



Zur Wirtschaftslage in den RGW-Ländern
Wachstumsabschwächung gefährdet mittelfristiges Planziel 187
Personenverkehrsnachfrage und private Motorisierung . . 194

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
WOCHENBERICHT 19 / 78

Berlin 11. Mai 1978 45. Jahrgang

Zur Wirtschaftslage in den RGW-Ländern
Wachstumsabschwächung gefährdet mittelfristiges Planziel

Die gesamtwirtschaftliche Produktion der europäischen Mitgliedsländer des „Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ (RGW)¹ expandierte 1977 mit einer Rate von 5 vH². Das Wachstumstempo hat sich damit gegenüber dem Vorjahr – verursacht durch die Entwicklung der sowjetischen Wirtschaft – um einen halben Prozentpunkt abgeschwächt, international gesehen war es aber immer noch überdurchschnittlich hoch (Zuwachs 1977 des realen Bruttosozialprodukts der westlichen Industrieländer: + 4 vH).

Die wirtschaftliche Entwicklung im RGW war von Land zu Land unterschiedlich. Die Wachstumsraten

lagen zwischen 9 vH (Rumänien) und 4,5 vH (UdSSR und CSSR). Mit Ausnahme Ungarns wurde in keinem Land die für das vergangene Jahr geplante Steigerung des Nationalprodukts erreicht³; die tatsächliche Leistung der kleineren RGW-Länder lag im Durchschnitt um knapp einen Punkt, die der Sowjetunion um einen halben Punkt unter der vorgegebenen Planrate. Bestimmend hierfür waren einmal externe

Gebiet und Bevölkerung der RGW-Länder
Jahresmitte 1976

Land	Fläche	Bevölkerung	
	1000 qkm	Mill. Personen	Personen je qkm
Bulgarien	111	8,8	79
CSSR	128	14,9	117
DDR	108	16,8	155
Polen	313	34,6	110
Rumänien	238	21,5	90
Ungarn	93	10,6	114
RGW (6)	991	107,2	99
UdSSR	22 402	256,7	11
RGW (7)	23 393	363,9	16

Quelle: Statistisches Jahrbuch der CSSR 1977.

¹ Bulgarien, CSSR, DDR, Polen, Rumänien, Sowjetunion, Ungarn. Die Wirtschaftslage der DDR wird detailliert hier nicht behandelt. Vgl. dazu: Die Wirtschaft der DDR an der Jahreswende 1977/78. Bearb.: Doris Cornelsen. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 6/1978.

² Die Analyse der Wirtschaftsentwicklung in den RGW-Staaten trifft nach wie vor auf eine Reihe von spezifischen Schwierigkeiten statistischer und informatorischer Art. Die Daten über die Planerfüllung sind naturgemäß vorläufig, und die Plandaten beziehen sich auf das von den Planbehörden jeweils erwartete Ist-Ergebnis des Vorjahres. Entscheidend ist jedoch, daß sich die statistische Berichterstattung der RGW-Länder grundsätzlich nicht verbessert hat – trotz der gegenteiligen Verpflichtung ihrer Regierungen in der KSZE-Schlußakte: Über viele Bereiche werden überhaupt keine Angaben veröffentlicht (z. B. Zahlungsbilanz), und diese Lücken lassen sich nur in wenigen Fällen durch sinnvolle Schätzungen schließen. Häufig besteht Unsicherheit, ob es sich bei den Veränderungsdaten um nominale oder reale Werte handelt, weil – wohl bewußt – keine Erläuterungen über die Preisbasis gegeben werden (z. B. Entwicklung des Außenhandels). Bei vielen Daten läßt sich die Aussagekraft nicht beurteilen (z. B. Realeinkommen der Bevölkerung), weil die Ermittlungsmethode nicht erläutert wird.

³ Allerdings hatte die ungarische Wirtschaft ein Jahr zuvor ein schlechteres Ergebnis erzielt (+ 3 vH). Nimmt man beide Jahre zusammen, dann ergibt sich ein jährlicher Zuwachs von 5,5 vH; das entspricht der Untergrenze des Fünfjahrplanzieles.

Indikatoren der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in den RGW-Ländern
Jährliche Veränderung in vH

Länder	1965/60 ¹⁾	1970/65 ¹⁾	1975/70 ¹⁾	1976	1977		1978	1980/75 ¹⁾
					Ist	Plan		
Beschäftigte								
Bulgarien ²⁾	0,8	0,6	0,5	0,6	.	.	.	0,4
CSSR	1,3	1,7	1,1	0,6	.	.	.	0,5
DDR	- 0,1	0,2	0,5	0,9	1,0	.	.	0,7
Polen	1,7	2,3	2,2	0,5	0,9	.	1,5	1,2
Rumänien	0,3	0,4	0,6	0,8	.	.	.	.
UdSSR	2,6	2,3	1,9	1,2	1,5	1,7	³⁾ 1,0	.
Ungarn	0,2	1,4	0,3	0,2	.	.	.	0,2
Produziertes Nationalprodukt								
Bulgarien	6,7	8,7	7,8	6,3	6,3	8,2	6,8	7,7
CSSR	2,0	6,9	5,5	3,9	4,5	5,2	5,0	4,9-5,2
DDR	3,4	5,2	5,4	3,7	5,2	5,5	5,2	4,9-5,4
Polen	6,1	6,0	9,7	7,1	5,6	5,7	5,4	7,0-7,3
Rumänien	9,0	7,7	11,3	10,5	8,6	11,3	11,3	11,0
Ungarn	4,1	6,8	6,2	3,0	7,8	6,3	5,0	5,4-5,7
RGW (6) ⁴⁾	.	.	7,8	5,9	6,0	6,7	6,3	.
UdSSR	6,5	7,8	5,7	5,3	4,5	³⁾ 5,0	³⁾ 4,5	³⁾ 5,0
RGW (7) ⁴⁾	.	.	6,3	5,5	4,9	5,5	5,0	.
Bruttoproduktion der Industrie								
Bulgarien	11,7	10,9	9,1	6,8	6,8	8,9	7,7	9,1
CSSR	5,2	6,7	6,7	5,5	5,7	5,3	5,0	5,7-6,0
DDR	5,8	6,6	6,5	5,9	5,4	5,1	5,7	6,0-6,3
Polen	8,5	8,4	10,5	9,8	⁵⁾ 8,6	⁵⁾ 6,5	⁵⁾ 6,8	⁵⁾ 8,2-8,5
Rumänien	13,8	11,9	12,9	12,9	12,5	10,5	10,6	11,5
UdSSR	8,6	8,5	7,4	4,8	5,7	5,6	4,5	6,2-6,8
Ungarn	7,5	6,1	6,4	4,1	6,8	6,0	5,8	5,9-6,2
Bruttoproduktion der Landwirtschaft ⁶⁾								
Bulgarien	3,2	3,5	3,0	3,2	- 6,3	4,0	5,0	3,7
CSSR	- 0,6	4,9	2,7	- 2,7	7,9	6,9	3,4	2,5-3,0
DDR	0,8	1,5	2,9	- 5,4	1,0	2,8	3,5	3,0
Polen	2,8	1,8	3,6	- 0,7	0,8	5,3	5,8	3,2-3,5
Rumänien	2,5	1,9	6,5	17,4	- 1,3	7,8	11,5	6,9-9,0
UdSSR	2,4	3,9	0,6	3,5	3,0	7,6	6,8	2,7-3,2
Ungarn	1,1	2,8	4,7	- 3,5	10,5	7,5	2,5	3,0-3,2
Arbeitsproduktivität in der Industrie ⁷⁾								
Bulgarien	6,9	6,9	6,8	6,5	6,5	8,1	.	8,4
CSSR	4,8	5,3	6,0	4,9	4,7	4,4	4,1	4,8-5,1
DDR	6,5	5,7	5,4	5,4	5,2	5,1	5,0	5,4
Polen	4,2	4,9	7,7	9,7	⁸⁾ 8,3	⁸⁾ 7,2	⁸⁾ 6,7	7,7
Rumänien	7,6	7,3	6,4	8,8	9,8	9,2	9,0	9,2
UdSSR	4,6	5,7	6,0	3,0	4,1	4,8	3,8	5,5
Ungarn	4,8	3,5	6,2	5,2	7,2	6,0	.	5,8-6,2
Brutto-Anlageinvestitionen								
Bulgarien	7,9	12,5	8,6	0,6	4,9	3,6	5,6	5,4-6,9
CSSR	2,3	7,3	8,0	5,2	6,3	6,4	5,6	7,5
DDR	4,9	9,9	4,1	8,1	5,4	6,5	2,1	5,7
Polen	6,8	8,1	18,4	2,3	2,5	1,2	- 1,5	6,5-7,0
Rumänien	11,2	11,2	11,5	8,0	11,5	16,7	16,8	12,8
UdSSR	6,3	7,6	6,9	4,4	3,0	3,6	3,4	4,7
Ungarn	4,9	11,7	7,1	0,2	13	4,5	0	4,7

