

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 26 / 83

Berlin

30. Juni 1983

50. Jahrgang

Verkehrswegeinvestitionen bis 1990

Stäglich

Diskrepanz zwischen Bedarfsplanung und Finanzierbarkeit

Der starke Rückgang der realen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in den letzten Jahren führte zu einer Diskussion über Umfang und Finanzierbarkeit eines weiteren Ausbaus des Verkehrswegenetzes. Im vorliegenden Bericht werden die langfristige Entwicklung der Investitionen im Bereich der Verkehrswege dokumentiert, vorliegende Bedarfsplanungen der Gebietskörperschaften konsistent zusammengefaßt und auf ihre Realisierungsmöglichkeit untersucht.

Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

Von 1960 bis 1981 sind in der Bundesrepublik Deutschland rund 340 Mrd. DM für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ausgegeben worden. Das heute vorhandene leistungsfähige Verkehrswegenetz ist damit zu etwa drei Vierteln in diesem Zeitraum entstanden¹.

Die Ausweitung der Verkehrswegekazität kommt nur zu einem Teil in der Vergrößerung der Wegenetze zum Ausdruck. Gewichtiger sind die qualitativen Verbesserungen, die mit dem Neu- oder Ausbau verbunden waren. Kennzeichnend für diese Entwicklung zu einer höheren Leistungsfähigkeit der Verkehrswege sind die unterschiedlichen Veränderungen von Netzlänge und Kapitalbestand. So vergrößerte sich das gesamte Verkehrswegenetz von 1960 bis 1981 um ein Viertel auf 522 Tausend Kilometer, der Wert des Bruttoanlagevermögens (zu Preisen von 1976)² stieg dagegen um das Eineinhalbfache auf 330 Mrd. DM an.

Ihren Höhepunkt erreichte die Investitionstätigkeit in den Jahren 1971 und 1972, in denen — zu Preisen von 1976 gerechnet — jeweils für etwa 22 Mrd. DM Verkehrswege und Umschlageneinrichtungen gebaut wurden. In den darauf folgenden Jahren war bis 1979 ein leicht fallender Trend beim Investitionsvolumen zu verzeichnen, von 1980 an hat sich jedoch mit durchschnittlich 9 vH je Jahr ein stärkerer Rückgang eingestellt. Im Jahre 1982 betrugen die realen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen lediglich noch rund 15 Mrd. DM.

Dieser Investitionsverlauf drückt sich auch in der Entwicklung des Verhältnisses von Netto- zu Bruttoanlagevermögen aus, das als Indikator für die Altersstruktur des Kapitalbestandes angesehen werden kann und deshalb als Modernitätsgrad bezeichnet wird³. Von 60 vH im Jahre 1960 stieg dieser Quotient bis auf 68 vH im Jahre 1973 und weist erst seitdem ei-

¹ Die Daten zur Investitionstätigkeit werden vom DIW laufend erfaßt und gehen in die Berechnungen zur Vermögensentwicklung ein. Über die Ergebnisse dieser Arbeiten wird jährlich berichtet. Vgl.: Rückläufige Verkehrsinvestitionen im Jahre 1982. Bearbeiter: Heinz Enderlein. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 45/1982.

² Zur Anlagevermögensrechnung des DIW im Verkehrsreich vgl. Bernd Bartholmai: Verkehrswege und Ersatzbedarf, Sonderhefte des DIW, Nr. 109, Berlin 1975.

³ Während das Bruttoanlagevermögen den Bestand aller im betrachteten Zeitpunkt vorhandenen leistungsfähigen Anlagen mißt, sind im Nettoanlagevermögen Abschreibungen als Äquivalent für die Wertminderung derjenigen Anlagen berücksichtigt, die nicht mehr für ihre volle Nutzungsdauer zur Verfügung stehen. Das Verhältnis Nettoanlagevermögen/Bruttoanlagevermögen enthält somit eine mittelbare Information über die Altersstruktur des Anlagenbestandes.

ne fallende Tendenz auf (1981: 65 vH). Diese — bislang noch relativ geringe — Verschlechterung der Altersstruktur deutet eine künftig notwendig werdende Akzentverschiebung in der Investitionspolitik an: Stärker als bisher wird der Ersatzbedarf Priorität vor Neubauvorhaben erhalten müssen.

In den einzelnen Infrastrukturbereichen war die Entwicklung sehr unterschiedlich. So haben insbesondere die *Eisenbahnen* — also vor allem die Deutsche Bundesbahn — eine stark unterdurchschnittliche Zunahme des Bruttovermögens (um 70 vH) aufzuweisen. Dies ist neben den Rohrfernleitungen der einzige Bereich, in dem sich der Modernitätsgrad des eingesetzten Kapitals in der Referenzperiode verschlechterte, und zwar von 60 vH auf 58 vH. Bei dieser Gesamtbeurteilung können Unterschiede zwischen einzelnen Netzteilen, z.B. zwischen Hauptstrecken und Nebenstrecken, nicht erfaßt werden. Das Streckennetz verringerte sich von 1960 bis 1981 um 4 500 km. Von dem 1960 bei der Bundesbahn vorhandenen Bestand von 30 700 km wurden allerdings nur gut 2 000 km stillgelegt; etwa die Hälfte der Netzreduzierung betraf also die nicht bundeseigenen Eisenbahnen.

Bei den *Wasserstraßen und den Binnenhäfen* war die Entwicklung ebenfalls von einer unterdurchschnittlichen Zunahme des Anlagevermögens (um rund 50 vH) geprägt. Der Modernitätsgrad konnte gehalten werden; die Netzlänge blieb etwa konstant. Die bedeutendsten Bauprojekte waren Elbe-Seiten-Kanal, Mosel-Kanalisation, Weiterführung des Main-Donau-Kanals und Regulierungsmaßnahmen im Bereich des Oberrheins.

Rohrfernleitungen werden in der Bundesrepublik im wesentlichen von privaten Gesellschaften betrieben. Statistisch wird nur der Transport von Rohöl und Mineralölprodukten erfaßt. Nach einer starken Ausdehnung des Leitungsnetzes in den sechziger Jahren blieb sein Umfang von 1970 an nahezu konstant. Die Investitionen verminderten sich in den letzten Jahren daher drastisch und wurden fast ausschließlich für Ersatz und Erneuerung benötigt. Aufgrund der starken Expansion in der ersten Hälfte der Referenzperiode erhöhte sich das Bruttovermögen von 1960 bis 1981 stark überdurchschnittlich, und zwar auf das Fünffache des Ausgangswertes.

Ein besonders kräftiger Vermögenszuwachs war mit 360 vH auch im Bereich *Flughäfen und Flugsicherung* zu verzeichnen. Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag hier in den Jahren 1968 bis 1973. Nach Abschluß der umfangreichen Neubau- und Ausbauarbeiten an den Flughäfen Köln-Bonn, Frankfurt/Main, Berlin-Tegel und Hannover dienten die Investitionen vor allem der Erweiterung und der Modernisierung vorhandener Anlagen.

Die Kapitalbildung bei *Stadtschnell- und Straßenbahnen* (einschließlich U-Bahnen) war leicht überdurchschnittlich; der Ausgangswert verdreifachte sich innerhalb des Berichtszeitraumes. Allerdings expandierte ausschließlich der Vermögenswert der Stadtschnellbahnen; bei den Straßenbahnen war wegen des Netzabaus dagegen ein Rückgang zu verzeichnen. Das Investitionsvolumen weist über die gesamte Referenzperiode einen steigenden Trend auf, und auch in den letzten Jahren konnten — im Unterschied zu den übrigen Verkehrsinfrastrukturbereichen — die realen Investitionsausgaben gesteigert oder zumindest gehalten werden. Der Modernitätsgrad erhöhte sich von 60 vH auf 78 vH, allerdings auch bedingt durch die Stilllegung von älteren Straßenbahnlinien.

Im mit Abstand bedeutendsten Bereich *Straßen und Brücken* wurde der Anlagevermögenswert — bei schon hohem Ausgangsniveau — ebenfalls verdreifacht. Dabei stiegen die realen Investitionen — ausgehend von 6 Mrd. DM im Jahr 1960 — im Lauf der sechziger Jahre rasch an und erreichten 1971 mit rund 15 Mrd. DM ihr Maximum. Danach ist ein fallender Trend zu verzeichnen. Im Jahre 1981 wurden noch für etwa 11 Mrd. DM Straßen gebaut. Der Modernitätsgrad hat sich gegenüber dem Ausgangswert von 59 vH wesentlich verbessert und betrug 1981 noch 67 vH, nachdem zu Beginn der siebziger Jahre 70 vH als Höchstwert erreicht worden war. Das Straßennetz wurde um 113 000 Kilometer und damit beträchtlich erweitert.

Bei den *Bundesfernstraßen* war die Expansion noch etwas stärker. So nahm das Bruttovermögen in der betrachteten Periode um mehr als 250 vH zu. Das Netz vergrößerte sich um 12 500 km, d.h. um knapp die Hälfte, auf insgesamt rund 40 000 km. Der Modernitätsgrad und damit auch der Qualitätsstandard entwickelte sich — auf allerdings höherem Niveau — parallel zu dem des gesamten Straßennetzes.

