

Aktualisiertes Konzept des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin (West) erforderlich ..	73
Vorübergehend kräftige Zunahme des Sozialprodukts im vierten Quartal 1983.....	79

# DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

## WOCHENBERICHT 7/84

Berlin

16. Februar 1984

51. Jahrgang

### Aktualisiertes Konzept des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin (West) erforderlich

*Die Übergabe der Betriebsrechte für das West-Berliner S-Bahn-Netz an die Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) am 9. Januar 1984 führte zu einer intensiven Debatte über die zukünftige Nutzung der S-Bahn-Anlagen in der Stadt. Dabei ist das öffentliche Interesse bisher stark darauf gerichtet, ob und wann einzelne S-Bahn-Strecken — über die derzeit betriebenen zwei Linien hinaus — in Betrieb genommen werden. Sachgerecht können solche Fragen nur auf der Grundlage eines umfassenden Verkehrskonzeptes für Berlin (West) entschieden werden. Ausbaupläne für S-Bahn und U-Bahn liegen zwar vor, sie wurden aber zu einer Zeit entwickelt, in der statusrechtliche Fragen und damit auch die Entscheidung über den Betreiber der S-Bahn noch offen waren.*

*Auch in Anbetracht des absehbaren Investitionsvolumens für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) — zwei bis drei Mrd. DM in den nächsten 15 Jahren — und der stadtpolitischen Bedeutung dieser Aufgabe erscheint es geboten, die Frage nach einem Nahverkehrskonzept für Berlin (West) noch einmal grundsätzlich neu zu stellen. Zu rasche oder nicht umfassend genug begründete Entscheidungen für oder gegen bestimmte Ausbaumöglichkeiten sind bei einer Aufgabenstellung dieses Ranges nicht vertretbar. Das DIW schlägt vor, nicht nur die Möglichkeiten der Reaktivierung der S-Bahn, sondern auch alternative Varianten — U-Bahn oder M-Bahn (Magnet-Bahn) auf den vorhandenen Trassen — zu untersuchen und miteinander zu vergleichen. In einer solchen Analyse unterschiedlicher Systeme sind Verkehrs-, Wirtschaftlichkeits- und Arbeitsmarkt-aspekte ebenso zu berücksichtigen wie stadtpolitische Attraktivitäts- und Technologiegesichtspunkte.*

*Wichtige Bausteine für einen solchen Vergleich sind von verschiedenen Institutionen in der Stadt bereits erarbeitet worden<sup>1</sup>. Auch das DIW wurde vom Senat von Berlin im Rahmen der Überlegungen zur Integration der S-Bahn mit begleitenden Untersuchungen beauftragt; im Mittelpunkt stand die Frage, welche arbeitsmarktpolitischen Wirkungen aus einer Verlagerung der Investitionstätigkeit vom U-Bahnbau zum S-Bahnbau resultieren könnten. Die Berechnungen führten zu dem Ergebnis, daß keine signifikanten Abweichungen im Beschäftigungsniveau zwischen U- und S-Bahnausbau bestehen<sup>2</sup>.*

<sup>1</sup> Es sei lediglich auf die folgenden Studien hingewiesen, die — neben den in den zuständigen Senatsverwaltungen vorhandenen Datenkomplexen — für einen Konzeptvergleich benötigte Informationen enthalten: Dieter von Lüpke (Hrsg.), S-Bahn in Berlin (West), Konzepte zu ihrer Integration und Modernisierung, Berlin 1983; Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (STUVA), Untersuchungen zur Entwicklung einer Nahverkehrskonzeption für Berlin

(West), Berlin 1983; Senator für Bau- und Wohnungswesen und Arbeitsgruppe für Stadtplanung (AGS), Räumliche Entwicklung — Bestandsstrukturen und Planungskonzepte, Berlin 1981.

<sup>2</sup> Uwe Müller: Alternativen des U- und S-Bahn-Baus — Abschätzung unmittelbarer Folgewirkungen des investiven Bedarfs für die Berliner Wirtschaft. Gutachten im Auftrage des Senators für Wirtschaft und Verkehr, Berlin 1983 (als Manuskript vervielfältigt).

### Bisherige Überlegungen zur S-Bahn-Integration

Die S-Bahn — vor dem Zweiten Weltkrieg noch eines der modernsten Schnellverkehrssysteme überhaupt — verlor im Westteil der Stadt vor allem seit dem Mauerbau 1961 und dem damals proklamierten Boykott zunehmend an Bedeutung: Das Fahrgastaufkommen ging drastisch zurück, die Anlagen verrotten zusehends, und der Zugbetrieb wurde erheblich eingeschränkt. Im Jahre 1974 legte der Senat von Berlin Studien vor, die die S-Bahn in ein umfassendes Nahverkehrskonzept einbezogen. Ebenfalls seit Mitte der siebziger Jahre wurde von der Reichsbahndirektion Berlin in Berlin (Ost) die Bereitschaft signalisiert, zur Vermeidung von Betriebskostendefiziten das Netz in Berlin (West) „abzugeben“.

Vor diesem Hintergrund setzte der Berliner Senat 1981 eine S-Bahn-Kommission ein, die für eine Wiederinbetriebnahme der S-Bahn unter West-Berliner Regie eine Reihe von Netzalternativen untersuchte. Es wurde ein Vorschlag erarbeitet, der eine Trennung des S-Bahn-Netzes vom Fernverkehr vorsah, also einen Betrieb mit eigenen Signal- und Fernmeldeeinrichtungen sowie eigener Stromversorgung. Das vorhandene Streckennetz von 145 km Länge sollte für den Betrieb auf 117 km reduziert werden. Für dieses Netz wurde ein Fahrgastaufkommen von rund 300 000 Personen je Tag vorausgeschätzt.

Hinsichtlich der Inbetriebnahme wurden zwei Modelle entwickelt. Nach dem ersten sollte der S-Bahn-Betrieb zunächst ganz eingestellt, einzelne Linien — jeweils nach ihrer Verkehrsbedeutung — sollten dann sukzessive modernisiert werden. Danach wäre die erste Strecke 1991 wiedereröffnet worden. Im zweiten Modell sollte das „117 km-Netz“ nach provisorischer Anfangsüberholung bereits 1984/85 dem Verkehr übergeben werden. Unter laufendem Betrieb wäre dann saniert und modernisiert worden, und zwar nach den Prioritäten Sicherheit, Systemtrennung, Wirtschaftlichkeit, Verkehrserschließung und Attraktivität. Nach intensiver Diskussion wurde dem zweiten Modell — Modernisierung unter Betrieb — der Vorzug gegeben.

