



Anlageinvestitionen des verarbeitenden Gewerbes in Berlin (West) 1970 bis 1980 . . . . .	443
Weiterer Anstieg der Investitionen und der Beschäftigung im Verkehr . . . . .	447

# DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

## WOCHENBERICHT 43/80

Berlin

23. Oktober 1980

47. Jahrgang

### Anlageinvestitionen des verarbeitenden Gewerbes in Berlin (West) 1970 bis 1980

Im Rahmen der Neuordnung der Statistik des produzierenden Gewerbes (SYPRO)<sup>1</sup> ist die Industrieberichterstattung auf eine Berichterstattung über das verarbeitende Gewerbe umgestellt worden. Diese Veränderung, die in drei Stufen vonstatten ging und sich über mehrere Jahre hinzog, hat zu einer Zäsur in der amtlichen Statistik geführt. Längerfristige Analysen erfordern aber den Rückgriff auf lange Reihen, die nach einheitlichen Kriterien abgegrenzt sind.

Die Investitionsdaten für die Bundesrepublik Deutschland sind bereits veröffentlicht<sup>2</sup>. Für Berlin werden mit diesem Bericht erste Ergebnisse einer Neuberechnung der Anlageinvestitionen vorgelegt, die auf den vom Institut seit mehr als fünfzehn Jahren regelmäßig durchgeführten Erhebungen basieren. Dabei mußten die vorhandenen betriebsindividuellen Daten entsprechend der Systematik des produzierenden Gewerbes neu aufbereitet und um Schätzungen für diejenigen Betriebe ergänzt werden, die im Rahmen der bisherigen Industriesystematik noch nicht angesprochen wurden.

In diesem Bericht werden die revidierten Investitionsdaten für 1970 bis 1980 ausgewiesen. Sie geben Aufschluß über Entwicklung und sektorale Verteilung der Investitionen in einem Kernbereich des städtischen Wirtschaftsgefüges. Es ist beabsichtigt, die Reihe bis 1950 zurück zu revidieren, um damit die Basis für eine entsprechende Neuberechnung der branchendifferenzierten gesamtwirtschaftlichen Anlagevermögensrechnung zu schaffen.

Eine solche Rechnung ist unentbehrliches Instrument bei der Bestimmung der Auslastung des Produktionspotentials als auch bei der Ermittlung des Investitionsbedarfs im Rahmen von Prognosen und Projektionen für die längerfristige Wirtschaftsentwicklung.

#### Investitionsausgaben

Im Jahre 1970 hat das verarbeitende Gewerbe Berlins, zu laufenden Preisen gerechnet, 1070 Mill. DM investiert. In den folgenden Jahren haben die Investitionsausgaben leicht zugenommen, fielen dann aber im Rezessionsjahr 1975 wieder auf das Niveau vom Beginn des Jahrzehnts zurück. In den Folgejahren sind die Investitionsausgaben zunächst kaum gestiegen; erst zum Ende des Jahrzehnts war wieder eine deutliche Zunahme zu beobachten. In den in diesem Frühjahr vom DIW erhobenen Plänen der Unternehmer für das Jahr 1980 kündigt sich eine kräftige Belebung der Investitionstätigkeit an<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Manfred Groß: Die Neuordnung der Statistik im Produzierenden Gewerbe. In: Berliner Statistik, 4/1977.

<sup>2</sup> Vgl. z. B.: Rolf Krengel u. a.: Produktionsvolumen und -potential, Produktionsfaktoren des Bergbaus und des Verarbeitenden Gewerbes in der Bundesrepublik Deutschland. Statistische Kennziffern, 21. Folge, Neuberechnung 1970-1978; Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Mai 1980.

<sup>3</sup> Vgl. Die Investitionstätigkeit des verarbeitenden Gewerbes in Berlin (West) 1978 und 1979 sowie die Pläne 1980. Bearb.: Hans F. Titzmann. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 28-29/1980, S. 307 ff.

**Brutto-Anlageinvestitionen des verarbeitenden Gewerbes in Berlin (West) 1970 bis 1980**  
in Mill. DM zu jeweiligen Preisen