Bei der unterschiedlichen Investitionsentwicklung in den Sektoren veränderte sich die Zusammensetzung des Infrastrukturvermögens über den Zeitraum von 22 Jahren hinweg beträchtlich. An Bedeutung gewonnen hat vor allem der Straßenbereich, dessen Anteil am Bruttoanlagevermögen von 53 vH im Jahre 1960 auf 64 vH im Jahre 1981 zunahm. Parallel dazu stieg der Anteil für die Bundesfernstraßen von 15 vH auf 22 vH.

Einbußen ergaben sich für die Eisenbahnen sowie für die Wasserstraßen und Häfen, deren Anteile am Anlagevermögen sich um mehr als die Hälfte reduzierten. Bei den kleineren Bereichen konnte vor allem der der Stadtschnell- und Straßenbahnen seine Position verbessern (von 4 vH auf 5 vH).

Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur¹⁾

Infrastrukturbereiche	Einheit	1960	1965	1970	1975	1980	1981
Eisenbahnen, S-Bahn							
Netzlänge	1000 km	36,0	35,0	33,1	32,0	31,6	31,5
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	1,98	1,74	2,55	3,82	4,49	4,22
Investitionen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	4,05	3,05	3,51	3,95	3,64	3,26
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	66,17	80,40	89,56	101,07	111,24	112,45
Nettoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	39,56	50,61	54,85	60,91	65,60	65,77
Modernitätsgrad ⁶⁾	v.H.	60	63	61	60	59	58
Stadtschnell- und Straßenbahnen²⁾							
Netzlänge	1000 km	3,2	2,6	2,2	2,0	1,9	1,9
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	0,12	0,18	0,61	1,18	1,78	1,83
Investitionen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	0,24	0,30	0,78	1,21	1,34	1,32
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	7,90	8,49	11,97	17,16	22,64	23,80
Nettoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	4,72	5,26	8,53	13,20	17,73	18,64
Modernitätsgrad ⁶⁾	v.H.	60	62	71	77	78	78
Straßen und Brücken							
Netzlänge	1000 km	368,7	401,6	432,4	462,2	479,5	482,4
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	3,42	7,28	11,76	13,05	17,07	15,00
Investitionen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	5,92	11,35	15,18	13,30	12,61	10,89
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	111,08	151,84	211,19	272,54	322,75	329,92
Nettoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	65,96	100,37	147,34	189,10	216,81	219,49
Modernitätsgrad ⁶⁾	v.H.	59	66	70	69	67	67
Darunter Bundesfernstraßen							
Netzlänge	1000 km	27,7	33,1	36,3	38,3	39,6	40,1
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	1,20	2,60	4,31	4,51	5,43	4,91
Investitionen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	2,09	4,05	5,56	4,09	4,01	3,52
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	32,11	46,75	70,35	93,50	112,42	115,04
Nettoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	21,58	34,36	53,90	70,62	82,10	83,21
Modernitätsgrad ⁶⁾	v.H.	67	73	77	76	73	72
Wasserstraßen³⁾ und Binnenhäfen							
Netzlänge	1000 km	4,5	4,5	4,4	4,4	4,4	4,4
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	0,35	0,46	0,57	0,94	0,86	0,80
Investitionen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	0,70	0,76	0,73	0,95	0,65	0,58
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	23,14	26,04	28,61	31,98	34,99	35,32
Nettoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	14,54	16,71	18,43	20,79	22,66	22,75
Modernitätsgrad ⁶⁾	v.H.	63	64	64	65	65	64
Rohrfernleitungen⁴⁾							
Netzlänge	1000 km	0,5	1,1	2,1	2,1	2,1	2,1
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	0,03	0,21	0,05	0,05	0,08	0,08
Investitionen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	0,06	0,37	0,07	0,05	0,07	0,06
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	0,73	1,84	2,94	3,68	3,68	3,64
Nettoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	0,68	1,55	2,11	2,26	1,85	1,77
Modernitätsgrad ⁶⁾	v.H.	93	84	72	61	50	49
Flughäfen⁵⁾							
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	0,09	0,19	0,67	0,41	0,58	0,60
Investitionen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	0,19	0,33	0,93	0,43	0,47	0,45
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	1,86	2,67	5,19	8,05	8,50	8,51
Nettoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	1,14	1,74	3,78	5,37	4,93	4,88
Modernitätsgrad ⁶⁾	v.H.	61	65	73	67	58	57
Insgesamt							
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	5,99	10,06	16,21	19,45	24,86	22,53
Investitionen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	11,16	16,16	21,20	19,89	18,78	16,56
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	210,88	271,28	349,46	434,48	503,80	513,64
Nettoanlagevermögen zu Preisen von 1976	Mrd. DM	126,60	176,24	235,04	291,63	329,58	333,30
Modernitätsgrad ⁶⁾	v.H.	60	65	67	67	65	65

1) Verkehrswege und Umschlagplätze. Die Investitionen für die Umschlagplätze beziehen sich auf Infra- und Suprastruktur. - 2) Fahrweg einschließlich zugehöriger Anlagen. - 3) Bis zur Seegrenze. - 4) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. - 5) Einschließlich Flugsicherung. - 6) Verhältnis von Netto- zu Bruttoanlagevermögen.

Quelle: "Verkehr in Zahlen 1982", bearbeitet von Heinz Enderlein (DIW), Hrsg.: Der Bundesminister für Verkehr.

Entwicklung der Verkehrsleistungen

	1960	1965	1970	1975	1980	1981
Personenverkehr						
Personenkilometer in Mrd.						
Öffentlicher Verkehr	89,6	94,0	103,0	113,6	123,0	126,7
Eisenbahnverkehr ¹⁾	39,5	39,5	38,0	37,5	38,7	40,0
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr ²⁾	48,5	51,2	58,4	67,7	74,1	75,8
Luftverkehr ³⁾	1,6	3,3	6,6	8,4	11,0	10,9
Individualverkehr ⁴⁾	161,7	267,4	350,6	405,4	470,3	444,0
Personenverkehr insgesamt	251,3	361,4	453,6	519,0	594,1	570,7
Güterverkehr						
Tonnenkilometer in Mrd.						
Eisenbahn ⁵⁾	53,1	58,2	71,5	55,3	64,9	62,0
Binnenschifffahrt	40,4	43,6	48,8	47,6	51,4	50,0
Straßengüterfernverkehr ⁶⁾	23,7	32,6	41,9	59,3	80,0	80,2
Rohrfernleitungen ⁷⁾	3,0	8,9	16,9	14,6	14,3	12,6
Güterfernverkehr ⁸⁾	120,2	143,4	179,2	176,8	210,6	204,8
Straßengüternahverkehr ⁹⁾	21,8	29,9	36,1	36,7	44,4	41,5
Güterverkehr insgesamt	142,0	173,3	215,3	213,5	255,0	246,3

1) Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, einschließlich S-Bahn-Verkehr, ohne Militärverkehr. - 2) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmen sowie der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, ohne Umsteiger. - 3) Ohne Umsteiger. - 4) Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen und motorisierten Zweirädern. - 5) Ohne Güterkraftverkehr und Dienstgutverkehr, jedoch einschließlich Stückgut- und Expreßgutverkehr. - 6) Ohne tarifliches Stückgut und Sendungen unter 500 kg, die im Werkverkehr befördert werden, einschließlich des grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehrs. - 7) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. - 8) Güterverkehr insgesamt ohne Straßengüternahverkehr. - 9) Ohne grenzüberschreitenden Straßengüternahverkehr.

Quelle: Verkehr in Zahlen 1982, bearbeitet von Heinz Enderlein (DIW), Hrsg.: Der Bundesminister für Verkehr.

Entwicklung der Verkehrsleistungen

Die Investitionstätigkeit hat bewirkt, daß die Entwicklung der Infrastruktur zu großen Teilen der Entwicklung der Verkehrsleistungen (Tonnen- bzw. Personenkilometer) entsprach.

Der bereits 1960 dominierende Straßenverkehr nahm an Bedeutung noch weiter zu. Derzeit werden rund 90 vH der gesamten Personenverkehrsleistungen⁴ mit Personenkraftwagen und Omnibussen erbracht und lediglich 10 vH in schienengebundenen Fahrzeugen oder im Flugzeug. Auch beim Gütertransport konnte der Straßenverkehr weitere Anteile gewinnen. Mehr als 70 vH der Verkehrsleistungen (Tonnenkilometer) entfallen heute auf den Lastkraftwagen.

Das DIW hat im Jahre 1980 Status-quo-Prognosen der Nachfrage nach Verkehrsleistungen für den Personen- und den Güterverkehr vorgelegt⁵. Auch wenn die Erwartungen hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung heute von einer pessimistischeren Grundhaltung geprägt sind, dürften wichtige

Tendenzaussagen der Prognose nach wie vor gültig sein. So wird das — künftig abgeschwächte — Wachstum des Personenverkehrs nahezu ausschließlich vom Individualverkehr getragen werden. Unter verkehrspolitischen Status-quo-Bedingungen wird der Anteil des Pkw an der Verkehrsleistung weiter zunehmen, die Verkehrsleistungen des öffentlichen Verkehrs dürften etwa stagnieren.