Diese Konzeption einer stufenweisen Integration der S-Bahn in das Nahverkehrsnetz wurde 1983 vom Berliner Senat der Bundesregierung vorgelegt. Beide Gremien beschlossen, neue Konzeptionen mit einem wesentlich geringeren Kostenaufwand zu entwickeln. Eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern der Bundesregierung und des Berliner Senats erarbeitete daraufhin weitere Varianten für den Zeitraum bis 1996; davon wurden zwei Varianten mit einem jeweils unterschiedlichen Streckenausbau von U- und S-Bahn alternativ zur Entscheidung gestellt. In einer Kabinettsitzung erhielt dann diejenige Planung den Vorzug, die den weiteren Ausbau des U-Bahn-Netzes und die Integra-

tion eines Teilnetzes von 40 km Streckenlänge der S-Bahn vorsieht. Es wurde ferner beschlossen, Optionen für eine weitere Nutzung des „Restnetzes“ der S-Bahn offenzuhalten.

### Zur S-Bahnintegration: Investitionen und Arbeitsmarkteffekte

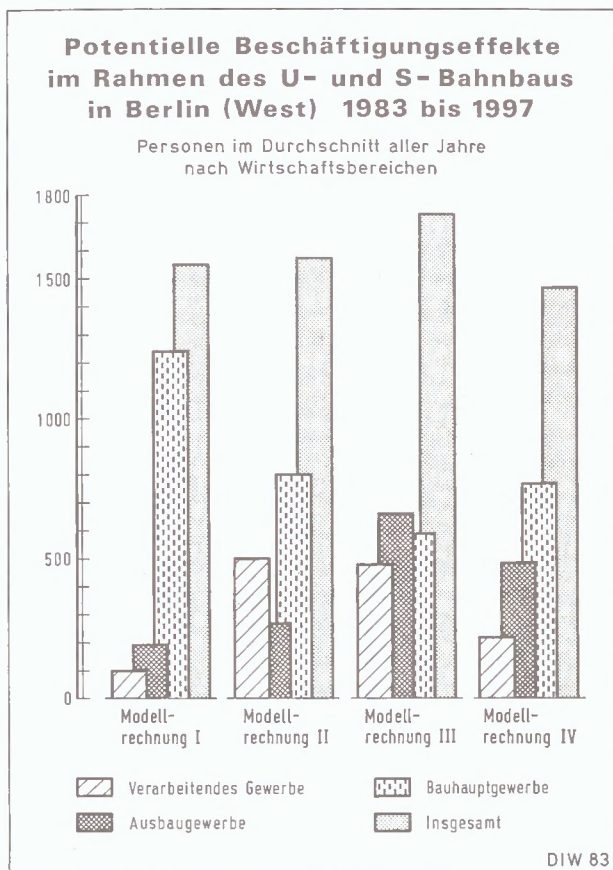
Im Rahmen seiner Überlegungen zur Integration der S-Bahn hat der Senat das DIW 1983 mit begleitenden Analysen beauftragt. Bei diesen Untersuchungen stand die Frage im Mittelpunkt, wie eine Reduzierung der Investitionsmittel für den weiteren Ausbau der U-Bahn zugunsten der S-Bahn arbeitsmarktpolitisch zu bewerten ist.

Hierzu wurden vier Ausbaukonzepte analysiert:

- Modellrechnung I: Konzentration aller Mittel auf den U-Bahnbau, die S-Bahn wird nicht reaktiviert.
- Modellrechnung II (ursprüngliche Senatskonzeption): längerfristige Reduzierung des U-Bahnbaus (langsamer Netzausbau bis zum Märkischen Viertel) zugunsten des S-Bahnbaus (117-km-Netz).
- Modellrechnung III: Konzentration aller Mittel auf den S-Bahnbau (117-km-Netz), begonnene Streckenabschnitte bei der U-Bahn werden qualifiziert beendet.
- Modellrechnung IV (gemeinsame Konzeption von Bund und Land): mittelfristige Integration eines 40-km-Teilnetzes der S-Bahn, die U-Bahn wird zügig bis zum Märkischen Viertel ausgebaut.

### Investitionsbedarf

Vom Senator für Bau- und Wohnungswesen sind als Berechnungsgrundlage jährliche Investitionsausgaben für Baumaßnahmen vorgegeben worden, und zwar für den Betrachtungszeitraum 1982 bis 1997 im Detail quantifiziert, für die Zeit danach global als Richtwerte, jeweils gegliedert nach den wichtigsten Bausparten. Die Zuweisungen des Bundes im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wurden für die Modellrechnungen I bis III auf 160 Mill. DM jährlich veranschlagt. Variante IV unterscheidet sich davon in zweierlei Hinsicht: Einmal erstreckt sich die Planung nur auf die Jahre bis 1996, zum anderen reduziert sich die Beanspruchung von Mitteln aus dem GVFG — anfangs ebenfalls 160 Mill. DM jährlich — von 1990 an ständig und beträgt im Jahre 1996 nur noch knapp 60 Mill. DM. Da Preissteigerungen aus dem Berliner Haushalt finanziert werden sollen, stehen diese Beträge für den Ausbau des Schienenverkehrs real zur Verfügung. Bei den Ausgabenansätzen für die S-Bahn ist allerdings hervorzuheben, daß über den technischen Zustand von Anlagen teilweise nur Annahmen möglich, die Investitionsko-



stitionsvolumen bei entsprechender Wettbewerbsfähigkeit hier produktionswirksam und damit auch beschäftigungswirksam werden kann. Geringfügige Differenzen zwischen den einzelnen Modellrechnungen erklären sich daraus, daß beim S-Bahnbau zumindest ein Teil der Anlagen überregional bezogen wird. In sektoraler Betrachtung sind zwischen den Verkehrskonzeptionen deutliche Unterschiede zu konstatieren. Im U-Bahnbau ist der Anteil des Anlagen- und Fahrzeugbaus gering, fast 90 vH der induzierten Produktion werden vom Baugewerbe erbracht. Die Modernisierung der S-Bahn erfordert demgegenüber erhebliche Investitionen in Signal- und Fernmeldeeinrichtungen, Anlagen der Bahnstromversorgung sowie in den Fahrzeugpark. Entsprechend hoch ist der jeweilige Anteil industrieller Fertigung für die S-Bahn: In Variante II und III — umfassende Integration — beträgt er jeweils knapp 40 vH, in Variante IV — Integration eines Teilnetzes — ist er auf gut 20 vH zu veranschlagen.

