

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 37/79

Berlin

13. September 1979

46. Jahrgang

Entwicklung des PKW-Bestandes in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2000

In der Bundesrepublik Deutschland waren Mitte dieses Jahres 22,5 Mill. Personenkraftwagen (einschließlich Kombinationskraftwagen) zugelassen. Seit Beendigung der Ölkrise von 1973/74 (Bestand am 1. Juli 1974: 17,3 Mill.) hat sich die Zahl der PKW damit um rund 5 Mill. erhöht. Selbst optimistische mittelfristige Prognosen, die während des nun schon fünf Jahre andauernden Autobooms abgegeben wurden, sind von der aktuellen Entwicklung überholt worden. Die Bestandszuwächse der letzten vier Jahre – 1,0 Mill., 1,1 Mill., 1,2 Mill., 1,3 Mill. – haben sogar über den Durchschnittswerten der Periode 1955 bis 1975 gelegen.

Immer häufiger wird indes die Meinung vertreten, daß sich in naher Zukunft eine Sättigung der privaten Motorisierung abzeichne. Die Höhe des PKW-Bestandes und die – gerade in der jüngsten Zeit zunehmend befürchtete – Energieverknappung, verbunden mit kräftig steigenden Kraftstoffpreisen, liefern die Begründung für die Sättigungsthese. Auch wenn die Energieversorgung künftig zu einem ersten Problem werden könnte und die enormen Steigerungsraten der Motorisierung in den vergangenen Jahren leicht dazu verführen können, die künftige Zunahme des PKW-Bestandes zu überschätzen, so muß doch gefragt werden, ob die bisherige Entwicklung und die erwarteten sozio-ökonomischen und demographischen Rahmenbedingungen die Annahme einer abrupten Veränderung der langfristigen Motorisierungstendenz rechtfertigen.

Die folgende Prognose ist Bestandteil eines Forschungsvorhabens zur „Analyse und Projektion der

Personenverkehrsnachfrage in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2000“, an dem das DIW derzeit im Auftrag des Bundesministers für Verkehr arbeitet.

Entwicklung des PKW-Bestandes bis 2000

Jahr	PKW-Bestand ¹⁾ in 1 000	PKW ¹⁾ - Dichten		
		PKW je 1 000 Einw.	PKW je 1 000 Einw. zw. 18 u. 70 Jahren	PKW je 1 000 Haushalte
1952	945	19	28	56
1954	1 463	28	42	84
1956	2 136	40	60	119
1958	3 097	57	84	167
1960	4 489	81	119	235
1962	6 335	111	165	320
1964	8 274	143	214	406
1966	10 302	174	264	490
1968	11 683	196	301	547
1970	13 941	230	354	634
1971	15 115	247	381	677
1972	16 055	260	402	711
1973	17 023	275	424	748
1974	17 341	279	431	748
1975	17 898	289	446	770
1976	18 920	307	473	806
1977	20 020	326	502	845
1990	27 700	480	668	1 124
2000	29 400	528	748	1 203

1) Einschließlich Kombinationskraftwagen und vorübergehend abgemeldeter Fahrzeuge.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt sowie Schätzungen und Berechnungen des DIW.

Bisherige Entwicklung

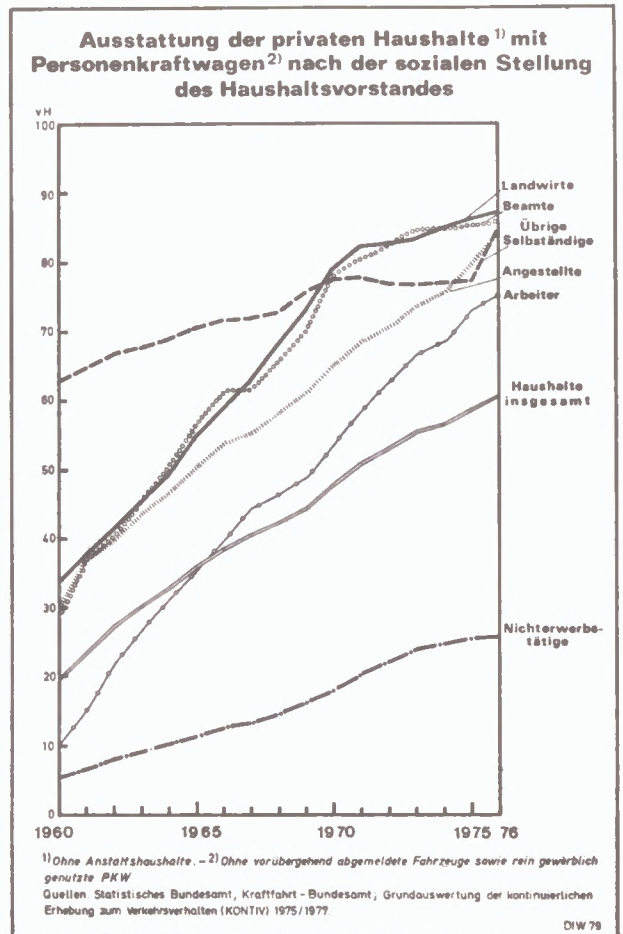
Am 1. Juli 1979 betrug die PKW-Dichte in der Bundesrepublik Deutschland 368 PKW je 1 000 Einwohner. Damit besitzen derzeit fast drei Fünftel der fahrfähigen Bevölkerung (Einwohner zwischen 18 und 70 Jahren) ein eigenes Auto. Die PKW-Dichte hat heute eine Größenordnung erreicht, die weit über jener liegt, die bis Anfang der siebziger Jahre in nahezu allen Vorausschätzungen als maximaler Ausstattungsgrad der Bevölkerung mit Personenkraftwagen (300 PKW/1 000 Einwohner) angesehen wurde.

Die in fast allen Darstellungen und Prognosen verwendeten Bestands- und Dichteziffern sind indes in undifferenzierter Form für eine Projektion der privaten Motorisierung sowie für Überlegungen hinsichtlich eines möglichen Sättigungsniveaus wenig geeignet. In den vom Kraftfahrt-Bundesamt regelmäßig veröffentlichten Bestandsziffern sind auch die vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge (rund 10 vH des Gesamtbestandes) sowie die auf Unternehmen zugelassenen PKW (deren Zahl seit einigen Jahren bei rund 0,85 Mill. liegt) enthalten¹. Diese Wagen stehen den privaten Haushalten nicht zur Verfügung. Ebenso ist zu berücksichtigen, daß viele Haushalte bereits Zweit- und Drittwagen halten, so daß eine globale Zurechnung des Gesamtbestandes auf die Gesamtzahl der Haushalte bzw. einzelne Haushaltskategorien zu einem überhöhten Ausstattungsgrad führt.

Bereinigt man den PKW-Bestand entsprechend, dann zeigt sich, daß 1976 erst 61 vH aller privaten Haushalte in der Bundesrepublik einen oder mehrere PKW besaßen. Die Auswertung der neuesten Einkommens- und Verbrauchsstichprobe aus dem Jahre 1978², wonach Anfang des Jahres 62 vH aller Haushalte mit einem oder mehreren PKW ausgestattet waren, bestätigt diese Ergebnisse.

