

Voraussichtliche Verkehrsentwicklung 1976: Autokonjunktur prägt Entwicklung im Personenverkehr — Trotz Konjunkturanstieg kein Ausgleich der Wachstumsverluste im Güterverkehr . . . . .	35
Vermindertes Wachstum? Die Wirtschaft der DDR am Beginn des Jahres 1976 . . . . .	41

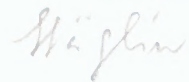
## DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

# WOCHENBERICHT 5/76

Berlin

5. Februar 1976

43. Jahrgang



## Voraussichtliche Verkehrsentwicklung 1976

### Autokonjunktur prägt Entwicklung im Personenverkehr

### Trotz Konjunkturanstieg kein Ausgleich der Wachstumsverluste 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 1976 vor. Von dem übereinstimmend erwarteten konjunkturellen Aufschwung wird der Personenverkehr weniger stark begünstigt als der Güterverkehr, der allerdings das Niveau von 1974 noch nicht wieder erreichen wird. Im Personenverkehr gehen die Wachstumsimpulse im wesentlichen von der anhaltenden Autokonjunktur aus.*

#### Rückblick 1975

##### Personenverkehr

Während 1974 der Anteil des Individualverkehrs am gesamten Personenverkehr — infolge des durch die „Energiekrise“ bedingten schwachen Wachstums des Pkw-Bestandes sowie der extremen Abnahme der durchschnittlichen Fahrleistung — erstmalig zurückging, nahm er 1975 wieder zu.

Aufgrund der schlechten Konjunkturlage verringerte sich vor allem der Geschäfts- und Berufsverkehr. Der Schülerverkehr nahm weiter zu, allerdings infolge der Änderung im Altersaufbau der Bevölkerung nur noch wesentlich schwächer als in den Vorjahren. Bemerkenswert günstig entwickelte sich trotz der Rezession der Tourismus, weil das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte durch die Steuer- und Kindergeldreform, also infolge einer Sonderentwicklung, deutlich anstieg. In gleicher Richtung wirkte der allgemeine Trend zu erhöhter Mobilität.

Das Wachstum des Individualverkehrs wurde 1975 nicht nur von der Erhöhung des Pkw-Bestandes, sondern in erheblichem Umfang auch von der Zunahme der durchschnittlichen Fahrleistung getragen. Der Pkw-Bestand stieg von 17,3 Mill. auf 17,9 Mill., und damit wesentlich stärker als im Vorjahr. Dies war zum großen Teil auf ein Nachholen der 1974 aufgeschobenen Käufe zurückzuführen. Bei der durchschnittlichen Fahrleistung wurde das Niveau von 1973 wieder erreicht (13 500 km), da die Unsicherheit im Hinblick auf die Energieversorgung beseitigt war und die Kosten der Autohaltung im Vergleich zu den allgemeinen Lebenshaltungskosten weniger stark stiegen.

Einen Rückgang hatte nur der Eisenbahnverkehr zu verzeichnen, der teilweise konjunkturell bedingt war. Außerdem wirkte sich die weitere Substitution durch den Pkw aus. Im Nahverkehr verschob sich das Gewicht vom allgemeinen Schienenverkehr zum S-Bahnverkehr als Folge der Erweiterung von S-Bahnnetzen. Der Fernverkehr wurde

besonders stark negativ beeinflusst, da der Geschäftsverkehr sowie der Reiseverkehr der ausländischen Arbeitnehmer abnahmen.

Der Zuwachs im öffentlichen Straßenpersonenverkehr war, wie in den zurückliegenden Jahren, nahezu ausschließlich auf den Schülerverkehr zurückzuführen, der sogar noch Einbußen in anderen Bereichen kompensierte. Die Steigerung des Gelegenheitsverkehrs entsprach der allgemeinen Belebung des touristischen Verkehrs.

Die Entwicklung im Luftverkehr verlief bei Linien- und Gelegenheitsverkehr sehr unterschiedlich. Der weiterhin expandierende Gelegenheitsverkehr (+ 15 vH), der zum überwiegenden Teil Urlaubs- und Ausflugsreisen umfaßt, profitierte insbesondere von der Verbesserung der Einkommensverhältnisse. Hingegen stagnierte der Linienverkehr. Einem abermals starken Rückgang im Berlin-Verkehr stand eine leichte Zunahme im übrigen binnenländischen Linienverkehr gegenüber, während sich infolge der konjunkturellen Beeinträchtigung der internationalen Geschäftsreisen der Linienverkehr mit dem Ausland erstmals nicht mehr erhöhte.

#### Güterverkehr

Die allgemeine Fehleinschätzung der Konjunktur-entwicklung 1975 wirkte sich auf die Prognose des Güterverkehrs besonders stark aus; das Ausmaß des Rückganges wurde erheblich unterschätzt. Das

Transportaufkommen lag mit 845 Mill. t um 12 vH unter dem Vorjahresergebnis. Die erheblichen Einbußen bei den Güterbereichen Kohle, Erze sowie Eisen und Stahl führten dazu, daß die Rückgänge im Verkehrssektor erheblich größer als in der Gesamtwirtschaft waren.

Bei der Eisenbahn, die zu rd. 60 vH Güter des Montanbereichs befördert, ging das Transportaufkommen um knapp ein Fünftel zurück und lag damit etwa auf dem Niveau des Jahres 1965. Einen derartigen konjunkturellen Einbruch hatte die Bahn seit der Montankrise von 1958 nicht mehr zu verzeichnen. Absolut bedeutet dies den stärksten Verkehrsrückgang in der Nachkriegszeit.

Vergleichsweise weniger stark wurde die Binnenschifffahrt von der Rezession betroffen. Ihr Ladungsaufkommen lag mit 225 Mill. t um rd. 11 vH unter dem Vorjahr. Mildernd wirkten sich hier die günstigen Wasserstände während des Jahres und die positive Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr und im Transit aus. Insgesamt hat sich die Schere zwischen dem binnenländischen und dem grenzüberschreitenden Verkehr weiter geöffnet.