Trotz dieser Unterschiede in Niveau und Struktur der induzierten Produktion zeigen sich von Planungsvariante zu Planungsvariante nur geringe Abweichungen im Arbeitskräftebedarf: Im Durchschnitt sind jährlich rund 1 500 Personen beschäftigt (s. Graphik). Bei einer Betrachtung nach Wirtschaftsbereichen wird indes deutlich, daß Beschäftigungseffekte vornehmlich im Baugewerbe, weniger im verarbeitenden Gewerbe zu verzeichnen sind.

sten deshalb nur grob kalkulierbar sind. Gesondert zu finanzieren ist der Investitionsbedarf für Fahrzeuge, und zwar für zusätzliche, infolge von Streckenerweiterungen erforderliche U-Bahnwaggons sowie zu ersetzende S-Bahnfahrzeuge; auch hier sind reale Werte vorgegeben.

Ein Vergleich der unterschiedlichen Konzeptionen zeigt, daß die Investitionserfordernisse erheblich differieren. Auf den hier relevanten Planungszeitraum 1983 bis 1997 beschränkt, entstehen in realer Rechnung einschließlich Fahrzeuge folgende Kosten für den Ausbau von U-Bahn und S-Bahn:

	U-Bahn	S-Bahn	Insgesamt
Konzeption I	2.6 Mrd. DM	—	2.6 Mrd. DM
Konzeption II	1.1 Mrd. DM	1.9 Mrd. DM	3.0 Mrd. DM
Konzeption III	0.3 Mrd. DM	2.7 Mrd. DM	3.0 Mrd. DM
Konzeption IV	1.1 Mrd. DM	1.1 Mrd. DM	2.2 Mrd. DM

*Potentielle Produktions- und Beschäftigungseffekte in Berlin (West)*

Die Analysen haben ergeben, daß Produktionskapazitäten für Bauten, Anlagen und Fahrzeuge in der Stadt vorhanden sind, also nahezu das gesamte Inve-

**Systematischer Vergleich alternativer Ausbaukonzepte erforderlich**

Aus arbeitsmarktpolitischer Sicht lassen sich also keine eindeutigen Prioritäten für oder gegen die Integration der S-Bahn ableiten. Es war allerdings von vornherein unstrittig, daß die Ergebnisse einer derartigen Analyse investitionsinduzierter Effekte nur *einen* Faktor innerhalb eines Bündels von verkehrspolitischen Entscheidungskriterien darstellen können. In der derzeitigen Situation, in der eine grundlegende Weichenstellung für die weitere Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin (West) vorzunehmen ist, bedarf es eines systematischen Vergleiches alternativer Ausbaukonzepte, in dem Verkehrs-, Wirtschaftlichkeits- und Arbeitsmarktaspekte sowie Attraktivitäts- und Technologiegesichtspunkte zusammenzuführen sind (siehe Übersicht).

In Anbetracht des zur Debatte stehenden Investitionsvolumens — hier werden längerfristig zwei bis drei Milliarden DM genannt — und der stadtpolitischen Dimension der anstehenden Entscheidungen sollte dieser Vergleich von Ausbaukonzepten nicht darauf eingeeengt werden, wie weit das U-Bahn-Netz noch ausgebaut und wieviel S-Bahn-Strecken ergänzend zu diesem Netz wiederhergerichtet und in Be-

Übersicht  
Komponenten eines Konzeptvergleiches  
für den Ausbau des Schienennahverkehrs in Berlin (West)

ALTERNATIVE SCHIENENNETZ-AUSBAUKONZEPTE	
ALTERNATIVE I	- Alleiniger Ausbau des U-Bahn-Netzes <sup>1)</sup>
ALTERNATIVE II	- Verlangsamte Weiterführung des U-Bahn-Ausbaues bei stufenweiser Integration von modernisierten S-Bahn-Teilstrecken <sup>1)</sup>
ALTERNATIVE III	- Qualifizierte Beendigung des U-Bahn-Ausbaues; schnelle Integration des S-Bahn-Netzes; stufenweise Modernisierung unter Betrieb <sup>1)</sup>
ALTERNATIVE IV	- Integration von S-Bahn-Trassen in das U-Bahn-Netz; verlangsamte Weiterführung des U-Bahn-Ausbaues
ALTERNATIVE V	- Installierung einer M-Bahn auf den S-Bahn-Trassen
ENTSCHEIDUNGSKRITERIEN für einen wertenden Vergleich der alternativen Schienennetz-Ausbaukonzepte:	
1.	Erwartete Nachfrageentwicklung (beförderte Personen), insgesamt und nach Streckenrelationen; Erfassung aller Verkehrsträger
2.	Höhe der erforderlichen Investitionsmittel
3.	Höhe der erwarteten Betriebseinnahmen und -ausgaben im gesamten Nahverkehrsnetz und in seinen Betriebsteilen; Kostendeckungsgrade
4.	Stadtpolitische Kriterien (Lagegunst der West-Berliner Subzentren zueinander/Ausstrahlungskraft West-Berlins/deutschlandpolitische Aspekte)
5.	Arbeitsplätze (Bauphase/Nutzungsphase/Arbeitsplätze im West-Berliner Fertigungsbereich für verkehrstechnische Anlagen und Fahrzeuge)
1) Die Alternativen I, II und III entsprechen den in der Untersuchung von Arbeitsmarkteffekten genannten Modellrechnungen I, II und III.	

trieb genommen werden sollen. Selbstverständlich haben derartige Ausbaumodelle für die Entscheidung nicht an Relevanz verloren; sie sind deshalb in dem hier vorgeschlagenen Konzeptvergleich mit zwei Varianten (Alternativen II und III) enthalten. Dieser Vergleich wird darüber hinaus aber weitere wichtige, bisher in der verkehrspolitischen Diskussion befindliche Grundalternativen umfassen müssen (siehe Übersicht):

— Beachtet man vor dem Hintergrund der erwarteten sinkenden Einwohnerzahl für Berlin (West) die voraussichtliche Nachfrageentwicklung im öffentlichen Nahverkehr sowie deren räumliche Verteilung im Stadtgebiet, so hat ein Konzept, welches allein den vollen Ausbau des U-Bahn-Netzes umfaßt,

nach wie vor durchaus seinen Stellenwert (Alternative I).