Noch: Indikatoren der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in den RGW-Ländern
Jährliche Veränderung in vH

Länder	1965/60 ¹⁾	1970/65 ¹⁾	1975/70 ¹⁾	1976	1977		1978	1980/75 ¹⁾
					Ist	Plan		
Einzelhandelsumsatz								
Bulgarien	6,8	8,7	7,7	7,0	3,2	7,0	4,4	6,8
CSSR	3,4	6,5	5,4	3,6	3,8	3,8	3,9	4,4
DDR	2,6	4,6	5,4	4,6	4,3	4,0	4,0	4,0
Polen	6,0	6,3	10,7	7,4	9) 12,2	9) 9,1	9) 9,8	10,0
Rumänien	9,9	8,3	8,1	8,5	6,7	8,4	10,0	8,7
UdSSR	6,0	8,2	6,3	4,8	4,4	4,8	3,9	5,2
Ungarn	5,2	8,8	6,1	1,1	6,2	4,4	.	4,8
Monatslöhne und -gehälter ¹⁰⁾								
Bulgarien	3,3	6,1	3,3	1,2	3,3	.	.	3,1
CSSR	1,8	5,3	3,5	2,8	3,5	3,0	.	2,7
DDR	2,7	3,6	3,3	3,4	3,4	.	.	.
Polen	3,7	3,7	9,8	11,4	11) 7,1	11) 4,0	11) 3,0	.
Rumänien	5,5	5,2	4,8	8,3	11) 6,2	11) 3,1	.	11) 7,0
UdSSR	3,7	4,8	3,6	3,8	2,6	2,4	2,2	3,2
Ungarn	2,3	4,4	5,6	5,5	7,3	6,8	7,0	.
Einfuhr ¹²⁾								
Bulgarien	13,3	9,2	19,6	3,1	10,7	13) 8,0	13) 1,5	13) 9,9
CSSR	8,0	6,7	13,7	10,3	12,9	13) 9,2	6,5	13) 6,5
DDR	5,1	11,5	14,0	16,9	13) 7	13) 8,7	13) 1,0	13) 7,3
Polen	9,4	9,0	23,7	10,5	5,5	2,7	4,2	4,6
Rumänien	10,7	12,7	17,7	14,1	14,6	13) 5,5	19,1	13) 15,9
UdSSR	7,4	7,8	20,4	7,8	4,8	.	13) 10,0	13) 6,0
Ungarn	9,3	10,7	15,9	- 3,0	16,2	13) 9,9	3) 8,0	13) 8,1
Ausfuhr ¹²⁾								
Bulgarien	15,5	11,3	14,1	14,6	15,4	13) 8,0	13) 1,5	13) 9,9
CSSR	6,9	7,1	11,3	11,6	12,4	13) 9,2	7,9	13) 6,5
DDR	6,8	8,3	12,7	12,7	13) 7	13) 8,7	13) 1,0	13) 7,3
Polen	10,9	9,8	19,3	7,1	11,4	13,0	9,9	11,8
Rumänien	9,0	10,0	18,1	14,9	14,6	13) 15,5	19,1	13) 15,9
UdSSR	8,0	9,4	15,9	16,7	18,7	.	13) 10,0	13) 6,0
Ungarn	11,6	8,9	13,9	3,0	16,5	13) 9,9	3) 11,5	13) 8,1

Anmerkungen: Angaben für 1977 vorläufig.

1) Im Jahresdurchschnitt.-2) Erwerbsfähige.-3) Geschätzt.-4) Gewichte in vH des pNP: Bulgarien 2,1; CSSR 5,1; DDR 6,7; Polen 8,3; Rumänien 4,8; Ungarn 2,3; RGW(6) 29,3; UdSSR 70,7; Vergl.: Economic Survey of Europe 1977.-5) Umsatz.-6) 1980/75 bezogen auf 1975/70.-7) Bruttoproduktion je Beschäftigten.-8) Umsatz je Beschäftigten.-9) Warenlieferungen für den Binnenmarkt zu jeweiligen Preisen.-10) Staatlicher Sektor, nominal.-11) Netto.-12) Zu laufenden Preisen und jeweiligen Wechselkursen, fob-Werte; Ungarns Einfuhr cif.-13) Einfuhr und Ausfuhr.

Quellen: Statistisches Jahrbuch der Mitgliedsländer des RGW, div. Jahrgänge. - Statistische Jahrbücher bzw. Monatshefte sowie Planerfüllungsberichte und Volkswirtschaftspläne der RGW-Länder.

Einflüsse: Naturkatastrophen (Rumänien und Bulgarien)⁴, schlechte Witterungsverhältnisse (Polen), Preissteigerungen im RGW-Intrablockhandel, Konjunkturschwäche der wichtigsten Handelspartner im Westen, auf welche die staatliche Wirtschaftspolitik kurzfristig reagieren mußte. Zum anderen haben sich erneut systembedingte Schwächen und Mängel bemerkbar gemacht: Qualitativ und quantitativ nicht bedarfsgerechte Produktion, Verschwendung der

teurer gewordenen Rohstoffe und Energie, Mängel bei der Planung, Vorbereitung und Durchführung von Investitionen u. a. m.; diese negativen Wirkungen dürften noch zugenommen haben.

⁴ Die Erdbebenschäden werden in Rumänien offiziell auf 2 Mrd. US-\$ geschätzt; es gab 1 600 Tote, und 35 000 Familien wurden obdachlos. In Bulgarien werden laut Planerfüllungsbericht die Schäden mit 1,5 Mrd. Lewa, das entsprach rd. 10 vH des Nationalprodukts, angegeben.

Wegen der Wachstumsverlangsamung erscheint eine Realisierung der mittelfristigen Ziele bis 1980 – also des laufenden Planjahrhüftes – kaum mehr möglich. Soll der Fünfjahrplan ohne größere Korrekturen verwirklicht werden, müßte im laufenden Jahr je nach Land eine Wachstumsbeschleunigung um 1 bis 3 Prozentpunkte erreicht werden. Hingegen sehen die Pläne – jedenfalls für 1978 – nur eine Stabilisierung des 1977 erreichten Expansionstempos (+ 5 vH) vor.

Unzureichender Produktivitätsanstieg

Infolge der zunehmenden Arbeitskräfteknappheit wird das Wachstum im RGW-Raum mehr und mehr durch den Produktivitätsfortschritt bestimmt; mithin steht die Steigerung der wirtschaftlichen Effizienz im Mittelpunkt aller wirtschaftspolitischen Überlegungen. Reserven versucht man vor allem auf dreierlei Wegen zu erschließen: durch intensivere Nutzung bestehender Kapazitäten, Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Organisation, verstärkten Einsatz materialsparender – insbesondere energiesparender – Technologien. Erfolge stehen allerdings noch aus; so wird auch eingeräumt, daß die Effizienzsteigerung das „schwächste Glied“ der sozialistischen Planwirtschaft⁵ ist.