SYPRO Nr.	Wirtschaftshauptgruppe bzw. Wirtschaftsgruppe / -zweig	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 <sup>1)</sup>	1980 <sup>2)</sup>
	Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe	236	228	227	266	268	226	192	155	160	170	173
22	Mineralölverarbeitung <sup>3)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	Gew. u. Verarb. v. Steinen und Erden	37	32	37	36	16	29	26	15	22	36	21
27	Eisenschaffende Industrie	5	7	15	7	5	4	6	3	5	9	9
28	NE-Metalle	25	11	7	9	25	24	13	16	13	19	19
29	Gießereien	14	6	11	12	11	10	9	9	8	8	8
3011/15 3030	Stabziehereien, Kaltwalzwerke usw.	0	0	2	1	1	1	1	1	1	2	1
40	Chemische Industrie	137	165	147	183	200	146	119	95	93	81	100
53	Holzbearbeitung	12	5	6	15	6	5	6	9	13	11	11
55	Papier- und Pappeherzeugung <sup>3)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
59	Gummiverarbeitung <sup>3)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Investitionsgüter produzierendes Gewerbe	472	515	545	575	586	559	565	526	622	653	786
3021/25 31	Stahlverformung usw. Stahl- und Leichtmetallbau, Schienenfahrzeugbau	6	7	6	8	6	5	4	7	12	9	9
32	Maschinenbau	14	21	27	22	22	31	16	6	9	11	26
33/34	Straßenfahrzeug- und Schiffbau, Reparatur von Kraftfahrzeugen	91	83	86	81	82	81	68	69	101	112	121
36	Elektrotechnik	33	31	34	38	54	40	47	86	85	100	143
37	Feinmechanik, Optik, Herstellung von Uhren	272	316	327	355	374	337	339	300	348	358	422
38	Herstellung von EBM-Waren	9	10	4	3	12	22	37	22	25	16	19
50	Herstellung von Büromaschinen Datenverarbeitungsgeräten und -einrichtungen	21	29	27	28	27	28	47	26	34	25	31
	Verbrauchsgüter produzierendes Gewerbe	234	178	163	167	153	149	147	129	171	197	275
39	Herstellung von Musikinstrumenten, Spielwaren usw.	1	1	1	5	1	1	2	2	6	5	2
51/52	Feinkeramik, Herstellung und Ver- arbeitung von Glas	5	5	4	6	3	5	3	5	9	10	7
54	Holzverarbeitung	14	5	6	7	3	5	3	4	4	4	6
56	Papier- und Pappeverarbeitung	21	20	24	34	53	51	29	26	30	45	103
57	Druckerei, Vervielfältigung	35	37	21	21	22	21	18	33	30	52	32
58	Herstellung von Kunststoffwaren	21	29	38	37	22	20	32	23	36	26	69
62	Lederverarbeitung <sup>3)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
63	Textilgewerbe	123	66	52	44	43	37	49	30	45	45	48
64	Bekleidungs-gewerbe	14	15	17	13	6	8	11	6	11	10	8
65	Reparatur von Gebrauchsgütern (ohne elektrische Geräte für den Haushalt) <sup>3)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Nahrungs- und Genußmittelgewerbe	128	194	216	179	153	138	177	289	230	253	366
68	Ernährungsgewerbe	93	154	146	134	112	112	131	213	169	156	177
69	Tabakverarbeitung	35	40	70	45	41	26	46	76	61	97	189
	Verarbeitendes Gewerbe, insgesamt	1 070	1 115	1 151	1 187	1 160	1 072	1 081	1 099	1 183	1 273	1 600
	Anteil des verarbeitenden Gewerbes an den Investitionen der gesamten Wirtschaft in vH	19,5	18,3	18,9	18,6	17,5	16,7	16,6	16,0 <sup>1)</sup>	16,6 <sup>1)</sup>	16,6 <sup>1)</sup>	18,8 <sup>4)</sup>

1) Vorläufig. - 2) Geplant im Frühjahr 1980. - 3) Aus Geheimhaltungsgründen werden die Angaben nicht veröffentlicht; die Angaben sind aber in den Beträgen der Hauptgruppen enthalten. - 4) Schätzung des DIW.

Quelle: Ergebnisse der jährlichen Investitionsbefragung und eigene Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung.

Gegenwärtig liegen keinerlei Indizien dafür vor, daß die gegenüber 1979 geplante Erhöhung der Ausgaben um rund ein Viertel auf 1 600 Mill. DM nicht eingehalten werden wird. Die Pläne für das Jahr 1980 einmal als realisiert unterstellt, wäre für die Periode 1970 bis 1980 eine Zunahme der Investitionsausgaben um 2,2 vH<sup>4)</sup> im Jahresdurchschnitt zu konstatieren.

### Investitionsvolumen

Informationen über die Intensität des Anlagenbaus vermittelt erst die Entwicklung des Investitionsvolumens, also der preisbereinigten Investitionsausgaben (Preisbasis 1970): Der Bauvolumens-

<sup>4)</sup> Durchschnittliche Zuwachsraten in diesem Bericht durchweg berechnet über logarithmisch-lineare Regression.

**Brutto-Anlageinvestitionen des verarbeitenden Gewerbes in Berlin (West) 1970 bis 1980**  
in Mill. DM zu Preisen von 1970

SYPRO Nr.	Wirtschaftshauptgruppe bzw. Wirtschaftsgruppe / -zweig	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 <sup>1)</sup>	1980 <sup>2)</sup>
	Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe	236	213	207	235	220	173	142	110	111	115	112
22	Mineralölverarbeitung <sup>3)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	Gew. u. Verarb. v. Steinen und Erden	37	31	33	32	14	22	19	11	16	25	14
27	Eisenschaffende Industrie	5	6	14	6	4	3	5	2	3	7	6
28	NE-Metalle	25	10	7	8	21	19	10	11	9	13	12
29	Gießereien	14	6	10	11	9	7	7	7	6	6	6
3011/15 3030	Stabziehereien, Kaltwalzwerke usw.	0	.	2	1	1	1	1	1	1	1	1
40	Chemische Industrie	137	153	133	160	162	112	86	67	64	53	63
53	Holzbearbeitung	12	5	6	14	5	4	5	6	8	7	7
55	Papier- und Pappeherzeugung <sup>3)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
59	Gummiverarbeitung <sup>3)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Investitionsgüter produzierendes Gewerbe	472	486	504	514	485	433	422	380	436	441	509
3021/25	Stahlverformung usw.	6	7	6	8	5	4	3	5	9	6	6
31	Stahl- und Leichtmetallbau, Schienenfahrzeugbau	14	20	25	19	19	24	12	4	7	7	16
32	Maschinenbau	91	78	80	72	68	63	51	50	70	76	77
33/34	Straßenfahrzeug- und Schiffbau, Reparatur von Kraftfahrzeugen	33	29	31	34	43	31	35	62	59	67	92
36	Elektrotechnik	272	298	302	319	309	261	254	218	244	243	276
37	Feinmechanik, Optik, Herstellung von Uhren	9	10	4	3	10	16	27	16	17	11	12
38	Herstellung von EBM-Waren	21	27	25	25	23	22	35	18	24	17	20
50	Herstellung von Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräten und -einrichtungen	26	17	31	34	8	12	5	7	6	14	10
	Verbrauchsgüter produzierendes Gewerbe	234	167	151	150	126	116	109	93	119	132	171
39	Herstellung von Musikinstrumenten, Spielwaren usw.	1	1	1	4	1	1	1	1	4	3	1
51/52	Feinkeramik, Herstellung und Verarbeitung von Glas	5	5	4	6	2	4	2	4	6	6	5
54	Holzverarbeitung	14	5	6	7	3	3	3	3	3	3	3
56	Papier- und Pappeverarbeitung	21	18	22	31	43	39	21	18	20	29	63
57	Druckerei, Vervielfältigung	35	35	20	19	18	17	14	24	21	36	22
58	Herstellung von Kunststoffwaren	21	27	34	33	18	15	23	17	25	18	41
62	Lederverarbeitung <sup>3)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
63	Textilgewerbe	123	62	48	39	36	29	37	22	32	30	31
64	Bekleidungsindustrie	14	14	16	11	5	7	8	4	8	7	5
65	Reparatur von Gebrauchsgütern (ohne elektrische Geräte für den Haushalt) <sup>3)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Nahrungs- und Genußmittelgewerbe	128	182	201	161	129	107	131	207	162	169	231
68	Ernährungsgewerbe	93	144	135	120	95	87	98	152	118	105	115
69	Tabakverarbeitung	35	38	66	41	34	20	33	55	44	64	116
	Verarbeitendes Gewerbe, insgesamt	1 070	1 048	1 063	1 060	960	829	804	790	828	857	1 023
	Anteil des verarbeitenden Gewerbes an den Investitionen der gesamten Wirtschaft in vH	19,5	18,5	19,5	19,7	19,0	18,0	18,0	17,3 <sup>1)</sup>	17,9 <sup>1)</sup>	18,1 <sup>1)</sup>	21,0 <sup>4)</sup>