Ausgangspunkt für die Schätzung der künftigen Entwicklung der Privat-Nachfrage nach PKW ist eine Analyse der Ausstattungsgrade verschiedener Haushaltstypen mit Privatfahrzeugen. Die Einteilung folgte der Untergliederung der Privat-Haushalte in den Einkommens- und Verbrauchsstichproben (EVS) des Statistischen Bundesamtes³.

Fast zwei Drittel aller Selbständigen-Haushalte (ohne Landwirte) hatten 1960 schon ein oder mehrere Autos, 1976 lag der entsprechende Wert bei 85 vH. Die Landwirte, die 1960 erst zu einem Drittel motorisiert waren, wiesen 1976 bereits einen Ausstattungsgrad von 87 vH auf. Beamten- und Angestellten-Haushalte — 1960 noch wesentlich geringer motorisiert als die Selbständigen-Haushalte — haben inzwischen ebenfalls gleichgezogen. Beamte weisen nach der neuesten Einkommens- und Verbrauchsstichprobe mit 92 vH sogar die höchste PKW-Besitzziffer auf. Verglichen mit 1960 ist der Ausstattungs-



grad jedoch am stärksten bei den Arbeiter-Haushalten gestiegen. Während damals jeder zehnte über einen PKW verfügte, befindet sich heute in rund drei Vierteln aller Arbeiter-Haushalte mindestens ein PKW. Auf insgesamt deutlich niedrigerem Niveau liegt der Motorisierungsgrad der Haushalte mit einem nichterwerbstätigen Haushaltsvorstand. Dies ist insbesondere auf die Altersstruktur (überwiegend Rentner-Haushalte), ein wesentlich geringeres mitt-

¹ Daneben sind in den Bestandsziffern noch rund 2,5 Mill. PKW enthalten, die, insbesondere in den Selbständigen-haushalten, sowohl für private als auch für gewerbliche Zwecke genutzt werden. Da diese Fahrzeuge in der überwiegenden Zahl der Fälle für Privatreisen zur Verfügung stehen und die Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes außerdem eine Trennung dieser privat-gewerblichen Fahrzeuge in einen ausschließlich privaten und einen ausschließlich gewerblichen Teil nicht zulassen, wurden diese PKW insgesamt dem privaten Sektor zugerechnet.

² Vgl. hierzu M. Euler, Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten langlebigen Gebrauchsgütern im Januar 1978 — Ergebnis der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe. In: *Wirtschaft und Statistik (WISTA)* 4/1979, S. 295.

³ Abweichungen in den Ausstattungsgraden der Privat-Haushalte mit PKW zwischen den Ergebnissen der EVS und den hier ausgewiesenen Werten sind darauf zurückzuführen, daß außerdem die Auswertungsergebnisse der kontinuierlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV) sowie andere Detailinformationen und Statistiken berücksichtigt worden sind.

Haushaltseinkommen und PKW-Besitz sozialer Gruppen 1976

Soziale Stellung des Haushaltsvorstandes	Verfügbares Einkommen ¹⁾ in DM Je Haushalt und Monat	Ausstattungsgrad mit PKW in vH		
		1 PKW	2 u.m. PKW	Insges.
Selbständige in der Land- u. Forstwirtschaft	4 020	79,5	7,6	87,1
Obrige Selbständige	6 670	68,3	16,7	85,0
Beamte	2 805	77,2	8,4	85,6
Angestellte	2 750 ²⁾	76,1	7,9	84,0
Arbeiter	2 365 ²⁾	70,8	4,3	75,1
Nichterwerbstätige	1 555	24,0	1,9	25,9

1) Bruttoerwerbs- und Vermögenseinkommen abzüglich geleisteter Transfers, zuzüglich empfangener Transfers.-
 2) Einschließlich arbeitsloser Angestellter bzw. Arbeiter. In den Einkommens- und Verbrauchsstichproben des Statistischen Bundesamtes, mit deren Hilfe die Ausstattungsgrade der Privathaushalte mit PKW ermittelt wurden, werden diese den Nichterwerbstätigen zugerechnet.
 Quellen: Berechnungen des DIW unter Verwendung amtlicher Statistiken und sonstiger Einzelinformationen.

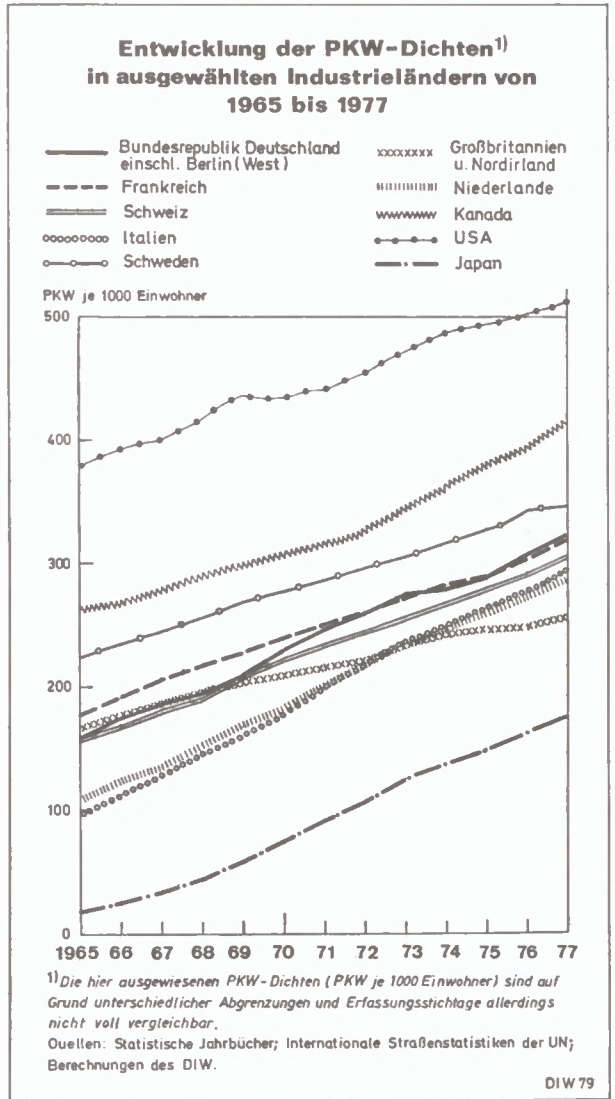
leres Haushaltseinkommen sowie die geringere durchschnittliche Haushaltsgröße zurückzuführen.

Ähnliche Unterschiede, allerdings auf einem viel niedrigeren Niveau, ergeben sich beim Ausstattungsgrad mit Zweit- und Drittwagen. 1976 hatten etwa 6 vH aller Haushalte mehr als einen Kraftwagen. Überdurchschnittlich hoch sind hier die Selbständigen-Haushalte (ohne Landwirte) ausgestattet, von denen bereits jeder sechste über mindestens zwei Fahrzeuge verfügt, während bei Landwirten, Beamten und Angestellten nur etwa jeder zwölfte Haushalt mehr als einen PKW besitzt. Darunter liegen wiederum die Haushalte von Arbeitern (4 vH) und die der Nichterwerbstätigen (2 vH).

