dritten Quartal 1975 insgesamt wieder angezogen haben, so ist der Grund hierfür vor allem in einer wiederum beachtlichen Verteuerung der importierten Rohstoffe und Halbwaren (+ 3,4 bzw. + 4,5 vH im zweiten und dritten Vierteljahr 1975) zu suchen.

Schließlich stiegen im dritten Vierteljahr dieses

² Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren.

Jahres auch die Lohnstückkosten wieder etwas an, nachdem im Vorquartal ein Rückgang zu beobachten war. Wahrscheinlich haben Urlaubszuwendungen die Lohnkosten in den Monaten Juli und August stärker als saisonüblich erhöht.

Alles in allem dürften sich auch die Lohnstückkosten konjunkturell stabilisiert haben. Es bleibt abzuwarten, ob die augenblickliche Entwicklung eine Überleitung zu einer deutlichen Abnahme der Lohn-

stückkosten wie im Jahre 1967 ist. Produktivitätsreserven sind in der Industrie jedenfalls reichlich vorhanden.

Auch für den Rest dieses Jahres ist damit zu rechnen, daß die Faktorkosten je Produkteinheit in ihrer saisonbereinigten Entwicklung stabil bleiben. Dabei wird sich für das ganze Jahr 1975 im Jahresvergleich eine Erhöhung des durchschnittlichen Stückkostenniveaus um etwa 7 vH ergeben.

Entwicklung des Angebotspotentials der Verkehrsbereiche im Jahr 1975

Leichter Rückgang der Investitionen und Abbau der Beschäftigung

Die Verkehrsinvestitionen in der Bundesrepublik Deutschland werden sich 1975 nominal um annähernd 3 vH auf 33 Mrd. DM verringern. Real bleiben die Investitionen um 6 vH unter dem Vorjahreswert. Auf der neuen Preisbasis 1970 beläuft sich das Investitionsvolumen im Jahre 1975 damit auf 26 Mrd. DM. Für 1976 ist mit investiven Aufwendungen in gleicher Höhe wie 1975 zu rechnen; real zeichnet sich ein weiterer Rückgang um 4 vH ab.

Der Beschäftigungsstand verringerte sich 1975 — allerdings mehr struktur- als konjunkturbedingt — erstmals seit 1969. Mit 1,5 Millionen wird die Zahl der Erwerbstätigen im Jahresdurchschnitt um 25 000 bzw. knapp 2 vH unter dem Stand von 1974 liegen. Diese Entwicklung dürfte sich, wenn auch leicht abgeschwächt, 1976 fortsetzen.

Mit der Umstellung der amtlichen Produktions- und Preisindizes durch das Statistische Bundesamt auf die Preisbasis 1970 war es erforderlich, Investitionen und Anlagevermögen der Verkehrsbereiche neu zu bewerten¹. Damit ist gewährleistet, daß die im DIW für alle Wirtschaftsbereiche² erarbeiteten Daten mit denen der amtlichen Statistik vergleichbar bleiben.

Brutto-Anlageinvestitionen

Wie in den vergangenen Jahren entfielen 1975 allein vier Fünftel aller Verkehrsinvestitionen auf nur drei von insgesamt vierzehn Verkehrsbereichen. An erster Stelle steht nach wie vor der staatliche Verkehrsbereich, also die Straßen und Wasserstraßen, mit 11,3 Mrd. DM (zu Preisen von 1970); das sind 44 vH der Gesamtinvestitionen. Es folgen die Deutsche Bundespost mit einem Anteil von 22 vH und die Deutsche Bundesbahn mit 12 vH. Weitere wichtige Investitionsbereiche sind mit 7 bzw. 6 vH der öffentliche Straßenpersonenverkehr³ und die Seeschifffahrt.

Die Investitionen im staatlichen Verkehrsbereich verringerten sich 1975 real um reichlich 3 vH. Dieser Rückgang um eine halbe Milliarde DM betraf ausschließlich den Straßenbau. Hier ließ die Mittelknappheit vor allem der kommunalen Haushalte eine Fortsetzung der Straßenbautätigkeit auf einem so hohen Stand wie in den Vorjahren (rund 11 Mrd. DM) nicht mehr zu. Bei den Wasserstraßen dagegen erhöhten sich die Investitionen aufgrund der noch laufenden Großbauvorhaben um real 13 vH. Mit der Fertigstellung des Elbe-Seitenkanals wird für Ende

1976, mit der des Rhein-Main-Donau-Kanals jedoch erst Mitte der achtziger Jahre gerechnet.