1) Vorläufig. - 2) Geplant im Frühjahr 1980. - 3) Aus Geheimhaltungsgründen werden die Angaben nicht veröffentlicht; die Angaben sind aber in den Beträgen der Hauptgruppen enthalten. - 4) Schätzung des DIW.

Quelle: Ergebnisse der jährlichen Investitionsbefragung und eigene Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung.

berechnung des Statistischen Landesamtes Berlin zufolge werden die Preise für Gewerbe- und Industriebauten 1980 um fast 85 vH höher sein als 1970; die Preissteigerungen für Ausrüstungsgüter sind – nach Berechnungen des DIW – zwar weit schwächer zu veranschlagen, sie werden allerdings auch fast 50 vH betragen.

Die Betrachtung der realen Investitionen zeigt, daß diese von 1970 bis 1977 tendenziell rückläufig

gewesen sind, in den Jahren danach aber wieder leicht zugenommen haben. Eine kräftige Steigerung der Investitionen ist allerdings für 1980 zu erwarten; erst der für dieses Jahr geplante Zuwachs führt das Investitionsvolumen an das Ausgangsniveau des Jahres 1970 annähernd heran.

Rund die Hälfte des Investitionsvolumens des gesamten verarbeitenden Gewerbes konzentriert sich auf das Investitionsgüter produzierende Gewerbe;

der Anteil dieses Industriebereichs blieb innerhalb der Betrachtungsperiode relativ stabil. Dabei ist die rückläufige Entwicklung in der Elektrotechnik in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre durch eine Expansion im Fahrzeugbau kompensiert worden. Auch der Beitrag des Verbrauchsgüter produzierenden Gewerbes hat sich innerhalb der Betrachtungsperiode nicht signifikant verändert; er liegt bei durchschnittlich 15 vH. In den beiden übrigen Bereichen zeigten sich in der ersten Hälfte der siebziger Jahre gleichfalls stabile Anteile; in der zweiten Hälfte hat sich jedoch eine gegenläufige Entwicklung vollzogen. Der Anteil des Grundstoff- und Produktionsgütergewerbes hat in dieser Zeit von rund 20 vH auf 10 vH abgenommen, der des Nahrungs- und Genußmittelgewerbes entsprechend zugenommen. Der rückläufige Anteil des Grundstoff- und Produktionsgütergewerbes resultiert aus der Beendigung der über mehrere Jahre hinweg starken Expansion eines großen pharmazeutischen Unternehmens in der Stadt, dessen unternehmensindividuelle Entwicklung nicht nur das Branchenbild, sondern sogar das der gesamten Produktionsgruppe geprägt hat. Die Zunahme des Anteils des Nahrungs- und Genußmittelgewerbes am gesamten Investitionsvolumen des verarbeitenden Gewerbes resultiert im wesentlichen aus der starken Expansion der Tabakverarbeitung; das Ernährungsgewerbe hat – von einigen Sonderbewegungen abgesehen – seinen Anteil kaum erhöht.

#### **Investitionsvolumen Je Beschäftigten**

Die Relation von realen Investitionen zur Zahl der Beschäftigten, die reale Investitionsintensität, zeigt über die betrachtete Periode hinweg für das verarbeitende Gewerbe Berlins insgesamt leicht steigende Tendenz; der Zuwachs betrug von 1970 bis 1979 im Jahresdurchschnitt allerdings nur 0,8 vH. Die Eckwerte dieser Entwicklung: Im Jahre 1970 wurden im verarbeitenden Gewerbe Berlins 3 970 DM je Beschäftigten investiert; 1979 betrug das Investitionsvolumen – zu Preisen von 1970 gerechnet – 4 620 DM.

Entwicklung und Niveau differieren bei branchenspezifischer Betrachtung erheblich. Am stärksten – um 4,7 vH jährlich – hat das Investitionsvolumen je Beschäftigten im Nahrungs- und Genußmittelgewerbe zugenommen. Ende der siebziger Jahre lag die Investitionsintensität in diesem Bereich um fast zwei Drittel über dem Durchschnitt des gesamten

verarbeitenden Gewerbes. Auch im Investitionsgütersektor hat die Investitionsintensität mit 2,6 vH im letzten Jahrzehnt deutlich zugenommen; dennoch lag sie zuletzt um annähernd ein Fünftel unter dem gesamten Durchschnitt. Trendmäßig unverändert blieb die Investitionsintensität im Verbrauchsgütergewerbe; sie lag in den siebziger Jahren leicht über dem Durchschnitt. Stark rückläufig war die relative Investitionsentwicklung im Grundstoffbereich mit – 7,2 vH. Hierin spiegelt sich weitgehend die in der ersten Hälfte der siebziger Jahre zu verzeichnende, jetzt auslaufende Sonderentwicklung in der chemischen Industrie der Stadt. Dennoch lagen die realen Investitionen je Beschäftigten im Grundstoffbereich zuletzt um gut ein Viertel über dem Durchschnitt des gesamten verarbeitenden Gewerbes.