Neben Haushaltsgröße und Altersstruktur ist das verfügbare Einkommen in den einzelnen Haushaltskategorien – insbesondere für die Ausstattung mit Zweit- und Drittwagen – die entscheidende Ursache für Unterschiede im Motorisierungsgrad. Die These von einer derzeit noch deutlich einkommensbedingten Abstufung in der Motorisierung der Haushalte wird auch durch die Ergebnisse der EVS 1978 bestätigt. Diese weist für verschiedene Haushaltskategorien, die nach dem monatlichen Nettoeinkommen in zwölf Gruppen von unter 800 DM bis 20 000 DM gegliedert wurden, einen parallel zur durchschnittlichen Einkommenshöhe ansteigenden PKW-Besitz aus⁴.

Internationaler Vergleich

Ein internationaler Vergleich der PKW-Dichten (PKW je 1 000 Einwohner) für ausgewählte westliche Industrieländer zeigt, daß der Motorisierungsgrad



in den USA am höchsten (1977: 513) und in Japan (1977: 176) am niedrigsten ist. Die Bundesrepublik Deutschland, die 1965 etwa die gleiche Motorisierungsdichte wie Frankreich und die Schweiz aufwies, ist inzwischen fast an das Niveau von Schweden, dem Land mit der noch immer höchsten PKW-Dichte in Europa, herangekommen.

Wie im nationalen Bereich, so ist auch international eine generell einkommensbedingte Abstufung in der Motorisierung festzustellen. Allein mit unterschiedlichen Wohlstandsindikatoren (wie dem nationalen Pro-Kopf-Einkommen) lassen sich diese Abweichungen aber nicht begründen. Auch mit anderen Einflußfaktoren, wie dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, der Qualität des gesamten Straßennetzes, den geographischen Gegebenheiten, der Siedlungsstruktur sowie den verkehrspolitischen

⁴ Vgl. hierzu M. Euler, Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten langlebigen Gebrauchsgütern im Januar 1978, a.a.O., Tabelle 3, S. 296.

Rahmenbedingungen, können die Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern nicht hinreichend erklärt werden.

Einen nicht unerheblichen Einfluß auf die Motorisierung dürfte die „allgemeine Einstellung zum Auto“ haben, das Ergebnis einer Vielzahl von Faktoren, die hier nicht alle genannt werden können. Diese Faktoren wandeln sich offenbar sehr stark. In allen Ländern wird das Auto immer mehr zum selbstverständlichen Gebrauchsgegenstand. Eine weitere Annäherung der Motorisierungsdichte in der Bundesrepublik an die der Vereinigten Staaten⁵ kann deshalb durchaus als realistisch für die weitere Entwicklung angesehen werden. Die unterschiedlichen räumlichen und geographischen Rahmenbedingungen beeinflussen eher die durchschnittliche Fahrleistung als den gesamten PKW-Bestand.

Rahmenbedingungen⁶ der Projektion

Einkommensbedingte Restriktionen, die gegenwärtig bei der Anschaffung und Unterhaltung eines PKW noch vorhanden sind, werden bis zur Jahrtausendwende zunehmend an Bedeutung verlieren. Auch bei einer vorsichtigen Einschätzung der künftigen Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts und des privaten Verbrauchs sind noch beachtliche Steigerungsraten bei den in den Haushalten verfügbaren Einkommen zu erwarten.

Die Bevölkerung in der Bundesrepublik wird bis 2000 um etwa 5 Mill. auf rund 56 Mill. zurückgehen. Allerdings nimmt der Personenkreis, der für eine Motorisierung in Frage kommt (Anteil der 18–70jährigen an der Gesamtbevölkerung) und der gegenwärtig erst gut zur Hälfte mit einem Auto ausgestattet ist, bis 1990 noch um 1,5 Mill. auf rund 41,5 Mill. zu und erst danach bis zum Jahr 2000 um etwa 2 Mill. ab.

Die Zahl der Haushalte, die für die Vorausschätzung des PKW-Bestandes entscheidende Größe, wird sich trotz zurückgehender Wohnbevölkerung bis 1990 sogar noch auf 24,6 Mill. erhöhen; bis zum Jahr 2000 wird sie — bei einer sich allerdings weiter verringern den durchschnittlichen Haushaltsgröße — auf diesem Niveau bleiben.

Die Motorisierung des weiblichen wie auch des ausländischen Bevölkerungsteils (2000: rund 4 Mill.) wird entsprechend dem Trend der vergangenen Jahre als weiter zunehmend angenommen.

Hinsichtlich der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen werden verstärkte Auflagen an die Automobilhersteller aus Gründen des Umweltschutzes und der Energieeinsparung erwartet. Hierdurch verursachte reale Preissteigerungen für Personenkraftwagen dürften allerdings nicht so groß sein, daß sie restriktiv auf die Anschaffung eines Autos wirken.

Das Netz der Bundesfernstraßen wird weiter vergrößert werden. Die unlängst bekanntgewordenen

Kürzungspläne des Bundesverkehrsministers betreffen ohnehin nur den Teil der längerfristigen Ausbauplanungen für die Bundesautobahnen, den man von vornherein als unrealistisch und utopisch⁷ für die künftige gesamte Netzlänge ansehen mußte. Selbst bei einer weiteren Kürzung der langfristigen Ausbauplanungen über die jetzt beabsichtigten 3 300 km hinaus wird das künftige Autobahnnetz eine derartige Dimensionierung haben, daß restriktive Einflüsse auf die Autohaltung nahezu vollkommen auszuschließen sind. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß der qualitative Ausbauzustand des bestehenden Fernstraßennetzes weiter verbessert werden wird. Fahrbahnverbreiterungen einzelner Autobahnabschnitte auf drei oder vier Spuren, die sich nicht in den km-Planungen niederschlagen, in ihren Wirkungen aber ähnlich denen von neuen Autobahnen sind, dürften nicht unerheblich zu einer höheren Durchlaßfähigkeit des bestehenden Netzes beitragen.

Die räumlichen Behinderungen in Ballungsgebieten werden zunehmen. Aber wie in der Vergangenheit werden sich die künftigen Restriktionen weniger auf den Kaufentscheid als auf die Fahrleistungen auswirken.

Eine weitere Abwanderung aus den Stadt- und Ballungskernen in die Stadtrandzonen und dünner besiedelten Regionen ist zu erwarten. Dort ist die Erschließung durch ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ohnehin auch künftig nicht möglich und die Benutzung des PKW für viele Grundvoraussetzung für die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen. Nach der jüngsten Einkommens- und Verbrauchsstichprobe des Statistischen Bundesamtes weisen Gemeinden mit mehr als 500 000 Einwohnern einen Ausstattungsgrad der Haushalte mit Personenkraftwagen von 52 vH, Gemeinden von 100 000 bis 500 000 Einwohnern einen von 58 vH und darunter liegende Gemeindegrößenklassen einen von rund zwei Dritteln auf. Die weitere Abwanderung

⁵ In neuesten Motorisierungsprognosen für die Vereinigten Staaten wird für das Jahr 2000 eine PKW-Dichte von rund 600 vorausgeschätzt, eine Größenordnung, die allerdings für die Bundesrepublik nicht erwartet wird. Vgl. hierzu auch: Office of Technology Assessment (OTA), Congress of the United States, Technology Assessment of Changes in the Future Use and Characteristics of the Automobile Transportation System, Volume II: Technical Report, Washington 1979.

⁶ Die hier zugrunde gelegten sozio-ökonomischen und sozio-demographischen Leitdaten für die Jahre 1990 und 2000 basieren im wesentlichen auf der Untersuchung von Wolfgang Kirner: Projektion von Komponenten der demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung in den Regionen bis zum Jahr 2000. Gutachten des DIW im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Berlin, Juli 1978 (als Manuskript vervielfältigt).