Vergleicht man Plan und Realisierung, so zeigt sich, daß in fast allen Ländern die Möglichkeiten zur Produktivitätssteigerung überschätzt worden sind. Ungarn wiederum ausgenommen, lag die Zunahme der gesamtwirtschaftlichen Arbeitsproduktivität – soweit überhaupt Informationen vorhanden sind – unter dem Planziel 1976/80. Im Plan für 1978 sind offensichtlich bereits realistischere Raten angesetzt worden.

Jährliche Zunahme der Arbeitsproduktivität in vH

	1977 ¹⁾ Ist	1978 ²⁾ Plan	1980/75 ³⁾ Plan
Bulgarien	7,0	7,0	7,7
CSSR	3,5	4,5	4,5
DDR	4,5	4,5	4,5
Polen	4,5	4,0	6,0
Rumänien	7,5	9,5	9,5
UdSSR	3,0	3,5	4,6
Ungarn	8,0	5,0	5,6

¹⁾ Vorläufig. – ²⁾ Zum Teil geschätzt. – ³⁾ Im Jahresdurchschnitt.

Industrie

Das industrielle Wachstum lag in allen RGW-Ländern – bis auf Ungarn – über der gesamtwirtschaft-

lichen Zuwachsrate. Vorreiter der industriellen Entwicklung waren auch 1977 in allen Ländern die Investitionsgüterindustrien, gefolgt von zwei wichtigen Zweigen der Grundstoffindustrie, der Chemie und der Baumaterialienindustrie. Schwankungen in der Produktionsentwicklung werden regelmäßig durch die Nahrungs- und Genußmittelindustrie hervorgerufen, die in den meisten Ländern noch relativ stark vertreten ist⁶ und deren Ausstoß in hohem Grade von den Ernteergebnissen abhängt.

Die Energiewirtschaft hat sich vor allem in Polen wieder zu einem wachstumshemmenden Faktor entwickelt. Bei einer Steigerung der Industrieproduktion um 8,5 vH konnte die Stromerzeugung nur um 5 vH gesteigert werden. Die nicht termingerechte Inbetriebnahme neuer Stromerzeugungskapazitäten ist hierfür verantwortlich. Diese Entwicklung ist symptomatisch für den gesamten RGW: Die Ausweitung der Stromerzeugung von weniger als 4 vH deutet bei Würdigung der Bedarfsentwicklung eher auf eine angespannte Versorgungssituation hin.

In den Plänen für 1978 ist allgemein eine geringere Steigerungsrate der industriellen Arbeitsproduktivität vorgesehen, also auch – Bulgarien ausgenommen – eine langsamere Expansion der Industrieproduktion als im Vorjahr. Damit wird sich der Wachstumsabstand zwischen Industrie und Gesamtwirtschaft verringern. Aus diesem Grunde muß die Bedeutung der Sektoren außerhalb der Industrie, vor allem die der Landwirtschaft, für die Realisierung der geplanten Leistungssteigerung zunehmen.

Anteil der Industrie und der Landwirtschaft am produzierten Nationalprodukt und an der Beschäftigung 1976¹⁾ in vH

	Nationalprodukt		Beschäftigung ²⁾	
	Industrie ³⁾	Landwirtschaft ⁴⁾	Industrie ³⁾	Landwirtschaft ⁴⁾
Bulgarien	51	21	50	32
CSSR	68	7	60	19
DDR	60	10	63	14
Polen	52	16	46	36
Rumänien	57	19	45	41
UdSSR	53	17	49	29
Ungarn	46	13	52	27

1) Im Jahresdurchschnitt. – 2) Im produzierenden Bereich. – 3) Einschließlich Bauwirtschaft. – 4) Einschließlich Forstwirtschaft.

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Mitgliedsländer des RGW 1977.

⁵ So der stellvertretende Chefredakteur der Pravda, Prof. Valovoj, in einer Wertung der gegenwärtigen Systemmängel der sowjetischen Wirtschaft. Vgl. Pravda vom 12. November 1977.

⁶ Der Anteil der Nahrungsmittelindustrie an der Gesamtindustrie lag 1976 – gemessen an den Beschäftigtenzahlen – zwischen 7 vH (DDR) und 19 vH (UdSSR).

Landwirtschaft

In den meisten RGW-Ländern sind 1977 auch die Zuwachsraten der landwirtschaftlichen Bruttoproduktion unter dem Planziel geblieben. Die größten Ausfälle, bedingt in erster Linie durch die Naturkatastrophen, hatten Bulgarien und Rumänien. Während der absolute Rückgang der landwirtschaftlichen Produktion in Bulgarien schwerwiegende Folgen für die gesamte Wirtschaftsentwicklung hatte, war der leichte Rückgang in Rumänien angesichts des 1976 erreichten Rekordergebnisses (die beste Getreideernte des Landes) nicht so problematisch. Überplanmäßig nahm die landwirtschaftliche Produktion nur in Ungarn (+ 10 vH) und in der CSSR (+ 7 vH) zu. In beiden Ländern konnte damit der Ausfall vom Vorjahr (jeweils - 3 vH) wettgemacht werden.

Unter den Ländern, die in der Landwirtschaft mit größten Schwierigkeiten zu kämpfen haben, ist vor allem Polen zu nennen. Aufgrund der Mißernten in den letzten drei Jahren hatte insbesondere die Tierproduktion schwere Einbußen erlitten; die Fleischproduktion sank seit 1975 um 12 vH, der Pro-Kopf-Verbrauch⁷ an Fleisch verringerte sich um 1,5 kg auf 69 kg, und die Ausfuhr von Fleisch und Fleischwaren nahm um die Hälfte ab.

Insgesamt haben die RGW-Länder gegenwärtig beträchtliche Schwierigkeiten, ein wesentliches Ziel ihrer Agrarpolitik, nämlich die Erhöhung der tierischen Erzeugung, zu realisieren. Dieses Vorhaben ist insofern bedeutsam, als einmal mit steigendem Einkommen auch die Nachfrage nach Fleisch und Fleischprodukten überdurchschnittlich zunimmt und zum anderen tierische Produkte beim Export in westliche Industrieländer eine wichtige Rolle spielen.

Für das Jahr 1978 haben alle Länder — außer Ungarn — ziemlich ehrgeizige Pläne. Das Wachstum soll die für das laufende Planjahrfünft geltenden durchschnittlichen Zuwachsraten übertreffen, da nur so die Erfüllung der — schon vorsichtig abgesteckten — mittelfristigen Planziele noch erreichbar sein dürfte. Ein weiteres Ziel ist, die Zahlungsbilanzen durch Reduzierung der Getreideeinfuhren — vor allem aus dem Westen — zu entlasten.

Die Probleme der tierischen Produktion liegen in der unzureichenden Futtergetreideerzeugung und in dem Mangel an hochkonzentrierten Futtermitteln⁸. Es wird angestrebt,

- durch intensivere Bodenbearbeitung, Mechanisierung und Chemisierung die Ernteschwankungen zu minimieren,
- mit angemessener Vorratshaltung etwaigen Ernteaufschlägen entgegenzuwirken und
- die Futtermittelverwertung zu verbessern.