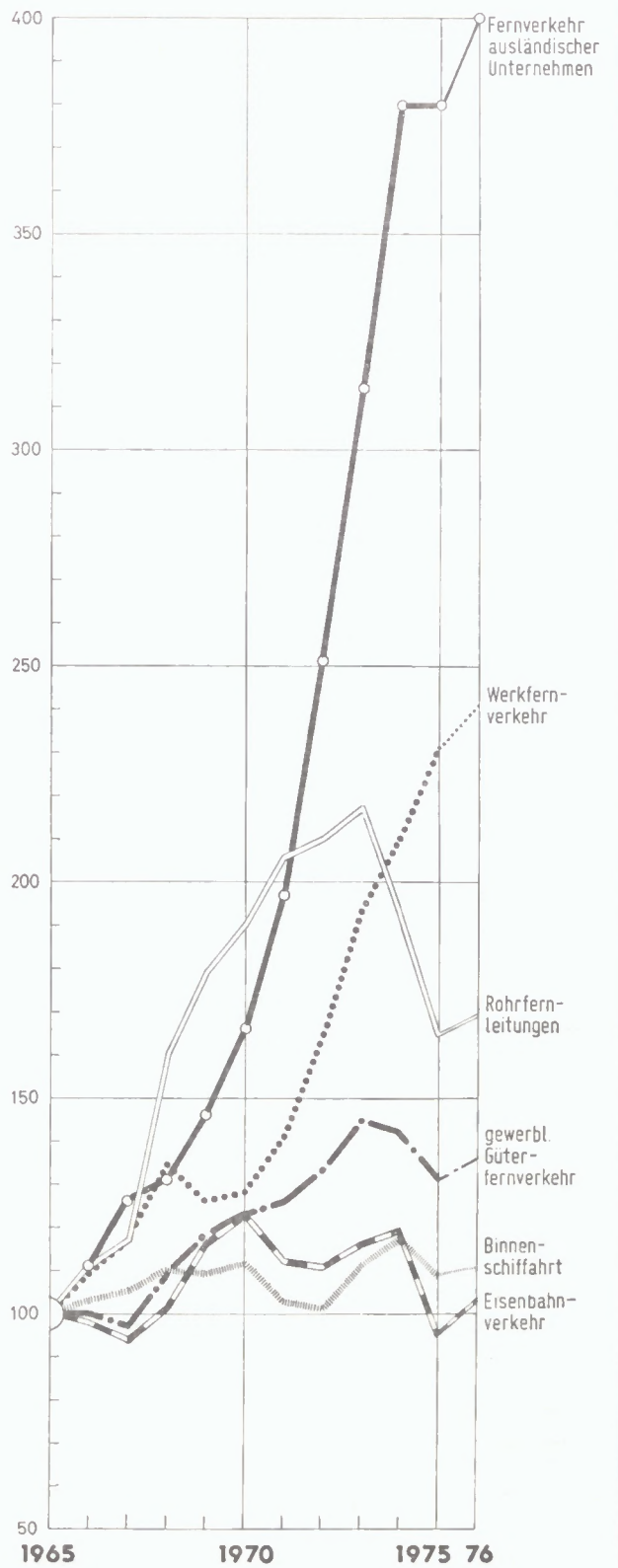
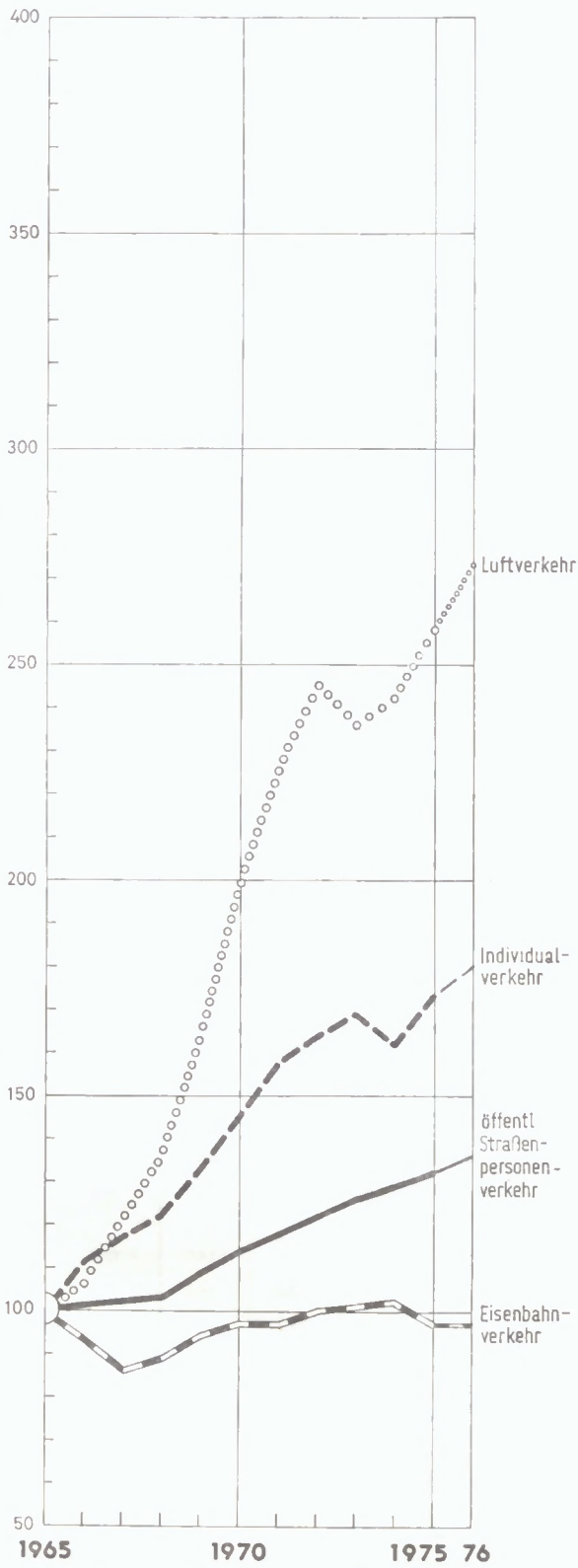
Im Straßengüterfernverkehr, der aufgrund seiner Güterstruktur weniger konjunkturabhängig ist als andere Verkehrsträger, nahm das Transportaufkommen nur um 1 vH ab. Der Werkfernverkehr expandierte um 10 vH und kompensierte