— Das gleiche gilt für den Vorschlag, einen Teil der S-Bahn-Trassen in das weiter auszubauende U-Bahn-Netz zu integrieren — also die U-Bahn zusätzlich auf S-Bahn-Trassen fahren zu lassen —, so daß ein deutlich erweiterter Schienennahverkehr in der Stadt noch relativ kostengünstig mit einem Verkehrsmittel durchgeführt werden kann (Alternative IV).

— Vor allem unter stadtpolitischen Gesichtspunkten ist aber auch ein neu entwickeltes, in der konkreten Erprobungsphase befindliches Nahverkehrssystem (M-Bahn) einzubeziehen. Wird es den Erwartungen hinsichtlich Kosten, Umweltfreundlichkeit

und Energieeinsparung gerecht, so kann es in seiner Systemauslegung als geeignet für einen Schienenverkehr in Ballungsräumen angesehen und auf den S-Bahn-Trassen installiert werden (Alternative V).

Wird akzeptiert, daß zwischen den fünf Alternativen die Entscheidung darüber zu treffen ist, welche langfristige Ausbaukonzeption für West-Berlin gelten soll, so müssen die Kriterien systematisch miteinander verglichen werden, die für die Entscheidungsfindung maßgebend sind (vgl. Übersicht).

### **Entscheidungskriterien für langfristige Ausbauplanungen**

Stehen die im Rahmen des GVFG in West-Berlin bisher vorhandenen investiven Mittel — durchschnittlich 160 Mill. DM im Jahr — auch in den kommenden Jahren in unveränderter Höhe für Ausbaumaßnahmen im Schienennetz zur Verfügung, so werden die investiven Mittel für die fünf Grundalternativen nicht den entscheidenden Engpaßfaktor darstellen, der von vornherein eine der genannten Varianten als unrealisierbar auswies<sup>3</sup>. Von deutlich höherem Gewicht für die Entscheidung dürften aller Voraussicht nach Fragen der zu erwartenden Betriebskostendefizite sein<sup>4</sup>.

Der Grad der Wirtschaftlichkeit wird aber auch durch die künftige Nachfrageentwicklung stark mitbeeinflußt. Hier ist eine übergreifende Betrachtung, also eine alle Verkehrsträger einschließende Vorausschätzung (Fußwege und Radfahrten, Pkw-Verkehr, öffentlicher Nahverkehr — Bus/Schiene —) in bezug auf die fünf Ausbaukonzeptionen unerlässlich. Es kann nicht überraschen, daß gerade in einer Stadt, deren Einwohnerzahl in den kommenden Jahren aller Voraussicht nach deutlich sinken wird, häufig Zweifel an der Zweckmäßigkeit eines weiteren starken Ausbaus von Schienenstrecken geäußert werden. Insofern ist eine möglichst realistische Vorausschätzung zukünftiger Beförderungsziffern unerlässlich — falsche (d.h. zu hohe) Vorstellungen an dieser Stelle könnten sonst ein Ausbaukonzept bereits in seiner Bauphase obsolet werden lassen. Die vom DIW vor drei Jahren vorgelegte globale Nachfrageschätzung des innerstädtischen Personenverkehrs wird in ihrer Grundtendenz — sinkende Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr — nach wie vor als zutreffend beurteilt<sup>5</sup>.

Dies gilt um so mehr, als sich der Verkehrspolitik in den nächsten Jahren — nicht nur in Berlin (West), sondern in allen westdeutschen Ballungsräumen — sehr grundsätzliche Fragen stellen werden. Streckenausbauten allein werden nicht ausreichen, um die Beförderungsziffern im ÖPNV durch kürzere Reisezeit und höhere Attraktivität so zu erhöhen, daß die Kostendeckungsgrade verbessert werden könnten. Das

heißt freilich nicht, daß auf weitere Investitionen im Schienenverkehr gerade in den Ballungsräumen verzichtet werden sollte. Ein attraktives ÖPNV-Angebot ist unentbehrlich für die Mobilitätschancen der darauf angewiesenen Bevölkerungsschichten. Ohne ein solches Angebot sind zudem die Funktionsfähigkeit von Stadtkernen, die Erhaltung historischer Stadtbilder und die Entwicklung und Pflege urbanen Lebens nicht zu gewährleisten.

Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist es daher geboten, verkehrspolitische Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer besseren Auslastung der Schienenverkehrsnetze in Ballungsräumen beitragen. Es werden in erster Linie Ordnungskonzepte (z.B. Stellplatzbeschränkungen für Pkw in den Kernzonen, 30 km Fahrgeschwindigkeit in allen Wohngebieten) für die Verkehrsgestaltung in den Ballungsgebieten sein müssen, die für eine bessere als die sonst voraussichtlich zu erwartende Auslastung auch der bereits in Betrieb befindlichen Schienennetze sorgen.

Auch Überlegungen zur längerfristigen Stadtentwicklung lassen es geraten erscheinen, Fragen der Wirtschaftlichkeit nicht zum alleinigen Entscheidungsmaßstab zu machen. Gerade für West-Berlin in seiner schwierigen politisch-geographischen Lage haben Fragen der stadtpolitischen Entwicklung eine eminente Bedeutung. Berlins einstige urbane Ausstrahlung wurde auch durch ein seinerzeit allseits als zukunftsweisend anerkanntes Nahverkehrssystem geprägt. Es wird zu prüfen sein, ob die wiedergewonnene Verfügung über die S-Bahn-Trassen eine Chance bietet, ein Nahverkehrssystem zu installieren, das dem ÖPNV im Zeitalter des dominierenden Pkw-Verkehrs langfristig auch unter ökonomischen Gesichtspunkten seine Position verbessern hilft. Gelänge dies, könnten damit gleichzeitig für die Standortqualität der Stadt positive Akzente gesetzt werden.

### **Fazit**

Eine zügige und vorurteilslose Prüfung der genannten Fragen erscheint als dringend geboten. Diese an sich selbstverständliche Forderung ist in Gefahr, in der interessenbezogenen Diskussion unterzugehen. Die Zahl der zum Teil einander entgegenstehenden

<sup>3</sup> Vgl.: Verkehrswegeinvestitionen bis 1990. Bearb.: Ulrich Voigt. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 26/1983.

<sup>4</sup> In diesem Zusammenhang wird zu prüfen sein, inwieweit eine Änderung der gegenwärtig in West-Berlin geltenden Tarifstruktur hin zu Fahrpreisen, die fahrtweitenabhängig gestaffelt wären (Zonentarife), vertretbar und hilfreich wäre, um Betriebskostendefizite aus einem dann eventuell deutlich größeren Schienennetz in einem finanziell tragbaren Rahmen halten zu können.