#### **Aspekte eines interregionalen Vergleichs**

Um Aufschluß darüber zu gewinnen, inwieweit sich die Investitionstätigkeit in der Stadt im Rahmen der Entwicklung in der gesamten Volkswirtschaft vollzieht und inwieweit regionalspezifische Sonderentwicklungen zu verzeichnen sind, ist der dargestellte Verlauf der Investitionen in Berlin einzuordnen in die Investitionskonjunktur der Bundesrepublik.

Aufgrund der intensiven Verflechtung Berlins mit Westdeutschland entwickeln sich die Investitionen des verarbeitenden Gewerbes in jeweils gleichem Rhythmus, bei allerdings zeitlichen Verschiebungen und unterschiedlicher Amplitude<sup>5</sup>. Ebenso wie in Berlin waren auch im Bundesgebiet die realen Investitionen in der ersten Hälfte der siebziger Jahre rückläufig. Zwar zeigte sich dort schon 1976 eine Umkehr der Entwicklung; gleichwohl wird – die vorliegenden Plandaten zugrunde gelegt – auch im Bundesgebiet das Investitionsvolumen 1980 nicht das Niveau von 1970 erreichen. Ebenso wie in Berlin nimmt im Bundesgebiet der Investitionsanteil des Grundstoffbereichs ab; desgleichen bleibt das Gewicht des Verbrauchsgüterbereichs unverändert. Eine divergierende Entwicklung zeigt sich allerdings bei den beiden anderen Bereichen: Im Bundesgebiet gewinnt der Investitionsgüterbereich, in Berlin der Nahrungs- und Genußmittelsektor an Bedeutung.

<sup>5</sup> Hans F. Titzmann und Wolfgang Watter: Die Investitionen der West-Berliner Industrie im interregionalen Vergleich. Eine Analyse für die Jahre 1962 bis 1973. In: Vierteljahrshäfte zur Wirtschaftsforschung des DIW, Heft 1/1975, S. 41 ff. – Eine Aktualisierung dieser Arbeit wird gegenwärtig vorbereitet.

## Weiterer Anstieg der Investitionen und der Beschäftigung im Verkehr

*Seit 1977 sind die Verkehrsinvestitionen in der Bundesrepublik Deutschland ständig gestiegen. 1980 werden sie sich nominal um 12 vH auf 46 Mrd. DM erhöhen, real (zu Preisen von 1970) um etwa 4 vH. Die Zahl der Erwerbstätigen im Verkehrsbereich wird um 3 000 auf 1,429 Mill. zunehmen. Für 1981 kann mit einem Zuwachs in gleicher Höhe gerechnet werden. Nach dem Rückgang um nahezu 100 000 in den Jahren 1974 bis 1978 zeichnet sich damit seit 1979 wieder eine leichte Zunahme der Beschäftigtenzahl ab.*

### Brutto-Anlageinvestitionen

Schwerpunkt der Investitionstätigkeit im Verkehr ist 1980 wiederum der Straßenbau. Auf ihn entfallen mit fast 12 Mrd. DM – zu Preisen von 1970 – allein 41 vH aller Verkehrsinvestitionen. Die Deutsche Bundespost erreicht einen Anteil von 26 vH, die Deutsche Bundesbahn 9 vH und der öffentliche Straßenpersonenverkehr 8 vH. Die Investitionsstruktur verändert sich wie bereits in den vorangegangenen Jahren geringfügig zugunsten von Bundespost und Straßenbau.

Das Bauvolumen bei den Straßen steigt 1980 trotz der stark erhöhten Tiefbaupreise (12 vH) nochmals leicht. Der Zuwachs ist mit knapp 2 vH jedoch bedeutend geringer als im Vorjahr (6 vH). Diese Entwicklung gilt sowohl für die Bundesfernstraßen als auch für die Straßen in der Zuständigkeit der Länder und Gemeinden. Eine zur Stützung der konjunkturellen Entwicklung erwünschte stärkere Ausweitung der investiven Aufwendungen ließ 1980 die Mittelknappheit der öffentlichen Haushalte nicht zu. Infolge der seit 1979 wesentlich langsamer steigenden Mineralölsteuereinnahmen erhöhen sich die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz daraus resultierenden Zuwendungen für den Straßenbau der Kommunen nur noch wenig. Außerdem standen zusätzliche Mittel aus dem seit 1977 laufenden Programm für Zukunftsinvestitionen (ZIP) bis auf geringe Restbeträge nicht mehr zur Verfügung.

Die für den Bau bzw. Ausbau der Wasserstraßen aufgewendeten Investitionen liegen 1980 real um rund 20 vH unter dem Wert des Vorjahres. Schwerpunkte der Bautätigkeit sind nach wie vor der Rhein-Main-Donau-Kanal und die Saarkanalisation sowie der Ausbau des Mittellandkanals für die Benutzung des „Europa-Schiffes“ mit einer Ladekapazität von 1 350 t. Infolge des stark rückläufigen Investitionsvolumens dürfte sich die Fertigstellung der beiden Großprojekte weiter verzögern und kaum vor Ende der achtziger Jahre zu erwarten sein.

