

Voraussichtliche Verkehrsentwicklung 1977: Steigende Mobilität prägt Entwicklung im Personenverkehr – verlangsamtes Wachstum im Güterverkehr . . . . .	55
Aufschwung in der Bundesrepublik Deutschland setzt sich wieder durch . . . . .	61

# DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

# WOCHENBERICHT 7/77

Berlin

17. Februar 1977

44. Jahrgang

## Voraussichtliche Verkehrsentwicklung 1977

### Steigende Mobilität prägt Entwicklung im Personenverkehr – verlangsamtes Wachstum im Güterverkehr

*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 1977 vor. Im Rahmen der weiteren gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung wird im Personenverkehr der Individualverkehr nach wie vor zunehmen, die Zahl der beförderten Personen im öffentlichen Verkehr dagegen insgesamt – wie bereits im Vorjahr – wiederum zurückgehen. Im Güterverkehr wird sich das Wachstum leicht abschwächen.*

#### Rückblick 1976

##### Personenverkehr

Während der Individualverkehr im Jahre 1976 stark expandierte, sank das Fahrgastaufkommen im öffentlichen Personenverkehr erstmals seit 1968 unter das Vorjahresniveau. Diese Abnahme war vor allem im Nahverkehr festzustellen, in dem sich die gesamtwirtschaftliche Rezession von 1975 erst mit einer erheblichen Verzögerung auswirkte, so daß hier der Tiefstand im Verkehrsaufkommen im 2. Quartal 1976 erreicht wurde. Besonders zeigte sich dies im Berufsverkehr, der infolge der Abwanderung ausländischer Arbeitnehmer und der hohen Arbeitslosenzahl stark zurückging.

Im öffentlichen Personenfernverkehr war insgesamt eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Diese mit dem wirtschaftlichen Aufschwung gleichlaufende Entwicklung ist in erster Linie auf den zunehmenden Dienst- und Geschäftsreiseverkehr mit Flugzeugen und den privaten Freizeitverkehr mit

Omnibussen zurückzuführen. Im Urlaubsverkehr benutzten die Reisenden vermehrt den eigenen Pkw, während es in der Flugtouristik und bei den Ferienreisen mit der Bahn Einbußen gab. Diese Entwicklung wurde auch dadurch beeinflußt, daß das verfügbare Einkommen 1976 in vielen Haushalten stagnierte.

Das Wachstum des Individualverkehrs im Jahre 1976 war vorwiegend auf die starke Zunahme des Pkw-Bestandes von 17,9 Millionen zur Jahresmitte 1975 auf 18,9 Millionen 1976 zurückzuführen. Im Unterschied zum Vorjahr war bei der jährlichen Fahrleistung je Pkw eine leichte Abnahme zu verzeichnen. Diese Entwicklung entsprach dem längerfristigen, abwärts gerichteten Trend.

Im Eisenbahnverkehr setzte sich der seit Jahren zu beobachtende Rückgang im Nahverkehr (ohne S-Bahnen) fort. Auch im S-Bahn-Bereich, in dem 1976 keine neuen Netze in Betrieb genommen wurden, verminderte sich die Zahl der Beförderungsfälle. Neben den Nachwirkungen der Rezession

machte sich hier die weitere Substitution durch den Pkw bemerkbar. Im Fernverkehr der Deutschen Bundesbahn blieben Fahrgastaufkommen und Verkehrsleistungen etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

Der Rückgang im öffentlichen Straßenpersonenverkehr hatte konjunkturelle und strukturelle Gründe. So war bei den Berufs- und Einkaufsfahrten im allgemeinen Linienverkehr eine sehr starke Abnahme des Beförderungsaufkommens festzustellen. Auch durch den kräftigen Anstieg des privaten Kraftfahrzeugbestandes wurde dem öffentlichen Verkehr Nachfrage entzogen. Darüber hinaus hat der Schülerverkehr, der in den zurückliegenden Jahren nahezu ausschließlich das Wachstum des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs bewirkte, eine Stagnationsphase erreicht, da seit 1976 geburten-schwache Jahrgänge in die allgemeinbildenden Schulen nachrückten. Bemerkenswert ist, daß der Rückgang vor allem die öffentlichen und weniger die privaten Straßenverkehrsunternehmen getroffen hat.

Die Entwicklung im Luftverkehr verlief im Linien- und Gelegenheitsverkehr sehr unterschiedlich. Der Pauschalreiseverkehr ging stark zurück (– 6,5 vH), der gesamte Gelegenheitsverkehr stagnierte. Dagegen konnte der Linienverkehr einen Zuwachs von 8 vH verbuchen, bedingt durch den weltweit verstärkten Geschäftsreiseverkehr infolge der konjunkturellen Erholung. Eine Sonderentwicklung war wiederum im Berlinverkehr zu verzeichnen, in dem sich der in den letzten Jahren zu beobach-

tende Rückgang der Passagierzahl nicht mehr fortsetzte.

### Güterverkehr

Die vor Jahresfrist abgegebene Verkehrsprognose für das Jahr 1976 orientierte sich an Schätzwerten der Gesamtwirtschaft und ihrer Komponenten, die im Laufe des Jahres zum Teil nicht unerheblich korrigiert werden mußten. Während das Wachstum im Montanbereich geringer als erwartet ausfiel, wurden die angenommenen Steigerungsraten in wichtigen anderen Bereichen zum Teil erheblich übertroffen. Hier-von profitierte insbesondere der Straßengüterfern-verkehr. Dies führte gleichzeitig dazu, daß auch die Zuwachsrate des gesamten Verkehrsaufkommens höher ausfiel als vor Jahresfrist prognostiziert. Das unerwartet schwache Produktionswachstum der Eisen- und Stahlindustrie wirkte sich vor allem auf das Beförderungsaufkommen der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt negativ aus. Bei der Binnenschiff-fahrt machten sich zudem die niedrigen Wasserstände in den Sommermonaten nachteilig bemerkbar.

Nach dem rezessionsbedingten starken Einbruch im Eisenbahn-Güterverkehr – das Transportaufkommen ging 1975 um 19 vH zurück – stieg 1976 das Transportaufkommen der Eisenbahnen wieder an. Der Rückgang des Jahres 1975 konnte allerdings bei weitem nicht aufgeholt werden; das Transportaufkommen nahm lediglich um rund 4,5 vH auf knapp 330 Mill. t zu.

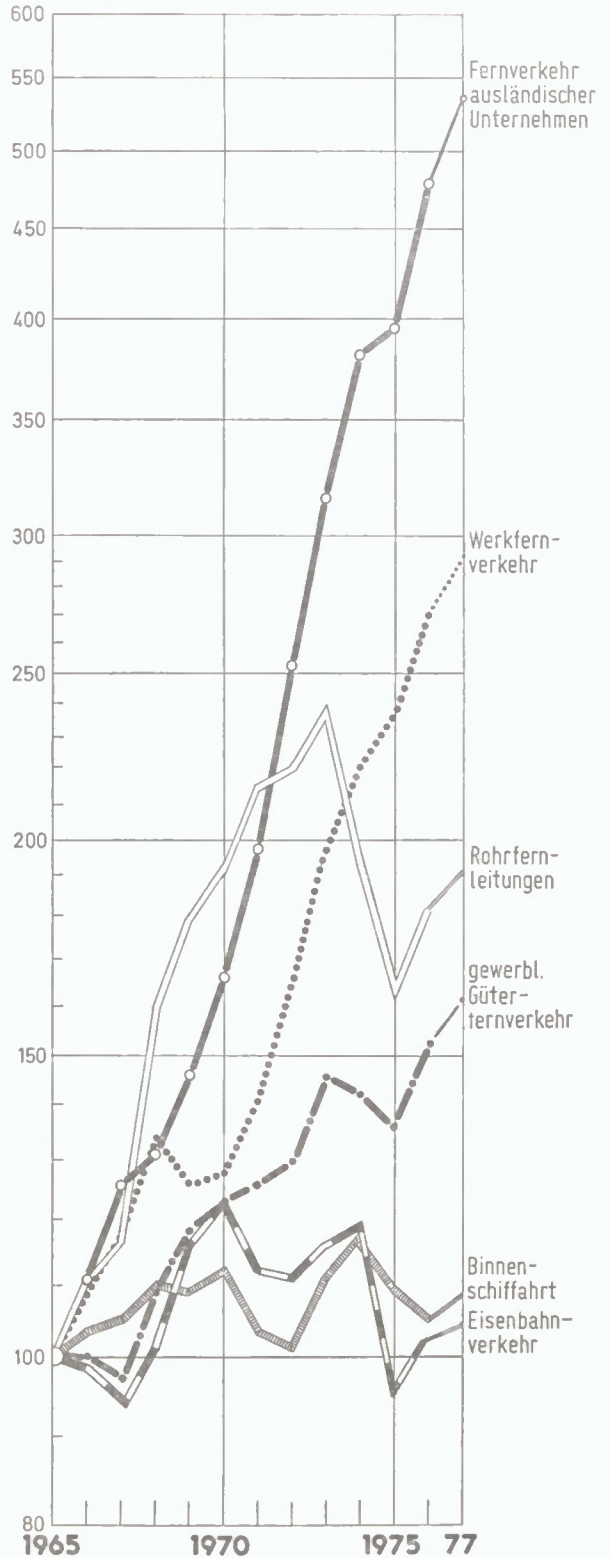
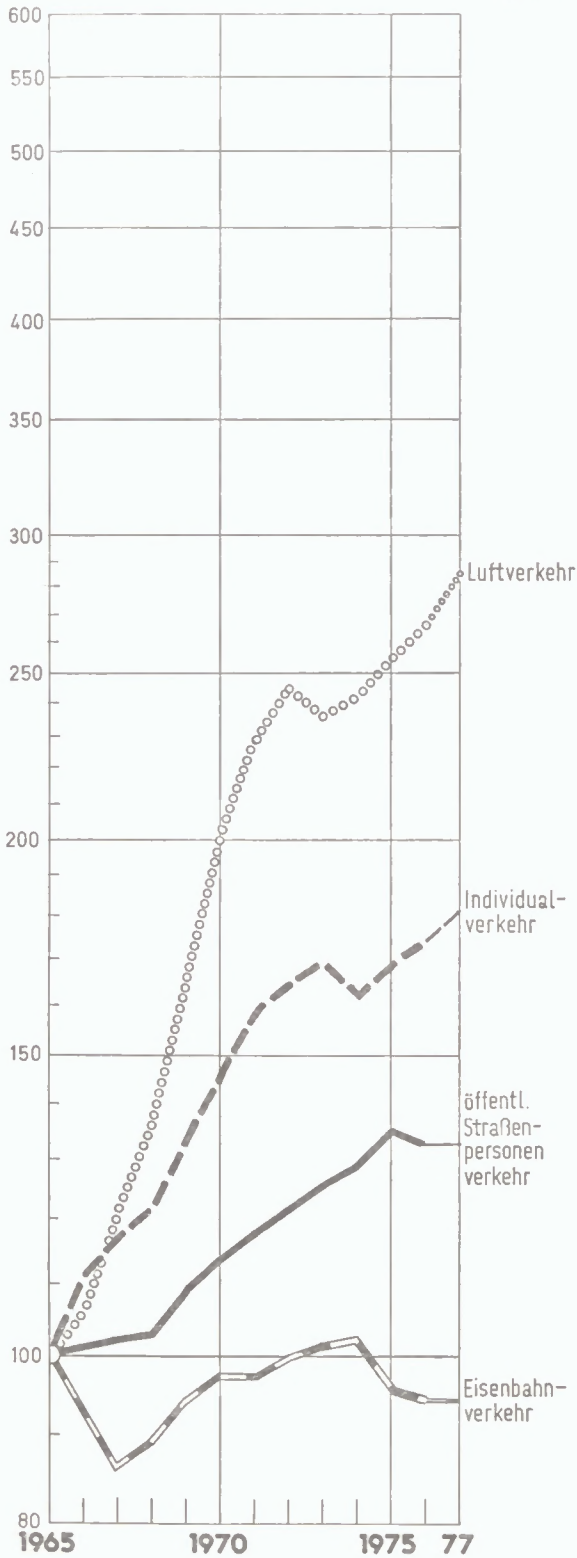
Die Vorausschätzung des Personenverkehrs nach Verkehrsarten