<sup>5</sup> Vgl.: Hat die S-Bahn eine Beförderungsaufgabe in Berlin (West)? Bearb.: Joachim Niklas. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 5/1981.

wichtigen Einflußfaktoren erfordert eine sorgfältige Entscheidungsvorbereitung. Dies bedeutet nicht, in einem mehrjährigen Prozeß etwa einen Generalverkehrsplan zu erstellen. Vielmehr gilt es, kurzfristig — also innerhalb eines Jahres — die an verschiedenen Stellen zum Teil bereits vorhandenen Informationen zusammenzuführen, damit der Nutzen der verschiedenen relevanten Ausbaukonzepte in einer überschaubaren Zeit gegeneinander abgewogen werden kann. Das Ergebnis eines derartigen Vergleiches sollte dabei zunächst nicht sein, eine bestimmte Ausbaukonzeption als die am besten geeignete unter den vorhandenen herauszufinden; dies ist letztlich eine politische Entscheidung. Analyseziel ist vielmehr, allen Planungsbeteiligten den Vergleich zwischen verschiedenen Ausbauprogrammen durch eine konzentrierte, in der vorgeschlagenen Form durchgeführte Daten- und Faktensammlung erst einmal zu ermöglichen.

Dies bedeutet zugleich, daß im Vorfeld einer so zu fundierenden Grundsatzentscheidung über den Ausbau des ÖPNV in Berlin nicht Fakten geschaffen werden dürfen, die heute noch vorhandene Entscheidungsspielräume in bezug auf die Verwendung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel so einengen,

daß andere Ausbaukonzepte in absehbarer Zeit nicht mehr realisierbar wären. Dies betrifft einmal die laufenden Baumaßnahmen der U-Bahn-Linie U 8 (Osloer Straße — Märkisches Viertel). Zum anderen sollten bei der S-Bahn Arbeiten nicht begonnen werden, die über Reparaturen und Instandsetzungsarbeiten für eine vorläufige Inbetriebnahme einzelner Strecken hinausgehen.

Seit dem 9. Januar 1984 haben sich die grundlegenden Ausgangsbedingungen für eine auch tatsächlich vollziehbare West-Berliner Nahverkehrsplanung in ihrem zentralen Punkt verändert. Mit der Übergabe der Betriebsrechte für das S-Bahn-Netz in West-Berlin an die BVG besitzt der Senat von Berlin auch für diese Verkehrswege die faktische Planungshoheit. Die West-Berliner Nahverkehrsplanung befindet sich — rascher und in der hinzugewonnenen Planungskompetenz umfassender, als verschiedentlich erwartet — in einer neuen Situation. Dies sollte von allen Beteiligten als eine Chance für diese Stadt aufgefaßt werden. Um sie nutzen zu können, bedarf es eines klaren Konzeptes. Zugleich erhielt die Industrie, insbesondere das Baugewerbe, eine weitreichende Perspektive. Die Unternehmen hätten damit die Möglichkeit, langfristig zu disponieren.

## Vorübergehend kräftige Zunahme des Sozialprodukts im vierten Quartal 1983

### Die neuesten Ergebnisse der vierteljährlichen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung für die Bundesrepublik Deutschland

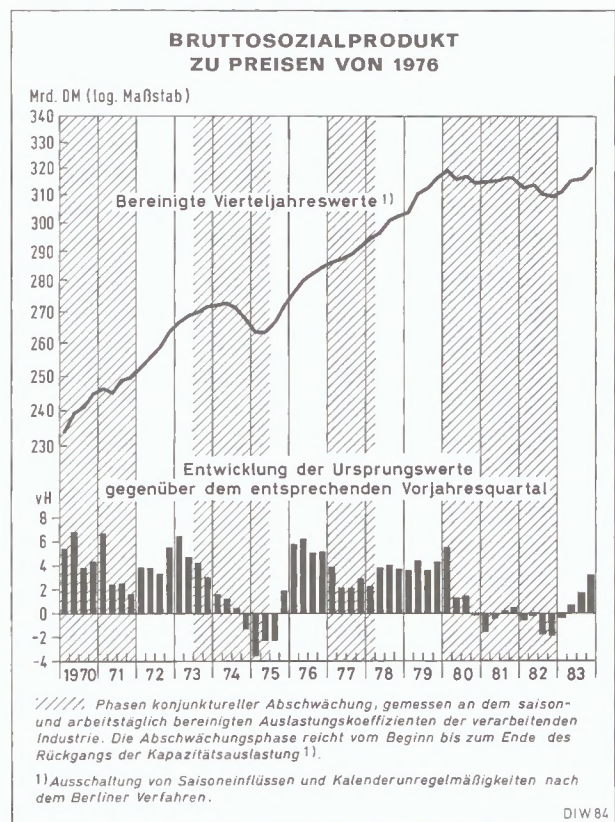
Nach der Sommerpause hat das Wachstum des realen Bruttosozialprodukts erwartungsgemäß wieder Anschluß an die positive konjunkturelle Entwicklung in der ersten Jahreshälfte gefunden. Saison- und arbeitstäglich bereinigt war die Steigerungsrate im Jahresendquartal mit fast 1,5 vH gegenüber dem Vorquartal größer als in der ersten Phase der konjunkturellen Erholung. Der entsprechende Vorjahreswert wurde um reichlich 3 vH überschritten. Damit war im Jahresdurchschnitt 1983 die gesamtwirtschaftliche Produktion um 1,3 vH höher als im Vorjahr. Diese Expansion wurde von der Ausweitung der inländischen Nachfrage getragen, sie stieg 1983 etwa doppelt so rasch wie das Bruttosozialprodukt. Der Export hat erst im Berichtsquartal nennenswert zur gesamtwirtschaftlichen Expansion beigetragen.