⁷ 1971 gab der damalige Bundesverkehrsminister als Ziel für die Autobahnplanung an: „85 vH der Bevölkerung wohnen bis zur nächsten Autobahn höchstens 10 km entfernt.“ Diese riesige Netzausweitung hätte im Planungsendzustand eine Gesamtlänge des Autobahnnetzes von rund 20 000 km (heute rund 7 000 km) bedeutet.

aus den Innenstädten sowie den Kerngebieten der Ballungszonen dürfte somit das Bestandswachstum eher begünstigen als limitieren.

Zur Lage auf dem Kraftstoffmarkt

Angesichts der gegenwärtigen Friktionen auf dem Kraftstoffmarkt sind neben den genannten Annahmen und Rahmenbedingungen gesonderte Überlegungen über die künftige Energiesituation erforderlich.

Es wird grundsätzlich davon ausgegangen, daß bis zum Jahr 2000 alternative Kraftstoffe oder Antriebsarten keine praktische Bedeutung erlangen werden. Andere Antriebsformen für das Auto (wie Elektromotor, Gasturbine, Stirling-Motor, Turbolader sowie Antriebsaggregate, die die Verwendung von reinem Alkohol zulassen) befinden sich gegenwärtig zum größten Teil erst im Entwicklungs- und Erprobungsstadium. Schon wegen der durchschnittlichen Lebensdauer der traditionellen Fahrzeuge mit einem Hubkolbenmotor (Diesel- oder Ottoantrieb) von zehn bis elf Jahren ist eine nennenswerte Umschichtung des Bestandes bis zum Jahr 2000 nicht möglich. Anzunehmen ist, daß entsprechend den heutigen Planungen verstärkt Kohlehydrieranlagen zur Benzingerinnung gebaut werden oder auch vermehrt Beimischungen von anderen Kraftstoffen, wie Methanol, erfolgen. Im Falle einer sehr starken Erhöhung des Ölpreises wird dies nicht nur notwendig, sondern auch ökonomisch sein.

Aufgrund des vergleichsweise niedrigen Anteils der Rohölkosten am Benzinabgabepreis (rund 0,25 DM/l) würde selbst eine kräftige Erhöhung des Rohölpreises bei Überwälzung auf alle Mineralölprodukte nur zu einem relativ geringen Anstieg der Kraftstoffkosten beim Autofahrer führen.

Eine spürbare Entschärfung der Versorgungslage bei Kraftstoffen ist von Einsparungsmöglichkeiten am herkömmlichen Hubkolbenmotor zu erwarten. Verbesserungen am Motor, am Zündsystem, am Getriebe, die Konstruktion kleinerer Fahrzeuge, die verstärkte Hinwendung zu Leichtbaukonstruktionen sowie aerodynamische Verbesserungen am Fahrzeug ermöglichen eine Verringerung des spezifischen Kraftstoffeinsatzes, die mit Sicherheit über die 10 bis 15 vH hinausgeht, die die Automobilindustrie mittelfristig in jedem Fall für realisierbar hält. Ein um ein Drittel geringerer spezifischer Kraftstoffverbrauch ist für das Jahr 2000 durchaus realistisch. Auch ein größerer Anteil von Fahrzeugen mit Dieselantrieb würde zu einer Senkung des Durchschnittsverbrauchs beitragen.

Hinzu kommt, daß die durchschnittlichen Jahresfahrleistungen der PKW weiter abnehmen werden. Dies ergibt sich wegen der erwarteten Stagnation des Bestandes der gewerblichen Fahrzeuge mit erheblich höheren und wegen des zunehmenden

Zweitwagenbestandes mit geringeren Fahrleistungen. Beide Komponenten – Einsparungsmöglichkeiten und Verringerung der durchschnittlichen Fahrleistungen – zusammen lassen erwarten, daß der gesamte Kraftstoffbedarf im Jahr 2000 selbst bei einem um 30 vH höher geschätzten PKW-Bestand unter der heutigen Nachfrage nach Benzin und Dieselöl liegen wird.

Voraussichtlicher PKW-Bestand 1990 und 2000

Abweichend von jenen Vorausschätzungen des PKW-Bestandes, in denen die künftige Motorisierung mit ökonometrischen Modellen bzw. mit Sättigungsfunktionen – unter Vorgabe eines exogen ermittelten oder eines aus dem bisherigen Motorisierungsverlauf endogen abgeleiteten Sättigungsniveaus – bestimmt wird, wurden hier Hypothesen über die Maximalausstattung einzelner Haushaltskategorien zum entscheidenden Ausgangspunkt der Prognose des PKW-Bestandes gemacht.

Bei den Haushalten von Landwirten, übrigen Selbständigen, Beamten, Angestellten und Arbeitern wird unterstellt, daß im Jahr 2000 die Vollmotorisierung (d. h. jeder Haushalt besitzt mindestens einen PKW) nahezu erreicht sein wird. Für die Nichterwerbstätigen-Haushalte wird angenommen, daß die maximale Motorisierung bei einem Ausstattungsgrad von 60 vH gegeben ist.

Der Anteil der Haushalte mit zwei und mehr PKW wird entsprechend den erkennbaren Vergangentrends mit 12 vH (1990) bzw. 15 vH⁸ (2000) angenommen. Zwischen 1990 und 2000 wird die Erhöhung des PKW-Bestandes fast ausschließlich auf die vermehrte Haltung von Zweit- und Drittwagen zurückzuführen sein.

Für die rein gewerblich genutzten PKW ist keine gesonderte Prognose erstellt worden. Es wurde angenommen, daß sich die Zahl der auf private und öffentliche Unternehmen (einschließlich der Gebietskörperschaften) zugelassenen Fahrzeuge auf einem Niveau von rund 1 Mill. einpendeln wird.

Für die Zahl der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge wurde unterstellt, daß ihr Anteil am Gesamtbestand wie in der Vergangenheit 10 vH betragen wird.

Bei den hier zugrunde gelegten Annahmen und Hypothesen sowie der Einschätzung der künftigen Energiesituation wird sich der PKW-Bestand in der Bundesrepublik bis zum Jahr 1990 um mehr als 5 Mill. auf 27,7 Mill. und bis zum Jahr 2000 nochmals um 1,7 Mill. auf 29,4 Mill. erhöhen. Das bedeu-

⁸ In den Vereinigten Staaten ist heute bereits rund ein Drittel aller Haushalte mit mehr als einem PKW ausgestattet, so daß die hier getroffene Annahme für die Bundesrepublik keinesfalls als zu optimistisch angesehen werden kann.