⁴ Fußwege und Fahrradfahrten sind in dieser Betrachtung nicht enthalten.

⁵ Vgl.: Die voraussichtliche Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 2000. Bearbeiter: Rainer Hopf, Hellwig Rieke und Ulrich Voigt. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 34/1980.

Rainer Hopf, Hellwig Rieke und Ulrich Voigt: Analyse und Projektion der Personenverkehrsnachfrage in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000. Beiträge zur Strukturforchung des DIW, Heft 70, 1982.

Die voraussichtliche Entwicklung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000. Bearbeiter: Peter Lünsdorf. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 22/1982.

Steuerliche Belastung des Kraftfahrzeugverkehrs

	Einheit	1960	1965	1970	1975	1980	1981
Steuereinnahmen des Bundes, der Länder und der Gemeinden	Mill. DM	66 628	104 460	152 319	235 163	354 315	358 136
Darunter:							
Mineralölsteuer	Mill. DM	2 641	7 428	11 512	17 121	21 351	22 180
Dar. Aufkommen aus dem Kraftfahrzeugverkehr	Mill. DM	2 340	6 098	9 784	15 296	19 066	20 201
Zweckgebunden zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden ¹⁾	Mill. DM	-	-	988	2 084	2 373	2 390
Zweckgebunden für Verkehrsausgaben des Bundes ²⁾	Mill. DM	.	2 927	4 398	5 910	7 361	6 938
Kraftfahrzeugsteuer	Mill. DM	1 510	2 624	3 830	5 303	6 585	6 593
Steuereinnahmen aus dem Kraftfahrzeugverkehr	Mill. DM	3 850	8 722	13 614	20 599	25 651	26 794
Anteil der Steuern aus dem Kraftfahrzeugverkehr an den Steuereinnahmen insgesamt	v.H.	5,8	8,3	8,9	8,8	7,2	7,5
Nachrichtlich: Verhältnis Straßenbauinvestitionen zu Steuereinnahmen aus dem Kraftfahrzeugverkehr	v.H.	88,8	83,5	86,4	63,4	66,5	56,0

1) Derzeit 5,4 Pfennig je Liter Kraftstoff. - 2) Derzeit 17 Pfennig je Liter Kraftstoff. Bis 1972 bezog sich die Zweckbindung auf den Bundesfernstraßenbau.
Quellen: Statistisches Bundesamt, Der Bundesminister für Finanzen, Berechnungen des DIW.

Für die Güterverkehrsprognose bedeutet die seinerzeit zugrunde gelegte Annahme eines höheren gesamtwirtschaftlichen Wachstumspfad, daß die Schätzung für die Zunahme des Verkehrsaufkommens zu hoch ausgefallen ist. Die für die Verkehrsteilung abgeleitete Tendenz einer überproportionalen Entwicklung des Lkw-Verkehrs muß jedoch nach wie vor als richtig angesehen werden, so daß sich insgesamt Anteilsgewinne für den Straßenverkehr ergeben.

Die mit den Status-quo-Prognosen ermittelten Ergebnisse sind sicherlich nicht immer als erwünscht anzusehen. Es ist daher auch nicht Aufgabe der Infrastrukturpolitik, sich jeweils an vorausgeschätzte Nachfragetendenzen anzupassen, zumal Wechselwirkungen zwischen Infrastrukturangebot und Verkehrsnachfrage bestehen. Prognosen dieser Art haben unter anderem die Funktion, geeignete Ansatzpunkte deutlich zu machen, mit denen die Entwicklung beeinflußt werden kann.

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Der bei weitem größte Teil der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wird in der Bundesrepublik mit staatlichen Mitteln finanziert. Neben den privaten Betreibern von Rohrfernleitungen erwirtschaften die Flughafengesellschaften noch einen Teil ihrer Investitionen selbst. Die Ausgaben für Verkehrswege der Eisenbahnen, S-Bahnen und des übrigen schienengebundenen Nahverkehrs werden dagegen nahezu vollständig mit Haushaltsmitteln der Gebietskörperschaften gedeckt.

Im Bereich der Wasserstraßen ist bis auf einige Ausnahmen⁶ allein der Bund für die Finanzierung verantwortlich. Binnenhäfen werden zumeist von Gesellschaften betrieben, an denen Kommunen und/oder Bundesländer beteiligt sind.

Stärker als anderen Aufgabenbereichen wurde innerhalb des öffentlichen Haushalts dem Straßenwesen der Status eines Sondervermögens eingeräumt, dessen Ausbau durch zurechenbare und damit gebührenähnliche Abgaben, nicht aber primär durch allgemeine Deckungsmittel finanziert wird. Diesem Grundsatz entspricht eine teilweise Zweckbindung des vom Straßenverkehr aufgebrachten Steueraufkommens für den Straßenbau. Die wichtigsten Finanzierungsquellen — auch für Projekte des öffentlichen Personennahverkehrs — sind dabei Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer.

Im Betrachtungszeitraum ist das Aufkommen der Mineralölsteuer aus dem Kraftverkehr fast auf das Neunfache des Ausgangswertes gestiegen und betrug 1981 rund 20 Mrd. DM. Die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer (1981 etwa 6,6 Mrd. DM) haben sich dagegen wesentlich langsamer erhöht und erreichten mit 340 vH weniger als die Hälfte des Zuwachses der Mineralölsteuer, obwohl die Bemessungsgrundlagen, Kraftstoffverbrauch bzw. Hubraum des Kraftfahrzeugbestandes, sich etwa parallel ent-

⁶ An einigen Neubau- und Ausbauprojekten sind auch Bundesländer beteiligt, z.B. das Land Bayern mit einem Drittel der Investitionssumme beim Neubau des Main-Donau-Kanals.

Entwicklung der Mineralölsteuerbelastung bei Kraftstoffen

Jahr	Normal-Benzin			Diesel		
	Preis je Liter ¹⁾	Mineralöl- steuer je Liter	Steuerbe- lastung Anteil	Preis je Liter ¹⁾	Mineralöl- steuer je Liter	Steuerbe- lastung Anteil
	in DM	in DM	in vH	in DM	in DM	in vH
1960	0,60	0,23	38,3	0,53	0,18	34,0
1961	0,57	0,24	42,1	0,54	0,19	35,2
1962	0,56	0,24	42,9	0,55	0,19	34,5
1963	0,56	0,24	42,9	0,53	0,19	35,8
1964	0,56	0,32	57,1	0,52	0,30	57,7
1965	0,56	0,32	57,1	0,52	0,30	57,7
1966	0,52	0,32	61,5	0,51	0,30	58,8
1967	0,55	0,35	63,6	0,55	0,33	60,0
1968	0,60	0,35	58,3	0,56	0,33	58,9
1969	0,53	0,35	66,0	0,55	0,33	60,0
1970	0,56	0,35	62,5	0,57	0,33	57,9
1971	0,57	0,35	61,4	0,59	0,33	55,9
1972	0,60	0,38	63,3	0,63	0,37	58,7
1973	0,66	0,41	62,1	0,69	0,39	56,5
1974	0,83	0,44	53,0	0,86	0,42	48,8
1975	0,81	0,44	54,3	0,86	0,42	48,8
1976	0,88	0,44	50,0	0,89	0,42	47,2
1977	0,86	0,44	51,2	0,89	0,42	47,2
1978	0,89	0,44	49,4	0,88	0,42	47,7
1979	0,98	0,44	44,9	1,00	0,42	42,0
1980	1,17	0,44	37,6	1,18	0,42	35,6
1981	1,40	0,51	36,4	1,30	0,45	34,6

1) Niedrigster Tankstellenabgabepreis.

Quelle: Verkehr in Zahlen 1982, bearbeitet von Heinz Enderlein (DIW), Hrsg.: Der Bundesminister für Verkehr.

wickelten. Während jedoch die Jahressteuer für den expansivsten Bereich des Kraftfahrzeugbestandes, nämlich für Personen- und Kombinationskraftwagen, mit 14,40 DM je 100 Kubikzentimeter Hubraum seit 1955 konstant blieb, wurde der Steuerbetrag je Liter Kraftstoff seit 1960 auf mehr als das Doppelte angehoben. Der Anteil des Steuerbetrages am Verkaufspreis je Liter Kraftstoff war im Zeitablauf starken Schwankungen unterworfen. Bedingt durch den Anstieg des Verkaufspreises war er 1981 bei Normalbenzin — trotz einer Steuererhöhung um 7 Pfennig je Liter im gleichen Jahr — mit 36 vH in der gesamten Referenzperiode am niedrigsten. Zur Zeit der starken Expansion des Straßenbaus, etwa 1967 bis 1973, lag der Steueranteil dagegen durchweg bei über 60 vH.