Infolge der verstärkten Investitionshilfe des Bundes — 1975 rund 600 Mill. DM — konnte die Deutsche Bundesbahn ihr reales Investitionsvolumen (3,1 Mrd. DM) auf dem Stand des Vorjahres halten. Diese Investitionen dienten jedoch überwiegend der Substanzerhaltung. Erweiterungsinvestitionen in Höhe von 500 bis 600 Mill. DM wurden im S-Bahnbereich vorgenommen. Die Aufwendungen für die Neubau- und Ausbaustrecken im Fernverkehr beliefen sich wegen des verzögerten

¹ Vgl. Bernd Bartholmai: Vorausschätzung der Ersatzinvestitionen für die Verkehrsbereiche. Gutachten des DIW im Auftrage des Bundesministers für Verkehr. Berlin, Juli 1975 (noch nicht veröffentlicht).

² Vgl. Zur Entwicklung des industriellen Anlagevermögens in der Bundesrepublik Deutschland. Bearb.: Rolf Krengel. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 35/1975. — Das reale Anlagevermögen der Industrie in der Bundesrepublik Deutschland auf der Preisbasis 1970. Bearb.: Egon R. Baumgart. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 45/1975.

³ Der öffentliche Straßenpersonenverkehr umfaßt in dieser Definition neben dem U-Bahn-, Straßenbahn- und Omnibusverkehr der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen auch die privaten Omnibusbetriebe, Taxen und Mietwagen, nicht jedoch die Busdienste der Eisenbahnen und Bundespost sowie die S-Bahnen.

Brutto-Anlageinvestitionen¹⁾ der Verkehrsbereiche

Verkehrsbereiche	zu jeweiligen Preisen				zu Preisen von 1970					
	in Mill. DM			Veränderung in vH	in Mill. DM			Veränderung in vH	Anteil in vH	
	1973	1974	1975		1974/75	1973	1974		1975	1974/75
Deutsche Bundesbahn	3 560	3 950	4 150	5,1	2 971	3 100	3 105	0,2	11,2	12,0
Nichtbundeseigene Eisenbahnen ²⁾	180	200	220	10,0	153	156	163	4,5	0,6	0,6
Eisenbahnen	3 740	4 150	4 370	5,3	3 124	3 256	3 268	0,4	11,8	12,6
Binnenschifffahrt ³⁾	270	160	140	- 12,5	246	135	112	- 17,0	0,5	0,4
Binnenhäfen ⁴⁾	110	110	120	9,1	92	87	92	5,8	0,3	0,3
Seeschifffahrt ⁵⁾	1 620	2 180	1 950	- 10,6	1 485	1 882	1 597	- 15,1	6,8	6,2
Seehäfen	500	450	400	- 11,1	418	354	304	- 14,1	1,3	1,2
Schifffahrt	2 500	2 900	2 610	- 10,0	2 241	2 458	2 105	- 14,4	8,9	8,1
Straßenpersonenverkehr ⁶⁾	2 120	2 160	2 400	11,1	1 782	1 710	1 825	6,7	6,2	7,0
Güterkraftverkehr ⁷⁾	1 430	1 150	1 200	4,3	1 199	881	821	- 6,8	3,2	3,2
Fluggesellschaften ⁸⁾	650	570	610	7,0	611	840	500	4,2	1,7	1,9
Flughäfen ⁹⁾	590	420	460	9,5	497	331	347	4,8	1,2	1,3
Rohrfernleitungen ¹⁰⁾	150	100	50	- 50,0	127	79	37	- 53,2	0,3	0,1
Übriger Verkehr	4 940	4 400	4 720	7,3	4 216	3 481	3 530	1,4	12,6	13,6
Deutsche Bundespost	8 110	7 990	7 050	- 11,8	7 258	6 700	5 725	- 14,6	24,2	22,0
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	19 290	19 440	18 750	- 3,5	16 839	15 895	14 628	- 8,0	57,5	56,3
Straßen und Brücken	12 930	13 850	13 500	- 2,5	11 310	11 160	10 700	- 4,1	40,4	41,2
Wasserstraßen ¹¹⁾	680	710	810	14,1	575	573	648	13,1	2,1	2,5
Staatlicher Verkehrsbereich	13 610	14 560	14 310	- 1,7	11 885	11 733	11 348	- 3,3	42,5	43,7
Verkehr insgesamt	32 900	34 000	33 060	- 2,8	28 724	26 628	25 976	- 6,0	100	100