Verkehrsarten	Beförderte Personen					Personenkilometer				
	in Mill.			Veränderung in vH <sup>1)</sup>		in Mrd.			Veränderung in vH <sup>1)</sup>	
	1975	1976	1977	1975/76	1976/77	1975	1976	1977	1975/76	1976/77
Eisenbahnverkehr <sup>2)</sup> .....	1 073	1 048	1 040	-2,5	-1,0	37,5	37,1	37,1	-1,0	0
Fernverkehr <sup>3)</sup> .....	110	109	110	-1,0	+1,0	23,0	22,9	23,1	-0,5	+1,0
Nahverkehr <sup>4)</sup> .....	963	939	930	-2,5	-1,0	14,5	14,2	14,0	-2,0	-1,5
darunter: S-Bahn-Verkehr .....	345	340	346	-1,5	+1,5	4,4	4,4	4,5	0	+1,5
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr <sup>5)</sup> .....	6 869	6 616	6 523	-3,5	-1,5	69,0	67,9	68,1	-1,5	+0,5
Linienverkehr <sup>6)</sup> .....	6 776	6 519	6 421	-4,0	-1,5	51,5	49,7	49,0	-3,5	-1,5
Gelegenheitsverkehr .....	93	97	102	+4,0	+5,0	17,5	18,2	19,1	+4,0	+5,0
Öffentlicher Nahverkehr <sup>7)</sup> .....	7 739	7 458	7 351	-3,5	-1,5	66,0	63,9	63,0	-3,0	-1,5
Luftverkehr <sup>8)</sup> .....	27,7	29,1	31,0	+5,0	+6,5	8,4	8,8	9,4	+5,0	+6,5
Linienverkehr .....	18,4	19,9	21,3	+8,0	+7,0	5,9	6,4	6,9	+8,0	+7,0
Gelegenheitsverkehr .....	9,3	9,2	9,7	-1,0	+5,0	2,5	2,4	2,5	-2,0	+5,0
Öffentlicher Verkehr, insgesamt ...	7 970	7 693	7 594	-3,5	-1,5	114,9	113,8	114,6	-1,0	+0,5
Individualverkehr mit PKW .....	.	.	.	.	.	445,1	462,9	481,4	+4,0	+4,0
Personenverkehr, insgesamt .....	.	.	.	.	.	560,0	576,7	596,0	+3,0	+3,5

1) Die Veränderungsraten sind aus den Originaldaten, nicht aus den ausgewiesenen Tabellenwerten errechnet und auf halbe vH-Punkte gerundet. – 2) Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (ohne Militärverkehr). – 3) Ohne den Fernverkehr auf Zeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs. – 4) Deutsche Bundesbahn: Berufs- und Schülerverkehr auf Zeitkarten, S-Bahn-Verkehr, übriger Verkehr bis 50 km; nichtbundeseigene Eisenbahnen: Verkehr insgesamt. – 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>

logarithmischer Maßstab



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

Entscheidend für die Aufwärtsentwicklung waren die Getreideabfahrten aus den deutschen Seehäfen in den Ostblock sowie die Zunahme im Mineralölsektor und in der chemischen Industrie; auch bei Halb- und Fertigprodukten profitierte die Bahn vom Konjunkturaufschwung. Nur schwache Impulse gingen von der Eisen- und Stahlindustrie aus; die Transporte von Erzen sowie von Eisen und Stahl blieben weit hinter den Erwartungen zurück. Das Transportaufkommen an Kohle stagnierte.

Das Transportaufkommen der Binnenschifffahrt betrug rund 230 Mill. t und lag damit um etwa 1 vH über dem Aufkommen des Vorjahres. Die Rückgänge im grenzüberschreitenden Verkehr konnten durch eine leichte Expansion im Binnenverkehr kompensiert werden. Niedriger als im Vorjahr waren die Transporte von Steinen und Erden, nur geringfügig höher die von Mineralölprodukten.

Die Beförderungsmenge im Straßengüterfernverkehr stieg im Jahre 1976 um 13 vH auf 260 Mill. t. Dabei war das Wachstum in den einzelnen Verkehrsarten wiederum sehr unterschiedlich: so nahm der gewerbliche Verkehr um 10 vH, der Werkverkehr um 14 vH und der Fernverkehr ausländischer Unternehmen sogar um 20 vH zu. Damit expandierte der Straßengüterfernverkehr erneut erheblich stärker als die anderen Verkehrsträger, so daß sein Anteil am Gesamtverkehr weiter stieg. Vermehrte Importe von industriellen Vorprodukten und Fertigwaren, sowie eine Ausdehnung der Ausfuhr von Produkten der chemischen Industrie und der Investitions- und

Verbrauchsgüterindustrie begünstigten diese Entwicklung. Hieran partizipierten nicht nur die ausländischen Unternehmen, sondern zunehmend auch die deutschen gewerblichen Unternehmen sowie der Werkverkehr. Bemerkenswert ist, daß der gewerbliche Verkehr erstmals wieder eine Zunahme bei der Beförderung von Steinen und Erden erreichen konnte.

Im Straßengüterverkehr wurden die Erwartungen sowohl im gewerblichen Bereich als auch im Werkverkehr übertroffen. Ausschlaggebend hierfür war der Nachfrageanstieg bei Erzeugnissen der Nahrungs- und Genußmittelindustrie sowie der chemischen Industrie, bei gewerblichen Fertigwaren, vor allem aber auch auf dem Baumarkt. Die seit 1973 abwärts gerichtete Entwicklung des Verkehrsaufkommens kehrte sich damit um.

Der Durchsatz von Mineralöl und Mineralölprodukten in Rohrfernleitungen wies nach dem starken Einbruch im Jahre 1975 mit annähernd 12 vH aufgrund der höheren inländischen Produktion zwar wieder eine hohe Wachstumsrate auf, erreichte aber mit rund 90 Mill. t auch nicht annähernd den Wert von 1973 (104 Mill. t).

Beim Güterumschlag in den deutschen Seehäfen ist es zwar nicht gelungen, die schweren Verluste aus dem Rezessionsjahr 1975 auszugleichen, jedoch haben aufgrund vermehrter Mineralöl-, Eisenerz- und Getreidetransporte die Umschlagsleistungen um 9 vH auf 143 Mill. t zugenommen.