Die anteilige Zweckbindung der Mineralölsteuer ist im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, im Verkehrsfinanzgesetz und in den Haushaltsgesetzen geregelt⁷. Derzeit werden 5,4 Pfennig je Liter Kraftstoff den Ländern zur Verfügung gestellt. Dieser Betrag ist jeweils zur Hälfte zur Förderung des kommunalen Straßenbaus sowie für Projekte des öffentlichen Personennahverkehrs bestimmt. In gewissen Grenzen

können dabei Mittel vom Straßenbau zum ÖPNV verlagert werden.

Weitere 17 Pfennig je Liter werden dem Haushalt des Bundesministers für Verkehr zugeführt; das restliche Aufkommen steht für den allgemeinen Bundeshaushalt zur Verfügung. Die Zweckbindung für den Verkehrshaushalt war bis 1972 enger gefaßt und bezog sich ausschließlich auf den Bundesfernstraßenbau. Der Anteil der zweckgebundenen Mittel am gesamten Aufkommen der Mineralölsteuer ist seit 1973 rückläufig, da für die seitdem durchgeführten Steuererhöhungen keine Zweckbindung ausgesprochen wurde.

Das Aufkommen aus der den Ländern zufließenden Kraftfahrzeugsteuer ist ebenfalls zum Teil zweckgebunden, und zwar für den Verkehrsbau in den Gemein-

⁷ Vgl.: Gierkhahn: Erläuterungen zum Mineralölsteuer-Gesetz in: Das deutsche Bundesrecht, Hrsg. J. Köible, Bonn, o.J.

Schädel, Langer und Gotterbarm: Mineralölsteuer — Mineralölzoll, 5. Auflage, 1982.

den⁸. Die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel im Verkehrsbereich werden somit unmittelbar vom Aufkommen beider Steuern beeinflusst.

Schätzung des künftigen Mittelaufkommens

Die für das Aufkommen der Mineralölsteuer wesentlichen Determinanten sind neben dem Steuerbetrag die Gesamtfahrleistung und der spezifische Kraftstoffverbrauch. Legt man hinsichtlich der künftigen Entwicklung der Fahrleistungen die DIW-Prognose zugrunde, so ergibt sich im Güter- und Personenverkehr von 1981 bis 1990 ein Zuwachs von etwa 20 vH.

Für den spezifischen Verbrauch kann aufgrund der Entwicklung in den letzten Jahren und angesichts der zu erwartenden Verbrauchsreduzierungen bei den Fahrzeugen, die künftig neu zugelassen werden, ein fallender Trend unterstellt werden⁹. Insgesamt dürfte daher für das Mineralölsteueraufkommen eine Zunahme von 10 bis 15 vH bis 1990 als Obergrenze gelten.

Für die wichtigste Komponente des Kraftfahrzeugbestandes, die Zahl der zugelassenen Personenkraftwagen, hat das DIW bereits 1979 eine Prognose vorgelegt¹⁰, der weithin Plausibilität zugemessen wird. Danach ist für 1990 mit einem Pkw-Bestand von 27,7 Millionen Fahrzeugen zu rechnen. Gegenüber 1981 bedeutet dies eine Zunahme um 17 vH. Daneben ist nach wie vor ein Trend zu Fahrzeugen mit größerem Hubraum zu verzeichnen, so daß die Bemessungsgrundlage der Kraftfahrzeugsteuer noch etwas stärker steigen dürfte. Da die Personenkraftwagen den weitaus größten Anteil des Steueraufkommens erbringen, kann die sich hier ergebende Zuwachsrate von etwa 20 vH als Obergrenze für die gesamte Kraftfahrzeugsteuer angesehen werden, denn aus dem Nutzfahrzeugbereich sind keine darüber hinausgehenden Wachstumsimpulse zu erwarten. Verteilt man den sich nach diesen Annahmen und unter der Voraussetzung gleichbleibender Steuersätze bei beiden Steuern ergebenden Zuwachs mit konstanter Rate auf den Bezugszeitraum, so ergibt sich eine Steigerung des gesamten Steueraufkommens aus dem Kraftfahrzeugverkehr von durchschnittlich jährlich 1,5 vH.

Würde der Grad der Zweckbindung — 1981 rund 46 vH — konstant bleiben, müßten bei dieser Entwicklung unter Berücksichtigung künftiger Preissteigerungen die realen Investitionen ohne die Zuführung zusätzlicher Mittel deutlich zurückgehen.

Bedarfspläne

Zu diesen finanzwirtschaftlichen Perspektiven kontrastieren die vorliegenden Bedarfspläne für den Ausbau der Verkehrswege als Ausdruck der angestrebten Bauziele.

Das Programm des Bundes für die Investitionen im Zeitraum 1981 bis 1990 liegt seit einigen Jahren als Bundesverkehrswegeplan '80 vor. Für den gleichen Zeithorizont haben der Deutsche Städtetag und das Deutsche Institut für Urbanistik den kommunalen Investitionsbedarf unter anderem für den Bau von Verkehrswegen quantifiziert¹¹. Für die Bundesländer sind ähnlich detaillierte Vorausschätzungen nicht veröffentlicht worden. In diesem Falle wurde auf die mittelfristigen Finanzplanungen zurückgegriffen, und für einige Positionen wurden am Ersatzbedarf orientierte Schätzungen erarbeitet. Die Ergebnisse wurden auf einheitliche Abgrenzungen und identische Preisbasis umgerechnet und bilden somit eine dem Stand von 1980 entsprechende gesamtwirtschaftliche Bedarfschätzung für Verkehrswegeinvestitionen.

Ihre Struktur weicht von früheren Planungszielen in einigen Punkten ab. So ergibt sich beim Bundesverkehrswegeplan '80 vor allem eine beachtliche Erhöhung des Eisenbahnanteiles gegenüber dem 1975 vorgelegten „Koordinierten Investitionsprogramm“. Im Bereich der Bundesfernstraßen wurde die Planung von rund 7 000 km Autobahnen, deren Bau in einem früheren Stadium noch vorgesehen war, aufgegeben und das Investitionsziel nunmehr auf 3 000 km beschränkt. An der Realisierung dieser Vorgabe hält auch der jetzige Verkehrsminister fest¹².

Das gesamte in den Bedarfsschätzungen veranschlagte Investitionsvolumen ist — wie überschlägige Berechnungen zeigen — im vorgesehenen Zeitraum jedoch nicht zu verwirklichen. Grundlage dieser Planungen sind Annahmen über einen gesamtwirtschaftlichen Wachstumspfad, die aus heutiger Sicht beträchtlich nach unten zu korrigieren sind.

Wird in einer Modellrechnung unterstellt, daß die Investitionen mit konstanter Rate zunehmen, so erforderte die Realisierung der vorliegenden Bedarfsschätzung von insgesamt 240 Mrd. DM — unter Berücksichtigung des voraussichtlichen Niveaus der Investitionen von knapp 15 Mrd. DM für 1983 — eine jährliche Zunahme der realen Investitionen von 1984 bis 1990 um jeweils 15 vH.

⁸ Hier sind die Regelungen in den Bundesländern unterschiedlich.

⁹ Vgl. z.B. Verband der Automobilindustrie: Fortschritte bei der Kraftstoffeinsparung im Jahre 1981 — Dritter Bericht der Automobilindustrie, Frankfurt/Main 1982.

¹⁰ Vgl.: Entwicklung des Pkw-Bestandes in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2000. Bearbeiter: Rainer Hopf. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 37/1979.

¹¹ Deutscher Städtetag und Deutsches Institut für Urbanistik: Kommunalen Investitionsbedarf bis 1990, Berlin 1980.

¹² Vgl. Süddeutsche Zeitung vom 1.6.1983: „Der Schifffahrt soll geholfen werden“. Bericht über eine Konferenz der Verkehrsminister von Bund und Ländern.

Bedarfsschätzungen der Gebietskörperschaften für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in den Jahren 1981 bis 1990
Mrd. DM zu Preisen von 1976

Infrastrukturbereiche	B u n d		Länder und Gemeinden		Alle Gebietskörperschaften	
	Investitionen insgesamt	Dar.: Ersatzinvestitionen	Investitionen insgesamt	Dar.: Ersatzinvestitionen	Investitionen insgesamt	Dar.: Ersatzinvestitionen
Eisenbahnen, S-Bahn	42,3	25,2	3,0	1,0	45,3	26,2
Stadtschnell-, Straßenbahnen	-	-	16,0	4,8	16,0	4,8
Straßen und Brücken	57,1	26,1	108,9	34,0	166,0	60,1
Darunter: Bundesfernstraßen	57,1	26,1	-	-	57,1	26,1
Wasserstraßen u. Binnenhäfen	5,6	2,5	2,0	0,8	7,6	3,3
Flughäfen	1,7	0,9	3,5	2,0	5,2	2,9
Insgesamt	106,7	54,7	133,4	42,6	240,1	97,3

Quellen: Bundesverkehrswegeplan '80, Mittelfristige Finanzplanungen der Bundesländer, Deutsches Institut für Urbanistik und Deutscher Städtetag: Kommunalen Investitionsbedarf bis 1990, Berechnungen des DIW.