Struktur der Güterverwendung

In den meisten RGW-Ländern blieb 1977 die Zunahme der inländischen Verwendung von Gütern und materiellen Diensten hinter dem Anstieg der Produktion zurück⁹, eine Entwicklung, die tendenziell Verringerung des Einfuhrüberschusses oder Erhöhung des Exportüberschusses bedeutet. Diese Politik soll im laufenden Jahr — in der Regel noch verstärkt — fortgeführt werden¹⁰. Sie ist Ausdruck des Bestrebens, durch den Abbau des Passivsaldo im Westhandel dem mittelfristigen Ziel des außenwirtschaftlichen Gleichgewichts näher zu kommen.

Durch die Verstärkung der Exportbemühungen wird der Wachstumsspielraum für die inländische Verwendung zwangsläufig eingeengt. Aus den Fünfjahrplänen läßt sich ablesen, daß diese Entwicklung in Polen, Bulgarien und der UdSSR in erster Linie zu Lasten der Investitionen geht, in den übrigen Ländern dagegen zu Lasten des privaten Verbrauchs. Lediglich in den Plänen Ungarns ist vorgesehen, daß beide Aggregate — Verbrauch und Investitionen — gleichstark steigen. Planung und Realisierung in den abgelaufenen Jahren zeigen, daß sich diese grundsätzliche Konzeption annähernd durchsetzen ließ, wenn auch zum Teil nur bei vom Plan abweichenden Wachstumsraten.

1977 haben die Investitionen in Ungarn, Bulgarien und Polen stärker als im Plan vorgesehen zugenommen; in Ungarn war die Abweichung besonders extrem (Plan + 4,5; Ist + 13). In Polen und in Ungarn expandierte außerdem der Einzelhandelsumsatz überplanmäßig, mit der Folge, daß die Begrenzung des Wachstums bei der inländischen Verwendung nicht aufrechterhalten werden konnte. Die Inlandsverwendung sollte in Polen um 2,5 vH und in Ungarn um 5 vH steigen, tatsächlich erhöhte sie sich um 4,5 bzw. 8 vH. Für 1978 ist geplant, die Investition nicht zu erhöhen (Ungarn) bzw. leicht zu drosseln (Polen - 1,5 vH). Auch der private Verbrauch soll langsamer expandieren als im Vorjahr.

In allen Ländern ist die Investitionspolitik weiterhin auf die Fertigstellung begonnener Bauobjekte

⁷ Der Pro-Kopf-Verbrauch an Fleisch und Fleischwaren bewegte sich 1976 zwisch 55 kg (UdSSR) und 81 kg (DDR, CSSR).

⁸ In der DDR, der CSSR und Polen werden gegenwärtig rund 70 vH des Getreideaufkommens verfüttert; in der Sowjetunion ist es mehr als die Hälfte. In der Sowjetunion z. B. ist der spezifische Futtermittelverbrauch — vor allem wegen des geringen Einsatzes von Eiweißbeimischungen — zu hoch. Nur rund 30 vH des Futtergetreides werden dort industriell verarbeitet. Vgl. Economic Survey of Europe in 1977, Part I.

⁹ In der Wirtschaftsstatistik der RGW-Länder wird zwischen dem produzierten und dem verwendeten Nationalprodukt (pNP und vNP) unterschieden. Die Differenz besteht im wesentlichen aus dem Saldo von Ausfuhr und Einfuhr.

¹⁰ Die für 1978 geplante Zunahme des pNP und vNP (in vH) lauten: Polen: 5,4 und 3,4; UdSSR: 4,5 und 4,0; Ungarn: 5 und 2.

gerichtet. Wegen der Knappheit an Arbeitskräften werden die Investitionsmittel in erster Linie auf Modernisierung und Rekonstruktion bestehender Objekte konzentriert.

Ein Investitionsschwerpunkt im sozialen Bereich ist der Wohnungsbau: Die Bauleistung lag in den Jahren 1976 und 1977 zwischen 6 und 9 Wohnungen je 1 000 Einwohner. Die Durchschnittsgröße der Neubauwohnungen hat überall steigende Tendenz; sie liegt gegenwärtig bei 50 qm in der Sowjetunion, bei rund 60 qm in den übrigen RGW-Ländern.

Einkommen und Verbrauch

Auch die Nominallohne entwickelten sich in den RGW-Staaten unterschiedlich: Hohen Zuwachsraten (7 bis 7,5 vH) in Ungarn und Polen standen relativ niedrige (2,5 bis 3,5 vH) in der UdSSR, Bulgarien, der DDR und in der CSSR gegenüber. Diese Abweichungen müssen freilich im Zusammenhang mit der Preispolitik der Länder gesehen werden, denn die Löhne sind dort am stärksten gestiegen, wo auch die Konsumgüterpreise am schnellsten angezogen haben. Bei praktisch unverändertem Preisindex in der UdSSR und in der DDR erhöhten sich die Verbraucherpreise¹¹ in den übrigen Ländern zwischen 1 vH (Rumänien) und 5 vH (Polen).

In allen Ländern — auch da, wo Preissteigerungen geplant und durchgeführt werden — spielt die Subventionierung der Verbraucherpreise eine große Rolle, und zwar vor allem bei Nahrungsmitteln, aber auch bei einigen industriellen Konsumgütern, Verkehrstarifen und Wohnungsmieten. Die Preisstützungen entlasten die Verbraucher fühlbar. Z. B. ist in Polen der Nahrungsmiteleinkauf im Wert von 100 Zloty mit 70 Zloty vom Staat subventioniert¹², in der CSSR betrugen diese Subventionen 25 Kronen je 100 Kronen Einkauf¹³. Die UdSSR stützt in besonderem Maße die Fleischpreise, um die Kolchosen und Sowchosen zu einer Erhöhung ihrer Fleischproduktion zu stimulieren, ohne die Verbraucher zusätzlich zu belasten. So wird der Einzelhandelspreis für 1 kg Rindfleisch (beste Sorte) bei 2 Rubel gehalten, während die Erzeuger- und Handelskosten bereits 3,50 Rubel betragen.

Genaue Angaben über die Struktur der Einkommensverwendung (Waren- und Dienstleistungskäufe sowie Sparen) liegen noch nicht vor. Innerhalb der privaten Warenkäufe dürften sich die Tendenzen der letzten Jahre fortgesetzt haben, die durch zunehmende Bedeutung der Nicht-Nahrungsmittel gekennzeichnet sind. Dabei stehen dauerhafte Konsumgüter im Vordergrund, wie etwa Fernsehgeräte, Waschmaschinen und Kühlschränke, deren Bestand — je 100 Haushalte gerechnet — in den letzten Jahren eindrucksvoll gesteigert werden konnte.

Außenhandel

Im Handel mit den westlichen Industrieländern konnte die Neuverschuldung nicht in dem ursprünglich geplanten Umfang vermindert werden. Auf der einen Seite hat die Konjunkturschwäche in den westlichen Industrieländern die Absatzchancen osteuropäischer Waren verschlechtert; damit aber erfüllten sich die Hoffnungen der meisten RGW-Länder nicht, die Kredite für ihre Anlagenimporte durch kräftige Exportsteigerungen zu tilgen. Auf der anderen Seite belasten die nicht ausreichenden Ernteergebnisse die Handelsbilanzen einiger RGW-Länder zusätzlich; vor allem die UdSSR und Polen mußten auch in jüngster Zeit wieder Getreide — vor allem aus westlichen Ländern — einführen¹⁴. Das somit — wenn auch mit geringerem Tempo — steigende Kreditvolumen¹⁵ erfordert zusätzliche Zinszahlungen, die sich negativ in den Leistungsbilanzen der RGW-Länder niederschlagen. Gegenwärtig dürften bis zu 10 vH der Exporterlöse durch Zinsleistungen aufgezehrt werden.