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>3)</sup>	
	1975	1976	1977	1975/76	1976/77	1975	1976	1977	1975/76	1976/77
Eisenbahnen <sup>3)</sup> 4) .....	315	329	339	+ 4,5	+ 3,0	55,2	59,3	60,3	+ 7,5	+ 2,0
Binnenschifffahrt .....	227	230	236	+ 1,0	+ 2,5	47,6	45,7	47,2	- 4,0	+ 3,5
Straßengüterfernverkehr .....	231	260	281	+13,0	+ 8,0	59,3	67,7	73,2	+14,0	+ 8,0
Gewerblicher Fernverkehr, Möbelfernverkehr .....	113	124	132	+10,0	+ 6,5	31,8	35,3	37,6	+11,0	+ 6,5
Werkfernverkehr .....	79	90	97	+14,0	+ 8,0	13,7	15,7	16,9	+14,5	+ 7,5
Fernverkehr ausländischer Unternehmen .....	39	46	52	+20,0	+13,0	13,8	16,7	18,7	+21,0	+12,0
Mineralölerfernleitungen <sup>5)</sup> .....	80	90	94	+11,5	+ 4,5	14,6	16,3	17,0	+11,5	+ 4,5
Insgesamt .....	853	909	950	+ 6,5	+ 4,5	176,7	189,0	197,7	+ 7,0	+ 4,5
Außerdem:										
Straßengüternahmverkehr .....	1 855	1 921	1 970	+ 3,5	+ 2,5	33,8	34,8	35,6	+ 3,0	+ 2,5
Gewerblicher Nahverkehr .....	714	733	748	+ 2,5	+ 2,0	15,8	16,3	16,7	+ 3,0	+ 2,5
Werknahmverkehr .....	1 141	1 188	1 222	+ 4,0	+ 3,0	18,0	18,5	18,9	+ 3,0	+ 2,0
Seeverkehr <sup>6)</sup> .....	131	143	150	+ 9,0	+ 5,0	995,5	1 100,9	1 156,0	+10,5	+ 5,0
Luftverkehr <sup>7)</sup> .....	0,5	0,5	0,5	.	.	0,2	0,2	0,2	.	.

<sup>1)</sup> Einschließlich internationaler Durchgangsverkehr. — <sup>2)</sup> Die Veränderungsdaten sind aus den Originaldaten, nicht aus den ausgewiesenen Tabellenwerten errechnet und auf halbe vH-Punkte gerundet. — <sup>3)</sup> Einschließlich Expres- und Stückgutverkehr. — <sup>4)</sup> Tariftonnenkilometer. — <sup>5)</sup> Einschließlich Produktenfernleitungen. — <sup>6)</sup> Ohne Eigengewichte der Reise- und Transportfahrzeuge, Container, Trailer, Lash-Leichter, die im Personen- und/oder Güterverkehr eingesetzt waren. — <sup>7)</sup> Einschließlich Luftpost.

### Verkehrsentwicklung 1977

Die der Prognose für 1977 zugrunde liegenden Annahmen über die Entwicklung der Gesamtwirtschaft sowie der verkehrsrelevanten Wirtschaftsbereiche lassen sich wie folgt skizzieren:

- Das reale Bruttosozialprodukt wird weiter spürbar zunehmen.
- Die Steigerungsrate des privaten Verbrauchs dürfte über der des Vorjahres liegen.
- Die Beschäftigtenzahl wird sich nur wenig erhöhen, die Arbeitslosigkeit nur geringfügig vermindern.
- Der Anstieg der industriellen Nettoproduktion wird geringer als im Vorjahr sein. Kräftige Impulse werden nach wie vor vom Außenhandel ausgehen.
- Die Bauproduktion wird weiter nur verhalten zunehmen.
- Das Produktionswachstum der eisenschaffenden Industrie wird nicht stärker ausfallen als im vergangenen Jahr.

#### Personenverkehr

Im Zuge der konjunkturellen Aufwärtsentwicklung ist auch mit einem weiteren Anstieg der gesamten Personenverkehrsleistungen zu rechnen. Die Steigerungsrate des Vorjahres könnte noch leicht übertroffen werden. Die Mobilität wird nicht nur von den steigenden Haushaltseinkommen, sondern auch von der erhöhten Liquidität aufgrund frei werdender Sparguthaben positiv beeinflusst.

Von dieser Entwicklung wird wiederum vor allem der Individualverkehr profitieren, der wie

1976 mit 4 vH expandieren dürfte. Diese Zunahme entspricht dem Wachstum des Pkw-Bestandes von 18,9 Millionen zur Jahresmitte 1976 auf 19,7 Millionen in 1977. Für die mittlere Fahrleistung je Pkw ist eine erneute Verminderung nicht zu erwarten.

Der Rückgang des Beförderungsaufkommens im Eisenbahnverkehr wird sich 1977 abschwächen. Während der Schienennahverkehr (ohne S-Bahn) weiter zurückgehen dürfte (– 2,5 vH), wird im S-Bahn-Verkehr das Niveau von 1975 wieder erreicht werden. Im Fernverkehr dürfte sich die weitere Zunahme des Dienst- und Geschäftsreiseverkehrs positiv auswirken, so daß mit einem leichten Anstieg gerechnet werden kann. Insgesamt wird durch die Erhöhung der durchschnittlichen Reiseweite bei den Verkehrsleistungen der Eisenbahn ein dem Vorjahr entsprechendes Ergebnis erzielt werden.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr sind 1977 keine weiteren konjunkturbedingten Einbußen zu befürchten, doch führen strukturelle Einflüsse zu einer erneuten Abnahme. Dazu zählen die erstmalig voll wirksam werdende Stagnation im Schülerverkehr und die weiter anhaltende Substitution durch den Pkw. Im Linienverkehr ist daher für 1977 mit einem Rückgang des Fahrgastaufkommens um 1,5 vH zu rechnen. Der Gelegenheitsverkehr, der auch 1977 von der zunehmenden Nachfrage nach Freizeitfahrten profitiert, wird dagegen voraussichtlich um 5 vH expandieren.

Im Luftverkehr wird das Wachstum des Vorjahres wahrscheinlich noch übertroffen werden. Zurückzuführen ist dies auf den Wiederanstieg des Pauschalreiseverkehrs. Besonders hier dürften die frei werdenden Sparguthaben zusätzliche Nachfrageimpulse bewirken. Der gesamte Gelegenheitsverkehr wird daher voraussichtlich beträchtlich zunehmen. Der Linienverkehr wird entsprechend der Konjunkturentwicklung sein Verkehrsaufkommen abermals kräftig erhöhen, zumal der Berlinverkehr nicht mehr zurückgehen wird.

#### Güterverkehr

Das gesamte Transportaufkommen des binnenländischen Verkehrs dürfte sich im Jahre 1977 um rund 4,5 vH auf knapp 950 Mill. t erhöhen. Dieses Wachstum wird vor allem von der Zunahme beim Transport von Investitions- und Verbrauchsgütern getragen werden, aber auch der Transport von Baustoffen wird etwas steigen. Leichte Impulse werden auch vom Montanbereich ausgehen. Hinzu kommt die weitere Zunahme im Verbrauch von Mineralölprodukten und bei chemischen Erzeugnissen.

Das Transportaufkommen der Eisenbahn wird 1977 um 3 vH auf annähernd 340 Mill. t steigen.

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

GV Nr.	Güter	1975	1976	1977
0	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	46	52	52
1	Nahrungs- und Futtermittel	60	65	68
2	Kohle	101	100	104
3	Mineralöl und Mineralöl-erzeugnisse	164	177	184
	davon:			
	Rohes Erdöl	74	82	85
	Mineralöl-erzeugnisse	90	95	99
4	Erze, Schrott	84	88	92
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	82	87	91
6	Steine und Erden, Baumaterialien	141	143	148
7	Düngemittel	20	20	20
8	Chemische Erzeugnisse	47	54	58
9	Gewerbliche Fertigwaren, sonstige Güter	108	123	133
	Insgesamt	853	909	950
	Außerdem: Dienstgutverkehr der Eisenbahnen	15	15	15

<sup>1)</sup> Ohne Straßengüterverkehr, einschließlich internationaler Durchgangsverkehr.

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

GV Nr.	Güter	1977	
		in Mill. t	Anteil in vH
0	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse .....	49	2,5
1	Nahrungs- und Futtermittel .....	115	5,8
2	Kohle .....	32	1,6
3	Mineralöl und Mineralöl-erzeugnisse .....	118	6,0
	davon:		
	Rohes Erdöl .....	1	0,1
	Mineralöl-erzeugnisse .....	117	5,9
4	Erze, Schrott .....	12	0,6
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle .....	28	1,4
6	Steine und Erden, Baumaterialien .....	1 263	64,2
7	Düngemittel .....	6	0,3
8	Chemische Erzeugnisse .....	218	11,1
9	Gewerbliche Fertigwaren, sonstige Güter .....	129	6,5
	Insgesamt .....	1 970	100,0

<sup>1)</sup> Schätzung des DIW.

Der Anteil der Eisenbahn am Gesamtverkehr dürfte damit weiter zurückgehen. Das relativ geringe Wachstum wird maßgeblich durch den voraussichtlich starken Rückgang der Getreidetransporte in die Ostblockstaaten sowie die nur geringe Beteiligung der Bahn am Transportzuwachs bei chemischen Produkten und Halb- und Fertigerzeugnissen bestimmt. Stagnieren wird das Beförderungsaufkommen bei Düngemitteln.