Die Vorausschätzung des Personenverkehrs nach Verkehrsarten

Verkehrsarten	Beförderte Personen					Personenkilometer				
	in Mill. t			Veränderung in vH <sup>1)</sup>		in Mrd.			Veränderung in vH <sup>1)</sup>	
	1974	1975	1976	1974/75	1975/76	1974	1975	1976	1974/75	1975/76
Eisenbahnverkehr <sup>2)</sup> . . . . .	1 119	1 082	1 080	- 3,5	± 0	40,4	38,2	38,5	- 5,5	+ 1,0
Fernverkehr <sup>3)</sup> . . . . .	116	111	113	- 4,5	+ 2,0	23,7	22,0	22,5	- 7,0	+ 2,5
Nahverkehr <sup>4)</sup> . . . . .	1 003	971	967	- 3,0	- 0,5	16,7	16,2	16,0	- 3,0	- 1,0
darunter: S-Bahn-Verkehr . . . . .	325	333	338	+ 2,5	+ 1,5	4,1	4,3	4,4	+ 5,0	+ 2,5
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr <sup>5)</sup> . . . . .	6 678	6 763	6 831	+ 1,5	+ 1,0	66,0	67,7	69,5	+ 2,5	+ 2,5
Linienverkehr <sup>6)</sup> . . . . .	6 593	6 672	6 734	+ 1,0	+ 1,0	50,2	50,8	51,3	+ 1,0	+ 1,0
Gelegenheitsverkehr . . . . .	85	91	97	+ 7,0	+ 6,5	15,8	16,9	18,2	+ 7,0	+ 7,5
Öffentlicher Nahverkehr <sup>7)</sup> . . . . .	7 596	7 643	7 701	+ 0,5	+ 1,0	66,9	67,0	67,3	± 0	+ 0,5
Luftverkehr <sup>8)</sup> . . . . .	26,6	27,7	28,8	+ 4,0	+ 4,0	8,1	8,5	8,9	+ 5,0	+ 4,0
Linienverkehr . . . . .	18,4	18,3	18,5	- 0,5	+ 1,0	5,9	5,9	6,0	± 0	+ 1,5
Gelegenheitsverkehr . . . . .	8,2	9,4	10,3	+ 14,5	+ 9,5	2,2	2,6	2,9	+ 16,0	+ 10,0
Öffentlicher Verkehr, insgesamt . . . . .	7 824	7 873	7 940	+ 0,5	+ 1,0	114,5	114,4	116,9	± 0	+ 2,0
Individualverkehr mit PKW . . . . .	.	.	.	.	.	429,3	456,7	474,6	+ 6,5	+ 4,0
Personenverkehr, insgesamt . . . . .	.	.	.	.	.	543,8	571,1	591,5	+ 5,0	+ 3,5

1) Veränderungsraten sind auf halbe Prozentpunkte gerundet. — 2) Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (ohne Militärverkehr). — 3) Ohne den Fernverkehr mit Zeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs. — 4) Deutsche Bundesbahn: Zeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs, S-Bahn-Verkehr, übriger Verkehr bis 50 km; nichtbundeseigene Eisenbahnen. — 5) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen. — 6) Einschließlich freigestellter Schülerverkehr. — 7) Eisenbahnnahverkehr und Linienverkehr im öffentlichen Straßenpersonenverkehr. — 8) 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)

damit die Transportverluste im gewerblichen Fernverkehr (– 7 vH) fast vollständig. Die bereits 1967 gemachte Erfahrung, daß in der Rezession die verladende Wirtschaft ihren eigenen Fuhrpark verstärkt einsetzt, hat sich im vergangenen Jahr mit aller Deutlichkeit bestätigt. Aufgrund der Stagnation bei der Einfuhr und des Einbruchs bei den Exporten gingen die Transporte im Fernverkehr mit ausländischen Fahrzeugen, die bisher im Durchschnitt die höchsten Zuwachsraten aller Verkehrsträger aufwiesen, erstmals zurück (– 3 vH).

Infolge der weiter verminderten Rohölimporte, in erster Linie verursacht durch den Rückgang des binnenländischen Verbrauchs von Heizöl, nahm der Durchsatz durch die Rohrfernleitungen erneut um 12 vH ab.

Rückläufige Mineralöltransporte und Erzanlandungen haben maßgeblich zu den verringerten Umschlagsleistungen im Seeverkehr beigetragen (– 15 vH).

Beschränkten sich 1974 beim Straßengüternahverkehr die beobachteten Verkehrsrückgänge vor allem auf die Bereiche Mineralölprodukte sowie Steine und Erden, so traten sie 1975 bei fast allen Transportgütern auf, so daß das Ladungsaufkommen 1975 um 8–9 vH unter dem des Vorjahres lag.

### Verkehrsentwicklung 1976

Der Prognose für 1976 liegen folgende Annahmen über die gesamtwirtschaftliche Entwicklung zugrunde:

- Das reale Bruttosozialprodukt wird im Jahre 1976 deutlich zunehmen. Der Rückgang des Vorjahres wird mehr als ausgeglichen werden.
- Der private Verbrauch wird sich etwas stärker als im Vorjahr erhöhen.
- Die Beschäftigtenzahl wird im Jahresdurchschnitt in deutlich geringerem Maße abnehmen als im Vorjahr.
- Die Grundstoff- und Produktionsgüterindustrie wird expandieren, das Niveau von 1974 allerdings noch nicht erreichen.
- Der in den letzten Jahren verzeichnete steile Produktionsrückgang in der Bauwirtschaft dürfte zum Stillstand kommen.
- Die Ausfuhr wird kräftig steigen, den konjunkturellen Einbruch des Vorjahres jedoch nicht voll ausgleichen. Die Einfuhr wird nach Stagnation im Vorjahr ebenfalls beträchtlich zunehmen.

### Personenverkehr

Trotz der für 1976 erwarteten allgemeinen konjunkturellen Belebung dürfte der Zuwachs im gesamten Personenverkehr geringer ausfallen als im Vorjahr.

Die Ursache für diese Wachstumsabschwächung liegt im Bereich des Individualverkehrs. Zwar wird der Pkw-Bestand noch etwas stärker steigen als 1975 (1976: 18,6 Mill.), wobei der Nachholbedarf nur noch eine geringe Rolle spielen und die Entwicklung sich dem langfristigen Wachstumspfad annähern wird. Jedoch dürften im Gegensatz zum