In der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes von 1982 wird dagegen bis zum Jahre 1986 von einer Stagnation der für den Bundesfernstraßenbau verfügbaren nominalen Mittel ausgegangen; die Ansätze für den Bereich Wasserstraßen, für Investitionshilfen an die Deutsche Bundesbahn und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden sind sogar leicht rückläufig. Unter Berücksichtigung der von den Gemeinden zur Verfügung gestellten Mittel sowie künftiger Preissteigerungen muß daher insgesamt mit einem weiteren Rückgang der realen Investitionen bei den Verkehrswegen gerechnet werden. Bedarfs-schätzungen und Finanzierungsansätze weichen somit um beträchtliche Größenordnungen voneinander ab.

Legt man den von den Baulasträgern geschätzten Ersatzbedarf von 97 Mrd. DM als Minimum der erforderlichen Investitionen zugrunde, so könnte dieses Volumen noch bei einem Rückgang der jährlichen Investitionen um durchschnittlich 1,8 vH realisiert werden. Selbst dieses stark reduzierte Planungsziel wäre aber nur zu erreichen, wenn es gelänge, den Rückgang der Investitionstätigkeit — 7,5 vH im Durchschnitt der letzten drei Jahre — zu bremsen.

Geht man in einer weiteren Variante davon aus, daß das Investitionsvolumen künftig auf dem Stand von 1983 gehalten werden kann, so würden die dann zur

Verfügung stehenden Mittel den angemeldeten Ersatzbedarf lediglich um etwa 10 vH überschreiten.

In dieser Engpaßsituation der Verkehrsfinanzpolitik kommt der Bildung von Prioritäten bei Investitionsvorhaben entscheidende Bedeutung zu. Zu Beginn der siebziger Jahre wurde von der Verkehrspolitik ein integrierter Planungsanspruch formuliert, der vorsah, alle Infrastrukturbereiche aufeinander abgestimmt als Gesamtsystem zu entwickeln. Die Finanzierungssituation erlaubte es in dieser Zeit, in allen Bereichen den Anlagevermögensbestand beträchtlich zu erweitern. Der Zwang zu Prioritätenbildung und enger Abstimmung der Investitionen in den einzelnen Infrastrukturbereichen war aufgrund der besseren Mittelausstattung wesentlich geringer als in der derzeitigen Planungsperiode, in der ein gleichzeitiger großzügiger Ausbau mehrerer Systeme nicht mehr realisierbar ist. Die derzeit enge Begrenzung der verfügbaren Investitionsmittel bewirkt eine stärkere gegenseitige Abhängigkeit der Investitionsentscheidungen über Verkehrswegeprojekte als in früheren Jahren. Nur bei einer die Infrastrukturbereiche integrierenden Planung ist gewährleistet, daß solche Abhängigkeiten berücksichtigt und die Investitionsvorhaben einer vergleichenden Untersuchung ihrer Dringlichkeit unterzogen werden können.

VR China: Guter Start für den 6. Fünfjahrplan

Am Ende des vergangenen Jahres verabschiedete der Volkskongreß einen mittelfristigen Wirtschaftsplan unter der Bezeichnung 6. Fünfjahrplan, in dem die Wachstums- und Entwicklungsziele für die Jahre 1981 bis 1985 festgelegt wurden¹. Nachdem seit 1979 jährliche Berichte über die Erfüllung der Nationalen Volkswirtschaftspläne sowie sporadisch Sammelwerke mit ausgewählten statistischen Beiträgen² veröffentlicht worden waren, erschien im Spätherbst 1982 — erstmalig seit 1958 — ein recht umfassendes Statistisches Jahrbuch³. Der Planerfüllungsbericht für das Jahr 1982 erlaubt eine erste Bewertung der Aussichten für die Realisierung des 6. Fünfjahrplans.

Die Konzeption des Plans

Dieser Plan sieht ein relativ langsames, aber stetiges Wachstum bis 1985 vor, mit der Perspektive einer Beschleunigung der wirtschaftlichen Entwicklung in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre und eines anhaltend hohen Wachstums in der nächsten Dekade. Bis zum Ende des Jahrhunderts wird die Vervierfachung des Sozialprodukts gegenüber 1980 angestrebt. Begründet wird diese ehrgeizige Projektion mit der Annahme, daß es als Folge von Strukturveränderungen und Reformen zu einem Wachstumsschub kommen werde. Der 6. Fünfjahrplan setzt die Schwerpunkte in den Bereichen Landwirtschaft, Energieerzeugung und -verteilung, Verkehr sowie Ausbildung und Wissenschaft. Die Planziele sollen durch Mehrsinsatz von Arbeit und Kapital, verstärkte Rationalisierung, Modernisierung vorhandener Anlagen und Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Organisation, aber auch durch höhere individuelle Arbeitsleistung erreicht werden. Um die Voraussetzungen für Rationalisierung und verbesserte Organisationsformen zu schaffen, sollen die Konsolidierungs- und Strukturpolitik — 1979 begonnen — bis zum Ende der Planperiode fortgesetzt und die angekündigten Reformvorhaben schrittweise eingeführt werden. Durch den Ausbau des „Systems der Eigenverantwortung“ und auch neue Lohnformen sollen vermehrte Anreize für erhöhte Arbeitsleistungen geschaffen werden.

Im 6. Fünfjahrplan sind die Produktionsziele vergleichsweise niedrig angesetzt. Dies resultiert vermutlich aus den Erfahrungen mit früheren Projektionen, in denen das Wachstum der Produktivkräfte zum Teil überschätzt wurde. So lagen die für die Jahre 1978 und 1980 geplanten Zuwachsraten des Nationaleinkommens (10 bis 12 vH) bzw. der landwirtschaftlichen und industriellen Bruttoproduktion über den Ist-Werten. Dagegen wurden im laufenden Fünfjahrplan einige Produktionsziele für 1985 schon 1982 fast er-

reicht. Mit der deutlichen Zurückhaltung in den Planansätzen will die Plankommission sich offenbar einen Spielraum für die Erfüllung des Gesamtplans sichern. Die Ansätze sind aber auch Ausdruck rivalisierender Zielvorstellungen verschiedener Einflußgruppen der politischen Führung sowie einzelner Fachministerien. Da die Produktionsergebnisse der Jahre 1978 bis 1980 mit erheblichen Lohnsteigerungen, starkem Preisanstieg und größeren Defiziten des Staatshaushalts einhergingen, könnten die niedrigen Planansätze des 6. Fünfjahrplans daher auch als Dämpfung übertriebener Einkommenserwartungen verstanden werden, für die im Plan ein durchschnittlicher Zuwachs von gut 4 vH anvisiert wird.

Die Ziele der wirtschaftspolitischen Führung werden vor allem an den zentral geplanten Investitionen deutlich: Von den gesamten Investitionen, die für die Jahre 1981 bis 1985 vorgesehen sind, sollen rund 36 vH zur Modernisierung vorhandener Anlagen eingesetzt werden — in den Jahren davor waren es maximal 20 vH. Von den Neuinvestitionen sind 23,5 vH für den Energiebereich vorgesehen, 13 vH fließen in den Verkehr und das Nachrichtenwesen, gut 6 vH in die

¹ „Der 6. Fünfjahrplan für die volkswirtschaftliche und soziale Entwicklung der VR China 1981-1985“, verabschiedet von der 5. Tagung des 5. Nationalen Volkskongresses am 10.12.1982 (Auszug), in: Volkszeitung vom 13.12.1982, deutsch als Beilage zu Beijing Rundschau Nr. 21 und 22, 24. und 31. Mai 1983. Tatsächlich war bisher nur der 1. Fünfjahrplan (1953-1957) durch Publikation im Sommer 1955 ausführlich dokumentiert worden, als abzusehen war, daß die Planziffern auch erfüllt werden konnten. Der 2. Fünfjahrplan (1958-1962) wurde während des „Großen Sprungs“ 1958/59 mehrfach nach oben revidiert, jedoch nie vollständig veröffentlicht und in den Krisen Jahren nach 1959 aufgegeben; auch die Jahre einer ersten Konsolidierung von 1962 bis 1965 waren eine Periode ohne längerfristige Planung. Der 3. Fünfjahrplan (1966-1970) ging vor Veröffentlichung in den Wirren der Kulturrevolution unter, der 4. Fünfjahrplan (1971-1975) wurde „von der Viererbande sabotiert“ und nicht implementiert. Der 5. Fünfjahrplan (1976-1980) sollte zunächst in einen Zehnjahresplan (1976-1985) einbezogen werden. Nur in den Grunddaten 1978 publiziert, wurde dieser Plan im Rahmen der Konsolidierungspolitik (Regulierungspolitik) bereits 1979 wieder aufgegeben.