Die insgesamt günstigere konjunkturelle Entwicklung zeigte sich vor allem in der Produktion des warenproduzierenden Gewerbes. Im letzten Jahresviertel hat das verarbeitende Gewerbe seine Produktion saisonbereinigt wieder kräftig gesteigert (+2 vH), obwohl die vom Fristablauf für die Auslieferung von Investitionsgütern erwarteten Impulse nicht in der vermuteten Stärke eintraten und die Produktion im Bereich Nahrungs- und Genußmittel empfindlich (-1,5 vH) eingeschränkt wurde. Stärker als die Erzeugung von Investitionsgütern — etwa doppelt so rasch — wurde die von Grundstoffen und Produktionsgütern (+4 vH) ausgeweitet. Hierfür waren Impulse, die von den Lagerinvestitionen ausgingen, ausschlaggebend. Eine besonders kräftige saisonbereinigte Zunahme (+6 vH) verzeichnete die Wertschöpfung im Bereich Bergbau und Energiewirtschaft. Dagegen stagnierte im Berichtsquartal wegen witterungsbedingter Behinderungen im Dezember die Produktion im Baugewerbe. Insgesamt stieg die reale Wertschöpfung im gesamten warenproduzierenden Gewerbe im vierten Quartal saison- und arbeitstäglich bereinigt um reichlich 2 vH, nachdem sie zuvor nur um 0,5 vH ausgeweitet worden war. Vom Handel, dessen Wertschöpfung im Vorquartal sogar rückläufig gewesen war, gingen nun wieder positive Effekte aus, vom Großhandel stärker als vom Einzelhandel. Auf den Sektor „Verkehr“ wirkte sich die Belebung in der Gesamtwirtschaft nun ebenfalls aus.

Schon vor der Jahresmitte war der Preisrückgang für im Inland verwendete Güter zu Ende gegangen. Seitdem ist wieder eine steigende Tendenz zu verzeichnen, die sich im letzten Jahresviertel unverändert fortgesetzt hat (knapp +1,5 vH). Hierbei spielten verstärkte Preissteigerungen bei importierten Gütern und Diensten die Hauptrolle. Die Importpreise stiegen auch schneller als die Aus-

fuhrpreise; die Terms of Trade waren erneut rückläufig. Der Deflationierungsfaktor, der Index der Preisentwicklung für im Inland erzeugte Güter und Dienste, nahm insgesamt etwas schwächer zu (reichlich +1 vH) als die Güterpreise der Endnachfrage. Das vergleichbare Vorjahresniveau wurde um rd. 2,5 vH übertroffen. Für das ganze Jahr 1983 errechnet sich eine gesamtwirtschaftliche Preissteigerungsrate von reichlich 3 vH, nach fast 5 vH im Jahr davor. Insgesamt ist damit das nominale Bruttosozialprodukt 1983 um rd. 4,5 vH gestiegen (1982: 3,6 vH).

Die realen *Ausrüstungsinvestitionen* expandierten im Berichtsvierteljahr — nach dem spürbaren Rückgang im Vorquartal — saison- und arbeitstäglich bereinigt wieder kräftig (+3,5 vH), wobei sie allerdings das bereits im zweiten Vierteljahr erreichte saisonbereinigte Niveau nur wenig übertrafen. Den entsprechenden Vorjahreswert überschritten sie um rd. 6 vH. Für 1983 insgesamt ergibt sich damit eine Ausweitung um 4,5 vH (1982: -6,6 vH). Vor allem elektrotechnische und feinmechanisch-optische Investitionsgüter wurden im Jahresendquartal



Index der Nettoproduktion für das verarbeitende Gewerbe\*

Produzierendes Gewerbe	1982	1983	1981			1982				1983			
			II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1980 = 100													
Grundstoff- und Produktionsgüter	91,0	93,9	96,2	95,9	95,0	93,1	95,5	88,3	87,2	90,5	95,3	92,8	97,1
Investitionsgüter	99,1	98,6	99,0	95,1	109,8	99,0	101,6	92,2	103,5	95,2	99,5	92,1	107,5
Verbrauchsgüter	90,3	91,6	91,9	92,5	96,9	93,2	88,7	87,1	92,1	92,0	90,2	88,2	95,9
Nahrungs- und Genußmittel	98,8	99,7	97,5	101,1	108,9	99,3	96,1	95,0	104,6	94,0	96,2	101,1	107,4
Insgesamt	95,4	96,3	96,9	95,5	103,5	96,5	97,2	90,6	97,2	93,3	96,5	92,6	102,7
in vH gegenüber Vorjahr													
Grundstoff- und Produktionsgüter	-4,8	3,2	-6,3	-0,8	-0,3	-2,3	-0,7	-7,9	-8,2	-2,8	-0,2	5,1	11,3
Investitionsgüter	-1,1	-0,5	0,1	0,0	3,5	2,3	2,6	-3,0	-5,7	-3,8	-2,1	-0,1	3,8
Verbrauchsgüter	-4,5	1,4	-5,5	-3,9	-4,3	-3,8	-3,5	-5,8	-5,0	-1,3	1,7	1,3	4,1
Nahrungs- und Genußmittel	-2,7	0,9	1,4	3,6	-0,1	0,6	-1,4	-6,0	-3,9	-5,3	0,1	6,4	2,7
Insgesamt	-2,8	0,9	-2,5	-0,5	0,9	-0,1	0,3	-5,1	-6,1	-3,3	-0,7	2,2	5,7

\*Fachliche Unternehmensteile; Ursprungswerte, kalendermonatlich.  
Quelle: Statistisches Bundesamt.

vermehrt gekauft, aber auch der Absatz von Maschinen nahm nennenswert zu.

Die Expansion der Ausrüstungsinvestitionen am Jahresende war allerdings weniger stark, als angesichts des Fristablaufs (31.12.1983) für die Auslieferung von Investitionsgütern im Zusammenhang mit der Investitionszulage erwartet worden war. Der Indikator für die Bezüge von inländischen Lieferanten, der reale Inlandsumsatz von Investitionsgütern, hat im Dezember — nach dem allerdings noch vorläufigen Ergebnis — saisonbereinigt nur wenig zugenommen. Im Quartalsdurchschnitt stieg der Umsatz allerdings beträchtlich (+ 4 vH). Eine deutliche Auslieferungsspitze gab es im Dezember dagegen bei den Importen von Investitionsgütern. Im Quartalsdurchschnitt hat sich der Anstieg im Vergleich zur Entwicklung im dritten Quartal allerdings etwas verlangsamt.

Preisanhebungen hat es für im Inland erzeugte Investitionsgüter im Berichtszeitraum nicht gegeben. Da sich auch die Investitionsgüterimporte nur wenig verteuerten, blieb das Preisniveau der Ausrüstungen insgesamt saisonbereinigt stabil. Das Vorjahresniveau wurde um 1,5 vH überschritten. Für 1983 liegt damit die Verteuerung der Ausrüstungen bei etwas über 2 vH (1982: 4,3 vH).