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

Verkehrszweige	in Mill. t			Veränderung in vH <sup>2)</sup>		in Mrd. tkm			Veränderung in vH <sup>2)</sup>	
	1974	1975	1976	1974/75	1975/76	1974	1975	1976	1974/75	1975/76
Eisenbahnen <sup>3)</sup> . . . . .	390	317	340	– 18,5	+ 7,5	69,4	55,1	59,8	– 20,5	+ 8,5
Binnenschifffahrt . . . . .	252	225	233	– 11,0	+ 3,5	51,0	47,5	48,5	– 7,0	+ 2,0
Straßengüterfernverkehr . . . . .	225	222	231	– 1,0	+ 4,0	58,5	57,3	59,7	– 2,0	+ 4,0
Gewerblicher Fernverkehr, Möbelfernverkehr . . . . .	117	108	112	– 7,5	+ 3,0	33,1	30,6	31,7	– 7,5	+ 3,5
Werkfernverkehr . . . . .	70	77	80	+ 10,0	+ 5,0	12,2	13,4	14,0	+ 10,0	+ 4,5
Fernverkehr ausländischer Lastkraftfahrzeuge . . . . .	38	37	39	– 2,5	+ 5,0	13,3	13,3	14,0	± 0	+ 5,5
Mineralölfornleitungen <sup>5)</sup> . . . . .	93	81	83	– 12,0	+ 1,5	17,2	14,7	15,0	– 14,5	+ 2,0
Insgesamt . . . . .	959	845	887	– 12,0	+ 5,0	196,1	174,6	183,0	– 11,0	+ 5,0
Außerdem: Straßengüternahverkehr . . . . .	1 991	1 821	1 858	– 8,5	+ 2,0	36,5	33,4	34,2	– 8,5	+ 2,5
Gewerblicher Nahverkehr . . . . .	769	702	712	– 8,5	+ 1,5	17,2	15,7	16,1	– 8,5	+ 2,5
Werknahverkehr . . . . .	1 222	1 119	1 146	– 8,5	+ 2,5	19,3	17,7	18,1	– 8,5	+ 2,5
Seeverkehr <sup>6)</sup> . . . . .	155	132	142	– 14,5	+ 7,5	1 171,1	1 010,0	1 087,0	– 14,0	+ 7,5
Luftverkehr <sup>7)</sup> . . . . .	0,5	0,5	0,5	·	·	0,2	0,2	0,2	·	·

1) Einschließlich internationaler Durchgangsverkehr. – 2) Veränderungsrate sind auf halbe Prozentpunkte gerundet. – 3) Einschließlich Expres- und Stückgutverkehr. – 4) Tariftonnenkilometer. – 5) Einschließlich Produktenfernleitungen. – 6) Ohne Eigengewichte der Reise- und Transportfahrzeuge, Container, Trailer, Lash-Leichter, die im Personen und/oder Güterverkehr eingesetzt waren. – 7) Einschließlich Luftpost.

Vorjahr von der durchschnittlichen Fahrleistung keine Wachstumsimpulse ausgehen, da sie gegenüber 1975 unverändert bleiben wird.

Der Eisenbahnverkehr im Jahre 1976 wird etwa dem des Vorjahres entsprechen. Der Rückgang im Nahbereich wird insbesondere im Berufsverkehr durch den erwarteten Konjunkturaufschwung gebremst; hinzu kommt, daß auch der Schülerverkehr (im allgemeinen Schienenverkehr und S-Bahn-Verkehr) trotz der angekündigten Fahrpreiserhöhungen noch leicht steigen dürfte. Nennenswerte Netzerweiterungen bei der S-Bahn, die die positive Entwicklung in den letzten Jahren ausschließlich bedingt haben, wird es in diesem Jahr nicht geben, so daß der S-Bahn-Verkehr nur noch unwesentlich zunehmen wird. Die erwartete leichte Zunahme im Fernverkehr ist hauptsächlich auf den konjunkturbedingten Anstieg des Geschäfts- und Dienstreiseverkehrs zurückzuführen.

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr wird weiter leicht zunehmen. Die Ursachen hierfür sind dieselben wie 1975: Das Wachstum des Schülerverkehrs, das sich weiter abschwächen dürfte, wird wiederum den Rückgang im Berufsverkehr überkompensieren. Vom Schülerverkehr als der Hauptkomponente des bisherigen Wachstums im öffentlichen Straßenpersonenverkehr werden jedoch in naher Zukunft keine positiven Einflüsse mehr ausgehen können, da die für diesen Verkehrsbereich relevanten Altersgruppen weniger stark besetzt sein werden.

Im Luftverkehr ist ein gleichbleibender Zuwachs zu erwarten. Allerdings wird die Expansion des Gelegenheitsverkehrs weniger stark als im letz-

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

GV Nr.	Güter	1976	
		In Mill. t	Anteil in vH
0	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	53	2,8
1	Nahrungs- und Futtermittel	106	5,7
2	Kohle	31	1,7
3	Mineralöl und Mineralöl-erzeugnisse	117	6,3
	davon:		
	Rohöl	1	0,1
	Mineralöl-erzeugnisse	116	6,2
4	Erze, Schrott	12	0,6
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	27	1,5
6	Steine und Erden, Baumaterialien	1 196	64,4
7	Düngemittel	8	0,4
8	Chemische Erzeugnisse	189	10,2
9	Gewerbliche Fertigwaren, sonstige Güter	119	6,4
	Insgesamt	1 858	100

1) Schätzung des DIW.

ten Jahr sein, da der Zuwachs des verfügbaren Einkommens wesentlich geringer zu veranschlagen ist. Der Linienverkehr wird einerseits von der Wiederbelebung der Konjunktur, insbesondere im Geschäftsverkehr, profitieren, andererseits wird sich der Rückgang des Berlin-Verkehrs verlangsamen.

**Güterverkehr**

Nach den Annahmen über die gesamtwirtschaftliche Entwicklung wird das Transportaufkommen im binnenländischen Fernverkehr 1976 um 5 vH auf 887 Mill. t anwachsen, damit jedoch immer noch um rd. 7vH unter dem Rekordergebnis von 1974 liegen.

In wichtigen Bereichen der Grundstoff- und Produktionsgüterindustrie — eisenschaffende Industrie, chemische Industrie — wird sich 1976 der bereits Ende vergangenen Jahres begonnene Aufschwung weiter fortsetzen und damit erheblich zu der positiven Entwicklung im gesamten Güterverkehr beitragen. Insbesondere wird sich die verstärkte Rohstahlproduktion und der erhöhte Kohleeinsatz bei den Kraftwerken auf die Eisen- und Stahl- sowie die Kohletransporte auswirken. Von der Entwicklung im Bausektor werden keine negativen Impulse mehr ausgehen. Hinzu kommen Transportgewinne bei den verbrauchsnahen Güterbereichen. Am geringsten wird sich der Konjunkturanstieg auf dem Mineralölsektor auswirken, der mit Ausnahme der beiden letzten Jahre zu den wachstumsintensivsten Bereichen zählte.

Trotz unterschiedlicher Entwicklung der mittleren Transportweite bei den einzelnen Verkehrsträgern wird sie sich im Gesamtergebnis nicht verändern, so daß die Verkehrsleistung im selben Umfang wie das Aufkommen steigen wird. Sie dürfte damit rd. 183 Mrd. tkm betragen.