² Vgl. Zhongguo Baike Nianjian 1980, Chinesischer Almanach der 100 Wissenschaften, Beijing und Shanghai, 1980 (und folgende Jahre); Zhongguo Jingji Nianjian 1981, Wirtschaftsjahrbuch Chinas 1981, herausgegeben vom Verlag der Zeitschrift Jingji Guanli, Wirtschaftsverwaltung, Beijing und Hongkong, 1981 (und folgende Jahre); Zhongguo Nongye Nianjian 1980, Jahrbuch der chinesischen Landwirtschaft, Beijing, 1981 (1982 erschienen); Zhongguo Meitan Gongye Nianjian 1982, Jahrbuch der chinesischen Kohleindustrie 1982, Beijing und Hongkong, 1982/1983.

³ Zhongguo Tongji Nianjian 1981, Statistisches Jahrbuch Chinas 1981, herausgegeben vom Staatlichen Statistischen Büro, Beijing und Hongkong, 1982.

Investitionen im zentralen 6. Fünfjahrplan (1981 bis 1985)

	in Mrd. Yuan	in vH
Anlageinvestitionen, insgesamt	360,0	-
Modernisierung vorhandener Anlagen	130,0	-
Neuinvestitionen	230,0	100
Kohle	17,9	7,8
Erdöl	15,4	6,7
Elektroenergie	20,7	9,0
Verkehr und Nachrichtenwesen	29,8	13,0
Landwirtschaft	14,1	6,1
Textil- und übrige Leichtindustrie	13,9	6,0
Metallurgische Industrie	17,5	7,6
Chemische Industrie	11,4	4,9
Baumaterial (und Forstwirtschaft)	7,3	3,2
Sonstige Bereiche	82,0	35,7

Landwirtschaft (einschließlich Wasserbau und meteorologische Dienste) und etwa 57 vH in die übrigen Bereiche. Die Planansätze für die Investitionen liegen zum Teil unter den früher publizierten Projektionen einzelner Ministerien; allerdings sind zusätzliche — insbesondere ausländische — Investitionsmittel (z.B. für ausländische Beteiligungen bei der Offshore-Ölförderung) nicht einbezogen.

Es ist nicht auszuschließen, daß die wirtschaftspolitische Führung die niedrigen Planansätze noch erhöht. Insgesamt deutet der 6. Fünfjahrplan darauf hin, daß die Wirtschaftsplaner mehr an grundlegenden Erfolgen der Strukturpolitik und schrittweisem Durchsetzen der Reformen interessiert sind als an besonders hohen Produktionsergebnissen schon in naher Zukunft⁴.

Planübererfüllung 1982 in der Industrie ...

Die wirtschaftliche Entwicklung in den beiden vergangenen Jahren, insbesondere 1982, deutet darauf hin, daß die mittelfristigen Planziele eher überschritten werden. Im Jahr 1982 hat sich das Wachstum der Volkswirtschaft deutlich beschleunigt und lag weit über dem geplanten durchschnittlichen Zuwachs bis 1985: Nach dem Erfüllungsbericht 1982⁵ nahm die gesamtwirtschaftliche Güterproduktion (Nationaleinkommen) real um 7,4 vH auf 424,7 Mrd. RMB Yuan⁶ zu; sie erreichte damit wieder den langjährigen Trend der Jahre 1953 bis 1978.

Die Bruttoproduktion der Industrie erhöhte sich nominal um 7,7 vH, d.h. die Zuwachsrates war fast doppelt so hoch wie geplant. Im Gegensatz zu den Jahren 1979 bis 1981 wuchs im vergangenen Jahr die Schwerindustrie wieder schneller als die Konsumgüter produzierende Leichtindustrie, deren Produktion im zweiten Halbjahr 1982 stagnierte — eine Entwicklung, die sich im 1. Halbjahr 1983 fortgesetzt hat. Hierzu trugen

Indikatoren zur Wirtschaftsentwicklung

Veränderung gegenüber Vorjahr, in vH

	1978	1979	1980	1981	1982	1981-1985
	Ist					Plan
Nationaleinkommen	12,0	7,0	6,9	3,0	7,4	4,0
Bruttoproduktion Landwirtschaft	3,3	6,1	2,7	5,9	11,0	4,0
Bruttoproduktion Industrie	13,5	8,5	8,7	4,1	7,7	4,0-5,0

auch eine Reihe von Umstellungen in der Kunstfaserproduktion bei, die eine nur schwache Zunahme der Produktion der Textilindustrie zur Folge hatten. Überdurchschnittlich expandierten die Nahrungsmittelindustrie und die Industrie für Haushaltbedarfsartikel. Große Anstrengungen wurden für die Verbreiterung des Sortiments und zur Verbesserung der Qualität der Produkte und deren Verpackung unternommen.

Die wieder raschere Produktionszunahme der Schwerindustrie wurde durch vermehrte — zum Teil ungeplante — Anlageinvestitionen ermöglicht; diese Kapazitätserweiterung wurde durch eine höhere Nachfrage nach Produktionsmitteln für die Landwirtschaft und die Leichtindustrie ausgelöst. In diesem Zusammenhang ist das vergrößerte Angebot an energiesparenden Maschinen für die Leichtindustrie und an verbessertem Gerät für den Agrarbereich als Erfolg der Strukturpolitik (Regulierungspolitik) zu werten⁷. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Produktion der Ma-

⁴ Vgl. die Diskussionen zur Verbesserung des wirtschaftlichen Erfolgs in der Zeitung Jingji Ribao seit Anfang 1983, z.B. Leitartikel: Die Reform muß zu ökonomischen Erfolgen führen (... und nicht nur zu Produktionssteigerungen oder höherem Gewinn). In: Jingji Ribao (Wirtschafts-Tageblatt) vom 19.4.1983, zitiert in Foreign Broadcast Information System (FBIS), Daily Report, China, vom 26.4.1983, K 11.

⁵ Kommuniqué über die Erfüllung des Plans für die volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung im Jahr 1982, in: Volkszeitung vom 30.4.1983, Beilage zu Beijing Rundschau Nr. 20, vom 17.5.1983.

⁶ Das entspricht rund 225 Mrd. US-\$ oder 221 US-\$ je Einwohner, bei einer Bevölkerung von 1 015,4 Mill. zum Jahresende 1981 und einem Kurs von 0,5294 US-\$ für 1 Yuan RMB. Wegen der Abwertung des Yuan gegenüber dem US-\$ wäre das weniger als im Vorjahr, eine Rechnung nach Kaufkraftparitäten würde jedoch einen etwa doppelt so hohen Betrag ergeben.

⁷ Allerdings häufen sich zur Zeit in der Presse die Stimmen, die für die Dauer der Konsolidierungsphase bzw. des 6. Fünfjahrplans, mit Hinweis auf den Energieengpaß und den im Durchschnitt deutlich geringeren spezifischen Energieverbrauch der Leichtindustrie, für ein Zurückbleiben der Schwerindustrie plädieren. Vgl. Yu Zuyao, Bewahrt den guten Schwung des stetigen Wachstums der leichtindustriellen Produktion. In: Guangming Zeitung, vom 24.4.1983.

Ausgewählte Produktionsdaten der VR China

	Einheit	1957	1970	1978	1979	1980	1981	1982
Industrielle Bruttoproduktion	Mrd.Yuan ¹⁾	70,4	216,0	422,0	458,1	497,4	518,1	548,7
Rohstahl	Mill.t	5,4	17,8	31,8	34,5	37,1	35,6	37,2
Roheisen	Mill.t	5,9	22,0	34,8	36,7	38,0	34,2	35,5
Steinkohle	Mill.t	130,7	320,0	618,0	635,0	620,0	620,0	666,0
Rohöl	Mill.t	1,5	28,0	104,1	106,2	106,0	101,2	102,1
Elektrische Energie	Mrd.kW	19,3	120,0	256,6	281,9	300,6	309,3	327,7
Zement	Mill.t	6,9	20,0	65,2	73,9	79,9	84,0	95,2
Chemischer Dünger	Mill.t ²⁾	0,4	4,3	8,7	10,6	12,3	12,4	12,8
Traktoren	1000 St.	1,1	79,0	113,5	126,0	98,0	53,0	40,0
Handtraktoren	1000 St.	0	20,0	324,5	318,0	218,0	199,0	298,0
Schädlingsbekämpfungsmittel	1000 St.	20,0	300,0	533,0	537,0	537,0	484,0	457,0
Werkzeugmaschinen	1000 St.	28,3	70,0	183,0	140,0	134,0	103,0	100,0
Lastkraftwagen	1000 St.	7,5	70,0	149,1	186,0	222,0	176,0	196,0
Fahrräder	1000 St.	806	3 640	8 540	10 090	13 020	17 540	24 200
Landwirtschaftliche Bruttoproduktion	Mrd.Yuan ¹⁾	79,6	114,0	196,0	213,3	219,2	231,0	252,5
Getreide ³⁾	Mill.t	191,0	243,0	304,8	332,1	320,5	325,0	353,4
Reis	Mill.t	86,8	105,2	134,5	142,0	139,3	143,2	161,2
Weizen	Mill.t	23,7	31,0	45,0	60,0	54,2	58,0	68,4
Baumwolle	Mill.t	1,6	2,0	2,2	2,2	2,7	3,0	3,6
Schweine	Mill.St. ⁴⁾	145,9	226,0	301,3	319,7	305,4	293,7	300,8

1) 1957 und 1970 in Preisen von 1957; danach in Preisen von 1980.- 2) In Nährstoffgewicht.- 3) Die Abgrenzung dieser Produktion erfolgt nach einem Grundnahrungsmittelkonzept. Neben allen Getreidearten wird dabei die Kartoffelproduktion mit einem Fünftel ihres Gewichts eingerechnet.- 4) Bestand zum Jahresende.