Nach der deutlichen Belebung seit der Jahresmitte 1983 haben die realen *Bauinvestitionen* im Berichtszeitraum saison- und arbeitstäglich bereinigt stagniert. Das vorjährige Ergebnis wurde nur um reichlich 1,5 vH übertroffen. Für das ganze Jahr 1983 ist die Steigerungsrate ebenso hoch, nach einem Rückgang um 4,5 vH im Jahre 1982. Auch nach Ausschaltung der insbesondere im Dezember ungünstigen Witterungseinflüsse war der saisonbereinigte Anstieg im Berichtsquartal nur geringfügig. Während sich im Wohnungsbau das Tempo der so berei-

nigten Investitionstätigkeit kaum verringerte und sich im Wirtschaftsbau etwa halbierte, gingen die staatlichen Bauinvestitionen erneut zurück.

Wie schon im Vorquartal kam es zu leichten Preisanhebungen, die jedoch vor allem den Wohnungsbau betrafen. Das Vorjahresniveau wurde nun wieder um fast 2 vH überschritten, für das ganze Jahr 1983 beläuft sich allerdings die entsprechende Rate nur auf 1 vH (1982: 1,3 vH).

Stärker als erwartet stiegen die realen *Lagerinvestitionen*. Die reale, saison- und arbeitstäglich bereinigte Lagerquote (Lagerbestand im Verhältnis zur gesamten Güterverwendung ohne Lagerveränderung) erreichte mit rund 70 vH am Jahresende 1983 ein außerordentlich hohes Niveau. Seit dem letzten Tiefstand (1978) ist sie damit um 10 vH-Punkte gestiegen. Nach Meldungen aus der Industrie war es infolge der zügigen Produktionsausweitung seit Jahresbeginn zu einer Verknappung der Vorräte an Rohstoffen und Vormaterialien gekommen. Um dem technisch notwendigen Lagerbestand wieder nahe zu kommen, wurden Produktion und Import von Grundstoffen und Produktionsgütern forciert gesteigert; möglicherweise haben auch Voreindeckungen eine Rolle gespielt.

Die verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte sind nach der Jahresmitte stärker gestiegen als zuvor; auf das Anstiegstempo des nominalen *privaten Verbrauchs* hat sich dies aber nicht ausgewirkt: Während in der ersten Jahreshälfte die Verbrauchsausgaben stärker als die Einkommen expandiert hatten — die Sparquote also sank —, war nun eine etwas schwächere Verbrauchsneigung festzustellen. Der reale private Verbrauch ist nach der kräftigen Steigerung im ersten Vierteljahr 1983 im Jahresverlauf kaum noch ausgeweitet worden. Der (um die wegen der Mehrwertsteuererhöhung vorgezogenen

Käufe) bereinigte reale Einzelhandelsumsatz, der wichtigste Indikator für die Entwicklung des privaten Verbrauchs, spiegelt diese Stagnation ebenfalls wider. Hoch in der Verbrauchergunst standen bis zuletzt Kraftfahrzeuge, Elektrogeräte, Video-, Rundfunk- und Fernsehgeräte; aber auch Güter von geringerer Lebensdauer wie Schuhe und Bekleidung wurden vermehrt gekauft. Der Verbrauch von Nahrungs- und Genußmitteln wurde dagegen weiter reduziert.

Einen „Preissprung“ im Gefolge der Mehrwertsteuererhöhung nach der Jahresmitte hat es nicht gegeben. Vielmehr wurden die Preise von Monat zu Monat in etwa gleichem Tempo erhöht; vermutlich kam es also zu einer gleitenden Anpassung der Preise an die neue Steuerbelastung. Importierte Preissteigerungen (vor allem bei Heizöl und Kraftstoffen) verloren in den letzten Monaten des Jahres an Gewicht. Dagegen führten die in vielen Fällen schlechten Ernteerträge z.B. bei Kartoffeln, Obst und Gemüse zu kräftigen Verteuerungen im Bereich der Saisonwaren; die Preise waren hier zuletzt um fast ein Fünftel höher als vor einem Jahr. Insgesamt verteuerte sich die Lebenshaltung gegenüber dem Vorjahr jedoch nur um 2,6 vH. Im Jahresdurchschnitt 1983 lag die Inflationsrate bei 3 vH (1982: 5,3 vH).

Die *Exporte* von Waren haben, von Saison-, Arbeitstage- und Preiseinflüssen bereinigt, im Jahresendquartal 1983 beschleunigt expandiert und dabei — erstmals seit eineinhalb Jahren — auch ihr entsprechendes Vorjahresniveau wieder deutlich überschritten (3 vH). Für den Durchschnitt 1983 ergab sich jedoch ein Rückgang um 0,7 vH. Von der günstigeren Entwicklung im letzten Teil des Jahres hat vor allem das Grundstoff- und Produktionsgüter erzeugende Gewerbe profitiert; beim Investitionsgüter erzeugenden Gewerbe war erstmals seit langem ein nennenswerter Exportanstieg zu verzeichnen. Weniger expansiv als zuvor war dagegen der Auslandsabsatz an Verbrauchsgütern. Bei regionaler Betrachtung zeigt sich ein besonders starker Anstieg der Ausfuhren in die USA. Auch in die EG-Länder und die Entwicklungsländer sind die Lieferungen gestiegen. Dagegen waren die Exporte in die OPEC-Länder rückläufig.

Stärker noch als die Ausfuhren, nämlich um 5 vH, wurden im vierten Quartal die *Importe* von Waren saison- und arbeitstäglich bereinigt ausgeweitet, das entsprechende Vorjahresniveau übertrafen sie damit real um 11 vH. Für den Jahresdurchschnitt 1983 beläuft sich die Zunahme auf fast 4 vH. Die Beseitigung von Lagerengpässen — vor allem bei Rohstoffen, Halbwaren und Vorerzeugnissen — hat zu dieser Entwicklung beigetragen. Außerdem wurden Verbrauchsgüter, deren Import im Vorquartal eingeschränkt worden war, wieder vermehrt importiert. Die Einfuhr von Investitionsgütern stieg dagegen etwas langsamer als im Vorquartal.