Ausstattungsgrade der privaten Haushalte¹⁾ mit einem oder mehreren PKW²⁾
in vH

Jahr	Soziale Stellung des Haushaltsvorstandes													
	Landwirte		Obrige Selbständige		Beamte		Angestellte		Arbeiter		Nichtberufstätige		Haushalte insges.	
	1 PKW	2 u. mehr PKW	1 PKW	2 u. mehr PKW	1 PKW	2 u. mehr PKW	1 PKW	2 u. mehr PKW	1 PKW	2 u. mehr PKW	1 PKW	2 u. mehr PKW	1 PKW	2 u. mehr PKW
1960	32,5	1,3	56,8	6,0	27,9	0,7	29,0	0,9	9,9	0,2	5,2	0,2	18,6	1,0
1961	36,3	1,6	57,9	6,8	33,9	0,9	33,7	1,2	14,8	0,3	6,3	0,3	22,0	1,2
1962	39,6	1,8	59,3	7,6	39,3	1,1	38,7	1,3	21,5	0,5	7,7	0,4	25,9	1,4
1963	42,6	2,7	59,8	8,1	43,9	1,3	42,0	1,6	26,2	0,6	8,8	0,4	28,6	1,6
1964	46,1	3,5	60,2	8,7	49,0	1,6	44,6	1,8	30,4	0,8	9,8	0,5	31,1	1,8
1965	50,2	4,6	60,9	9,7	54,4	2,2	48,4	2,1	34,4	1,0	11,0	0,6	33,7	2,1
1966	53,7	5,1	61,1	10,5	58,6	2,6	51,0	2,7	38,6	1,2	12,1	0,7	36,2	2,4
1967	57,4	5,5	61,3	10,5	58,7	2,8	52,1	2,8	43,0	1,3	12,4	0,8	38,0	2,5
1968	62,4	5,8	61,8	10,9	62,2	3,3	54,9	3,3	44,8	1,5	13,7	0,8	39,6	2,7
1969	66,7	6,3	63,9	11,9	66,2	3,8	57,2	3,8	46,9	1,8	15,3	0,9	41,5	3,0
1970	72,2	6,9	64,4	13,1	73,0	4,8	60,7	4,7	51,3	2,3	16,9	1,1	44,5	3,5
1971	75,0	7,1	63,8	14,0	74,5	5,8	62,7	5,5	55,8	2,8	19,1	1,4	47,0	4,0
1972	75,2	7,2	62,6	14,2	75,4	6,8	64,2	6,4	59,5	3,2	20,6	1,5	48,7	4,4
1973	76,1	7,3	61,7	15,0	76,2	7,9	66,9	7,1	62,7	3,8	22,3	1,7	50,7	4,9
1974	77,5	7,5	61,8	15,1	76,7	8,1	68,1	7,3	64,4	3,9	23,1	1,8	51,5	5,0
1975	78,5	7,6	62,1	15,1	76,8	8,3	71,8	7,7	68,8	4,2	23,6	1,9	53,6	5,2
1976	79,5	7,6	68,3	16,7	77,2	8,4	76,1	7,9	70,8	4,3	24,0	1,9	55,3	5,4
1990	82,0	15,0	73,0	24,0	80,0	17,0	81,0	15,0	81,0	14,0	52,0	5,0	69,7	11,7
2000	82,0	16,0	69,0	30,0	77,0	22,0	76,0	21,0	82,0	15,0	53,0	6,0	68,8	14,3

1) Ohne Anstaltshaushalte. - 2) Ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge sowie rein gewerblich genutzte PKW.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Grundausswertung der "Kontinuierlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten" (KONTIV) 1975/1977, Berechnungen und Schätzungen des DiW.

tet zwar ein gegenüber der Vergangenheit stark abgeschwächtes Wachstum. Der absolute Zuwachs bis zum Jahr 2000 um rund 7 Mill. PKW gegenüber 1979 steht aber in deutlichem Gegensatz zu der These einer unmittelbar bevorstehenden Sättigung.

Bezieht man diesen voraussichtlichen Gesamtbestand auf die Wohnbevölkerung der Bundesrepublik, dann ergeben sich für 1990 und 2000 PKW-Dichteziffern von 480 und 528. Bezogen auf die fahrfähige Bevölkerung implizieren diese PKW-Bestände Dichteziffern von 668 bzw. 748 je 1 000 Personen.

1990 werden etwa 82 vH und im Jahr 2000 rund 84 vH aller privaten Haushalte mindestens ein Auto besitzen. Eine endgültige Sättigung dürfte bei etwa 85 vH erreicht sein. Für die unterschiedliche Ausstattung der Privat-Haushalte mit Zweit- und Drittwagen kommt allerdings noch die durchschnittliche Haushaltsgröße als entscheidender Faktor für divergierende Ausstattungsgrade hinzu.

Verkehrspolitische Schlußfolgerungen

Vorausgesetzt, daß es keine ernsthaften und lange anhaltenden Versorgungsengpässe bei Kraftstoffen gibt, bleibt also das Auto das dominierende Verkehrsmittel in der Bundesrepublik.

Mit der erwarteten weiteren Zunahme des Individualverkehrs werden sich jedoch die in vielen Bereichen schon heute bestehenden und bisher unge lösten Probleme – wie Umweltschutz, Zahl der

Unfälle, Zerstörung der Städte und Landschaften durch eine „autogerechte“ Infrastruktur – verschärfen. Maßnahmen, die tendenziell darauf abzielen, den öffentlichen Verkehr über das bisherige Maß hinaus zu fördern und den Individualverkehr wenigstens in Teilbereichen einzuschränken, erscheinen künftig in Abwägung aller direkt und indirekt vom Verkehrsgeschehen betroffenen Interessen daher als unumgänglich. Möglichkeiten, auch administrativer Art, wie

- Beeinflussung der Siedlungsstruktur,
- Fahrverbote zu bestimmten Zeiten und / oder für bestimmte Bereiche der Innenstädte und Ballungsgebiete,
- Einführung der km-Pauschale für alle Berufstätigen,
- Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr,
- Verkehrsberuhigung in Wohngebieten,
- Förderung des Fahrradverkehrs durch eine speziell hierfür ausgelegte Infrastruktur,
- verbesserte Organisationsformen für den öffentlichen Personennahverkehr sowie
- eine erhebliche Aufstockung der Investitionen für den öffentlichen Verkehr,

wären als Bündel geeignet, die zu erwartenden Verkehrsprobleme zu mildern. Dabei wären Auswirkungen lediglich auf die Benutzung der Autos und nicht auf die Motorisierung selbst zu erwarten.

Beschleunigung des Produktionsanstiegs im verarbeitenden Gewerbe

Das verarbeitende Gewerbe in der Bundesrepublik Deutschland hat in den ersten sieben Monaten dieses Jahres 5,4 vH mehr Waren produziert als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Damit ist – abgesehen von einer vorübergehenden Unterbrechung in den Wintermonaten – die Erzeugung im verarbeitenden Gewerbe seit dem Frühjahr 1978 kontinuierlich gesteigert worden; seit Februar dieses Jahres hat sich das Wachstumstempo erheblich beschleunigt. So betrug der durchschnittliche monatliche Zuwachs der Produktion seither 1 vH und war damit wesentlich höher als das langfristige Produktionswachstum seit 1960 von 0,3 vH.

Die Beschleunigung des Produktionsanstiegs ist zu einem Teil Reaktion auf die durch den strengen Winter und durch den Stahlarbeiterstreik verursachten Produktionsausfälle. Für die nächsten Monate ist

daher mit einer Abflachung der Wachstumskurve zu rechnen.