Die realen Investitionen der Deutschen Bundesbahn nehmen erstmals seit 1974 wieder zu. Wie bereits im letzten Jahr werden sie vollständig vom Bund finanziert. Vom Investitionswert in Höhe von 2,6 Mrd. DM (zu Preisen von 1970) entfallen auch

1980 wiederum lediglich 7 vH auf die Neubau- und Ausbaustrecken, weitere 18 vH auf die Weiterführung der S-Bahnprojekte. Wegen der anhaltenden Verzögerungen beim Streckenneubau infolge zahlreicher Einsprüche von kommunalen Verwaltungen, Bürgerinitiativen und Einzelpersonen können die dafür bereitstehenden Mittel nach wie vor nicht ausgeschöpft werden. Nach dem Koordinierten Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985 waren von 1976 bis 1985 für die vorgesehenen Neubau- und Ausbaustrecken insgesamt 12 Mrd. DM (zu Preisen von 1975) vorgesehen. In der ersten Hälfte dieses Zeitraumes wurden dafür jedoch nur etwa 10 vH des Betrages aufgewendet. Der darin enthaltene Anteil für den Streckenneubau liegt bei etwa 100 Mill. DM.

Die Deutsche Bundespost kann ihr Investitionsvolumen aufgrund der anhaltenden positiven Entwicklung ihrer Wirtschaftsergebnisse 1980 um weitere 16 vH auf mehr als 7 Mrd. DM (zu Preisen von 1970) erhöhen. Schwerpunkt des Mitteleinsatzes ist wiederum der Fernmeldebereich mit einem konstanten Anteil von 90 vH. Der steigende Investitionsbedarf resultiert sowohl aus der weiterhin hohen Nachfrage nach Fernsprechan schlüssen als auch aus der verstärkten Inanspruchnahme der Einrichtungen zur Datenübertragung und den Vorbereitungen zur Einführung neuer Telekommunikationsdienste (u. a. Bildschirmtext). Hinzu kommt die anlaufende Umstellung der Fernsprech-Nahbereiche auf das elektronische Wählsystem (EWS).

Nachdem der Neubau von Binnenschiffen im letzten Jahr in Erwartung einer verstärkten Transportnachfrage stark (30 vH) zugenommen hatte, verringert er sich 1980 um 12 vH. Ursache dafür ist im wesentlichen der 1979 stagnierende Binnenschiffsverkehr infolge witterungsbedingter Einflüsse und stark gesunkener Transporte von Mineralölprodukten im grenzüberschreitenden Verkehr. Letztere führten zu einem beachtlichen Überangebot an Tanker-Frachtraum in der Rheinschifffahrt. Impulse für Erweiterungsinvestitionen gehen zur Zeit im wesentlichen von den gegenwärtig noch relativ geringen, aber zunehmenden Container-Transporten bzw. dem Bedarf an speziell dafür geeigneten Frachtschiffen aus.

**Brutto-Anlageinvestitionen<sup>1)</sup> der Verkehrsbereiche**

Verkehrsbereiche	Zu jeweiligen Preisen					Zu Preisen von 1970					
	Mill. DM			Veränderung in vH		Mill. DM			Veränderung in vH		Anteil in vH 1980
	1978	1979	1980	1979/78	1980/79	1978	1979	1980	1979/78	1980/79	
Deutsche Bundesbahn	4 040	3 800	4 300	- 5,9	13,2	2 681	2 406	2 562	- 10,3	6,5	9,0
Nichtbundesgigene Eisenbahnen <sup>2)</sup>	230	220	230	- 4,3	4,5	150	134	132	- 10,7	- 1,5	0,5
Eisenbahnen	4 270	4 020	4 530	- 5,9	12,7	2 831	2 540	2 694	- 10,3	6,1	9,5
Binnenschifffahrt <sup>3)</sup>	110	150	140	36,4	- 6,7	78	102	90	30,8	- 11,8	0,3
Binnenhäfen <sup>4)</sup>	100	80	100	- 20,0	25,0	68	51	60	- 25,0	17,6	0,2
Seeschifffahrt <sup>5)</sup>	2 320	1 660	1 750	- 28,4	5,4	1 704	1 172	1 161	- 31,2	- 0,9	4,1
Seehäfen	430	520	600	20,9	15,4	288	326	350	13,2	7,4	1,2
Schifffahrt	2 960	2 410	2 590	- 18,6	7,5	2 138	1 651	1 661	- 22,8	0,6	5,8
Öffentl. Straßenpersonenvkehr <sup>6)</sup>	3 320	3 490	3 650	5,1	4,6	2 182	2 159	2 141	- 1,1	- 0,8	7,5
Güterkraftverkehr <sup>7)</sup>	2 290	2 750	2 600	20,1	- 5,5	1 377	1 582	1 421	14,9	- 10,2	5,0
Fluggesellschaften <sup>8)</sup>	1 060	1 000	1 150	- 5,7	15,0	833	754	836	- 9,5	10,9	2,9
Flughäfen <sup>9)</sup>	510	540	600	5,9	11,1	334	335	351	0,3	4,8	1,2
Rohrfernleitungen <sup>10)</sup>	70	80	80	14,3	0,0	46	50	47	8,7	- 6,0	0,2
Übriger Verkehr	7 250	7 860	8 080	8,4	2,8	4 772	4 880	4 796	2,3	- 1,7	16,8
Deutsche Bundespost	7 260	8 510	10 300	17,2	21,0	5 524	6 314	7 331	14,3	16,1	25,8
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	21 740	22 800	25 500	4,9	11,8	15 265	15 385	16 482	0,8	7,1	57,9
Straßen und Brücken	15 100	17 600	19 900	16,6	13,1	10 755	11 401	11 570	6,0	1,5	40,6
Wasserstraßen <sup>11)</sup>	870	800	700	- 8,0	- 12,5	620	520	412	- 16,1	- 20,8	1,5
Staatlicher Verkehrsbereich	15 970	18 400	20 600	15,2	12,0	11 375	11 921	11 982	4,8	0,5	42,1
Verkehr insgesamt	37 710	41 200	46 100	9,3	11,9	26 640	27 306	28 464	2,5	4,2	100,0

1) Ohne Grunderwerb.

2) Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.

3) Binnenflotte der Bundesrepublik Deutschland.

4) Öffentliche Binnenhäfen.