Um diese Lasten nicht weiter steigen zu lassen, sind die RGW-Länder im vergangenen Jahr gegenüber dem Westen zu einer sehr restriktiven Importpolitik übergegangen. Mit Ausnahme von Ungarn, das seine Westimporte aufgrund des Investitionsbooms um 21 vH ausweitete, haben sie ihre Wareneinfuhren aus den OECD-Ländern gekürzt. Trotz meist zweistelliger Zuwachsraten auf der Ausfuhrseite war jedoch ein Passivsaldo gegenüber den OECD-Ländern nicht zu verhindern. Nach ersten Schätzungen dürfte er 1977 knapp 7 Mrd. US-Dollar betragen haben (1976: 10,4 Mrd. US-Dollar). Für 1978 streben die RGW-Länder einen weiteren Abbau ihrer Passivsalden an. Mithin werden die Absatzchancen der westlichen Länder im RGW-Raum kaum wesentlich höher sein als 1977. Dagegen planen die RGW-Länder Zuwachsraten der Westexporte von über 10 vH.

Angesichts der Schwierigkeiten im Westhandel haben die RGW-Länder im vergangenen Jahr ihren Handel mit den sozialistischen Ländern überdurch-

¹¹ Aufgrund der angewandten Erhebungsmethoden (veralteter Warenkorb) sind die amtlichen Ergebnisse zu niedrig ausgewiesen.

¹² Trybuna Ludu vom 18. 4. 1978.

¹³ Rude Pravo vom 23. 7. 1977.

¹⁴ Polen mußte innerhalb der letzten fünf Jahre insgesamt 33 Mill. t Getreide importieren, davon 15 Mill. t allein im Wirtschaftsjahr 1977/78 (4,5 Mrd. \$). Der sowjetische Passivsaldo im Handel mit westlichen Industrieländern ist im Jahre 1977 allein auf Getreideimporte zurückzuführen. Im Wirtschaftsjahr 1977/78 wird sich die Einfuhr der Sowjetunion an amerikanischem Getreide nach den Kaufabschlüssen auf 13 Mill. t belaufen.

¹⁵ Das Kreditvolumen der RGW-Länder, einschließlich ihrer Banken, hat Ende 1977 40 Mrd. Dollar deutlich überschritten.

Handelsbilanzen der RGW-Länder

	1971-74	1975	1976	1977	1971-74	1975	1976	1977
	Saldo in Mill. TRbl ¹⁾				Importe in vH der Exporte			
	im Handel mit den OECD-Ländern							
Bulgarien	- 482	- 564	- 312	- 160	139,0	255,8	166,7	127,6
CSSR	- 708	- 398	- 557	- 535	118,7	134,1	146,9	140,7
DDR ²⁾	- 2 000	- 757	-1 078	- 665	139,1	144,8	152,5	133,7
Polen	- 2 857	-2 214	-2 449	-1 970	146,8	191,5	193,2	168,2
Rumänien	- 697	- 289	- 70	+ 35	117,9	120,8	104,4	98,1
Ungarn	- 815	- 560	- 409	- 594	128,3	166,4	139,3	152,3
RGW (6)	- 7 558	-4 782	-4 875	-3 889	132,9	160,7	161,6	139,8
UdSSR	- 1 676	-3 580	-2 998	-1 113	111,0	158,0	138,0	112,6
RGW (7)	- 9 236	-8 362	-7 873	-5 002	124,1	159,6	150,3	126,8
	im Handel mit der UdSSR ³⁾							
Bulgarien	+ 243	- 129	- 88	- 164	95,2	106,7	104,0	106,6
CSSR	+ 163	- 128	- 96	- 243	97,0	106,8	104,3	110,0
DDR	+ 615	- 346	- 439	- 595	92,3	113,1	115,8	119,4
Polen	+ 142	- 41	- 265	- 324	95,6	101,7	110,7	111,3
Rumänien	+ 319	+ 122	+ 60	+ 18	86,2	85,2	92,8	98,2
Ungarn	+ 97	- 42	- 50	- 107	97,6	102,6	102,9	105,5
RGW (6)	+ 1 579	- 564	- 878	-1 415	94,9	104,9	107,2	110,2

1)1 Transfer-Rubel (TRbl) entsprach 1977 1,36 US-Dollar.-2)Einschließlich innerdeutscher Handel.-3)Angaben der sowjetischen Außenhandelsstatistik.

Quellen: Außenhandelsstatistiken und Statistische Monatshefte sowie Planerfüllungsberichte der RGW-Länder. Angaben für 1977 vorläufig bzw. Schätzungen.

schnittlich ausgedehnt¹⁶. Nach Angaben des RGW-Sekretariats stieg der Intradblockhandel 1977 um 15 vH, der gesamte Außenhandel der RGW-Länder dagegen um 11 vH¹⁷. So verminderte sich z. B. der

Regionalstruktur des Außenhandels der RGW-Länder

Anteile in vH

		OECD-Länder	RGW-Länder ³⁾	Entwicklungsländer ⁴⁾
Einfuhr = 100				
RGW (6) ¹⁾	1970	26,0	64,4	4,5
	1976	33,4	57,1	6,6
	1977	30,0	60,0	7,0
UdSSR	1970	24,3	61,4	10,4
	1976	37,9	48,3	9,2
	1977	33,2	52,5	9,6
RGW (7) ²⁾	1970	25,3	63,3	6,8
	1976	35,2	53,5	7,7
	1977	31,0	57,0	8,0
Ausfuhr = 100				
RGW (6) ¹⁾	1970	23,4	64,8	6,0
	1976	24,4	62,9	7,5
	1977	24,0	63,0	9,0
UdSSR	1970	19,1	59,4	9,3
	1976	28,2	53,3	6,7
	1977	26,7	52,5	7,1
RGW (7) ²⁾	1970	21,6	62,5	7,3
	1976	26,1	58,8	7,2
	1977	25,0	57,0	8,0

1)Bulgarien, CSSR, DDR, Polen, Rumänien, Ungarn.-2)RGW(6) zuzüglich UdSSR.-3)RGW(7) zuzüglich Mongolei und Kuba.-4)Soweit einzeln ausgewiesen. Angaben für 1977 vorläufig bzw. Schätzungen.

Quellen: Statistische Jahrbücher bzw. Monatshefte und Planerfüllungsberichte der RGW-Länder.

Anteil der OECD-Länder an den Einfuhren der UdSSR 1977 gegenüber 1976 von 38 auf 33 vH. Auch 1978 ist mit einem Anhalten dieser Tendenz zu rechnen. Die Pläne der meisten RGW-Länder sehen für den Intradblockhandel überdurchschnittliche Zuwachsraten vor. Allerdings bereitet den kleineren RGW-Ländern der Handelsbilanzausgleich gegenüber der Sowjetunion zunehmend Schwierigkeiten. Die seit 1975 schrittweise durchgeführte Anpassung der RGW-Intradblockhandelspreise an die Weltmarktrelationen mußte zwangsläufig den Hauptrohstofflieferanten, die UdSSR, begünstigen. So haben sich z. B. die Terms of Trade Ungarns im RGW-Intradblockhandel – und hier primär gegenüber der UdSSR – im Zeitraum 1975/77 um 13 vH verschlechtert. 1978 ist mit einer weiteren Verschlechterung um 3 vH zu rechnen¹⁸. Mit Ausnahme Rumäniens ist es den RGW-Ländern nicht gelungen, dies durch zusätzliche Exporte zu kompensieren. Daher ist im Zeitraum 1975/77 ein Handelsbilanzdefizit gegenüber der UdSSR von insgesamt fast 3 Mrd. TRbl entstanden. Für die kleineren RGW-Länder stellt sich damit das

¹⁶ Ein Teil der Anteilsverschiebung zugunsten der sozialistischen Länder beruht allerdings auf überdurchschnittlichen Preissteigerungen im RGW-Intradblockhandel. Aufgrund der hier geltenden Preisbildungsprinzipien (durchschnittliche Weltmarktpreise der vorangegangenen fünf Jahre) wirken sich die starken Verteuerungen der Jahre 1973 und 1974 – vor allem bei den Rohstoffen – erst mit Verzögerungen aus.