Wie schon 1978, so ist auch in diesem Jahre das Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe der Bereich mit dem höchsten Produktionswachstum. Das Produktionsvolumen dieser Gewerbegruppe war in den ersten sieben Monaten dieses Jahres um 7,3 vH höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Besondere Beachtung verdient die Mineralölverarbeitung, die seit Mitte vorigen Jahres ihren Output um monatlich 1,8 vH erhöhte. Das Produktionsniveau war im ersten Halbjahr dieses Jahres um 17,5 vH höher als im gleichen Vorjahreszeitraum. Bei einem Anteil von 11,5 vH am Nettoproduktionsvolumen des Grundstoff- und Produktionsgütergewerbes sind zwei Prozentpunkte des Wachstums dieser Gruppe allein auf diesen Gewerbebezirk zurückzuführen.

Auslastungskoeffizienten der verarbeitenden Industrie in der Bundesrepublik Deutschland
Berechnung auf Preisbasis 1970

Zeit- raum	Koeffizienten maximale Auslastung = 100								Veränderung gegenüber Vorjahr in vH						
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 ¹⁾	Ø ²⁾	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 ¹⁾
Verarbeitende Industrie³⁾															
1. Vj.	91,1	88,6	77,2	83,7	87,4	85,4	88,5	86	5,1	-2,8	-12,9	8,4	4,5	-2,3	3,7
2. Vj.	92,5	89,6	80,6	87,2	87,7	88,9	92,2	88	3,5	-3,1	-10,0	8,1	0,6	1,4	3,6
3. Vj.	87,6	84,7	77,1	83,0	83,5	84,6		86	3,4	-3,3	-9,0	7,6	0,7	1,3	
4. Vj.	94,5	86,5	85,6	91,4	91,6	93,0		92	1,7	-8,5	-1,1	6,7	0,3	1,5	
Jahr	91,4	87,4	80,1	86,3	87,6	88,0		88	3,4	-4,5	-8,3	7,7	1,5	0,5	
davon: Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien															
1. Vj.	90,8	90,3	74,3	79,3	80,7	78,8	82,2	85	6,9	-0,5	-17,7	6,6	1,8	-2,3	4,3
2. Vj.	94,8	93,7	76,5	85,0	82,7	85,1	90,0	90	4,9	-1,2	-18,3	11,1	-2,7	2,9	5,8
3. Vj.	93,2	90,7	74,5	82,9	79,5	82,6		90	4,6	-2,6	-17,9	11,2	-4,1	3,8	
4. Vj.	92,6	83,2	78,4	81,9	80,1	83,5		88	2,5	-10,2	-5,8	4,4	-2,2	4,2	
Jahr	92,9	89,5	75,9	82,3	80,8	82,5		88	4,7	-3,7	-15,1	8,3	-1,8	2,2	
Investitionsgüterindustrien															
1. Vj.	91,8	88,8	76,9	85,2	91,2	87,9	90,6	86	5,8	-3,3	-13,4	10,8	7,1	-3,5	3,1
2. Vj.	92,5	88,7	83,2	88,5	91,1	90,2	92,6	88	3,9	-4,1	-6,3	6,4	2,9	-1,0	2,7
3. Vj.	84,3	81,3	76,5	80,4	83,7	83,9		83	4,6	-3,5	-5,9	5,1	4,1	0,3	
4. Vj.	96,9	87,6	88,2	95,4	96,3	96,4		92	4,1	-9,6	0,7	8,1	1,0	0,1	
Jahr	91,4	86,6	81,2	87,3	90,6	89,6		87	4,6	-5,2	-6,2	7,6	3,7	-1,0	
Verbrauchsgüterindustrien															
1. Vj.	94,8	88,6	80,4	88,1	93,0	91,6	95,5	89	3,9	-6,5	-9,3	9,6	5,6	-1,5	4,2
2. Vj.	92,6	87,6	80,1	88,3	90,3	92,5	95,6	88	1,8	-5,3	-8,6	10,2	2,2	2,4	3,4
3. Vj.	86,3	81,4	77,9	85,2	88,0	87,5		86	-0,9	-5,7	-4,3	9,4	3,3	-0,5	
4. Vj.	93,8	87,3	89,0	96,7	99,1	100,0		95	-4,7	-6,9	2,0	8,6	2,5	0,9	
Jahr	91,9	86,2	81,9	89,6	92,6	92,9		89	-0,1	-6,1	-5,1	9,4	3,4	0,3	
Nahrungs- und Genussmittelindustrien															
1. Vj.	83,0	83,0	80,9	83,5	83,9	85,0	87,8	82	-0,0	-0,0	-2,5	3,2	0,6	1,3	3,3
2. Vj.	85,9	84,8	83,6	86,8	85,4	89,8	91,6	86	0,2	-1,2	-1,5	3,8	-1,5	5,1	2,0
3. Vj.	87,1	86,4	85,5	89,3	87,6	88,7		88	2,2	-0,8	-1,0	4,4	-1,9	1,2	
4. Vj.	92,1	90,4	90,6	95,2	95,2	96,8		94	1,7	-1,8	0,3	5,1	-0,0	1,6	
Jahr	87,0	86,2	85,2	88,7	88,1	90,1		87	1,0	-1,0	-1,2	4,2	-0,7	2,3	

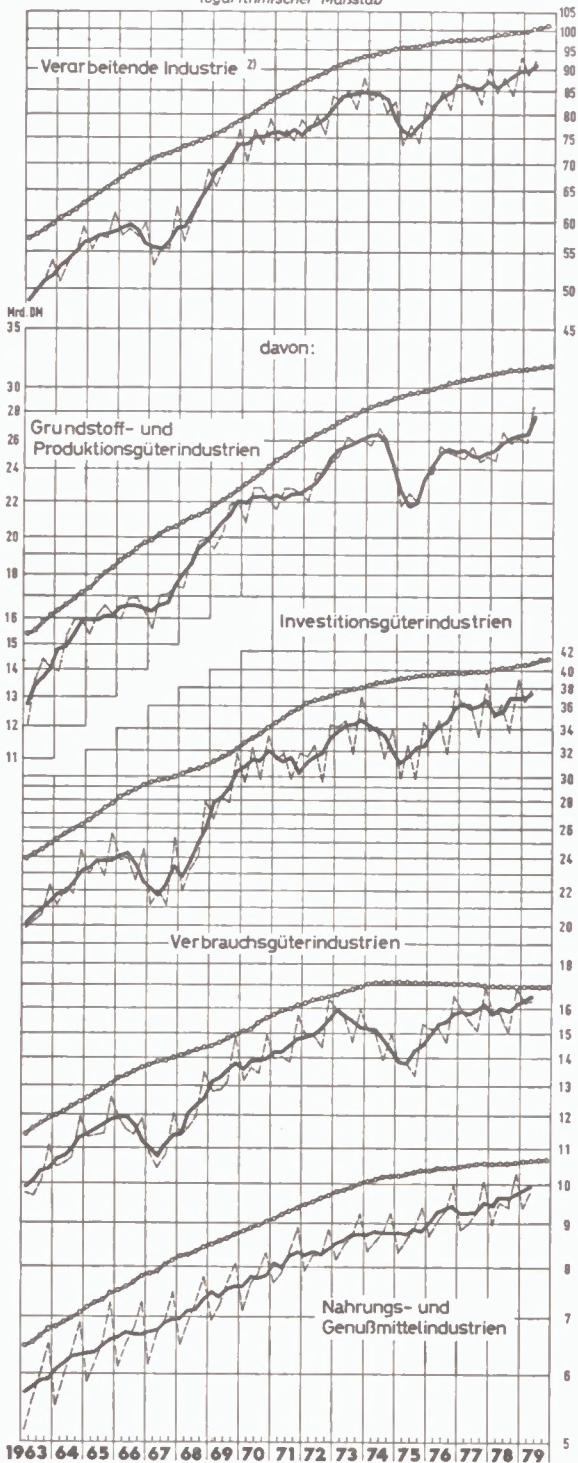
1) Vorläufig. - 2) Gerundeter durchschnittlicher Auslastungskoeffizient seit 1960. - 3) Gewogener Durchschnitt der Bereiche.