Für die Binnenschifffahrt ist — ähnlich wie für die Eisenbahn — nur ein relativ schwaches Wachstum anzunehmen. Mit 236 Mill. t wird das Beförderungsaufkommen dieses Verkehrsträgers mit rund 2,5 vH allerdings erheblich über dem Vorjahresniveau liegen. Maßgeblich für den Anstieg sind die zunehmenden Transporte von Steinen und Erden sowie von Eisenerzen. Da mit einer Wiederinbetriebnahme des Elbe-Seitenkanals nicht vor Jahresmitte gerechnet werden kann, wird auch die Erzabfuhr vom Hansaport nach Peine/Salzgitter den Gesamtverkehr der Binnenschifffahrt 1977 nur wenig beeinflussen. Stärkere Erhöhungen sind bei der Beförderung von Mineralölprodukten wahrscheinlich. Auch bei steigender Auslastung deutscher Raffinerien kommt jedoch den Importen von Mineralölprodukten nach wie vor große Bedeutung zu. Absolute Rückgänge könnten bei den Getreidetransporten eintre-

ten, während der Containertransport weiter erheblich steigen wird.

Für den Straßengüterfernverkehr wird neben der Konjunktur die anhaltende Verlagerung von der Schiene zur Straße einen erheblichen Anteil an dem erwarteten Anstieg des Transportaufkommens um 8 vH auf rund 280 Mill. t haben. Während insbesondere das Verkehrsaufkommen an Investitions- und Verbrauchsgütern bei der Eisenbahn seit Jahren stagniert und auch für 1977 nicht mit einem Zuwachs gerechnet werden kann, sind in diesem Güterbereich im Straßengüterfernverkehr Steigerungsraten von rund 10 vH zu erwarten. Wachstumsimpulse werden wie 1976 von nahezu allen für den Straßengüterfernverkehr relevanten Wirtschaftsbereichen ausgehen. Die weiterhin hohe Außenhandelsaktivität wird den grenzüberschreitenden Straßenverkehr begünstigen. Trotz einer restriktiven Kontingentpolitik in diesem Bereich nimmt der Verkehr ausländischer Fahrzeuge nach wie vor stark zu; seine Wachstumsraten werden mit 13 vH erheblich über denen des gewerblichen Verkehrs (+ 6,5 vH) und des Werkverkehrs (+ 8 vH) liegen. Das Wachstum des Werkverkehrs wird nach wie vor insbesondere von der Nahrungs- und Genußmittelindustrie, daneben von der Bauwirtschaft getragen, in denen dieser Verkehrszweig traditionell eine große Rolle spielt.

Im Straßengüternahverkehr dürfte mit einem Anstieg von 2,5 vH wieder das Transportaufkommen des Jahres 1974 mit 1,97 Mrd. t erreicht werden. Diese Verkehrsart wurde in den vergangenen Jahren in besonderem Maße von der Entwicklung auf dem Baumarkt geprägt.

Bei den Rohrfernleitungen wird nicht nur der Durchsatz von Rohöl, sondern auch der von Mineralölprodukten wiederum zunehmen. Insgesamt dürfte das Niveau des Jahres 1974 erreicht werden.

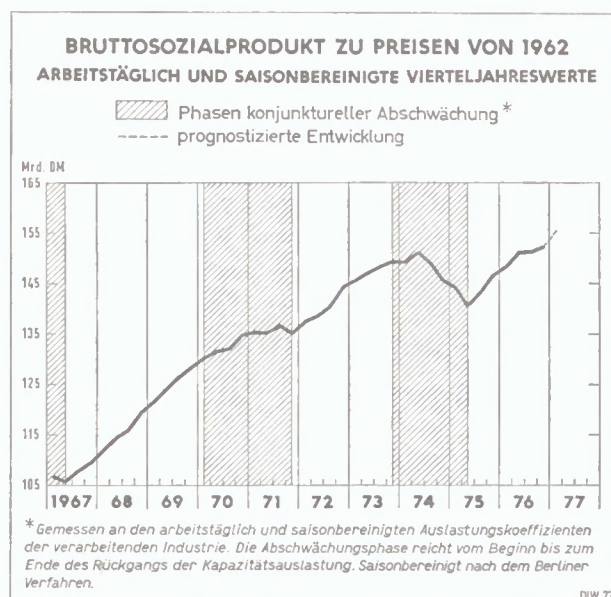
Die Steigerungsrate des Güterumschlags in den deutschen Seehäfen wird sich gegenüber dem Vorjahr halbieren. Ursächlich hierfür sind die zu erwartenden Rückgänge im Transit von Getreide für die Ostblockstaaten sowie die geringeren Zuwachsraten bei den Rohölimporten. Hier wurden viele Importe aufgrund der erwarteten Preiserhöhung durch die OPEC-Länder ins Jahr 1976 vorgezogen. Auch die hohen Lagerbestände an Erzen lassen nur geringe Importzunahmen erwarten.

## Aufschwung in der Bundesrepublik Deutschland setzt sich wieder durch

### Ergebnisse der vierteljährlichen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung für das vierte Quartal 1976

Die verhaltene konjunkturelle Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland, die im Sommer vielfach Anlaß zu Zweifeln an einer Fortsetzung des Aufschwungs gegeben hatte, wurde im Spätherbst durch eine merkliche Zunahme von Nachfrage und Produktion abgelöst. Zu Preisen von 1975 und auf Jahresbasis hochgerechnet betrug das Bruttosozialprodukt in IV/76 rund 1 104 Mrd. DM; es lag damit um 10 Mrd. DM über dem vor der Rezession (II/1974) erreichten Höchstwert und um 7 Mrd. DM über dem Niveau des Vorquartals. Daß der Anstieg nicht kräftiger ausfiel, liegt an den noch unbefriedigenden Ergebnissen des Oktobers. So war im warenproduzierenden Gewerbe bis einschließlich Oktober nur das zur Jahresmitte erzielte Produktionsniveau gehalten worden, im November/Dezember schnellte es dann jedoch um 2,5 vH nach oben (Jahresrate: 15 vH).

Der Aufschwung wird nun mehr und mehr von der Inlandsnachfrage getragen. Besonders kräftig sind die Anlageinvestitionen (Ausrüstungen und Bauten) ausgeweitet worden: Waren sie im Vorquartal real und saisonbereinigt um etwa 1 vH gesunken, so erhöhten sie sich jetzt um 3 vH. Daneben haben die privaten Haushalte gegen Jahresende ihre Verbrauchsausgaben wieder verstärkt ausgeweitet. Die Ausfuhr expandierte in fast unvermindertem Tempo. Den Anstieg der Gesamtnachfrage haben die Produzenten indes nicht nur zu einer Vergrößerung des Outputs genutzt, sondern auch auf ihre Bestände an Fertigwaren zurückgegriffen, die sie im Sommer viel-



fach noch als zu hoch angesehen hatten. Die Lagerquote ging abermals kräftig zurück: Während sich die gesamte Güterverwendung (ohne Lagerbildung) seit ihrem Tiefststand (II/1975) real um fast 10 vH vergrößert hat, ist der Lagerbestand gleichzeitig nur um etwa 1 vH gestiegen.

Der Preisauftrieb blieb unverändert gering; dabei hat sich der Verbrauch zuletzt etwas weniger verteuert als zuvor, und der Preisindex der Investitionen

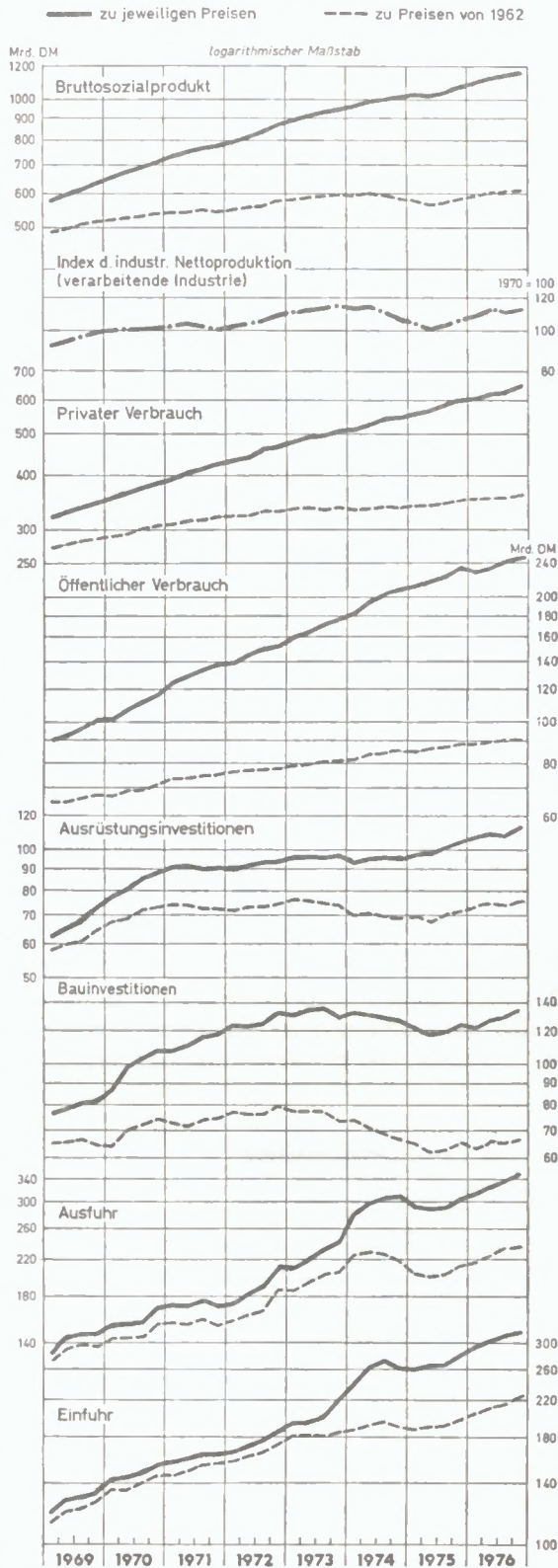
#### Entwicklung des Bruttosozialprodukts und seiner Verwendungsbereiche<sup>1)</sup>