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

GV Nr.	Güter	1974	1975	1976
0	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	48	45	48
1	Nahrungs- und Futtermittel	57	58	60
2	Kohle	123	100	104
3	Mineralöl und Mineralöl-erzeugnisse	179	164	167
	davon:			
	Rohöl	85	75	76
	Mineralöl-erzeugnisse	94	89	91
4	Erze, Schrott	105	85	92
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	107	84	94
6	Steine und Erden, Baumaterialien	150	138	140
7	Düngemittel	24	21	23
8	Chemische Erzeugnisse	54	47	52
9	Gewerbliche Fertigwaren, sonstige Güter	113	103	107
	Insgesamt	959	845	887
	Außerdem: Dienstgutverkehr der Eisenbahnen	15	15	15

1) Ohne Straßengüternahverkehr, einschließlich internationaler Durchgangsverkehr.

Das Verkehrsaufkommen der Eisenbahn, die von der konjunkturellen Abschwächung am stärksten betroffen wurde, wird aufgrund der überdurchschnittlichen Wachstumsrate im Montanbereich im Jahre 1976 um 7 vH auf 340 Mill. t ansteigen. Daneben dürften von der konjunkturellen Wiederbelebung aller anderen Industriebereiche – insbesondere der chemischen Industrie – und von der Zunahme im Außenhandel die entscheidenden Impulse auf das Wachstum im Transportaufkommen der Eisenbahn ausgehen.

Die Binnenschifffahrt, die ebenfalls vom Anstieg im Montanbereich stark profitieren wird, dürfte 1976 insgesamt 233 Mill. t transportieren, was einem Ladungszuwachs von rd. 4 vH entspricht. Hinzu kommt, daß die seit 1973 rückläufige Entwicklung im Bausektor, einem für sie besonders wichtigen Produktionsbereich, zum Stillstand kommen wird. Diese relativ optimistische Zuwachsrate bei der Binnenschifffahrt gilt allerdings nur unter der Voraussetzung, daß keine extremen Fahrwasserhältnisse auftreten.

Der Straßengüterfernverkehr, der im Vergleich zur Eisenbahn und Binnenschifffahrt nicht so ausgeprägt von wenigen Industriebereichen, sondern mehr von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig ist, wird 1976 um 4 vH auf 231 Mill. t steigen. Die Wachstumsunterschiede zwischen gewerblichem Verkehr, Werkverkehr und dem Verkehr ausländischer Unternehmen werden sich vermindern. Die nicht ausgelasteten Kapazitäten der binnenländischen Unternehmen im gewerblichen Fernverkehr lassen verstärkte Bemühungen erwarten, sich mehr

als bisher in den grenzüberschreitenden Verkehr einzuschalten. Wachstumsimpulse werden insbesondere von den verbrauchsnahen Güterbereichen ausgehen. Der Verkehrszuwachs wird per Saldo – anders als bei Eisenbahn und Binnenschifffahrt – so groß sein, daß das Ergebnis von 1974 deutlich überschritten wird.

Der Rohrleitungsdurchsatz wird im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig zunehmen. Zurückzuführen ist dies auf eine Stagnation bei den Rohölimporten und eine nur geringfügige Zunahme des Mineralölverbrauchs.

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen folgt erst mit einer gewissen Zeitverschiebung der allgemeinen Konjunktorentwicklung. Aufgrund der erwarteten Entwicklung im Außenhandel sowie im Eisen- und Stahlbereich mit der Folge verstärkter Erzanlandungen ist auch für diesen Verkehrsbereich ein Zuwachs zu erwarten, so daß zumindest das Ergebnis von 1973 in Höhe von 142 Mill. t wieder erreicht werden dürfte.

Für 1976 ist aufgrund der erwarteten Produktions- und Absatzentwicklung auch im Güternahverkehr auf der Straße wieder mit einer leichten Zunahme der Transporte zu rechnen. Anders als in den vergangenen Jahren wird die Entwicklung im Bausektor, für den zwei Drittel der Transporte getätigt werden, nicht mehr negativ auf das Transportvolumen dieser Verkehrsart wirken, so daß ein Anstieg um 2 vH auf 1,9 Mrd. t erwartet wird. Dazu dürfte der Werknahverkehr stärker beitragen als der gewerbliche Bereich.

## Vermindertes Wachstum?

### Die Wirtschaft der DDR am Beginn des Jahres 1976

*In der DDR wurde 1975 das im Volkswirtschaftsplan vorgegebene Wachstum nicht ganz erreicht. Durch die extreme Trockenheit des Sommers ist die landwirtschaftliche Produktion erheblich beeinträchtigt worden. Ferner dürften die im Plan angelegten Veränderungen in der Verwendungsstruktur des Sozialprodukts Reibungsverluste mit sich gebracht haben.*

In den Mitteilungen der Staatlichen Zentralverwaltung für Statistik über das Jahr 1975 wird generell von Erfüllung und Übererfüllung der Pläne berichtet; ein Vergleich von Soll und Ist zeigt bei wichtigen Aggregaten jedoch ein anderes Bild:

	Soll	Ist
Produziertes Nationaleinkommen . . . . .	5,5	5,0
Industrielle Warenproduktion . . . . .	6,3	6,4
Inländische Verwendung:		
Bruttoinvestitionen . . . . .	4,4	>4
Einzelhandelsumsatz . . . . .	4,6	3,6
Außenhandelsumsatz		
(Exporte und Importe) . . . . .	9,1	7,0

Im ersten Halbjahr stimmten Planansätze und tatsächliche Entwicklung noch gut überein; im zweiten Halbjahr ist das Wachstum jedoch hinter dem Plan zurückgeblieben. Das produzierte Nationaleinkommen dürfte in dieser Zeit den Vorjahrsstand nur noch um 4,5 vH übertroffen haben. Offenbar haben sich hier die Einbußen in der Landwirtschaft und die verringerte Zunahme des Binnenhandels (Groß- und Einzelhandel) ausgewirkt.

#### Entstehung und . . .

Das Wachstum der inländischen Verwendung sollte 1975 gedrosselt und dadurch eine erhebliche Steigerung der Exporte ermöglicht werden. Dieses Konzept ist insgesamt gesehen wohl doch nicht reibungslos durchzusetzen gewesen. Zwar konnte die Zunahme des privaten Verbrauchs gebremst werden: Der Einzelhandelsumsatz blieb sogar hinter dem – verminderten – Planansatz zurück. Es gelang jedoch nicht, die vor allem für den Export bestimmten Leistungen der Investitionsgüterindustrien in entsprechendem Umfang zu steigern. Offenbar sind in der hochindustrialisierten DDR-Wirtschaft die in vielen Jahren gewachsenen Strukturen von Anlagevermögen und Beschäftigung nicht kurzfristig auf neue Strukturen der Güterverwendung umzustellen.