Quellen: Offizielle Erfüllungsbereiche; 1970 z.T. Schätzung des DIW.

schienenbauindustrie um 15 vH, die der Baustoffindustrie um 14 vH und die Erzeugung von chemischem Dünger und Insektiziden um gut 8 vH. Bei 91 von 100 wichtigen Industrieerzeugnissen, darunter Kohle⁸, Rohöl, Elektrizität, Roh- und Walzstahl, Zement, chemischer Dünger sowie viele Konsumgüter, wurden die Planziele erreicht oder sogar übertroffen. Trotz einer Steigerung der Produktion von Primärenergie um 5,7 vH — darunter Kohle um 7 vH, Stromerzeugung um knapp 6 vH (davon aus Wasserkraft um 13,5 vH) — erweist sich die Erzeugung und Verteilung von Energie weiterhin als ein Problembereich.

Die nominale Bruttoproduktion je Beschäftigten konnte erstmalig seit mehreren Jahren gesteigert werden, und zwar um 2,3 vH (0,3 vH-Punkte über Plan). Die Steigerung der Produktionsleistung war zum großen Teil der Erhöhung der Beschäftigtenzahl (1982: 6,65 Mill.) zuzuschreiben. In der Diskussion um höhere Effizienz einerseits, Beseitigung der Unterbeschäftigung andererseits scheinen nun jene Kräfte mehr Gehör zu finden, die für die Gleichrangigkeit des Beschäftigungsziels eintreten. Durch Aufklärungskampagnen und rechtliche Verordnungen wurde die frühere Diskriminierung der — besonders arbeitsintensiv produzierenden — privaten und genossenschaftlichen Betriebe gemildert; mehr und mehr städtische

Arbeitskräfte finden nun dort einen Arbeitsplatz⁹. Die erstrebte Verbesserung der Qualitätsnormen, Senkung des spezifischen Materialverbrauchs bzw. der Herstellungskosten wurden nicht voll erreicht. Die Betriebsergebnisse (vor Gewinn- bzw. Steuerabführung) aller staatlichen Industriebetriebe verschlechterten sich gegenüber dem Vorjahr im Durchschnitt um 3,5 vH und damit auch in etwa gleichem Tempo wie die Einnahmen des Staates. Als Folge der starren Planrichtlinien und des Preissystems arbeiteten immer noch viele Betriebe mit Verlust; falsche Produktplanung — insbesondere bei Textilien aus Kunstfasern — hat zu einer unerwünschten Zunahme der Lagerbestände bei den staatlichen Handelsorganisationen geführt.

... und in der Landwirtschaft

Die Landwirtschaft hat 1982 eines der besten Ergebnisse in der Geschichte der Volksrepublik erzielt;

⁸ Bei einigen schwerindustriellen Produkten, darunter Kohle und Rohstahl, wurden im vergangenen Jahr die Planziele für 1985 fast erreicht.

⁹ Vgl. „Vorläufige Regelungen über bestimmte politische Fragen betreffend die städtische Kollektiv-Wirtschaft“. In: Bulletin des Staatsrates der VR China, Nr. 7/1983, S. 238.

die nominale Bruttoproduktion wurde um 11 vH gesteigert, 7 vH-Punkte mehr als nach dem Plan. Real betrug die Steigerungsrate 9,3 vH. Aufgrund günstiger Witterung in fast allen Anbaugebieten wurde eine Rekordernte bei Getreide eingebracht (353 Mill. t; +9 vH), nur 7 Mill. t weniger als für 1985 vorgesehen. Bei Reis (161 Mill. t) und Weizen (68 Mill. t) wurde eine noch größere Steigerung erzielt. Das Ergebnis bei Getreide ist um so bemerkenswerter, als die Anbaufläche gegenüber dem Vorjahr um 1,5 vH reduziert worden ist¹⁰.

Überdurchschnittliche Zuwachsraten wurden auch bei Industriepflanzen erzielt, besonders bei Ölpflanzen (16 vH) und Baumwolle (21 vH). Bei der Erzeugung von Baumwolle wurde das Planziel für 1985 erreicht.

Auch die übrigen Bereiche haben mit hohen, über den langfristigen Durchschnitts liegenden Zuwachsraten zu dem günstigen Gesamtergebnis beigetragen, wobei der Strukturwandel in Richtung auf eine Diversifizierung der Landwirtschaft fortgesetzt wurde. Die Tierproduktion entwickelte sich ebenfalls sehr günstig, nur der Bestand an Schafen nahm ab. Besonders gute Ergebnisse wurden auch aus der Forst- und der Fischwirtschaft gemeldet.

**Struktur und Entwicklung
der landwirtschaftlichen Produktion**

	Anteil Insgesamt = 100				Zunahme gegenüber Vorjahr, in vH	
	1957	1978	1981	1982	1981	1982
Ackerbau	81	68	64	63	5	10
Viehzucht und Fischfang	13	14	17	18	6	12,9
Forstwirtschaft	2	3	4	4	4	8,5
Nebengewerbe dar. ländliche genossen- schaftliche Industrie	4	15	14	15	7	12,8
	.	12	12	11	9,3	11
Anmerkung: In Preisen von 1957 und 1980. Quellen: Statistisches Jahrbuch 1981, S. 137; Erfüllungs- berichte, verschiedene Jahrgänge.						

Nach chinesischen Angaben waren die guten Ergebnisse in der Landwirtschaft neben günstiger Witterung vor allem der Ausweitung des „Systems der Eigenverantwortung“ zu verdanken. Sie hat zu mehr Initiative und größerer Investitionsbereitschaft der Bauern geführt. Außerdem wurden dem Agrarbereich mehr und bessere technische Hilfsmittel zur Verfügung gestellt. 1982 wurden 12 vH mehr kleinere Traktoren und Handtraktoren eingesetzt, 18 vH mehr Lkw und über 13 vH mehr Kunstdünger. Der Stromverbrauch auf dem Lande stieg um 7 vH, und die Kapazi-

tät der Be- und Entwässerungsanlagen wurde um mehr als 2 vH vergrößert.

Nachdem in den Vorjahren die Finanzierungsmöglichkeiten durch die Landwirtschaftsbank verbessert sowie wirtschaftliche und technisch-landwirtschaftliche Ausbildungs- und Beratungsdienste eingerichtet worden sind, mehren sich nunmehr die Anzeichen dafür, daß die Bauern verstärkt zu eigenen Investitionen in Bodenverbesserungen, ertragreicheres Saatgut, Bewässerungsanlagen und moderneres technisches Gerät bereit sind¹¹. Zu diesem neuen Trend in den ländlichen Gebieten haben nicht nur die bisherigen Erfahrungen der Bauern mit dem „System der Eigenverantwortung“ und daraus resultierende Einkommenssteigerungen beigetragen, sondern auch das Umdenken der Partei in der Diskussion über die „Stärken und Schwächen“ des Systems, vor allem die forcierte Mobilisierung produktiver Ressourcen¹². Die neu definierte Partnerschaft mit den Bauern, die in den letzten Jahren gewährten Hilfen sowie die erheblichen Ertragssteigerungen haben die Voraussetzungen für weiterhin gute Produktionsergebnisse in der Landwirtschaft geschaffen.

Kräftige Steigerung der Investitionen

Die Investitionsausgaben wurden 1982 gegenüber dem Vorjahr um über 25 vH gesteigert; sie erreichten mit 55,5 Mrd. Yuan den höchsten Betrag seit 1977 und lagen schon weit — um rund 11 Mrd. Yuan — über dem Planansatz für das Jahr 1982. An dieser großen Planüberschreitung zeigt sich aber auch, daß es den chinesischen Wirtschaftsplanern noch immer nicht gelingt, die gesamtwirtschaftliche Investitionstätigkeit im Sinne der Planung zu steuern. Zwar war schon Ende 1981 die finanzielle Dispositionsfreiheit der regionalen Behörden und örtlichen Betriebe durch eine Reihe von Verordnungen eingeschränkt worden: Die Zahl der von den zentralen Behörden betreuten Bauprojekte wuchs auf 71 000, von denen allein 34 000 im letzten Jahr begonnen worden sind. Daß die umfassendere Registrierung von Investitionsobjekten aber nicht auch mehr staatliche Zentralisierung bedeuten muß, zeigt die Tatsache, daß der Anteil der aus dem staatlichen Budget finanzierten Investitionen an den Gesamtinvestitionen von rund 56 vH (1981) auf knapp

¹⁰ Xinhua, vom 30.4.1983.