1) Ohne Grunderwerb. — 2) Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs. 3) Binnenflotte der BRD. — 4) Öffentliche Binnenhäfen. — 5) Handelsflotte der BRD. — 6) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler und gemischtwirtschaftlicher sowie privater Unternehmen; einschließlich Taxis und Mietwagen. — 7) Gewerblicher Verkehr einschließlich Verkehrsnebgewerbe (Spedition, Lagerei und Verkehrsvermittlung. — 8) Unternehmen der BRD. — 9) Einschließlich Flugsicherung. — 10) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. — 11) Bis zur Seegrenze.

Quelle: Berechnungen des DIW.

Baubeginns real auf nur 500 Mill. DM. Für umfassende Rationalisierungsmaßnahmen mit dem Ziel, Arbeitskräfte einzusparen, blieben bei dem seit Jahren annähernd stagnierenden Investitionsniveau nur geringe Beträge übrig.

Die Deutsche Bundespost hat ihr Investitionsvolumen, wie schon im Vorjahr, merklich reduziert. Mit 5,7 Mrd. DM waren die Investitionen real um 15 vH niedriger als 1974. Ursache der rückläufigen Investitionstätigkeit war einmal, daß sich die Nachfrage nach Fernsprechan schlüssen infolge der drastischen Erhöhung der Einrichtungs- und Grundgebühren verminderte. Zum anderen wurden der Fremdfinanzierung durch die Ertragslage und die schmale Eigenkapitalbasis (Ende 1974: 15 vH des Gesamtkapitals) enge Grenzen gezogen.

In der Binnenschifffahrt verminderte sich 1975 das Neubauvolumen um 17 vH. Damit hat sich der drastische Rückgang des Vorjahres — er betrug etwa ein Drittel — nicht wiederholt. Die weitere Einschränkung der Investitionen ist auf die seit Jahren stagnierende Verkehrsnachfrage bei sowohl quanti-

tativ als auch qualitativ hohem Verkehrsangebot zurückzuführen.

Das Investitionsvolumen der deutschen Seeschifffahrt blieb mit real 1,6 Mrd. DM ebenfalls um 15 vH unter dem Wert des Vorjahres. Hemmenden Einfluß hatte für die deutsche Seeschifffahrt der aus den Tanker-Überkapazitäten resultierende Verfall der Seefrachten. Für den Neubau von Massen- und Stückgutfrachtern bestand wegen des stark verringerten Außenhandels nur wenig Anlaß.

Die für den Ausbau der Seehäfen aufgewendeten Investitionen verringerten sich 1975 gegenüber dem Vorjahr um real 14 vH. Maßgebend war hierfür u. a., daß die Container-Terminals in Bremerhaven und Hamburg 1974 im wesentlichen fertiggestellt worden waren. Ein stärkerer Rückgang wurde verhindert, da sich weitere Großprojekte (u. a. Hansaport-Hamburg) im Bau befinden. Die realen Investitionen für öffentliche Binnenhäfen haben sich 1975 noch leicht erhöht (6 vH). Dazu beigetragen hat in erster Linie die Errichtung neuer Häfen

im Bereich des Elbe-Seitenkanals (Lüneburg, Uelzen, Wittingen).

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr war 1975, nach einem leichten Rückgang im vorangegangenen Jahr, wieder ein Investitions-wachstum von real knapp 7 vH zu verzeichnen. Schwerpunkt ist mit 50 vH des Gesamtwertes (900 Mill. DM zu Preisen von 1970) nach wie vor der U-Bahnbau. Angesichts der Mittelknappheit der öffentlichen Haushalte war es eine wesentliche Hilfe, daß für die Finanzierung dieser Bauvorhaben im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes aus dem Mineralölsteueraufkommen höhere Beträge als im Vorjahr zur Verfügung standen.