Innerhalb der Industrie sind derartige Probleme deutlich sichtbar. Soweit die Ergebnisse der Monats-

statistik erkennen lassen – Angaben sind bis Oktober vorhanden –, hat sich das Wachstum der überwiegend für den privaten Verbrauch produzierenden Leicht-, Textil- und Lebensmittelindustrie zwar verringert (5 vH). Die Erzeugung von Grundstoffen und Produktionsgütern blieb aber auf dem früheren Wachstumspfad, anstatt verstärkt zu expandieren. An der Spitze stand hier nach wie vor die chemische Industrie mit einem Zuwachs von 9 vH, ebenfalls über dem Durchschnitt lag der Bereich Elektrotechnik/Elektronik/Gerätebau (8 vH). Stärker als der Durchschnitt wuchs wiederum die Baumaterialienindustrie (9 vH), Ausdruck der intensiven Bautätigkeit.

Die Produktion des Bauwesens stieg mit 7,5 vH stärker noch als geplant. Wachstum und Struktur dieses Bereichs sind offenbar von den veränderten gesamtwirtschaftlichen Prioritäten noch unberührt. Insbesondere im Wohnungsbau wurde mit 96 000 Neubauwohnungen und zahlreichen Ausbauten und Modernisierungen ein eindrucksvolles Ergebnis erzielt. Im Industriebau konnten die Planvorgaben dagegen nicht termingerecht erfüllt werden.

Die landwirtschaftliche Produktion entsprach nicht den Erwartungen, weil die extreme Trockenheit des Sommers in fast allen Bezirken die pflanzliche Produktion stark beeinträchtigt hat. Die Erträge lagen bei den meisten Fruchtarten noch unter den Durchschnittserträgen der letzten fünf Jahre. Nach den vorliegenden Ergebnissen ist die gesamte pflanzliche Produktion – in Getreideeinheiten gerechnet – um 15 vH hinter dem – allerdings sehr günstigen – Ergebnis des Jahres 1974 zurückgeblieben. Das Aufkommen an tierischen Produkten ist dagegen weiter gestiegen und war größer als im Plan vorgesehen. Tierische und pflanzliche Produktion zusammengefaßt dürften kaum über den Vorjahrsstand hinausgegangen sein.

#### Verwendung des Nationaleinkommens

Auf der Verwendungsseite des Nationaleinkommens haben sich die Proportionen 1975 deutlich verändert. Der private Verbrauch – gemessen am Einzelhandelsumsatz – ist nur um 3,6 vH gestiegen (Plan: 4,6 vH).

**Indikatoren der Wirtschaftsentwicklung in der DDR**

Zuwachs gegenüber dem Vorjahr in vH

	Ist				Plan	Ist	Plan
	1971	1972	1973	1974	1975		1976
Produziertes Nationaleinkommen . . . . .	4,5	5,7	5,5	6,3	5,5	5,0	5,3
Industrie							
Warenproduktion . . . . .	5,5	7,2	6,8	7,4	6,3	6,4	6,0
Arbeitsproduktivität . . . . .	5) 5,1	5) 4,2	5) 5,5	5) 6,3	6) 5,6	6) 5,8	6) 5,5
Bauwirtschaft							
Bauproduktion der volkseigenen Bauindustrie . . . .	6,1	4,3	4,8	6,4	7) 6,7	7) 7,5	7) 6,3
Arbeitsproduktivität . . . . .	8) 3	8) 3,1	8) 2,3	8) 4,7	.	5,7	.
Fertiggestellte Wohnungen <sup>1)</sup> . . . . .	1	34,9	6,7	9,9	9) - 9,2	1,8	10) - 4,7
dar.: Neubau . . . . .	- 2	7,0	16,1	9,4	9) 6,7	8,7	10) 4,7
Landwirtschaft							
Staatliches Aufkommen an							
Schlachtvieh . . . . .	3,2	8,8	5,4	8,3	11) 0,4	8,1	12) - 1,5
Milch . . . . .	1,3	6,1	4,2	4,5	11) - 1,3	0,6	12) - 0,5
Eiern . . . . .	3,6	0,2	4,9	10,1	11) - 6,6	2,3	12) - 3,5
Verkehr							
Gütertransportleistung . . . . .	4,6	0,4	7,9	1,4	3,8	13) 5,8	8,7
Gütertransportmenge . . . . .	5,5	3,8	1,8	3,3	.	4,7	.
Brutto-Anlageinvestitionen <sup>2)</sup> . . . . .	0,6	3,9	8,0	4,2	14) 4,4	15) > 4	14) 6,5
Binnenhandel							
Einzelhandelsumsatz, gesamt <sup>3)</sup> . . . . .	3,9	6,0	5,8	6,1	4,6	3,6	4,0
davon: Nahrungs- u. Genußmittel . . . . .	2,9	4,1	3,3	4,2	3,0	3,3	.
Industriewaren . . . . .	5,1	8,3	8,8	8,2	6,2	4,0	.
Außenhandel							
Umsatz <sup>4)</sup> . . . . .	6,7	10,8	14,4	19,6	9,1	16) 15,0	9,7
Einfuhr . . . . .	2,8	9,2	19,6	22,8	.	.	.
Ausfuhr . . . . .	10,8	12,2	9,4	16,3	.	.	.
Nettogeldeinnahmen der Bevölkerung . . . . .	3,4	6,1	5,6	4,8	4,4	4,0	4,0

1) Neu-, Um-, Ausbau und Modernisierung. — 2) Ohne Generalreparaturen. — 3) Zuwachs zu jeweiligen Preisen. — 4) Gesamteinfuhr und -ausfuhr, einschl. innerdeutscher Handel, ohne Dienstleistungen; in Valutamark zu jeweiligen Preisen. — 5) Bruttoproduktion je Arbeiter und Angestellten (ohne Lehrlinge). — 6) Im Bereich der Industrieministerien (Basis Warenproduktion). — 7) Produktion des Bauwesens. — 8) Bau- und Montageproduktion je Arbeiter und Angestellten (ohne Lehrlinge). — 9) Mengenmäßige Planung: 125 600 Wohnungen, darunter: 94 200 im Neubau. — 10) Mengenmäßige Planung: 134 200 Wohnungen, darunter: 100 500 im Neubau. — 11) Berechnet anhand der Ist-Zahlen für 1974 und der mengenmäßigen Planung (einschließlich Zusatzproduktion) für 1975. — 12) Mengenmäßige Planung verglichen mit den Ergebnissen von 1975. — 13) Geschätzt. — 14) Materielle Investitionen. — 15) Einschließlich Beteiligungen. — 16) Volumenmäßige Steigerung: 7 vH, darunter: RGW-Länder (7,0), Entwicklungsländer (13,0), westliche Industrieländer (4,0).