¹⁷ Vgl. Ekonomičeskaja Gazeta Nr. 14/1978.

¹⁸ Vgl. Budapesters Rundschau Nr. 10/1978.

Kreditproblem nicht nur im Westhandel, sondern auch – wenngleich mit geringerem Volumen – im Handel mit der Sowjetunion.

Im Handel mit den Entwicklungsländern haben die RGW-Länder 1977 ihre Aktivitäten in bemerkenswer-

ter Weise intensiviert: Mit einer Umsatzsteigerung um 22 vH wurde hier der größte Zuwachs erzielt. Trotz der daraus resultierenden Anteilserweiterung auf 10 vH (1976: 9 vH) ist die Bedeutung dieses Handels noch immer recht gering.

Personenverkehrsnachfrage und private Motorisierung

Im Rahmen von Langfristprognosen der Verkehrsnachfrage für die Bundesverkehrswegeplanung sind vom DIW bereits vor einigen Jahren Daten über die Struktur des Personenverkehrs nach Verkehrsarten und Fahrtzwecken erarbeitet worden¹. Mit den Ergebnissen einer vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Stichprobenbefragung von Haushalten in der Bundesrepublik in den Jahren 1975 bis 1977 konnten diese Daten aktualisiert werden². Die nunmehr vorliegenden Informationen gestatten es überdies, die Nachfrage nach Verkehrsleistungen einzelnen Bevölkerungsgruppen zuzuordnen und die Bereiche Nah- und Fernverkehr, die durch unterschiedliche Angebots- und Nachfragestrukturen gekennzeichnet sind, getrennt zu untersuchen.

Die Struktur des Verkehrsaufkommens

Im Jahr 1975 – dieser Zeitraum ist statistisch bislang am besten belegt – wurden in der Bundesrepublik rund 34 Mrd. Fahrten³ unternommen. Durchschnittlich legte damit jeder Einwohner täglich 1,5 Fahrten zurück. Mehr als drei Viertel der Reisenden benutzten Personenkraftwagen oder motorisierte Zweiräder, die übrigen Fahrten wurden mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt (Omni-busse, Straßenbahnen und U-Bahnen: 20 vH; Eisenbahn: 3 vH).

Die Aufgliederung des Verkehrsaufkommens nach Fahrtzwecken zeigt, daß rund ein Drittel aller Fahrten im Berufs- und Ausbildungsverkehr unternommen wurde; ebenfalls ein Drittel war dem Freizeitverkehr zuzurechnen. Ein relativ hoher Anteil von 22 vH entfiel auf Einkaufs- und Besorgungsfahrten, geschäftliche oder dienstliche Anlässe waren bei 12 vH aller Reisenden das Fahrtmotiv.

Bei den einzelnen Verkehrsarten ist die Struktur der Fahrtzwecke unterschiedlich. So werden die öffentlichen Verkehrsmittel von mehr als der Hälfte ihrer Fahrgäste für Fahrten von und zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte benutzt, während im Individualverkehr nur 30 vH aller Fahrten Berufs- oder Ausbildungsverkehr sind. Andererseits dient ein Drittel der Fahrten mit Personenkraftwagen der Freizeitgestaltung, im öffentlichen Verkehr ist es lediglich ein Fünftel.

Im Freizeit- und Geschäftsreiseverkehr erreicht der Individualverkehr seine größte Bedeutung. Nur etwa jede zehnte Fahrt wird hier mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Besonders wichtig ist der öffentliche Verkehr dagegen für Schüler und

Studierende, die für ihre Fahrten zur Schule oder Hochschule zu zwei Dritteln Eisenbahnen, Omnibusse, U-Bahnen oder Straßenbahnen benutzen.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung und einer Untersuchung der Regionalstruktur des Personenverkehrs⁴ ermöglichen es erstmals, das gesamte Verkehrsaufkommen in der Bundesrepublik nach Entfernungstufen zu differenzieren. Zieht man die Grenze zwischen Nah- und Fernverkehr bei einer Reiseweite von 50 km, so sind lediglich 4 vH aller Fahrten Fernverkehr.

Abgesehen vom Luftverkehr, ist die Eisenbahn das Verkehrsmittel mit dem größten Fernverkehrsanteil (12 vH). Im Geschäftsreise- und im Freizeitverkehr legt bereits jeder dritte Eisenbahnfahrgast eine Strecke von mehr als 50 km zurück. Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist indes lediglich jede fünfte Fahrt dem Fernverkehr zuzurechnen.

¹ Vgl. z. B. Die voraussichtliche Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1990. Bearbeiter: Rainer Hopf und Heilwig Rieke. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 34/75, S. 269 ff.

² Vgl. Sozialforschung Brög: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV), Gutachten im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr, München 1976 (als Manuskript vervielfältigt) sowie Arno Stein und Ulrich Voigt: Grundlagen für den Vergleich und die Abstimmung ökonomischer und ingenieurwissenschaftlicher Prognosen der Verkehrsnachfrage. In: Vierteljahrshäfte zur Wirtschaftsforschung des DIW. Heft 1/1978.

³ Einschließlich des grenzüberschreitenden Verkehrs; Fahrten mit Schiffen oder Fahrrädern sind nicht erfaßt.

⁴ H. Bolik, H. Enderlein, D. Hölsken, H. Kuhfeld: Erarbeitung von Informationen zur regionalen Struktur des Personenverkehrs auf Schiene und Straße im Jahre 1975, Gutachten des DIW und der Ingenieurgruppe IVV – Aachen im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr, Berlin 1978.

Verkehrsaufkommen in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1975

Beförderte Personen in Mill.

Fahrtzwecke Verkehrsarten	Berufs- verkehr	Ausbildungs- verkehr	Geschäfts- reise- verkehr	Einkaufs- verkehr	Freizeit- verkehr	Urlaubs- verkehr	Insgesamt
Nahverkehr ⁴⁾							
Eisenbahnverkehr ¹⁾	433	201	25	147	136	-	942
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ²⁾	1 856	1 816	115	1 488	1 343	-	6 618
Luftverkehr	-	-	-	-	-	-	-
Öffentlicher Verkehr	2 289	2 017	140	1 635	1 479	-	7 560
Individualverkehr ³⁾	6 649	960	3 897	5 721	8 074	1	25 302
Personenverkehr insgesamt	8 938	2 977	4 037	7 356	9 553	1	32 862
Fernverkehr ⁵⁾							
Eisenbahnverkehr ¹⁾	12	9	14	3	77	16	131
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ²⁾	35	4	6	6	67	5	123
Luftverkehr	-	-	12	-	3	12	27
Öffentlicher Verkehr	47	13	32	9	147	33	281
Individualverkehr ³⁾	132	37	153	52	653	57	1 084
Personenverkehr insgesamt	179	50	185	61	800	90	1 365
Nah- und Fernverkehr							
Eisenbahnverkehr ¹⁾	445	210	39	150	213	16	1 073
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ²⁾	1 891	1 820	121	1 494	1 410	5	6 741
Luftverkehr	-	-	12	-	3	12	27
Öffentlicher Verkehr	2 336	2 030	172	1 644	1 626	33	7 841
Individualverkehr ³⁾	6 781	997	4 050	5 773	8 727	58	26 386
Personenverkehr insgesamt	9 117	3 027	4 222	7 417	10 353	91	34 227

1) Ohne Schiffs- und Militärverkehr. - 2) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmen, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sowie ausländischer Unternehmen im Bundesgebiet. - 3) Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Motorrädern und Mopeds. - 4) Fahrten mit einer Reiseweite bis zu 50 km. 5) Fahrten mit einer Reiseweite über 50 km.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Sozialforschung Brög, Ingenieurgruppe IVV - Aachen, Berechnungen des DIW.