Mrd. DM zu Preisen von 1975

	1974				1975				1976			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Privater Verbrauch . . . . .	560	563	571	567	572	574	584	590	593	596	597	610
Öffentlicher Verbrauch . . . . .	207	212	213	217	218	221	222	225	225	227	229	229
Bauten . . . . .	139	133	129	126	122	117	119	123	120	124	124	127
Ausrüstungen . . . . .	101	102	100	98	99	98	101	103	106	107	104	108
Lagerveränderung . . . . .	+ 12	+ 23	+ 15	— 3	+ 6	— 12	— 10	— 9	+ 8	+ 11	+ 14	+ 6
Ausfuhr . . . . .	324	328	322	314	290	286	290	305	311	322	331	337
abzögl. Einfuhr . . . . .	262	268	271	265	262	266	269	276	289	294	301	314
<b>Bruttosozialprodukt . . . . .</b>	<b>1 080</b>	<b>1 094</b>	<b>1 079</b>	<b>1 055</b>	<b>1 044</b>	<b>1 018</b>	<b>1 037</b>	<b>1 062</b>	<b>1 075</b>	<b>1 094</b>	<b>1 097</b>	<b>1 104</b>

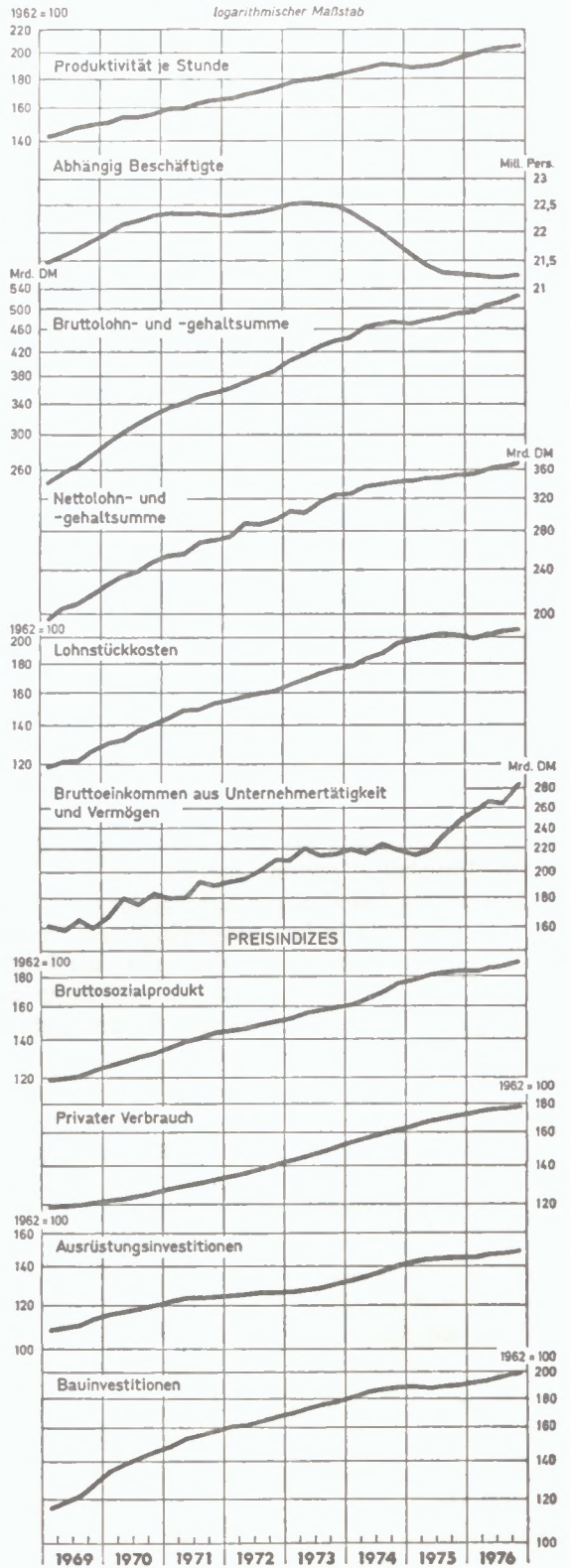
<sup>1)</sup> Saison- und arbeitstäglich bereinigte Entwicklung. Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren. Vierteljahresdaten auf Jahresbasis hochgerechnet.

### BRUTTOSOZIALPRODUKT UND VERWENDUNGSBEREICHE SAISON- UND ARBEITSTÄGLICH BEREINIGTE WERTE \*



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

### PRODUKTIVITÄT, BESCHÄFTIGUNG, EINKOMMEN UND PREISE SAISONBEREINIGTE WERTE \*



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

**Ursprungswerte der vierteljährlichen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung**

	1975	1976	1974		1975				1976			
			III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
<b>A. Entstehung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu Preisen von 1962												
Arbeitsvolumen (1962 = 100) . . . . .	83,5	83,2	85,7	87,4	82,5	84,2	81,8	85,5	82,2	83,9	81,3	85,4
Besch. Arbeitnehmer (1000 Pers.) . . .	21 373	21 213	22 154	21 854	21 444	21 364	21 380	21 304	21 064	21 152	21 304	21 332
Produktivität (je Erwerbstätigenstunde) (1962 = 100) . . . . .	191,7	203,0	192,1	194,6	184,0	188,9	192,5	201,2	194,1	201,1	205,1	211,8
Bruttoinlandsprodukt (Mrd. DM) . . . . .	577,8	609,9	148,6	153,5	136,9	143,6	142,1	155,2	144,0	152,3	150,4	163,2
<b>B. Verteilung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen (Mrd. DM)												
Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit . . . . .	569,3	610,2	137,5	148,0	131,8	141,7	141,6	154,2	139,2	151,6	152,6	166,8
Bruttolohn- und -gehaltsumme . . . . .	479,6	510,8	116,7	125,2	111,0	119,6	119,4	129,6	116,6	127,3	127,7	139,2
Nettolohn- und -gehaltsumme . . . . .	348,0	361,5	84,0	87,2	84,2	87,8	86,2	89,8	85,8	91,4	90,3	94,0
Bruttoeinkommen aus Unternehmer- tätigkeit und Vermögen . . . . .	228,2	266,3	52,5	63,0	49,5	54,9	54,4	69,4	60,1	65,2	61,5	79,5
Indirekte Steuern abzügl. Subventionen	119,9	130,3	27,8	30,7	27,7	29,7	29,0	33,5	30,3	32,3	32,3	35,4
Abschreibungen . . . . .	126,2	134,7	29,2	30,4	30,4	31,6	31,5	32,7	32,3	33,5	33,6	35,3
Bruttosozialprodukt . . . . .	1043,6	1 141,5	247,0	272,1	239,4	257,9	266,5	289,8	261,9	282,6	280,0	317,0
<b>C. Verwendung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen (Mrd. DM)												
Privater Verbrauch . . . . .	580,2	626,2	130,1	150,2	131,5	142,5	141,6	164,6	144,2	154,8	151,1	176,1
Öffentlicher Verbrauch . . . . .	221,2	237,4	47,1	61,0	47,5	54,0	52,4	67,3	52,0	57,5	56,4	71,5
Bauten . . . . .	120,4	127,6	33,7	33,6	24,7	30,9	31,4	33,4	24,6	33,3	33,8	35,9
Ausrüstungen . . . . .	100,7	110,0	23,1	26,3	22,6	24,5	24,6	29,0	25,4	27,2	25,7	31,7
Lagerveränderung . . . . .	- 4,1	+15,7	+ 6,5	-12,6	+ 4,1	+ 0,7	+ 3,5	-12,4	+ 8,9	+ 4,3	+ 9,3	- 6,8
Ausfuhr . . . . .	293,9	335,5	76,2	79,5	70,2	73,0	71,9	78,8	78,0	81,9	84,5	91,1
abzügl. Einfuhr . . . . .	268,7	310,9	69,8	65,8	61,2	67,7	68,9	70,9	71,2	76,4	80,8	82,5
Bruttosozialprodukt . . . . .	1043,6	1 141,5	247,0	272,1	239,4	257,9	266,5	289,8	261,9	282,6	280,0	317,0
Zu Preisen von 1962 (Mrd. DM)												
Privater Verbrauch . . . . .	346,5	357,7	81,9	93,6	80,2	85,3	83,9	97,1	83,3	88,4	85,9	100,1
Öffentlicher Verbrauch . . . . .	87,0	89,6	20,5	23,4	20,1	21,4	21,3	24,2	20,9	22,1	22,0	24,6
Bauten . . . . .	63,7	65,2	18,0	18,1	13,2	16,2	16,6	17,7	12,9	17,0	17,1	18,2
Ausrüstungen . . . . .	69,6	74,5	16,7	18,8	16,0	17,0	16,9	19,7	17,6	18,5	17,4	21,0
Lagerveränderung . . . . .	- 2,7	+10,3	+ 4,6	- 8,9	+ 2,8	+ 0,5	+ 2,5	- 8,5	+ 5,9	+ 2,8	+ 6,1	- 4,5
Ausfuhr . . . . .	204,9	229,5	55,5	56,3	49,1	51,1	49,6	55,1	54,3	56,6	56,8	61,8
abzügl. Einfuhr . . . . .	192,4	217,4	49,3	47,8	44,5	48,8	48,9	50,2	50,7	53,6	55,0	58,1
Bruttosozialprodukt . . . . .	576,6	609,4	147,9	153,3	136,9	142,7	141,9	155,1	144,2	151,8	150,3	163,1
Preisentwicklung (1962 = 100)												
Privater Verbrauch . . . . .	167,5	175,0	158,8	160,5	164,1	166,9	168,7	169,6	173,0	175,1	175,8	176,0
Bauten . . . . .	189,2	195,7	187,3	185,9	187,3	190,7	189,5	188,8	191,3	196,3	197,0	196,9
Ausrüstungen . . . . .	144,6	147,7	138,2	141,1	141,0	144,2	145,2	147,1	144,1	147,1	148,1	151,0
Bruttosozialprodukt . . . . .	181,0	187,3	167,0	177,5	174,8	180,8	180,9	186,8	181,6	186,2	186,3	194,4
<b>D. Lohn- und Gehaltsätze und Lohnstückkosten (1962 = 100)</b>												
Lohn- und Gehaltsätze (Stundenbasis)												
effektiv . . . . .	340,3	364,8	323,5	337,7	313,1	341,7	348,2	358,1	334,7	362,4	374,5	387,7
tariflich <sup>1)</sup> . . . . .	289,6	306,7	268,5	272,9	283,9	290,0	291,9	292,7	299,7	306,8	309,7	310,5
Lohnstückkosten <sup>2)</sup> . . . . .	200,4	203,4	188,2	196,1	195,9	200,7	202,8	202,1	196,8	202,4	206,3	208,0