Quelle: Berechnung des DIW.

Entwicklung des Nettoproduktionspotentials und des effektiven Nettoproduktionsvolumens in der verarbeitenden Industrie der Bundesrepublik Deutschland

—●— Nettoproduktionspotential ¹⁾
 - - - effektives Nettoproduktionsvolumen
 —●— saisonbereinigtes effektives Nettoproduktionsvolumen ¹⁾

logarithmischer Maßstab



1) Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren.— 2) Gewogener Durchschnitt der Bereiche.— 3) 1978 vorläufig; 1979 geschätzt.

DIW 79

Wenn dagegen das Produktionsvolumen der chemischen Industrie im ersten Halbjahr „nur“ um 6,2 vH höher war als im Jahr zuvor, so ist doch ihr Beitrag zum Wachstum wegen des besonders großen Produktionsanteils (42,5 vH) am höchsten (2,6 vH).

Motor der schon seit dem Herbst 1977 anhaltenden starken Expansion in der chemischen Industrie war die Nachfrage ausländischer Abnehmer. Im ersten Halbjahr waren die preisbereinigten Bestellungen aus dem Ausland um 10 vH höher als ein Jahr zuvor. Allerdings ist im zweiten Quartal dieses Jahres der von Saisoneinflüssen und Kalenderunregelmäßigkeiten bereinigte Auftragseingang nicht mehr gestiegen. Die inländische Nachfrage nach chemischen Erzeugnissen nahm dagegen bis zuletzt zu, blieb jedoch in der Zeit seit Herbst 1977 weit hinter der Auslandsnachfrage zurück.

Auch die Stahlindustrie konnte ihre Produktion kräftig steigern, weil auch wieder in zunehmendem Maße Aufträge aus dem Ausland eingingen. Die Hochöfen-, Stahl- und Warmwalzwerke hatten im zweiten Quartal einen Anstieg des Auftragsvolumens aus dem Ausland um rund 30 vH zu verzeichnen; doch auch die Inlandsnachfrage nahm spürbar zu.

Die Produktion der Stahlindustrie (eisenschaffende Industrie, Eisen-, Stahl- und Tempergießereien sowie Ziehereien und Kaltwalzwerke) war in den ersten sechs Monaten um 5 vH höher als im gleichen Vorjahreszeitraum.

Mit Ausnahme der Holzbearbeitung stieg auch bei den übrigen Zweigen des Grundstoff- und Produktionsgütergewerbes die Erzeugung zum Teil erheblich. Der Bereich Herstellung und Gewinnung von Steinen und Erden, der während der Wintermonate den Output stark drosseln mußte (Januar: - 33 vH), hat in den letzten Monaten stark aufgeholt; er wird in diesem Jahr eine überdurchschnittliche Produktionssteigerung erzielen können.

Diese expansive Produktionsentwicklung im Grundstoffsektor führte dazu, daß seit Jahren brachliegendes Produktionspotential wieder eingesetzt werden konnte. Seit der Rezession im Jahre 1975, in dem der saisonbereinigte Auslastungsgrad bis auf 74 vH zurückging, konnten die Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien¹ ihre Produktionsanlagen weit geringer ausnutzen als die übrigen industriellen Hauptgruppen. In den ersten beiden Quartalen dieses Jahres ist erstmals wieder eine Kapazitätsauslastung erzielt worden, die etwa dem langfristigen Durchschnitt entspricht. Trotz des starken Anstiegs des Auslastungsgrades im zweiten Quartal stehen

¹ Da Potentialschätzungen für das verarbeitende Gewerbe aus statistischen Gründen noch nicht gemacht werden konnten, wurde die Auslastungsrechnung für den engeren Bereich der Industrie fortgeführt. Es wurde unterstellt, daß die Produktionstätigkeit in der Industrie den gleichen Verlauf nahm wie im verarbeitenden Gewerbe.

Saisonbereinigte¹⁾ Auslastungskoeffizienten der verarbeitenden Industrie in der Bundesrepublik Deutschland

Berechnung auf Preisbasis 1970

Zeitraum	Saisonbereinigte Koeffizienten maximale Auslastung = 100							Veränderung gegenüber Vorquartal in vH						
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 ²⁾	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 ²⁾
Verarbeitende Industrie ³⁾														
1. Vj.....	91,6	90,2	79,8	84,4	88,2	86,7	89,8	1,0	-1,0	-4,1	2,9	0,0	-2,0	0,1
2. Vj.....	91,6	89,4	78,9	86,4	87,8	87,8	91,6	-0,0	-0,9	-1,1	2,4	-0,4	1,3	2,1
3. Vj.....	91,2	87,4	80,4	86,9	87,7	89,3		-0,5	-2,2	1,8	0,6	-0,1	1,7	
4. Vj.....	91,1	83,2	82,0	88,1	88,4	89,6		-0,1	-4,8	2,0	1,4	0,8	0,4	
davon: Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien														
1. Vj.....	92,8	92,8	77,5	80,8	82,3	80,7	84,2	1,5	-0,2	-6,8	3,0	-0,1	0,2	-0,1
2. Vj.....	92,9	92,4	74,0	83,0	80,9	82,5	87,9	0,1	-0,4	-4,5	2,6	-1,6	2,2	4,4
3. Vj.....	92,8	89,9	74,3	83,4	80,0	83,5		-0,1	-2,7	0,4	0,5	-1,2	1,2	
4. Vj.....	93,0	83,2	78,5	82,4	80,6	84,3		0,2	-7,5	5,6	-1,2	0,8	0,9	
Investitionsgüterindustrien														
1. Vj.....	90,8	90,0	79,7	85,3	91,0	88,5	91,2	0,8	-1,8	-3,5	2,9	0,5	-3,5	-0,2
2. Vj.....	91,4	88,4	80,6	86,9	91,5	88,7	92,0	0,6	-1,8	1,1	1,9	0,6	0,2	0,9
3. Vj.....	91,0	86,6	82,6	87,6	91,1	92,0		-0,4	-2,0	2,5	0,8	-0,4	3,8	
4. Vj.....	91,6	82,7	82,9	90,6	91,7	91,4		0,7	-4,6	0,4	3,4	0,7	-0,7	
Verbrauchsgüterindustrien														
1. Vj.....	94,4	88,5	80,5	87,0	92,4	91,3	95,3	0,6	-0,9	-3,1	3,3	0,9	-2,8	1,0
2. Vj.....	92,8	88,1	80,2	89,6	91,7	93,3	96,7	-1,7	-0,4	-0,4	3,0	-0,7	2,1	1,4
3. Vj.....	91,2	85,7	82,8	90,1	93,3	93,2		-1,7	-2,8	3,3	0,5	1,7	-0,1	
4. Vj.....	89,3	83,1	84,2	91,6	94,0	94,4		-2,1	-3,1	1,7	1,7	0,7	1,3	
Nahrungs- und Genussmittelindustrien														
1. Vj.....	86,7	86,6	85,4	86,8	87,9	89,6	92,0	0,9	-0,6	-0,2	2,1	-2,4	-0,4	0,8
2. Vj.....	86,9	86,9	84,7	88,8	87,6	90,9	93,2	0,2	0,3	-0,8	2,3	-0,3	1,4	1,3
3. Vj.....	87,5	86,1	85,5	89,4	88,5	90,1		0,7	-0,9	0,9	0,7	1,0	-0,9	
4. Vj.....	87,2	85,6	85,0	90,0	89,9	91,3		-0,4	-0,6	-0,6	0,7	1,6	1,4	

1)Saisonbereinigung nach dem Berliner Verfahren. - 2)Vorläufig. - 3)Gewogener Durchschnitt der Bereiche.