5) Handelsflotte der Bundesrepublik.

6) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler und gemischtwirtschaftlicher sowie privater Unternehmen; einschließlich Taxis und Mietwagen.

7) Gewerblicher Verkehr einschließlich Verkehrsnebgewerbe (Spedition, Lagerei und Verkehrsvermittlung).

8) Unternehmen in der Bundesrepublik.

9) Einschließlich Flugsicherung.

10) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge.

11) Bis zur Seegrenze.

Quellen: Deutsche Bundesbahn, Deutsche Bundespost, Bundesminister für Verkehr, Berechnungen des DIW.

Bei den öffentlichen Binnenhäfen dagegen hat die Investitionstätigkeit 1980 wieder zugenommen. Schwerpunkte sind dabei die Hafene Neubauten im Bereich des Rhein-Main-Donau-Kanals und der Saarkanalisation sowie der vor kurzem in Betrieb genommene Donauhafen Deggendorf. Ferner wird in Ludwigshafen ein Container-Terminal errichtet.

Das Investitionsvolumen der deutschen Seeschifffahrt stagniert 1980 auf dem Niveau des Vorjahres. Nach dem starken Rückgang in den beiden vergangenen Jahren (– 14 vH und – 31 vH) zeichnet sich damit eine Umkehr dieser Entwicklung ab. Die Vergabe von Neubaufträgen hat im ersten Halbjahr 1980 bereits leicht zugenommen. Stützende Faktoren sind dabei der verstärkte Abbau des vorhandenen Tonnageüberhanges als Folge des gestiegenen Außenhandels sowie der erhöhte Bedarf an Mehrzweck- und Massengutfrachtern sowie Containerschiffen. Hemmenden Einfluß auf die Investitionsneigung haben jedoch die, außer in der Linienfahrt, gegenwärtig stagnierenden bis stark rückläufigen Frachtraten.

Die für den Ausbau der Seehäfen aufgewendeten Mittel nehmen 1980 wiederum real zu; gegenüber dem Vorjahr erhöhen sie sich um etwa 7 vH. Maßgebend hierfür ist u. a. der weitere Ausbau des Container-Terminals Bremerhaven in Richtung See, weseraufwärts wurde die Erweiterung bereits 1979 abgeschlossen. In Hamburg gehören neben dem kontinuierlichen Ausbau der Container-Anlagen vor allem die Erhöhung der Kapazität des Fruchtzentrums sowie die Errichtung zusätzlicher Ro/Ro-Anlagen und Schiffs Liegeplätze zu den wichtigsten laufenden Investitionsvorhaben. Eine Hafenerweiterung in Richtung Altenwerder/Moorburg ist vorgesehen.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr<sup>1</sup> wird auch 1980 das relativ hohe Investitionsniveau der vorangegangenen Jahre erreicht. Schwerpunkt ist nach wie vor der U-Bahnbau. Auf ihn entfällt wiederum rund die Hälfte des Gesamtwertes in Höhe von knapp 2,2 Mrd. DM (zu Preisen von 1970). Die Fortführung dieser Bauvorhaben wird wie bisher durch die im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes aus dem Mineralölsteuereinkommen bereitgestellten Mittel gewährleistet. Gegenwärtig nehmen diese Steuereinnahmen nur noch langsam zu, real sinkt ihr Wert sogar. Der Kauf von Omnibussen steigt infolge des stark expandierenden Gelegenheitsverkehrs nochmals leicht an.

Die Fahrzeug-Neuanschaffungen im gewerblichen Güterkraftverkehr – der Werkverkehr ist in dieser institutionell abgegrenzten Darstellung nicht enthalten – gehen dagegen 1980 um etwa 10 vH zurück. Diese Entwicklung erklärt sich einerseits durch die außerordentlich starke Auswei-

tung des Fahrzeugparks in den beiden vorangegangenen Jahren, andererseits durch die sich abzeichnende Beruhigung der Transportnachfrage aufgrund der konjunkturellen Entwicklung.

Die Investitionen der deutschen Luftfahrtunternehmen nehmen nach einem leichten Rückgang im letzten Jahr 1980 real um 11 vH zu und erreichen mit 830 Mill. DM (zu Preisen von 1970) wieder das Niveau von 1978. Rund 90 vH der Investitionssumme entfallen allein auf die Deutsche Lufthansa, die gegenwärtig ihr Fluggerät modernisiert und auf dem Rhein-Main-Flughafen in Frankfurt ein neues Frachtzentrum errichtet.

Im Bereich der Flughäfen und Flugsicherung nimmt die Investitionstätigkeit im laufenden Jahr ebenfalls zu (5 vH). Dabei handelt es sich ausschließlich um die Erweiterung und Modernisierung bestehender Anlagen. Mit einem Anteil von nahezu 50 vH ist Frankfurt wiederum Investitionsschwerpunkt. Der dringend notwendige Ausbau der Flugsicherungsanlagen für den Schlechtwetterbetrieb der Stufe CAT II erfordert hier eine Verlegung und Verlängerung der beiden parallel verlaufenden Start- und Landebahnen. Mit dem Bau der umstrittenen dritten Startbahn kann nach dem vor kurzem ergangenen Gerichtsbeschluß nunmehr begonnen werden. Eine Entscheidung über den Baubeginn für den geplanten Großflughafen München II steht dagegen noch aus.

Die in das Leitungsnetz der Rohöl- und Mineralölproduktenfernleitungen investierten Mittel waren wie in den vorangegangenen Jahren ausschließlich für die Kapazitätserhaltung bestimmt. Erweiterungsinvestitionen brauchten aufgrund der nach wie vor vorhandenen Reserven an Durchsatzkapazitäten auch 1980 nicht vorgenommen zu werden.

Das Investitionsvolumen der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs stagniert 1980 real auf dem Niveau des Vorjahres. Drei Viertel davon entfallen auf den Ersatzbedarf und die Modernisierung des Schienenverkehrs, das restliche Viertel auf Omnibus-Neuanschaffungen.