Im gewerblichen Güterkraftverkehr — der Werkverkehr ist in dieser institutionell abgegrenzten Darstellung nicht enthalten — nahmen die realen Investitionen 1975 um rund 7 vH ab. Der drastische Rückgang des vorangegangenen Jahres (25 vH) hat sich damit nicht fortgesetzt. Für die weitere Einschränkung der Investitionen im Jahre 1975 war vor allem die schrumpfende Transportnachfrage im gewerblichen Verkehr bei gleichzeitig starker Zunahme des Werkverkehrs verantwortlich.

Die Investitionsaufwendungen der deutschen Luftfahrtunternehmen haben 1975 — nach der starken Reduzierung im Vorjahr (18 vH) — real wieder leicht zugenommen (4 vH). Zurückzuführen ist die erhöhte Investitionsneigung einerseits auf die — wenn auch mit abgeschwächten Wachstumsraten — weiter steigende Nachfrage, andererseits auf die erforderliche Erneuerung des Fluggerätes aus Rentabilitätsgründen (u. a. Einsparung von Treibstoffkosten). Ebenfalls zugenommen (5 vH) hat das Investitionsvolumen der Flughäfen. Der beachtliche Investitionsrückgang der Jahre 1973 und 1974 (jeweils um ein Drittel) kam damit zum Stillstand.

Die für Rohöl- und Mineralölproduktenfernleitungen aufgewendeten Mittel dienen ausschließlich Ersatzinvestitionen; das Leitungsnetz wird zur Zeit nicht erweitert.

Im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen nahmen die realen Investitionen 1975 um knapp 5 vH zu. Das seit Ende der sechziger Jahre zu beobachtende Wachstum des Investitionsvolumens beruht u. a. auf den vermehrten Omnibus-Anschaffungen im Zuge der Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße.

Brutto-Anlagevermögen¹⁾ der Verkehrsbereiche

Verkehrsbereiche	in Mrd. DM zu Preisen von 1970				Entwicklung 1960 = 100			Anteil in vH			
	1960	1965	1970	1975	1965	1970	1975	1960	1965	1970	1975
Deutsche Bundesbahn	59,90	70,65	75,96	83,96	118	127	140	26,7	24,6	20,5	17,7
Nichtbundeseigene Eisenbahnen ²⁾	2,92	3,16	3,40	3,79	108	116	130	1,3	1,1	0,9	0,8
Eisenbahnen	62,82	73,81	79,36	87,75	117	126	140	28,0	25,7	21,4	18,5
Binnenschifffahrt ³⁾	4,09	4,85	5,20	5,99	119	127	146	1,8	1,7	1,4	1,3
Binnenhäfen ⁴⁾	4,68	5,01	5,17	5,35	107	110	114	2,1	1,7	1,4	1,1
Seeschifffahrt ⁵⁾	11,93	13,40	17,62	22,23	112	148	186	5,3	4,7	4,7	4,7
Seehäfen	5,06	6,14	7,28	8,93	121	144	176	2,3	2,1	2,0	1,9
Schifffahrt	25,76	29,40	35,27	42,50	114	137	165	11,5	10,2	9,5	8,9
Straßenpersonenverkehr ⁶⁾	12,09	13,46	17,34	23,19	111	143	192	5,4	4,7	4,7	4,9
Güterkraftverkehr ⁷⁾	9,87	15,08	17,54	17,47	153	178	177	4,4	5,3	4,7	3,7
Fluggesellschaften ⁸⁾	0,57	1,57	3,28	4,88	275	575	856	0,3	0,5	0,9	1,0
Flughäfen ⁹⁾	1,33	1,86	3,48	5,75	140	262	432	0,6	0,6	0,9	1,2
Rohrfernleitungen ¹⁰⁾	0,50	1,19	2,08	2,62	238	416	524	0,2	0,4	0,6	0,6
Übriger Verkehr	24,38	33,16	43,72	53,91	138	179	218	10,9	11,5	11,8	11,3
Deutsche Bundespost	13,62	21,94	37,11	64,10	161	272	471	6,1	7,6	10,0	13,5
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	126,56	158,31	195,46	248,26	125	154	196	56,5	55,1	52,7	52,2
Straßen und Brücken	84,15	113,66	158,30	207,63	135	188	247	37,6	39,6	42,7	43,7
Wasserstraßen ¹¹⁾	13,27	15,22	17,08	19,45	115	129	147	5,9	5,3	4,6	4,1
Staatlicher Verkehrsbereich	97,42	128,88	175,38	227,08	132	180	233	43,5	44,9	47,3	47,8
Verkehr insgesamt	223,98	287,19	370,84	475,34	128	166	212	100	100	100	100