Bei den Fahrten mit Personenkraftwagen und motorisierten Zweirädern beträgt die Fernverkehrsquote 4 vH. Trotz dieses geringen Anteils ist der Individualverkehr infolge seiner hohen Fahrtenzahl auch im Bereich der großen Entfernungen die dominierende Verkehrsart. Von 1,4 Mrd. Fahrten mit einer Reiseweite von mehr als 50 km werden 1,1 Mrd. (79 vH) mit dem PKW zurückgelegt.

Die Bedeutung der Motorisierung . . .

Für die künftige Entwicklung des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sind vor allem der Prozeß der weiteren privaten Motorisierung und ein verändertes Nachfrageverhalten der Personen, die in Zukunft erstmals über einen Personenkraftwagen verfügen werden, von Bedeutung. Anhaltspunkte über die zu erwartenden Änderungen gibt eine Analyse der heute bestehenden Unterschiede

in Mobilität und Verkehrsmittelwahl von Personen in motorisierten und solchen in nicht motorisierten Haushalten.

Mit den zur Verfügung stehenden Daten konnten die für Nah- und Fernverkehr erarbeiteten Ergebnisse (ohne Luft- und Urlaubsverkehr) auf die Bevölkerungsgruppen

- PKW-Besitzer,
- Haushaltsangehörige von PKW-Besitzern,
- Personen in Haushalten ohne PKW

aufgegliedert werden. Kinder unter 10 Jahren sind hierbei nicht berücksichtigt, da sie in der Haushaltsbefragung nicht erfaßt wurden.

. . . im Nahverkehr . . .

Von den Einwohnern über dieser Altersgrenze wurden 1975 im Nahbereich 31,7 Mrd. Fahrten mit

Mobilität, Fahrtzweckstruktur und Verkehrsteilung in Abhängigkeit von der privaten Motorisierung¹⁾

Fahrtzwecke Verkehrsarten		Verkehrsaufkommen 1975 Beförderte Personen in Mill.					Fahrten je Person im Jahre 1975
		Berufs- verkehr	Ausbil- dungs- verkehr	Geschäfts- reise- verkehr	Einkaufs- verkehr	Freizeit- verkehr	
Nahverkehr ⁶⁾							
Eisenbahnverkehr ²⁾	433	158	25	147	121	884	16
von Personen in Haushalten							
ohne PKW	173	37	10	74	66	360	25
mit PKW	260	121	15	73	55	524	13
PKW-Besitzer	140	10	12	23	20	205	11
Übrige Haushaltsangehörige	120	111	3	50	35	319	15
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ³⁾	1 856	1 426	115	1 442	1 189	6 028	112
von Personen in Haushalten							
ohne PKW	799	256	46	793	674	2 568	179
mit PKW	1 057	1 170	69	649	515	3 460	88
PKW-Besitzer	280	25	35	90	75	505	28
Übrige Haushaltsangehörige	777	1 145	34	559	440	2 955	139
Individualverkehr ⁴⁾	6 649	904	3 897	5 612	7 699	24 761	462
von Personen in Haushalten							
ohne PKW	295	48	198	246	504	1 291	90
mit PKW	6 354	856	3 699	5 366	7 195	23 470	596
PKW-Besitzer	5 215	481	3 294	3 370	4 485	16 845	933
Übrige Haushaltsangehörige	1 139	375	405	1 996	2 710	6 625	311
Personenverkehr insgesamt ⁵⁾	8 938	2 488	4 037	7 201	9 009	31 673	590
von Personen in Haushalten							
ohne PKW	1 267	341	254	1 113	1 244	4 219	294
mit PKW	7 671	2 147	3 783	6 088	7 765	27 454	697
PKW-Besitzer	5 635	516	3 341	3 483	4 580	17 555	972
Übrige Haushaltsangehörige	2 036	1 631	442	2 605	3 185	9 899	465
Fernverkehr ⁷⁾							
Eisenbahnverkehr ²⁾	12	9	14	3	74	112	2
von Personen in Haushalten							
ohne PKW	3	4	2	1	40	50	3
mit PKW	9	5	12	2	34	62	2
PKW-Besitzer	6	1	11	1	13	32	2
Übrige Haushaltsangehörige	3	4	1	1	21	30	1
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ³⁾	35	4	6	6	63	114	2
von Personen in Haushalten							
ohne PKW	10	0	0	2	16	28	2
mit PKW	25	4	6	4	47	86	2
PKW-Besitzer	17	1	4	1	20	43	2
Übrige Haushaltsangehörige	8	3	2	3	27	43	2
Individualverkehr ⁴⁾	132	37	153	51	638	1 011	19
von Personen in Haushalten							
ohne PKW	7	1	9	3	37	57	4
mit PKW	125	36	144	48	601	954	24
PKW-Besitzer	116	27	136	32	347	658	36
Übrige Haushaltsangehörige	9	9	8	16	254	296	14
Personenverkehr insgesamt ⁵⁾	179	50	173	60	775	1 237	23
von Personen in Haushalten							
ohne PKW	20	5	11	6	93	135	9
mit PKW	159	45	162	54	682	1 102	29
PKW-Besitzer	139	29	151	34	380	733	40
Übrige Haushaltsangehörige	20	16	11	20	302	369	17
1) Die Ergebnisse beziehen sich auf die Einwohner in der Bundesrepublik Deutschland über 10 Jahre. - 2) Ohne Schiffs- und Militärverkehr. - 3) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmen, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sowie ausländischer Unternehmen im Bundesgebiet. - 4) Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Motorrädern und Mopeds. - 5) Ohne Luftverkehr. - 6) Fahrten mit einer Reiseweite bis zu 50 km. - 7) Fahrten mit einer Reiseweite über 50 km.							
Quellen: Sozialforschung Brög, Berechnungen des DIW.							

1) Die Ergebnisse beziehen sich auf die Einwohner in der Bundesrepublik Deutschland über 10 Jahre. - 2) Ohne Schiffs- und Militärverkehr. - 3) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmen, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sowie ausländischer Unternehmen im Bundesgebiet. - 4) Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Motorrädern und Mopeds. - 5) Ohne Luftverkehr. - 6) Fahrten mit einer Reiseweite bis zu 50 km. - 7) Fahrten mit einer Reiseweite über 50 km.

Quellen: Sozialforschung Brög, Berechnungen des DIW.

individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln unter-
nommen. Daran waren PKW-Besitzer mit 17,6 Mrd.
Fahrten (55 vH) beteiligt. 9,9 Mrd. (31 vH) wurden
von deren Haushaltsangehörigen zurückgelegt,
4,2 Mrd. (14 vH) von Personen ohne PKW im Haus-
halt.

Bezieht man die Verkehrsaufkommenswerte auf
die entsprechenden Einwohnerzahlen, so zeigt sich,

daß PKW-Besitzer mit durchschnittlich knapp
tausend Fahrten im Jahr bei weitem die höchste
Mobilität aufweisen. Sie unternehmen etwa doppelt
so viele Fahrten wie ihre Haushaltsangehörigen;
gegenüber den Personen ohne einen PKW im Haus-
halt haben sie sogar eine mehr als dreimal so große
Fahrtenhäufigkeit. Sehr deutlich läßt sich damit die
verkehrserzeugende Wirkung des Personenkraft-

wagens belegen, obwohl einschränkend berücksichtigt werden muß, daß Personen mit besonders großem Mobilitätsbedürfnis auch in überdurchschnittlichem Maße motorisiert sein dürften.