Quellen: Statistische Jahrbücher der DDR; Statistische Praxis; Planerfüllungsberichte sowie Volkswirtschaftspläne.

Eine Verlangsamung war insbesondere bei den Umsätzen für Industriewaren zu verzeichnen. Sie stiegen nur um 4 vH (Plan: 6,2 vH). Verglichen mit den Vorjahren hat sich damit die Zuwachsrate halbiert. Einige besonders gefragte Industriewaren — wie Möbel und Schuhwaren — waren nicht ausreichend im Angebot. Bei Nahrungs- und Genußmitteln setzte sich dagegen die Entwicklung im Tempo der Vorjahre (+ 3,3 vH) fort.

Die Reduzierung der Verbrauchsexpansion wurde durch eine restriktive Einkommenspolitik erreicht: Die Nettogeldeinnahmen der Bevölkerung stiegen nur um 4 vH. Da 1975 keine Rentenerhöhungen vorgenommen worden sind, beruht die Steigerung vor allem auf der Erhöhung der Einkommen der Arbeitnehmer, für die eine Zuwachsrate von 4,7 vH genannt wird. Die Zunahme der Prämien war dabei weiterhin überdurchschnittlich (6 vH), allerdings nicht mehr so extrem hoch wie im Vorjahr.

Bei den Anlageinvestitionen ist dem Bericht der Zentralverwaltung für Statistik zufolge das Wachstumsziel fast erreicht worden (>4 vH). Die Zuwachs-

rate bezieht sich allerdings auf Investitionen einschließlich der Beteiligungen im Ausland. In welchem Ausmaß das inländische Anlagevermögen partizipiert hat, läßt sich daraus also nicht unmittelbar ableiten. Genannt werden nur Raten für die Investitionen im Bauwesen (16 vH) und im Verkehrswesen (13 vH). Es ist möglich, daß bei dieser Konstellation die ohnehin knapp angesetzte Rate für die Industrie (+ 4,6 vH) nicht erreicht werden konnte — eine in Anbetracht der wachsenden Exportanforderungen nicht unbedenkliche Entwicklung.

**Außenwirtschaftliche Aspekte**

Über den Außenhandel gibt es diesmal im Planerfüllungsbericht nur wenige Hinweise mehr als in den Vorjahren. Danach nahm der Umsatz real um 7 vH zu; der nominale Zuwachs betrug 15 vH. Im einzelnen erhöhte sich das Volumen des Außenhandels mit den RGW-Ländern um 7 vH, mit den Entwicklungsländern um 13 vH und mit den westlichen Industrieländern um 4 vH. Da sich die Preisentwicklung auf den Weltmärkten beruhigt hat, dürften die

beiden letzten Raten annähernd auch die reale Zunahme wiedergeben; der Preisanstieg beim Außenhandelsumsatz mit den RGW-Ländern kann mit rund 10 vH angesetzt werden – eine Rate, die auch nach den neuen Preisbildungsprinzipien im RGW-Raum plausibel erscheint.

Über die Aufteilung des Außenhandelsumsatzes auf Export und Import wird nichts berichtet. Es ist indes zu vermuten, daß der Export schneller gestiegen ist als der Import, und zwar insbesondere im Handel mit den RGW-Ländern. Im Gegensatz zu 1974, als hier der Austausch mit einem Handelsbilanzdefizit abschloß, dürfte sich 1975 für die DDR ein Überschuß ergeben haben. Für den Westhandel zeigen die Ergebnisse der westlichen Partnerlandstatistiken ein anderes Bild: Der Import der DDR hat sich eher rascher erhöht als der Export. Das Defizit im Westhandel wäre 1975 noch höher zu veranschlagen als 1974. Bestätigt wird dies auch durch die erheblich gestiegene Kreditaufnahme der DDR auf dem Eurogeldmarkt. Im Jahr 1974 waren es 12 Mill. \$; 1975 dagegen 250 Mill. \$.

#### Planung für 1976

Der Volkswirtschaftsplan setzt für das Jahr 1976 die folgenden Ziele:

- Erhöhung des produzierten Nationaleinkommens um 5,3 vH;
- überdurchschnittliche Steigerung der industriellen Warenproduktion (6 vH);
- überdurchschnittliche Steigerung der Bruttoinvestitionen (6,5 vH);
- unterdurchschnittliche Steigerung des privaten Verbrauchs (Einzelhandelsumsatz + 4 vH).

Damit stimmt der Plan 1976 auf den ersten Blick in den Grundlinien mit dem neuen Fünfjahrplan 1976/80 überein. Dies gilt jedoch nicht mehr, wenn man die Besonderheiten des Jahres 1976 in bezug auf die Entwicklung des Arbeitsvolumens in Betracht zieht:

- Einmal gibt es 1976 mit 258 Arbeitstagen fünf Arbeitstage mehr als 1975, für die Produktion bedeutet dies einen potentiellen Zuwachs von rund 2 vH;
- zum anderen rücken wieder geburtenstärkere Jahrgänge in das arbeitsfähige Alter auf. In der DDR wird in diesem Jahr mit einem Zuwachs von beinahe 100 000 Arbeitskräften gerechnet, von denen etwa 31 000 für die Industrie bereitgestellt werden sollen. Die Zahl der Beschäftigten in den produzierenden und verteilenden Bereichen der Wirtschaft insgesamt wird um rund 50 000 Personen (+ 0,7 vH) zunehmen.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die zusätzlichen Arbeitstage nicht in allen Wirtschaftsbereichen voll produktionswirksam sind, ergibt sich eine Erhöhung des Arbeitsvolumens von rund 2 vH. Ein Drittel der geplanten Zunahme des produzierten Nationaleinkommens ist damit allein durch das Mehr an Beschäftigten und Arbeitstagen zu erzielen; die gesamtwirtschaftliche Arbeitsproduktivität je Stunde brauchte nur um rund 3 vH zu steigen. Diese Rate liegt erheblich unter dem bisherigen Trend; sie bleibt auch hinter der Vorgabe des gesamten Fünfjahrplans (4 bis 5 vH) zurück.