1) Jahresmittelwert, ohne Grundbesitz. — 2) Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs. — 3) Binnenflotte der BRD. — 4) Öffentliche Binnenhäfen. — 5) Handelsflotte der BRD. — 6) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler und gemischtwirtschaftlicher sowie privater Unternehmen einschließlich Taxis und Mietwagen. — 7) Gewerblicher Verkehr einschließlich Verkehrsnebenberufe (Spedition, Lagerei und Verkehrsvermittlung. — 8) Unternehmen der BRD. — 9) Einschließlich Flugsicherung. — 10) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. — 11) Bis zur Seegrenze.

Quelle: Berechnungen des DIW.

Brutto-Anlagevermögen

Nach der Umstellung auf die Preisbasis 1970 ergibt sich für das Anlagevermögen im Verkehr 1975 ein um 40 vH höherer Wert als nach der alten Preisbasis 1962. Die Entwicklung des Vermögenswertes verläuft nach beiden Berechnungen bis Ende der sechziger Jahre nahezu parallel, erst in den letzten Jahren ist die auf der Preisbasis 1970 berechnete Wachstumsrate höher.

Der Bruttowert aller Verkehrseinrichtungen – Anlagen und Fahrzeuge – belief sich 1975 im Jahresmittel real auf 475 Mrd. DM. Davon entfällt die Hälfte auf das Straßennetz; weitere 18 vH entfallen auf die Deutsche Bundesbahn und 14 vH auf die Deutsche Bundespost. Seit 1960 hat sich damit das gesamte Brutto-Anlagevermögen der Verkehrsbereiche mehr als verdoppelt. Die Vermögenszunahme war jedoch in den einzelnen Verkehrsbereichen sehr unterschiedlich. So erhöhte sich seit 1960 der Wert des Anlagevermögens bei der Deutschen Bundespost auf nahezu das 5-fache, beim Straßennetz auf das 2 1/2-fache, bei der Deutschen Bundesbahn dagegen lediglich um knapp die Hälfte. Infolgedessen ging in den letzten 15 Jahren der Anteil der Deutschen Bundesbahn am gesamten Anlagevermögen im Verkehr um ein Drittel zurück, während sich der Anteil der Deutschen Bundespost mehr als verdoppelte. Damit hat sich, aufgrund der Unterschiede im Investitions-wachstum, eine beachtliche Veränderung in der Vermögensstruktur des Verkehrssektors vollzogen.

In anderer Betrachtung ergibt sich folgendes Bild: Zwei Drittel des Brutto-Anlagevermögens entfallen auf Bauten, der Rest verteilt sich je zur Hälfte auf Fahrzeuge und sonstige Ausrüstungen. Der hohe Bauanteil ist durch das Gewicht des staatlichen Verkehrsbereichs – Straßen und Wasserstraßen – bedingt, in dem die Bauten dominieren. Im übrigen Verkehrsbereich liegt der Schwerpunkt bei den sonstigen Ausrüstungen (45 vH) und Fahrzeugen (35 vH); die Bauten machen hier lediglich 20 vH des Vermögenswertes aus.