Beträchtliche Unterschiede zwischen den Bevölkerungsgruppen bestehen auch bei der Wahl der Verkehrsmittel. Die Personen, die über keinen eigenen PKW verfügen, nehmen für ihre Fahrten dennoch zu etwa 30 vH den Individualverkehr als Mitfahrer oder in Mietwagen in Anspruch. Die Haushaltsangehörigen von PKW-Besitzern legen zwei Drittel ihrer Fahrten mit Personenkraftwagen zurück, während die PKW-Besitzer selbst nur in Ausnahmefällen (4 vH) ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen.

In gleicher Weise gliedern sich die mittleren Fahrtenhäufigkeiten je Einwohner. Mit etwa 200 Fahrten im Jahr sind erwartungsgemäß die Personen ohne PKW die häufigsten Benutzer von Eisenbahnen, Omnibussen, U- und Straßenbahnen. Aber auch Haushaltsangehörige von PKW-Besitzern sind mit durchschnittlich rund 150 Fahrten noch wichtige Nachfrager von öffentlichen Verkehrsleistungen. Lediglich vierzigmal im Jahr sind dagegen PKW-Besitzer Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln.

. . . und im Fernverkehr

Von rund 1,2 Mrd. Fahrten im Fernverkehr wurden 11 vH von Personen ohne PKW unternommen, 59 vH entfielen auf Besitzer von Personenkraftwagen, 30 vH auf Haushaltsangehörige. Diese Verteilung der Reisen entspricht weitgehend der Struktur des Nahverkehrs.

Die Unterschiede in den mittleren Mobilitätsziffern der drei Bevölkerungsgruppen sind auch im Fernverkehr beträchtlich. So hat jeder PKW-Besitzer im Jahr 1975 durchschnittlich 40 Fahrten über Entfernungen von mehr als 50 km zurückgelegt. Bei ihren Haushaltsangehörigen betrug die mittlere Fahrtenhäufigkeit 17, während Personen ohne einen Personenkraftwagen mit 9 Fahrten im Jahr nur knapp ein Viertel der Mobilität der PKW-Besitzer aufwiesen.

Bei der Verkehrsmittelwahl ergeben sich keine entscheidenden Änderungen gegenüber dem Nahverkehr. Personen, die über keinen PKW im eigenen Haushalt verfügen, benutzten mit einem Anteil von 42 vH im Fernverkehr relativ noch häufiger ein individuelles Verkehrsmittel als bei Fahrten im Nahbereich. Eine ähnliche Veränderung ist bei den Haushaltsangehörigen der PKW-Besitzer festzustellen. Auch hier erhöht sich der Anteil der Reisen mit Personenkraftwagen gegenüber dem Nahverkehr, und zwar auf 80 vH. Bei den PKW-Besitzern dagegen nimmt im Bereich der Entfernungen von mehr als 50 km die Bedeutung des Individualverkehrs geringfügig ab. Jedoch werden von dieser Bevölkerungs-

gruppe auch im Fernverkehr noch 90 vH aller Fahrten im eigenen Fahrzeug zurückgelegt.

Die Häufigkeit, mit der öffentliche Verkehrsmittel benutzt werden, variiert zwischen den drei Bevölkerungsgruppen im Fernverkehr nicht in dem gleichen Maße wie im Nahverkehr. Personen ohne PKW unternehmen im Jahr durchschnittlich 5 Fahrten über größere Entfernungen mit Omnibussen oder der Eisenbahn. Bei PKW-Besitzern beträgt diese Mobilitätsziffer 4, bei ihren Haushaltsangehörigen 3.

Der Einfluß der privaten Motorisierung auf das Beförderungsaufkommen des öffentlichen Verkehrs ist daher bei Fahrten über größere Entfernungen offensichtlich geringer als im Nahbereich. Der überwiegende Teil des individuellen Fernverkehrs besteht also nicht aus Fahrten, die der Substitution von öffentlichem Verkehr dienen, sondern ist — insbesondere im Freizeitbereich — erst durch die Verfügbarkeit eines PKW induziert worden und würde ohne ein eigenes Fahrzeug nicht unternommen werden.

Entwicklungstendenzen der Verkehrsteilung

Im Jahre 1975 verfügten 63 vH aller Haushalte über mindestens einen Personenkraftwagen, 9 vH besaßen bereits zwei oder mehr Fahrzeuge. Nach dem bisherigen Motorisierungsprozeß zeichnet sich eine Sättigung der Nachfrage noch nicht ab. Es muß langfristig eher damit gerechnet werden, daß der heute noch nicht motorisierte Bevölkerungsteil, der in der Lage ist, einen PKW zu fahren, den Wunsch nach dessen Anschaffung auch überwiegend realisieren kann. Die private Motorisierung dürfte daher in der Bundesrepublik noch beträchtlich zunehmen. Dabei erscheinen die derzeit vorliegenden Langfristprognosen des PKW-Bestandes angesichts der in den letzten Jahren zu verzeichnenden Zunahmen eher zu niedrig.

Die Auswirkungen dieser Entwicklung auf das Verhältnis des Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr sind mit den analysierten Verhaltensunterschieden der Bevölkerungsgruppen abzuschätzen.

Da von der höheren Mobilität der PKW-Besitzer ausschließlich der Individualverkehr profitiert, öffentliche Verkehrsmittel aber — insbesondere im Nahverkehr — in vermindertem Maße genutzt werden, wird mit steigender Motorisierung dem öffentlichen Verkehr noch ein beträchtliches Nachfragepotential entzogen. Dieser Effekt tritt nicht nur bei der Erstmotorisierung eines Haushaltes, sondern auch bei der Anschaffung eines Zweitwagens auf, denn die Zahl der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Fahrten ist bei PKW-Besitzern noch erheblich niedriger als bei ihren Haushaltsangehörigen.

Erwartungen, daß PKW-Besitzer etwa wegen der steigenden Verkehrsdichte auf den Straßen zunehmend auch öffentliche Verkehrsmittel benutzen werden, haben sich in den letzten Jahren nicht bestätigt. Auch für die Zukunft sind keine autonomen Einflußfaktoren erkennbar, die solche Verhaltensänderungen bewirken könnten. Bei noch zunehmenden Investitionen im Straßenbau⁵ dürfte die Qualität des Individualverkehrs generell erhalten bleiben. Gewisse Einschränkungen sind lediglich in den Kernbereichen der Städte — u. a. durch Einrichtung von Fußgängerzonen und gesonderten Fahrspuren für Omnibusse sowie durch Reduzierung der Parkmöglichkeiten — zu erwarten. Die Verkehrsteilung in der gesamten Bundesrepublik wird durch solche räumlich eng begrenzten Maßnahmen jedoch nicht fühlbar verändert.

Die weitere Motorisierung beläßt dem öffentlichen Verkehr überwiegend nur solche Fahrgäste, die wegen ihres Alters einen PKW nicht fahren können (Kinder, Jugendliche, Senioren) oder deren wirtschaftliche Situation die Anschaffung eines eigenen Fahrzeugs auch künftig nicht gestattet. Da die Zunahme des *PKW-Bestandes* ohne rigorose dirigistische Maßnahmen kaum eingeschränkt werden kann, erscheint eine Stabilisierung der Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen nur durch Beeinflussung der *PKW-Nutzung* möglich.

⁵ Die vorliegenden Planungen lassen bis 1985 einen realen jährlichen Zuwachs von durchschnittlich mehr als 2 vH erwarten. Vgl. Entwicklung und Struktur der Verkehrsinvestitionen in der Bundesrepublik Deutschland bis 1985. Bearbeiter: Heinz Enderlein und Günther John. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 29–30/77, S. 249. ff.

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, 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, in Vertretung Peter Ring

Zur *Wirtschaftslage in den RGW-Ländern* bearbeitet von Jochen Bethkenhagen, Maria Lodahl, Heinrich Machowski, Maria Elisabeth Ruban. — *Personenverkehrsnachfrage und private Motorisierung* bearbeitet von Ulrich Voigt.

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

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