1) Nach Angaben in: Monatsberichte der Deutschen Bundesbank. - 2) Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit zu Bruttoinlandsprodukt in Preisen von 1962.

**Entwicklung der Ursprungswerte der vierteljährlichen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung<sup>1)</sup>**

	1975	1976	1974		1975				1976			
			III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
<b>A. Entstehung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu Preisen von 1962												
Arbeitsvolumen . . . . .	-4,8	-0,3	-4,1	-5,6	-6,5	-5,6	-4,7	-2,2	-0,3	-0,4	-0,6	-0,2
Beschäftigte Arbeitnehmer . . . . .	-3,3	-0,7	-2,2	-3,0	-3,5	-3,6	-3,5	-2,5	-1,8	-1,0	-0,4	0,1
Produktivität (je Erwerbstätigenstunde)	1,6	5,9	6,1	3,7	1,3	1,0	0,2	3,4	5,5	6,5	6,5	5,3
Bruttoinlandsprodukt . . . . .	-3,3	5,6	1,8	-2,1	-5,3	-4,6	-4,4	1,1	5,2	6,0	5,9	5,1
<b>B. Verteilung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen												
Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit . . . . .	4,1	7,2	9,6	8,7	5,7	3,8	3,0	4,2	5,7	7,0	7,7	8,2
Bruttolohn- und -gehaltssumme . . . . .	3,5	6,5	9,3	8,4	5,0	3,1	2,3	3,5	5,0	6,5	7,0	7,4
Nettolohn- und -gehaltssumme . . . . .	3,6	3,9	7,1	6,1	5,7	3,3	2,6	3,1	1,9	4,0	4,8	4,7
Bruttoeinkommen aus Unternehmer-tätigkeit und Vermögen . . . . .	3,8	16,7	5,7	1,8	-1,9	1,9	3,7	10,1	21,2	18,8	13,1	14,7
Indirekte Steuern abzügl. Subventionen	4,6	8,7	2,3	8,2	0,2	4,0	4,2	9,2	9,6	8,9	11,5	5,3
Abschreibungen . . . . .	9,0	6,7	12,7	12,1	11,8	9,2	7,9	7,4	6,0	6,1	6,6	8,1
Bruttosozialprodukt . . . . .	4,7	9,4	8,3	7,3	4,1	4,0	3,9	6,5	9,4	9,6	9,2	9,4
<b>C. Verwendung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen												
Privater Verbrauch . . . . .	8,9	7,9	9,0	7,7	8,4	8,5	8,8	9,6	9,6	8,6	6,7	7,0
Öffentlicher Verbrauch . . . . .	11,6	7,3	17,2	19,1	12,7	12,5	11,3	10,3	9,4	6,5	7,7	6,1
Bauten . . . . .	-6,8	6,0	-4,9	-2,5	-10,3	-9,9	-6,7	-0,6	-0,2	7,8	7,4	7,6
Ausrüstungen . . . . .	6,2	9,3	1,8	-1,3	2,7	4,7	6,2	10,4	12,4	11,2	4,8	9,2
Lagerveränderung . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ausfuhr . . . . .	-1,6	14,1	34,4	27,4	1,1	-0,9	-5,6	-0,9	11,0	12,2	17,5	15,7
abzügl. Einfuhr . . . . .	3,8	15,7	37,4	19,5	4,9	3,9	-1,2	7,8	16,2	13,0	17,2	16,4
Bruttosozialprodukt . . . . .	4,7	9,4	8,3	7,3	4,1	4,0	3,9	6,5	9,4	9,6	9,2	9,4
Zu Preisen von 1962												
Privater Verbrauch . . . . .	2,6	3,2	1,5	0,7	2,0	2,1	2,4	3,7	4,0	3,6	2,4	3,1
Öffentlicher Verbrauch . . . . .	3,9	2,9	4,1	6,4	4,3	4,0	4,1	3,2	3,7	3,3	3,2	1,8
Bauten . . . . .	-8,6	2,5	-10,7	-8,2	-14,1	-11,3	-7,8	-2,2	-2,3	4,7	3,4	3,2
Ausrüstungen . . . . .	0,4	7,0	-5,5	-7,8	-4,3	-1,8	1,1	5,9	9,9	9,1	2,8	6,4
Lagerveränderung . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ausfuhr . . . . .	-8,7	12,0	13,3	6,4	-12,4	-9,7	-10,4	-2,1	10,5	10,8	14,5	12,2
abzügl. Einfuhr . . . . .	0,8	13,0	10,0	2,5	-2,8	1,6	-0,8	5,0	13,9	9,8	12,5	15,9
Bruttosozialprodukt . . . . .	-3,2	5,7	1,3	-2,2	-5,2	-4,9	-4,1	1,2	5,3	6,4	6,0	5,1
Preisentwicklung (1962 = 100)												
Privater Verbrauch . . . . .	6,1	4,5	7,3	6,9	6,2	6,3	6,3	5,7	5,4	4,9	4,2	3,8
Bauten . . . . .	2,1	3,4	6,5	6,2	4,4	1,5	1,2	1,6	2,1	2,9	3,9	4,3
Ausrüstungen . . . . .	5,8	2,2	7,7	7,1	7,4	6,7	5,1	4,3	2,2	2,0	2,0	2,6
Bruttosozialprodukt . . . . .	8,1	3,5	6,8	9,7	9,8	9,3	8,3	5,2	3,9	3,0	3,0	4,1
<b>D. Lohn- und Gehaltsätze und Lohnstückkosten (1962 = 100)</b>												
Lohn- und Gehaltsätze (Stundenbasis)												
effektiv . . . . .	8,8	7,2	13,6	14,9	10,7	11,4	7,6	6,1	6,9	6,0	7,6	8,2
tariflich <sup>2)</sup> . . . . .	9,3	5,9	13,0	13,9	11,4	9,7	8,7	7,3	5,5	5,8	6,1	6,1
Lohnstückkosten <sup>3)</sup> . . . . .	7,7	1,5	7,8	11,0	11,6	8,8	7,8	3,0	0,4	0,9	1,7	2,9