Quelle: Berechnung des DIW.

bei einem nun erreichten Auslastungsgrad von 88 vH noch relativ viel freie Kapazitäten zur Verfügung, so daß Produktionsengpässe in den Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien in nächster Zeit nicht auftreten werden.

Im Investitionsgüter sowie im Verbrauchsgüter produzierenden Gewerbe war die Produktionsentwicklung sehr uneinheitlich; in vielen Zweigen hauptsächlich des Verbrauchsgüter produzierenden Gewerbes stagnierte die Produktion, dagegen erfreuten sich die Investitionsgüterhersteller einer lebhaften Expansion. Das Wachstumstempo war aber wesentlich schwächer als im Grundstoffsektor. Dies ist insbesondere auf den Straßenfahrzeugbau und auf die Elektrotechnik zurückzuführen, die ihren Output nur ganz verhalten gesteigert haben. Die Automobilindustrie stellt sich auf die deutlich rückläufige inländische Nachfrage ein. Es gelang dem Fahrzeugbau aber verstärkt, auf die Auslandsmärkte auszuweichen. Der Ordereingang aus dem Ausland stieg in den ersten beiden Quartalen immerhin um 13 vH bzw. 11 vH; dies machte den Rückgang der inländischen Nachfrage mehr als wett.

Die Elektrotechnik hat ihre Produktion seit dem Spätsommer vorigen Jahres sogar drosseln müssen, und erst in den letzten Monaten zeichnet sich eine gewisse Belebung ab. Diese Branche leidet unter einer gespaltenen Konjunktur: Die Nachfrage nach Gebrauchsgütern ist seit Herbst vorigen Jahres deutlich gesunken und mithin auch die Produktion, während die Herstellung von Investitionsgütern geringfügig zunimmt.

Alle anderen Zweige des Investitionsgüter produzierenden Gewerbes konnten spätestens seit Beginn des Jahres ihre Produktionstätigkeit stetig verstärken. Selbst die Nachfrage nach Erzeugnissen des Stahl- und Leichtmetallbaus hat — erstmals seit der Rezession 1975 — sehr stark zugenommen. Insgesamt war das Produktionsvolumen des Investitionsgütergewerbes in den ersten sieben Monaten dieses Jahres um 5,2 vH höher als im gleichen Vorjahreszeitraum.

Die Kapazitätsauslastung in den Investitionsgüterindustrien ist im zweiten Quartal dieses Jahres wieder etwas gestiegen (+ 0,9 vH), nachdem im Winter-

halbjahr ein leichter Rückgang zu beobachten gewesen war. Nicht zuletzt ist die nahezu konstante Auslastung seit nunmehr einem Jahr auf ein beschleunigtes Potentialwachstum zurückzuführen, das zu einem beachtlichen Teil von der regen Investitionstätigkeit der Automobilindustrie herrührt.

Im Verbrauchsgüter produzierenden Gewerbe überwiegt die Zahl der Zweige mit stagnierender oder rückläufiger Produktionstätigkeit. Das Wachstum der Produktion in dieser Hauptgruppe wurde in diesem Jahr — wie übrigens schon in den letzten Jahren — im wesentlichen von drei Gewerbezweigen getragen, und zwar von den Herstellern von Kunststoffwaren, von der Druckerei und Vervielfältigung sowie von den Herstellern und Verarbeitern von Hohl- und Flachglas. Die beiden erstgenannten Zweige erzeugten 11 vH bzw. 10 vH mehr Waren als in der Vorjahreszeit und sorgten damit allein für ein Wachstum von gut drei Prozentpunkten von 4,3 vH der gesamten Gruppe. Die Hersteller von Flachglas haben in den ersten beiden Monaten — ebenfalls witterungsbedingte — Produktionsausfälle gehabt, die sie aber inzwischen wieder wettgemacht haben, so daß für das gesamte Jahr mit einem guten Wachstum gerechnet werden kann. Eine leichte Belebung ist zudem noch bei der Papier- und Pappeverarbeitung zu erkennen.

Bei stagnierendem Produktionspotential in den Verbrauchsgüterindustrien kann hier eine Outputsteigerung nur durch zunehmende Auslastung realisiert werden. Deshalb erhöhte sich trotz insgesamt schwacher Expansion in den ersten beiden Quartalen der Auslastungsgrad erneut um 1 vH bzw. 1,4 vH

auf knapp 97 vH. Für diese relativ kräftige Zunahme hat — wie auch bei den anderen Industriegruppen — die Tatsache eine Rolle gespielt, daß im zweiten Viertel dieses Jahres die Zahl der Arbeitstage überdurchschnittlich hoch war.

Ausblick

Die Produktionstätigkeit im verarbeitenden Gewerbe wird auch im weiteren Verlauf des Jahres zunehmen, die Wachstumskurve wird jedoch allmählich flacher werden. Dabei wird sich der Abstand zum Produktionsniveau des Vorjahres etwas verringern, so daß für das gesamte Jahr 1979 eine durchschnittliche Zunahme der Produktion von 4,5 vH erreicht werden dürfte.

Während im Grundstoffsektor allein die Nachfrage für weitere Produktionsausdehnungen entscheidend ist — es stehen noch reichliche Kapazitätsreserven zur Verfügung —, werden bei den Investitionsgüter und Verbrauchsgüter produzierenden Gewerbezweigen vereinzelt Kapazitätsengpässe spürbar werden und weiteren Produktionssteigerungen Grenzen setzen.

Das wird die Unternehmen ermuntern, ihre Investitionsbereitschaft weiter zu erhöhen, so daß in der nächsten Zeit die Nachfrage nach Erzeugnissen der Investitionsgüterhersteller und deren Zulieferer deutlich steigen wird. Die Bestellungen inländischer Investoren beim Maschinenbau, die jetzt schon seit mehr als einem Jahr ständig zunehmen und im Juli um 19 vH höher waren als ein Jahr zuvor, stärken diese These einer anhaltenden Investitionskonjunktur.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D-1000 Berlin 33
Telefon (030) 8 29 11

Präsident: Prof. Dr. Hans-Jürgen Krupp

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelien, Dr. Fritz Franzmeyer,
Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Rolf Krengel, Dr. Reinhard Pohl, Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner.

Entwicklung des PKW-Bestandes in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2000 bearbeitet von Rainer Hopf. —
Beschleunigung des Produktionsanstiegs im verarbeitenden Gewerbe bearbeitet von Arthur Boneß.

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,—.