In den offiziellen Berichten wird die Entwicklung der Arbeitsproduktivität üblicherweise je Beschäftigten, also ohne Berücksichtigung der geleisteten Arbeitsstunden, nachgewiesen. Auch im vorliegenden Bericht wird die Arbeitstagskomponente nicht erwähnt. Über die Gründe der nur schwachen Steigerung der Stundenproduktivität läßt sich daher allenfalls spekulieren:

- Schon die Ergebnisse des Jahres 1975 deuten darauf hin, daß die Umstellung in den Verwendungsproportionen nicht reibungslos verlaufen ist. Die Abschwächung wäre dann solchen Umschichtungsprozessen zuzurechnen, d. h. die für den privaten Verbrauch produzierenden Zweige expandieren zwar erheblich schwächer, ohne daß aber die Produktionssteigerung in den übrigen Bereichen sofort beschleunigt werden kann;
- daneben gibt es Hinweise, daß das Arbeitsvolumen durch einen Abbau der Überstunden verringert werden soll. Die Konstellation des Jahres 1976 bietet dafür günstige Voraussetzungen. Eine Verringerung der Zahl der Überstunden wäre sowohl wegen der bisher sehr hohen Anspannung der Arbeitskräfte als auch wegen der geplanten Reduzierung des Wachstums bei den Verbrauchsausgaben (Überstunden werden höher bezahlt und geringer versteuert) gesamtwirtschaftlich wünschenswert.

Es ist allerdings nicht sicher, ob Überlegungen dieser Art die Plandaten für 1976 mitbestimmt haben. Denkbar wäre auch, daß der vom Kalender her gegebene Arbeitstageeffekt nicht einkalkuliert wurde, weil nach der neuen Planungsordnung die Jahresdaten von der Fünfjahrplanung abgeleitet werden. Für diesen längeren Zeitraum spielt die Arbeitstagskomponente keine Rolle; 1976 könnte es somit zu einer Übererfüllung der Pläne kommen.

Auf der Verwendungsseite des Nationaleinkommens wird 1976 grundsätzlich die Tendenz weiter verfolgt, die schon im Jahre 1975 angelegt worden ist. Schätzungsweise 1 Prozentpunkt der Wachstumsrate des produzierten Nationaleinkommens wird

zur Bezahlung der wieder verteuerten Importe aufzuwenden sein; die Zuwachsrate bei der inländischen Verwendung ist dementsprechend niedriger.

Die Verlangsamung betrifft allerdings nicht die Investitionen. Der Volkswirtschaftsplan 1976 sieht für die „materiellen Investitionen“ eine Zuwachsrate von 6,5 vH vor, dies entspricht auch den Grundlinien des Fünfjahrplans. Damit ist die Phase sehr zurückhaltender Planansätze für das Investitionswachstum beendet. Offenbar stand die bisherige Zunahme — rund 4 vH — nicht im Einklang mit dem geforderten Produktionswachstum.

Dagegen steht der private Verbrauch — obwohl er nach wie vor als Hauptaufgabe genannt wird — nunmehr im Expansionstempo an letzter Stelle. Die Planung mit einer Vorgabe von 4 vH schließt sich nahtlos an die Entwicklung im Jahr 1975 an.

Diese Verteilungsstrategie ist die Konsequenz aus den gegebenen wirtschaftspolitischen Notwendigkeiten. Dabei ist man sich durchaus der Tatsache bewußt, daß es bestimmte — wenn auch schwer zu quantifizierende — Beziehungen zwischen der gesamtwirtschaftlichen Leistungssteigerung und der dazu erforderlichen materiellen Stimulierung der Beschäftigten gibt, also eine restriktive Lohnpolitik Auswirkungen auf die Produktivitätssteigerung haben kann. Dem soll offenbar mit den häufigen Hinweisen auf die Bedeutung der staatlichen Leistungen und die Subventionen im privaten Verbrauch begegnet werden.

Insgesamt deuten die Planzahlen und ihre Erläuterungen auf eine zunehmende Anspannung aller Produktionsfaktoren hin. Mit den gegebenen begrenzten Ressourcen sollen bisherige Aufgaben bei der Versorgung der Bevölkerung weiter verfolgt, Investitionen in allen Bereichen stärker dotiert und die Probleme im Außenhandel gelöst werden.

Die Notwendigkeit, unter diesen Umständen alle

Reserven zu mobilisieren, hat in der DDR zur Formulierung von „10 Punkten zur Intensivierung“ geführt, in denen eine Leistungssteigerung und verbesserte Nutzung für alle Faktoren der Produktion gefordert wird:

- Drei der Punkte beziehen sich auf den Produktionsfaktor Arbeit, auf volle Nutzung der Arbeitszeit, Qualitätsarbeit und verbesserte Ausbildung;
- drei der Punkte beziehen sich auf das Anlagevermögen, auf höhere Auslastung, Modernisierung und gezielte Auswahl der Investitionsvorhaben;
- zwei weitere Punkte betreffen Kostensenkungen, und zwar allgemein bei der betrieblichen Wirtschaftsführung und besonders beim Verbrauch an Roh- und Brennstoffen;
- die restlichen beiden Punkte fordern effektive Außenhandelsbeziehungen und einen beschleunigten wissenschaftlich-technischen Fortschritt.

Der wissenschaftlich-technische Fortschritt gilt dabei generell als Hauptfaktor des Wachstums. In der gegenwärtigen Außenhandelsituation scheint es so, daß der eigenen Forschung nunmehr ein stärkeres Gewicht zukommen soll. Dabei sind offenbar einige Probleme noch nicht zufriedenstellend gelöst, nämlich

- mit welchen Mitteln die Wirtschaftsführung den technischen Fortschritt wirkungsvoll stimulieren kann,
- wie bei der starken Konzentration der Forschung außerhalb der Betriebe die praktische Umsetzung in die Produktion gefördert wird.

Viele Diskussionsbeiträge zu diesem Thema lassen erkennen, daß die geltenden Planungsmethoden und administrativen Regelungen noch nicht sehr effizient sind, teilweise sogar der Intensivierung entgegenwirken.

---

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 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.

*Voraussichtliche Verkehrsentwicklung 1976* — Gemeinschaftsprognose des Bundesministeriums für Verkehr, des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, Berlin, und des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung, München. — *Vermindertes Wachstum? Die Wirtschaft der DDR am Beginn des Jahres 1976* bearbeitet von Doris Cornelsen.

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,—.

— Hierzu ein Programm des Zentrum Berlin für Zukunftsforschung e. V. —