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

**Saisonbereinigte Werte der vierteljährlichen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung<sup>1)</sup>**

	1975	1976	1974		1975				1976			
			III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
<b>A. Entstehung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu Preisen von 1962												
Arbeitsvolumen (1962 = 100) <sup>2)</sup> . . . . .	84	83	87	85	84	84	83	83	84	83	83	83
Besch. Arbeitnehmer (1000 Pers.) <sup>2)</sup> . . . . .	21 373	21 213	22 037	21 790	21 581	21 402	21 262	21 240	21 204	21 192	21 198	21 264
Produktivität (je Erwerbstätigenstunde) <sup>2)</sup> (1962 = 100) . . . . .	192	203	191	190	189	190	192	196	199	202	204	207
Bruttoinlandsprodukt (Mrd. DM) <sup>3)</sup> . . . . .	578	610	602	584	572	573	575	591	601	608	609	621
<b>B. Verteilung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen <sup>3)</sup> (Mrd. DM)												
Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit . . . . .	569	610	554	559	560	565	570	583	590	603	615	633
Bruttolohn- und -gehaltsumme . . . . .	480	511	469	473	473	476	480	490	495	506	514	528
Nettolohn- und -gehaltsumme . . . . .	348	362	338	341	347	347	347	352	353	360	365	369
Bruttoeinkommen aus Unternehmer-tätigkeit und Vermögen . . . . .	228	266	225	220	214	219	232	245	257	263	262	285
Indirekte Steuern abzügl. Subventionen	120	130	115	116	115	119	120	127	125	129	133	134
Abschreibungen . . . . .	126	135	118	120	123	125	127	129	131	133	135	140
Bruttosozialprodukt . . . . .	1 044	1 142	1 011	1 015	1 011	1 028	1 049	1 085	1 102	1 128	1 145	1 192
<b>C. Verwendung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen, außerdem arbeitstäglich bereinigt (Mrd. DM) <sup>3)</sup>												
Privater Verbrauch . . . . .	580	626	541	547	558	570	587	604	609	621	625	650
Öffentlicher Verbrauch . . . . .	221	237	202	208	210	219	223	234	228	233	240	249
Bauten . . . . .	120	128	128	125	121	117	119	125	121	127	129	135
Ausrüstungen . . . . .	100	109	96	95	98	98	101	104	106	109	106	113
Lagerveränderung . . . . .	- 7	+ 5	+ 3	- 7	+ 7	- 7	- 11	- 14	+ 7	+ 10	+ 8	- 5
Ausfuhr . . . . .	293	331	305	309	291	288	289	305	313	327	339	347
abzügl. Einfuhr . . . . .	268	307	270	262	261	265	267	281	293	302	311	320
Bruttosozialprodukt . . . . .	1 041	1 129	1 005	1 015	1 023	1 019	1 042	1 077	1 091	1 125	1 136	1 168
Zu Preisen von 1962, außerdem arbeitstäglich bereinigt (Mrd. DM) <sup>3)</sup>												
Privater Verbrauch . . . . .	347	358	341	339	341	343	348	353	354	356	356	364
Öffentlicher Verbrauch . . . . .	87	90	84	86	86	87	87	89	89	89	90	90
Bauten . . . . .	64	65	68	67	64	62	63	65	63	66	65	67
Ausrüstungen . . . . .	69	74	69	68	69	67	70	71	73	74	72	75
Lagerveränderung . . . . .	- 4	+ 5	+ 3	- 5	+ 2	- 6	- 5	- 6	+ 4	+ 5	+ 7	+ 3
Ausfuhr . . . . .	204	226	224	219	202	200	202	213	217	225	230	235
abzügl. Einfuhr . . . . .	192	215	194	190	188	190	193	198	207	211	215	225
Bruttosozialprodukt . . . . .	575	603	596	583	577	563	573	587	594	604	606	610
Preisentwicklung <sup>2)</sup> (1962 = 100)												
Privater Verbrauch . . . . .	167,5	175,0	158,8	161,4	163,7	166,4	168,8	170,6	172,6	174,5	175,8	177,0
Bauten . . . . .	189,2	195,7	186,8	188,1	188,4	187,5	188,9	191,1	192,4	193,7	196,7	199,2
Ausrüstungen . . . . .	144,6	147,7	138,1	139,8	142,6	144,1	145,1	145,9	145,7	147,0	147,8	149,7
Bruttosozialprodukt . . . . .	181,0	187,3	168,6	174,1	177,3	180,2	182,4	183,3	184,0	185,7	187,9	191,0
<b>D. Lohn- und Gehaltsätze und Lohnstückkosten (1962 = 100)</b>												
Lohn- und Gehaltsätze (Stundenbasis)												
effektiv . . . . .	340	365	318	328	331	342	343	348	352	361	369	377
tariflich . . . . .	290	307	269	277	283	287	292	297	298	304	310	314
Lohnstückkosten <sup>4)</sup> . . . . .	200	203	187	194	199	201	202	200	200	202	205	207

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

Entwicklung der saisonbereinigten Werte der vierteljährlichen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung<sup>1)</sup>

	1974				1975				1976			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
<b>A. Entstehung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu Preisen von 1962												
Arbeitsvolumen . . . . .	-0,5	-1,5	-1,5	-2	-1,5	-0,5	-0,5	0,5	0,5	-0,5	-0,5	0,5
Beschäftigte Arbeitnehmer . . . . .	-0,5	-0,5	-1	-1	-1	-1	-0,5	-0	-0	-0	0	0,5
Produktivität (je Erwerbstätigenstunde)	1,5	1,5	1,5	-1	-0,5	0,5	1	2,5	1,5	1,5	1	1
Bruttoinlandsprodukt . . . . .	0,5	0	0	-3	-2	0	0,5	2,5	2	1	0,5	2
<b>B. Verteilung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen												
Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit . . . . .	1,5	4	1,5	1	0	1	1	2,5	1	2,5	2	3
Bruttolohn- und -gehaltsumme . . . . .	1,5	3,5	1,5	1	-0	1	1	2	1	2,5	1,5	2,5
Nettolohn- und -gehaltsumme . . . . .	0,5	3,5	0,5	1	1,5	0	0	1,5	0,5	2	1,5	1,5
Bruttoeinkommen aus Unternehmer-tätigkeit und Vermögen . . . . .	1	-2	4,5	-2	-3	2,5	6	5,5	4,5	2,5	-0,5	9
Indirekte Steuern abzügl. Subventionen	2,5	3	-0	1	-1	3,5	0,5	6,5	-1,5	3,5	3	0,5
Abschreibungen . . . . .	2,5	3,5	3	2,5	2,5	1,5	1,5	2	1	1,5	2	3,5
Bruttosozialprodukt . . . . .	1,5	2,5	2	0,5	-0,5	1,5	2	3,5	1,5	2,5	1,5	4
<b>C. Verwendung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen, außerdem arbeitstäglich bereinigt												
Privater Verbrauch . . . . .	0,5	2,5	3	1	2	2,5	3	3	1	2	1	4
Öffentlicher Verbrauch . . . . .	3	7,5	3	3	1	4,5	2	4,5	-2,5	2	3	4
Bauten . . . . .	2,5	-1,5	-2	-2	-3,5	-3,5	2	5	-3	5,5	1,5	4,5
Ausrüstungen . . . . .	-4	3	0,5	-1	3,5	-0,5	3,5	3	2	2,5	-2	6
Lagerveränderung . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ausfuhr . . . . .	16	6,5	2,5	1	-6	-1	0,5	5,5	2,5	4,5	3,5	2,5
abzügl. Einfuhr . . . . .	9,5	8,5	3,5	-3	-0,5	1,5	0,5	5	4,5	3	3	3
Bruttosozialprodukt . . . . .	1	3,5	1	1	0,5	-0,5	2	3,5	1,5	3	1	3
Zu Preisen von 1962, außerdem arbeitstäglich bereinigt												
Privater Verbrauch . . . . .	-1,5	0,5	1,5	-0,5	1	0,5	1,5	1	0,5	0,5	0	2
Öffentlicher Verbrauch . . . . .	1	2,5	0,5	2	0	1,5	0,5	1,5	0	1	1	0
Bauten . . . . .	0	-4	-3	-2,5	-3,5	-3,5	1	4	-3	4	-0,5	3
Ausrüstungen . . . . .	-5,5	1	-1,5	-2,5	1,5	-2	4	2	2,5	1	-2,5	4
Lagerveränderung . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ausfuhr . . . . .	10	1,5	-2	-2,5	-7,5	-1,5	1,5	5	2	3,5	2,5	2
abzügl. Einfuhr . . . . .	1,5	2,5	1,5	-2,5	-1	1,5	1	2,5	4,5	2	2,5	4,5
Bruttosozialprodukt . . . . .	-0	1,5	-1,5	-2	-1	-2,5	2	2,5	1	2	1	1
Preisentwicklung (1962 = 100)												
Privater Verbrauch . . . . .	2	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1	1	1	1	0,5
Bauten . . . . .	2	2	1	0,5	0	-0,5	0,5	1	0,5	0,5	1,5	1,5
Ausrüstungen . . . . .	1,5	1,5	2	1,5	2	1	0,5	0,5	-0	1	1	1
Bruttosozialprodukt . . . . .	1,5	2	2,5	3	2	1,5	1,5	0,5	0,5	1	1	1,5
<b>D. Lohn- und Gehaltsätze und Lohnstückkosten (1962 = 100)</b>												
Lohn- und Gehaltsätze (Stundenbasis)												
effektiv . . . . .	4	3,5	3,5	3	1	3,5	0,5	1,5	1	2,5	2	2,5
tariflich . . . . .	4	3,5	3	3	2	1,5	2	1,5	0,5	2	2	1,5
Lohnstückkosten <sup>2)</sup> . . . . .	1	3,5	1,5	4	2,5	0,5	0,5	-0,5	-0	1	1,5	0,5

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

hat sich weiterhin nur mäßig erhöht. Schneller als die Preiskomponente der inländischen Güterverwendung ist die des Bruttosozialprodukts (Deflationierungsfaktor) gestiegen. Die Diskrepanz erklärt sich mit verbesserten Terms of Trade.

Die Investitionstätigkeit hat sich am Jahresende außerordentlich kräftig belebt. Dabei haben die Investoren sowohl die Bezüge inländischer als auch ausländischer Investitionsgüter ausgeweitet. Mit 4 vH erreichte der Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen, saison- und arbeitstäglich bereinigt, ein beträchtliches Tempo. Bemerkenswert ist aber vor allem, daß nun auch der Maschinenbau mehr und mehr in den Konjunkturaufwind gekommen ist. Die gleichzeitige außerordentlich starke Zunahme der realen inländischen Auftragseingänge bei den Investitionsgüterindustrien (IV/76: + 11 vH saison- und arbeitstäglich bereinigt) stützt die Annahme, daß diese Investitionsbelegung den Beginn eines sich selbst tragenden Investitionsaufschwungs markiert.