Arbeitskräfteeinsatz

Die Zahl der im Verkehr tätigen Erwerbspersonen hat sich 1975, nach einer Zunahme um 100 000 seit 1969, erstmals wieder verringert. Der Rückgang um 25 000 (Jahresdurchschnitt 1975 gegenüber 1974) beruht zum größten Teil auf Personaleinsparungen bei Bundesbahn⁴ (12 000) und Bundespost (9 000). 1974 hatte der Beschäftigungsstand in beiden Bereichen noch um 12 000 zugenommen, davon allein um 10 000 bei der Deutschen Bundespost.

Die Personalreduzierung bei der Deutschen Bundesbahn ist ein erstes Ergebnis der eingeleiteten

Rationalisierungsmaßnahmen u. a. im Zuge der Zusammenfassung von Bundesbahndirektionen und der begonnenen Auflösung von Stückgutannahmestellen. Weitere 12 000 Arbeitsplätze sollen 1976 eingespart werden, bis 1979 insgesamt 60 000. Diese Einsparungen müssen auch bei wieder steigender Verkehrsnachfrage durchgeführt werden. Entscheidend wird allerdings sein, daß die angekündigten Streckenstillegungen mit Rationalisierungsmaßnahmen im Betriebsbereich einhergehen. Hierfür dürften erheblich mehr investive Mittel erforderlich sein, als bisher zur Verfügung standen.

Auch die Deutsche Bundespost konnte erste Erfolge ihrer verstärkten Rationalisierungsbemühungen verzeichnen. Vor allem im Postdienst wurden Arbeitskräfte im Bereich der Verwaltung eingespart. Personalreduzierungen aufgrund der Auflösung von Oberpostdirektionen, Schließung von Postämtern sowie teilweiser Zusammenlegung des Postreisedienstes mit dem Omnibusbetrieb der Deutschen Bundesbahn wurden bisher kaum wirksam. Hier sind Auswirkungen erst im nächsten Jahr zu erwarten.

In der Seeschifffahrt hat sich 1975 die Beschäftigtenzahl stabilisiert. Der zuvor beobachtete drastische Rückgang (1971 bis 1974 um ein Drittel) war vor allem auf die durch Ausflagen und Verkauf verringerte Tonnage in den Jahren 1972 und 1973 zurückzuführen. Geringfügig abgenommen hat die Zahl der Erwerbstätigen in der Binnenschifffahrt, in den Seehäfen sowie im Bereich Güterkraftverkehr und Spedition, hier aufgrund der rückläufigen Verkehrsnachfrage. Einen nahezu unveränderten Beschäftigungsstand haben die Luftfahrt und der öffentliche Straßenpersonenverkehr.

Aufgrund des sich seit 1960 gegenläufig entwickelnden Personalbestandes bei der Deutschen Bundesbahn (– 80 000) und bei der Deutschen Bundespost (+ 100 000) haben sich die Anteile dieser beiden personalintensiven Bereiche am Verkehrssektor beachtlich verändert. Für die Deutsche Bundesbahn ergibt sich in den letzten 15 Jahren ein Anteilsverlust von 6 Prozentpunkten, für die Deutsche Bundespost dagegen ein entsprechendes Plus. Zusammen beschäftigen Bundesbahn (1975: 418 000) und Bundespost (1975: 496 000) zur Jahresmitte 1975 nach wie vor 60 vH aller im Verkehr tätigen Erwerbspersonen.

Ausblick auf 1976

Die Investitionsaufwendungen im Verkehr dürften 1976 auf dem Niveau des Vorjahres stagnieren. Für

⁴ Bezogen auf die jeweiligen Werte zum Jahresende beträgt die Personalreduzierung sogar rund 16 000.