### **Brutto-Anlagevermögen**

Der Brutto-Wert aller Verkehrseinrichtungen – Anlagen und Fahrzeuge – wird sich zum Jahresende 1980 auf 560 Mrd. DM (zu Preisen von 1970)

<sup>1</sup> Der öffentliche Straßenpersonenverkehr umfaßt in dieser institutionellen Abgrenzung neben dem U-Bahn-, Straßenbahn- und Omnibusverkehr der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen auch die privaten Omnibusbetriebe, Taxis und Mietwagen, nicht jedoch den Omnibusverkehr der Eisenbahnen und der Bundespost sowie die S-Bahn.

**Brutto-Anlagevermögen<sup>1)</sup> der Verkehrsbereiche**  
zu Preisen von 1970

Verkehrsbereiche	Mrd. DM				Anteil in vH			
	1960	1970	1975	1980	1960	1970	1975	1980
Deutsche Bundesbahn	60,70	76,77	84,50	89,20	26,5	20,1	17,5	15,9
Nichtbundes-eigene Eisenbahnen <sup>2)</sup>	2,95	3,42	3,83	4,17	1,3	0,9	0,8	0,7
Eisenbahnen	63,65	80,19	88,33	93,37	27,8	21,0	18,3	16,6
Binnenschifffahrt <sup>3)</sup>	4,16	5,21	5,74	5,65	1,8	1,4	1,2	1,0
Binnenhäfen <sup>4)</sup>	4,73	5,17	5,38	5,37	2,1	1,4	1,1	1,0
Seeschifffahrt <sup>5)</sup>	12,14	18,09	22,75	24,60	5,3	4,7	4,7	4,4
Seehäfen	5,15	7,45	9,04	10,34	2,3	1,9	1,9	1,8
Schifffahrt	26,18	35,92	42,91	45,96	11,5	9,4	8,9	8,2
Öffentl. Straßenpersonentransport <sup>6)</sup>	12,19	17,83	23,89	30,75	5,3	4,7	4,9	5,5
Güterkraftverkehr <sup>7)</sup>	10,26	17,83	17,38	17,73	4,5	4,7	3,6	3,2
Fluggesellschaften <sup>8)</sup>	0,68	3,48	5,10	6,62	0,3	0,9	1,1	1,2
Flughäfen <sup>9)</sup>	1,37	3,77	5,81	6,13	0,6	1,0	1,2	1,1
Rohrfernleitungen <sup>10)</sup>	0,52	2,09	2,62	2,62	0,2	0,5	0,5	0,5
Obriger Verkehr	25,02	45,00	54,80	63,85	10,9	11,8	11,3	11,4
Deutsche Bundespost	14,18	39,15	65,87	82,38	6,2	10,3	13,7	14,7
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	129,03	200,26	251,91	285,56	56,4	52,5	52,2	50,9
Straßen und Brücken	86,20	163,80	211,30	253,29	37,7	43,0	43,7	45,2
Wasserstraßen <sup>11)</sup>	13,42	17,26	19,70	22,06	5,9	4,5	4,1	3,9
Staatlicher Verkehrsbereich	99,62	181,06	231,00	275,35	43,6	47,5	47,8	49,1
Verkehr insgesamt	228,65	381,32	482,91	560,91	100,0	100,0	100,0	100,0

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

Quelle: Berechnungen des DIW.

belaufen. Davon entfällt nahezu die Hälfte auf das Straßennetz, jeweils rund 15 vH entfallen auf Bundesbahn und Bundespost. Da sich merkliche Veränderungen in der Vermögensstruktur — als Folge unterschiedlicher Investitionstätigkeit — nur langfristig ergeben, wird im folgenden die Entwicklung seit 1960 analysiert. Das gesamte Brutto-Anlagevermögen der Verkehrsbereiche hat sich in diesem Zeitraum real um 150 Prozent erhöht, in den einzelnen Sektoren jedoch war die Entwicklung sehr unterschiedlich. So stieg der Vermögenswert bei der Deutschen Bundespost auf das 6-fache, bei den Straßen auf das 3-fache, bei der Deutschen Bundesbahn dagegen nur um die Hälfte. Infolgedessen ging in den letzten 20 Jahren der Anteil der Deutschen Bundesbahn am gesamten Anlagevermögen im Verkehr um fast die Hälfte zurück, während sich der Anteil der Deutschen Bundespost um das andert-halb-fache und der für die Straßen um ein Viertel

erhöhte. Ihren Anteil steigern konnte nur noch die Luftfahrt, der des öffentlichen Straßenpersonentransports blieb konstant, für alle anderen verringerte er sich um ein Drittel bis zur Hälfte. In dieser Entwicklung spiegelt sich deutlich die Schwerpunktverlagerung in der Verkehrs- und Kommunikationsnachfrage in den letzten 20 Jahren wider.

### Beschäftigung

Die Zahl der Erwerbstätigen im Verkehr nimmt 1980 weiter zu, im Jahresdurchschnitt um etwa 3 000. Maßgebend dafür ist vor allem die wiederum stark steigende Beschäftigtenzahl bei der Deutschen Bundespost, der Personalrückgang bei der Deutschen Bundesbahn hat sich gleichzeitig stark abgeflacht.