Die Bauinvestitionen sind im Berichtsquartal kräftig gestiegen. Die Zunahme ist vor allem auf die Entwicklung im Wohnungsbau zurückzuführen. Allerdings läßt dieser Anstieg nicht auf Nachhaltigkeit hoffen, denn er stand im Zusammenhang mit der im Zinsverbilligungsprogramm für Bauspar-Zwischenkredite gesetzten Frist für die Fertigstellung der Rohbauten. Die staatlichen Investitionen gingen dagegen auch in IV/76 zurück.

Der private Verbrauch hat sich zum Jahresende merklich belebt. Im Einzelhandel sind die Umsatzrückgänge vom Oktober in den letzten beiden Monaten des Jahres mehr als ausgeglichen worden; das Weihnachtsgeschäft hat die Erwartungen übertroffen. Besonders befriedigend verlief der Umsatz mit Sportartikeln, Elektrogeräten, Glas, Porzellan, Keramik, aber auch — wegen der anstehenden Steuererhöhungen — mit Spirituosen und Tabakwaren. Die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen ist im November/Dezember — gemessen an den Neuzulassungen — ebenfalls wieder deutlich gestiegen.

Insgesamt war die Zunahme der Verbrauchsausgaben dabei noch nicht einmal so groß wie die des verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte; die Sparquote erhöhte sich abermals. Allerdings ist dies dem Verhalten von Unternehmerhaushalten zuzuschreiben. Eine schematische Rechnung zeigt, daß allein die Sparquote von Selbständigen-Haushalten gestiegen ist, während die von Nichtselbständigen eher niedriger war als im Vorquartal. Das hohe Expansionstempo bei den entnommenen Gewinnen spiegelt dies wider.

Der Export entfaltet nach wie vor wichtige Schubkräfte für die Konjunktur, auch wenn sich der Anstieg zuletzt etwas abgeflacht hat. Real lagen die Ausfuhr-

ren von Waren und Diensten im Berichtsquartal um 2 vH über dem Niveau von III/76. Besonders stark sind die Fertigwarenausfuhren ausgeweitet worden; dagegen waren die Rohstoff- und Halbwarenexporte sogar rückläufig. Sie folgten damit der schwachen Auftragsentwicklung im Sommer, als der weltweite Lageraufbau vorübergehend stockte. Bei einigen Produkten könnte auch die Höherbewertung der D-Mark (IV/76 gegenüber III/76: + 4,7 vH im Verhältnis zur übrigen Welt) die Absatzfähigkeit etwas beeinträchtigt haben; generell ließen sich Preisanhebungen kaum noch durchsetzen, das Preisniveau der Ausfuhr (in D-Mark) blieb konstant.

Die realen Einfuhren nahmen beschleunigt und damit erheblich schneller zu als die Ausfuhren (+ 4,5 vH saison- und arbeitstäglich bereinigt). Auch hier wurde das Tempo von den Fertigwaren bestimmt; vor allem Investitionsgüter wurden vermehrt importiert. Davon profitierten insbesondere die EG-Länder und die USA. Die Rohstoffimporte, die im Vorquartal noch kräftig ausgeweitet worden waren, gingen dagegen in IV/76 zurück. Die Kursgewinne der D-Mark spiegelten sich bei der Einfuhr in Preisrückgängen in der Größenordnung von 1,5 vH wider. Der Außenbeitrag blieb in nominaler Rechnung fast unverändert, real (zu Preisen von 1975 und auf Jahresbasis) ist er jedoch deutlich, um 7 Mrd. DM, gesunken.

Erstmals seit drei Jahren ist im Berichtsquartal die Beschäftigtenzahl gestiegen. Dies ist vor allem Neueinstellungen in der Industrie zu verdanken. Auch der Handel scheint die Zahl seiner Beschäftigten zuletzt wieder erhöht zu haben.

Wegen der mit der Beschäftigungsausweitung verbundenen Zunahme des Arbeitsvolumens und der Erhöhung der Lohn drift (vor allem infolge weiterer Verringerung der Zahl der Kurzarbeiter) expandierte das Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit verstärkt. Dennoch verringerte sich der Anstieg der Lohnstückkosten in der Gesamtwirtschaft auf eine Rate von 0,5 vH. Lohnkostenstabilität bei weiter steigendem gesamtwirtschaftlichem Preisniveau begünstigte — nach der entgegengesetzten Konstellation im dritten Quartal — wieder die Gewinnentwicklung.

### Ausblick

Die Entwicklung der Inlands- und Auslandsnachfrage bei der Industrie, die in den letzten beiden Monaten des Jahres 1976 wieder steil nach oben gerichtet war, sichert eine Fortsetzung des konjunkturellen Aufschwungs auch im ersten Quartal 1977. Besonders kräftig dürften die Ausrüstungsinvestitionen expandieren. Zudem sprechen Anzeichen dafür, daß sowohl in den westlichen Industrieländern als auch in der Bundesrepublik der Lageraufbau ver-

stärkt wird. Davon werden auch die seit Frühjahr im Konjunkturschatten stehenden Grundstoffindustrien profitieren. Der Export wird dabei seine den Konjunkturaufschwung fördernde Rolle beibehalten; Ungewißheit ergibt sich hier lediglich für die Rückwirkungen des extremen Winters in den USA. Die Bauinvestitionen werden niedriger sein als in IV/76, da das Niveau im Jahresendquartal wegen der Sondereinflüsse im Wohnungsbau überhöht war. Der private Verbrauch wird vor allem aus zwei Gründen

zur Stärkung der Gesamtnachfrage beitragen können: beschleunigter Anstieg der Reallöhne der Arbeitnehmer, Freiwerden von Mitteln aus langfristigen Sparverträgen.

Bei einer Wägung dieser von der voraussichtlichen Nachfrageentwicklung ausgehenden Einflüsse ergibt sich, daß das reale Bruttosozialprodukt im ersten Quartal 1977 den entsprechenden Vorjahreswert um etwa 5 vH übertreffen wird.

## Aus den Veröffentlichungen des DIW

### Beiträge zur Strukturforchung

Erscheinen seit 1967. Format DIN A 4. Seit 1976 sind erschienen:

- Heft 39 **Wettbewerbsrelationen im Außenhandel westlicher Industrieländer 1959 bis 1973.** Von K. Henkner. 199 S. 1976. DM 68,—.
- Heft 40 **Berufswunsch und Berufswahl.** Analyse einiger Determinanten und Interdependenzen. Von K.-P. Gaulke. 118 S. 1976. DM 44,60.
- Heft 41 **Anlageinvestitionen und Anlagevermögen in den Wirtschaftsbereichen der Bundesrepublik Deutschland.** Von B. Görzig und W. Kirner. 106 S. 1976. DM 36,80.
- Heft 42 **Sensitivitätsanalysen im statischen offenen Leontief-Modell.** Von J. Schintke. 180 S. 1976. DM 56,—.
- Heft 43/V **Die Güterverkehrsnachfrage in den Regionen der Bundesrepublik Deutschland 1970 und 1990.** Von P. Lünsdorf. 281 S. 1976. DM 126,—.
- Heft 43/IV **Analyse und Prognose des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1990.** Von H.-J. Frank. 155 S. 1976. DM 76,—.
- Heft 44 **Bedingungen für Angebot und Nachfrage nach Kokskohle in der Welt bis 1985.** Von M. Rumberger und E. Wettig. 107 S. 1976. DM 64,—.
- Heft 45 **Multiplikatorwirkungen des Konjunkturprogramms von 1975 — Anwendung des um den Keynes'schen Multiplikator erweiterten Input-Output-Modells.** Von R. Stäglin unter Mitarbeit von R. Pischner, B. Weiser und H. Wessels. 55 S. 1976. DM 36,60.

Im Druck:

- Heft 43/VI **Die Verkehrsströme in der Bundesrepublik Deutschland 1970 und 1990.** Kennziffern großräumiger Verkehrsströme als Entscheidungsgrundlage für eine integrierte Verkehrswegeplanung. Von Joachim Niklas.
- Heft 43/II **Analyse und Prognose des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1990.** Von Rainer Hopf, Günther John, Heilwig Rieke unter Mitarbeit von Joachim Niklas.
- Heft 43/III **Die Personenverkehrsnachfrage in den Regionen der Bundesrepublik Deutschland 1970 und 1990 — Untersuchung der regionalen Struktur des Aufkommens und der Verflechtung im Personenverkehr nach Fahrtzwecken und Verkehrsarten und ihrer Beziehung zu raumordnungspolitischen Zielsetzungen.** Von Ulrich Voigt.

---

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D-1000 Berlin 33

Telefon (030) 8 29 11

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 1977* — Gemeinschaftsprognose des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, Berlin, und des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung, München. —

*Aufschwung in der Bundesrepublik Deutschland setzt sich wieder durch* bearbeitet von Karin Müller-Krumholz.

Verlag Duncker & Humblot, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangaben zulässig. Druck: Zippel-Druck in Firma Büro-Technik Berlin, Muskauer Straße 43, D-1000 Berlin 36.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 80,—, vierteljährlich DM 25,—, Einzelnummer DM 3,—