Erwerbstätige¹⁾ der Verkehrsbereiche

Verkehrsbereiche	in 1000					Entwicklung 1960 = 100			Anteil in vH			
	1960	1965	1970	1974	1975	1965	1970	1975	1960	1965	1970	1975
Deutsche Bundesbahn	498	465	401	429	418	93	81	84	34,1	31,4	27,8	27,8
Nichtbundeseigene Eisenbahnen ²⁾	20	15	13	12	12	75	65	60	1,4	1,0	0,9	0,8
Eisenbahnen	518	480	414	441	430	93	80	83	35,5	32,4	28,7	28,6
Binnenschifffahrt ³⁾	32	27	18	16	15	84	56	47	2,2	1,8	1,2	1,0
Binnenhäfen ⁴⁾	17	15	13	13	13	88	76	76	1,2	1,0	0,9	0,9
Seeschifffahrt ⁵⁾	47	44	48	33	32	94	102	68	3,2	3,0	3,3	2,1
Seehäfen	27	28	26	27	26	104	96	96	1,8	1,9	1,8	1,7
Schifffahrt	123	114	105	89	86	93	85	70	8,4	7,7	7,2	5,7
Straßenpersonenverkehr ⁶⁾	148	152	148	158	158	103	99	107	10,1	10,3	10,1	10,5
Güterkraftverkehr ⁷⁾	259	273	289	295	293	105	112	113	17,7	18,4	20,0	19,5
Fluggesellschaften ⁸⁾	10	17	23	27	27	170	230	270	0,7	1,1	1,6	1,8
Flughäfen ⁹⁾	3	4	8	11	11	133	267	367	0,2	0,3	0,6	0,7
Rohrfernleitungen ¹⁰⁾	0	0	1	1	1	X	X	X	0,0	0,0	0,1	0,1
Obriger Verkehr	420	446	467	492	490	106	111	117	28,8	30,2	32,3	32,6
Deutsche Bundespost	399	440	459	505	496	110	115	124	27,3	29,7	31,8	33,0
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	1 460	1 480	1 445	1 527	1 502	101	99	103	100	100	100	100

1) Jahresdurchschnitt. — 2) Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs. 3) Binnenflotte der BRD. — 4) Öffentliche Binnenhäfen. — 5) Handelsflotte der BRD. — 6) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler und gemischtwirtschaftlicher sowie privater Unternehmen; einschließlich Taxis und Mietwagen. — 7) Gewerblicher Verkehr einschließlich Verkehrsnebgewerbe (Spedition, Lagerei und Verkehrsvermittlung). — 8) Unternehmen der BRD. — 9) Einschließlich Flugsicherung. — 10) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge.
Quelle: Berechnungen des DIW.

die einzelnen Bereiche zeichnet sich nach den bis jetzt vorliegenden Angaben dabei folgende Entwicklung der Ausgaben ab:

- Bei der Deutschen Bundesbahn ist mit einem Investitionswachstum um 7 vH gegenüber 1975 zu rechnen, ermöglicht vor allem durch die 1976 auf rund eine Milliarde DM erhöhte Investitionshilfe des Bundes. Die Investitionen der Deutschen Bundespost dürften sich dagegen abermals um 10 vH verringern.
- Für die Binnenschifffahrt und im Bereich der See- und Binnenhäfen ist eine Stagnation der Investitionsaufwendungen zu erwarten. In der Seeschifffahrt zeichnet sich dagegen aufgrund der verstärkten Auftragsvergabe von Schiffsneubauten ein Investitionswachstum von etwa 15 vH ab.
- Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr werden die Investitionsausgaben, wie in den vorangegan-

genen Jahren, weiter zunehmen, gefördert vor allem durch die Investitionshilfen des Bundes in Höhe von 1,1 Mrd. DM. Im Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs und der Spedition wird es zu vermehrten Fahrzeuganschaffungen nur dann kommen, wenn die Verkehrsnachfrage 1976 konjunkturell wieder aufwärts tendiert.

- Die Fluggesellschaften und Flughäfen werden ihre Investitionstätigkeit voraussichtlich um 15 vH einschränken. Im Flughafenbereich sind 1976 nur Ausbauten vorgesehen. Der Baubeginn für den geplanten Großflughafen München II wird sich weiter verzögern.
- Die Investitionsaufwendungen im staatlichen Verkehrsbereich dürften 1976 sowohl bei den Fernstraßen als auch bei den Gemeindestraßen bestenfalls stagnieren, im Bereich der Wasserstraßen dagegen um etwa 10 vH zunehmen.

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 Chevallerie, Dr. Doris Cornelien, 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.

Zur Entwicklung der Produktionskosten in der verarbeitenden Industrie der Bundesrepublik Deutschland bearbeitet von Arthur Boneß. — Entwicklung des Angebotspotentials der Verkehrsbereiche im Jahre 1975 bearbeitet von Heinz Enderlein.

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,—.