Seit Inkrafttreten des Einstellungsstopps im November 1974 hat die Deutsche Bundesbahn ihre Mitarbeiterzahl um nahezu 100 000 verringert. Dabei

Erwerbstätige<sup>1)</sup> in den Verkehrsbereichen

Verkehrsbereiche	in 1 000				Anteil in vH			
	1970	1975	1979	1980	1970	1975	1979	1980
Deutsche Bundesbahn	401	421	349	343	28,1	28,4	24,5	24,0
Nichtbundes-eigene Eisenbahnen <sup>2)</sup>	13	12	11	11	0,9	0,8	0,8	0,8
Eisenbahnen	414	433	360	354	29,0	29,3	25,3	24,8
Binnenschifffahrt <sup>3)</sup>	18	15	12	12	1,3	1,0	0,9	0,8
Binnenhäfen <sup>4)</sup>	13	13	14	14	0,9	0,9	1,0	1,0
Seeschifffahrt <sup>5)</sup>	48	32	30	28	3,4	2,2	2,1	2,0
Seehäfen	26	26	25	25	1,8	1,7	1,7	1,7
Schifffahrt	105	86	81	79	7,4	5,8	5,7	5,5
Öffentl. Straßenpersonnenverkehr <sup>6)</sup>	146	162	171	173	10,2	10,9	12,0	12,1
Güterkraftverkehr <sup>7)</sup>	289	291	297	299	20,3	19,7	20,8	20,9
Fluggesellschaften <sup>8)</sup>	23	28	32	33	1,6	1,9	2,2	2,3
Flughäfen <sup>9)</sup>	8	11	13	14	0,6	0,7	0,9	1,0
Rohrfernleitungen <sup>10)</sup>	1	1	1	1	0,1	0,1	0,1	0,1
Übriger Verkehr	467	493	514	520	32,7	33,3	36,0	36,4
Deutsche Bundespost	441	468	471	476	30,9	31,6	33,0	33,3
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	1 427	1 480	1 426	1 429	100,0	100,0	100,0	100,0

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Deutsche Bundespost, Berechnungen des DIW.

wurden keine Entlassungen vorgenommen, sondern lediglich natürliche Abgänge nicht ersetzt. Das Ziel, den Personalbestand bis 1983 auf 300 000 zu reduzieren, dürfte wegen der bereits aufgetretenen Personalengpässe im Betriebsbereich kaum zu verwirklichen sein, zumindest nicht bei dem weiterhin hohen Stand der Transportnachfrage.

Bei der Deutschen Bundespost steigt der Arbeitskräfteeinsatz auch 1980 weiter, gegenüber dem Vorjahrsdurchschnitt um rund 5 000. Während sich in den beiden vorangegangenen Jahren die Zunahme etwa je zur Hälfte auf Auszubildende und Dienstkräfte verteilte, nimmt im laufenden Jahr ausschließlich die Zahl der Dienstkräfte zu.

In der Seeschifffahrt verringert sich aufgrund der rückläufigen Tonnageentwicklung durch Ausflagen die Zahl der Beschäftigten 1980 weiter. In der Binnenschifffahrt sowie bei den Häfen bleibt sie dagegen unverändert. Die weiter anhaltende Personalausweitung im öffentlichen Straßenpersonnenverkehr resultiert im wesentlichen aus dem nach wie vor stark expandierenden Omnibus-Reiseverkehr der privaten Unternehmen. Im Güterkraftverkehr — einschließlich Spedition und Lagerei — und in der

Luftfahrt sind es sowohl die anhaltende Transportnachfrage als auch Kapazitätserweiterungen, die einen verstärkten Personaleinsatz erfordern.

**Ausblick**

Im Jahre 1981 werden die investiven Aufwendungen im Verkehrssektor voraussichtlich um 5 vH zunehmen, real dagegen auf dem Niveau von 1980 verharren. Für die einzelnen Verkehrsbereiche zeichnet sich folgende Entwicklung der Investitionsausgaben ab:

— Bei der Deutschen Bundesbahn ist mit einer Steigerung um 10 vH zu rechnen. Vor allem die Aufwendungen für die Neubau- und Ausbaustrecken und für die Kapazitätserweiterungen der Anlagen und Fahrzeuge für den Huckepack- sowie Containerverkehr dürften sich 1981 deutlich erhöhen. Die Ausgaben zur Fortführung der Nahverkehrsvorhaben werden dagegen bestenfalls stagnieren. Der gesamte Investitionsmittelbedarf des Unternehmens wird wie bereits im Berichtsjahr durch die weiterhin vorgesehenen Investitionshilfen des Bundes gedeckt.

— Die Deutsche Bundespost dürfte ihre Investitionen 1981 um mindestens 12 vH erhöhen. Maßgebend dafür ist neben der verstärkten Installierung elektronischer Wählsysteme im Nahbereich u. a. die Errichtung von Versuchsanlagen zur Erprobung von Glasfaserkabeln und von mit Digital-Technik ausgestatteten Wählsystemen unter realen Betriebsbedingungen.

— In der Binnenschifffahrt und bei den Binnenhäfen ist nur eine geringfügige Zunahme der Investitionen zu erwarten, für die Seeschifffahrt und Seehäfen dagegen zeichnet sich eine Steigerung von 10 vH ab.

— Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr werden die investiven Ausgaben 1981 günstigstenfalls sta-

gnieren. Im gewerblichen Güterkraftverkehr einschließlich Spedition und Lagerei dürften sie annähernd 5 vH unter dem Wert von 1980 liegen.

— Die Investitionen der deutschen Luftfahrtunternehmen erhöhen sich voraussichtlich um 5 vH. Bei den Flughäfen kann dagegen mit einer doppelt so hohen Steigerungsrate gerechnet werden. Sollte 1981 mit dem Bau des Flughafens München II begonnen werden können, ist für 1982 von einer wesentlichen Steigerung der Ausgaben auszugehen.

— Die Ausgaben für den Straßenbau, sowohl in der Zuständigkeit des Bundes als auch in der der Länder und Gemeinden, dürften 1981 auf dem Niveau des Vorjahres stagnieren, das gleiche Ergebnis zeichnet sich für den Wasserstraßenbau ab.

---

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 Cornelsen, 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.

*Anlageinvestitionen des verarbeitenden Gewerbes in Berlin (West) 1970 bis 1980.* Bearbeitet von Hans F. Titzmann. —  
*Weiterer Anstieg der Investitionen und der Beschäftigung im Verkehr.* Bearbeitet von Heinz Enderlein.

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,—.

— Hierzu ein Prospekt des DIW —