¹¹ Anfang 1983 waren rund 1 Mill. kleine und Handtraktoren im Besitz individueller (privater) Eigentümer. Vgl. Xinhua, vom 19.4.1983.

¹² Die Partei hat kürzlich ihre in dieser Frage positive Landwirtschaftspolitik in einem Dokument zusammengefaßt: Vgl. „Einige Fragen der gegenwärtigen ländlichen Wirtschaftspolitik“. Dokument Nr. 1 des ZK der KPCh, in Auszügen veröffentlicht am 10. April 1983, abgedruckt in FBIS, Daily Report, China, vom 13.4.1983, K 1.

50 vH (1982) zurückging. Gleichwohl scheint die Zahl der begonnenen Projekte immer noch zu hoch gewesen zu sein, denn häufig konnten die für die Ausrüstung notwendigen Güter nicht rechtzeitig beschafft werden. Von den 80 großen und mittleren Bauprojekten, die nach dem Plan 1982 fertiggestellt werden sollten, blieben 33 unvollendet, und von den fertiggebauten Objekten konnten nur rund drei Viertel die Produktion aufnehmen.

Da im vergangenen Jahr sehr viel mehr Projekte begonnen wurden, die Bauzeiten bisher jedoch nicht wesentlich verkürzt werden konnten, dürfte der seit mehreren Jahren hohe Bestand an unvollendeten Investitionsprojekten noch zunehmen. Die Fähigkeit zur zügigen Auswahl, Vorbereitung und Ausführung von größeren Investitionsvorhaben ist in China anscheinend nach wie vor sehr schwach entwickelt. Die Volksrepublik greift deshalb verstärkt auf die Beratungsdienste ausländischer Consulting-Unternehmen und internationaler Organisationen (UNIDO, UNDP, Weltbank, IFAD) zurück. Außerdem wird nun auch fremde Finanzierungshilfe — sofern sie zu günstigen Konditionen angeboten wird — gern in Anspruch genommen: In den Jahren 1984 und 1985 wird allein die Weltbank Projekte mit 2,4 Mrd. US-\$ unterstützen¹³.

1982 wurde die technische Umgestaltung der Betriebe intensiviert. Die dafür vom Staat bereitgestellten Investitionsmittel wurden gegenüber dem Vorjahr um 29 vH auf 29 Mrd. Yuan erhöht. Davon erhielten die Leichtindustrie 22 vH, die Energiewirtschaft 25 vH, das Transport-, Post- und Fernmeldewesen 11 vH, der Binnen- und Außenhandel zusammen 4,7 vH. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 90 000 Modernisierungsmaßnahmen mit einem geplanten durchschnittlichen Aufwand von 50 000 Yuan begonnen; etwas mehr als die Hälfte davon wurde fertiggestellt. Die Maßnahmen sollen der Verbesserung der Produktqualität und der Einsparung von Energie, Roh- und Hilfsstoffen sowie der Verbesserung der innerbetrieblichen Transporte und der Verkehrsanbindung dienen. Es hat den Anschein, als seien die chinesischen Behörden bei der Durchführung dieser breitgestreuten Modernisierungsvorhaben erfolgreicher als in der Planung neuer Großprojekte.

Verlangsamter Anstieg von Einkommen und Verbrauch

Im Jahr 1982 wurden — nach den hohen Lohn- und Preissteigerungen in den Jahren 1978 bis 1980 — bescheidene Erfolge bei der Anhebung des Lebensstandards erzielt; der Preisanstieg beruhigte sich. In den staatlichen und genossenschaftlichen gewerblichen Betrieben und staatlichen Verwaltungen wurden die Löhne um 3,4 vH angehoben; in den staatseigenen

Einheiten um 3 vH auf rund 70 Yuan (etwa 91 DM) monatlich, in den genossenschaftlichen Einheiten um 4,5 vH auf rund 56 Yuan (73 DM). Diese Einkommen werden teilweise durch Prämien, Überstunden- und Übersollzuschläge und weitere, zum Teil nichtmone-täre Zulagen (z.B. Essenzuschüsse) ergänzt.

Nach Stichprobenerhebungen — einbezogen wurden rund 23 000 Bauernhaushalte aus allen Landesteilen — betrug das durchschnittliche jährliche Netto-Einkommen auf dem Lande 270 Yuan pro Kopf (d.h. 22,5 Yuan bzw. rund 30 DM monatlich), das waren rund 15 vH mehr als 1981: Diese starke Erhöhung ergab sich hauptsächlich aufgrund der guten Ernte und nur zu einem geringen Teil aus der Anhebung der Aufkaufpreise. Knapp 7 vH aller Haushalte erzielten sogar ein durchschnittliches Pro-Kopf-Einkommen von 500 Yuan. Das Einkommensgefälle zwischen Stadt und Land wird durch geringere Lebenshaltungskosten auf dem Land (Selbstversorgung, Kauf beim Bauern, Wegfall der Wohnungsmiete) gemildert. Zugleich verbergen sich hinter den Durchschnittswerten hohe Einkommensunterschiede zwischen einzelnen Anbauregionen und innerhalb ländlicher Einheiten. Für die chinesischen Provinzen beträgt das Verhältnis zwischen den ärmeren und den reicheren, küstennahen Gebieten — hauptsächlich in Ost- und Nordost-China — etwa 1:6.

Der Einzelhandelsumsatz wurde 1982 nominal um 9,4 vH (real 7,3 vH) auf 257 Mrd. Yuan gesteigert. Ein besonderes Kennzeichen des Handels war in den vergangenen Jahren der rasch abnehmende Anteil der staatseigenen Betriebe (1982: 77 vH) zugunsten des genossenschaftlichen (16 vH) und privaten Handels (3 vH); der Anteil des Umsatzes auf freien Bauernmärkten (für Verkäufe an die nichtlandwirtschaftliche Bevölkerung) wird — erstmals — mit gut 4 vH angegeben. Der Einzelhandelspreisindex (für administrierte und freie Preise) blieb mit einem Anstieg von 2 vH relativ stabil. Die vor zwei Jahren eingeführten Preiskontrollen und der beginnende Wettbewerb haben offensichtlich zur Preisberuhigung beigetragen.

Ausblick

Der Verlauf des Volkskongresses im Juni 1983 und erste Verlautbarungen der neugewählten Regierung lassen erwarten, daß die Führung den auf mehr Effizienz der Gesamtwirtschaft gerichteten Kurs weiter verfolgen wird. Die Entwicklung der vergangenen Jahre hat gezeigt, daß diese Bemühungen nicht erfolglos bleiben. Will indes die chinesische Führung ihre strukturpolitischen Ziele erreichen, muß sie sich künf-

¹³ Vgl. Beijing Rundschau vom 14.6.1983.

tig auch verstärkt um bessere Koordinierung der Wirtschaftspolitik, Forcierung der Reformen und mehr Kooperation mit ausländischen Partnern bemühen. Besondere Aufmerksamkeit muß sie dem Energiesektor und dem Verkehrsbereich widmen. Die mittelfristigen Aussichten für die Produktion von Erdöl und Erdgas (1982: knapp 1 vH bzw. – 6,4 vH) sind nicht günstig. Für 1985 sind hier keine Produktionsziele genannt; bei Erdöl wird für den Planungszeitraum lediglich ein Zugang an Kapazität von 35 Mill. t angegeben (1982: 3,2 Mill. t), von dem nicht bekannt ist, inwieweit er dem Ersatz erschöpfter Quellen dient. Größere Mengen aus der Offshore-Produktion werden wohl

erst gegen Ende der achtziger Jahre zur Verfügung stehen. Zudem sind bisher die Einsparerfolge bei Energie in Grenzen geblieben. Zum Teil ist der spezifische Energieverbrauch sogar gestiegen. Vor diesem Hintergrund dürfte die Energieversorgung auch über die Planperiode hinaus ein Engpaß bleiben. Dies macht die vorsichtigen Planziele für die Industrie verständlicher. Auch im Verkehrsbereich blieben die mittelfristigen Planansätze zum Teil erheblich hinter den Anforderungen der zuständigen Ministerien zurück. Ein forcierter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist daher Voraussetzung für ein ausreichendes Wirtschaftswachstum auf mittlere Frist.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D-1000 Berlin 33
Telefon (0 30) 82 99 10 – Telefax (0 30) 82 99 12 00

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. Jürgen Müller, Dr. Reinhard Pohl,
Dr. Horst Seidler, Prof. Dr. Reiner Stäglin (kommissarisch), Dr. Wolfgang Watter, Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner, Dieter Teichmann

Verkehrswegelinvestitionen bis 1990. Bearbeitet von Ulrich Voigt.–

VR China: Guter Start für den 6. Fünfjahrplan. Bearbeitet von Ernst Hagemann.

Verlag: Duncker & Humblot, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41. Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe zulässig. Druck: Zippel-Druck Berlin, Oranienburger Str. 170, D-1000 Berlin 26.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 100.–, vierteljährlich DM 30.–, Einzelnummer DM 4.–.

Zuzüglich Versandkosten.