Der reale Überschuß in der Warenbilanz ging saison- und arbeitstäglich bereinigt um 4 Mrd. DM (Jahresbasis)

zurück. Wegen der erneuten Verschlechterung der Terms of Trade — die Importpreise stiegen schneller als die Exportpreise — war der Rückgang in nominaler Rechnung doppelt so groß. Da sich aber das Defizit in der Dienstleistungsbilanz um etwa den gleichen Betrag verringerte, blieb der nominale *Außenbeitrag* insgesamt etwa ebenso hoch wie im Vorquartal. Ausschlaggebend für die erneute Aktivierungstendenz in der Dienstleistungsbilanz war die Entwicklung der Kapitalerträge; hier stiegen die Einnahmen etwa doppelt so rasch wie die Ausgaben.

Trotz der konjunkturellen Belebung der Produktion seit Beginn des Jahres 1983 ist das *Arbeitsvolumen* — die insgesamt geleisteten Arbeitsstunden — bis zuletzt in fast unverändertem Tempo gesunken. Die Belebung hat zunächst zu einer deutlichen Erhöhung der Arbeitsproduktivität geführt. Im vierten Quartal wurde der Rückgang vom Kalender her zur Verfügung stehenden Arbeitstage allerdings durch eine Ausweitung der Beschäftigtenzahl um 60 000 Personen aufgefangen. Im gleichen Umfang ging die Zahl der Arbeitslosen zurück. Mehr Arbeitnehmer hat vor allem das Baugewerbe beschäftigt.

Die moderaten Lohnsteigerungen im vergangenen Jahr — die Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit nahmen 1983 insgesamt um 1,5 vH (je Beschäftigten um rd. 3,5 vH) zu — bewirkten im Zusammenhang mit der kräftigen Produktivitätssteigerung, daß sich auch die *Lohnstückkosten* günstig entwickelten. Diese waren im Verlauf des ersten Halbjahres saisonbereinigt sogar um 2 vH gesunken und sind seitdem um 1,5 vH gestiegen. Im Jahresdurchschnitt waren sie nur um 0,5 vH höher als 1982. Dabei ergab sich Spielraum für eine kräftige Steigerung der Gewinne: Die Bruttoeinkommen aus Unternehmertätigkeit haben sich fast das ganze Jahr hindurch — mit einer Unterbrechung im dritten Quartal — außerordentlich rasch erhöht; 1983 waren sie um 12 vH höher als 1982.

#### Ausblick auf das erste Quartal 1984

In den letzten Monaten des Jahres 1983 hat sich — wie die Auftragseingänge bei der Industrie zeigen — die Konjunktur weiter gefestigt. Die Auslandsaufträge nehmen seit dem Sommer saisonbereinigt kräftig zu; die Inlandsaufträge dagegen erst in jüngster Zeit. Zwar waren Grundstoffe und Produktionsgüter schon seit dem Frühsommer verstärkt nachgefragt worden, aber erst gegen Jahresende zog die Inlandsnachfrage nach Investitionsgütern deutlich an.

Im vierten Quartal ist die gesamtwirtschaftliche Produktion besonders rasch gestiegen. Es ist wenig wahrscheinlich, daß sich die konjunkturelle Aufwärtsbewegung zu Jahresbeginn 1984 in einem solchen Tempo fortsetzt. In einigen Verwendungsbereichen wird es zunächst zu einer deutlichen Tempoverlangsamung kommen. Das Niveau des realen Bruttosozialprodukts dürfte dabei der in

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

	1982	1983	1981		1982				1983			
			III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
<b>A. Entstehung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu Preisen von 1976												
Arbeitsvolum. (Mill. Std.)	44754	44002	11324	11655	11153	11093	11074	11434	10995	10874	10880	11253
Beschaeft. (1000 Pers.)	22328	21887	22878	22762	22321	22335	22406	22250	21788	21802	21947	22010
Produktivitaet (DM)	27,88	28,63	28,59	28,01	27,20	27,67	28,70	27,96	27,37	28,33	29,56	29,25
Bruttoinlandspr. (Mrd. DM)	1247,9	1259,8	323,8	326,4	303,4	307,0	317,9	319,7	300,9	308,1	321,7	329,1
<b>B. Verteilung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen (Mrd. DM)												
Bruttoeink. a. uns. Arb.	901,8	915,4	219,4	246,0	206,9	220,6	223,5	250,8	209,1	222,7	227,0	256,7
Bruttolohn-u.-geh.summe	731,9	741,2	178,4	200,9	168,3	178,1	181,6	203,8	169,7	179,4	184,1	208,0
Nettolohn-u.-geh.summe	507,4	508,8	124,4	139,2	119,9	122,8	125,6	139,1	119,7	122,9	126,0	140,2
Bruttoeink. a. Unt. u. Verm.	322,5	360,5	84,5	77,8	75,1	75,7	89,9	81,8	82,3	85,5	98,2	94,6
Ind. Steuern abz. Subv.	173,1	183,2	42,1	46,4	41,0	43,5	42,0	46,6	42,5	43,4	46,1	51,1
Abschreibungen	200,3	209,4	47,3	48,5	49,0	49,9	50,3	51,1	51,3	52,0	52,6	53,4
Bruttosozialprodukt	1597,7	1668,5	393,3	418,7	372,0	389,7	405,7	430,3	385,2	403,6	423,9	455,8
<b>C. Verwendung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen (Mrd. DM)												
Privater Verbrauch	899,4	934,0	218,1	236,8	213,6	221,3	222,6	242,0	220,8	229,1	231,7	252,3
Oeffentlicher Verbrauch	325,3	332,9	76,6	92,9	76,5	76,1	77,7	95,1	77,4	77,5	79,8	98,2
Bauten	202,7	207,9	57,6	54,2	39,2	53,9	54,8	54,8	39,3	54,4	57,5	56,8
Ausruestungen	125,2	133,7	31,4	37,0	28,0	30,2	30,1	36,9	28,9	33,2	31,9	39,7
Vorratsveraenderung	7,2	22,8	11,9	-19,0	8,7	-0,8	17,5	-18,2	8,0	-0,3	21,9	-6,9
Ausfuhr	535,6	538,4	126,0	138,4	131,9	133,4	129,9	140,4	131,3	131,6	129,2	146,4
dar.: Waren	424,5	428,3	97,7	109,0	106,6	107,0	100,7	110,1	105,2	105,2	102,3	115,6
Abzuegl. Einfuhr	497,6	501,1	128,3	121,7	125,9	124,4	126,8	120,6	120,5	121,9	128,1	130,7
dar.: Waren	365,4	376,3	89,6	92,3	93,5	92,2	88,0	91,6	90,2	92,2	91,8	102,1
Bruttosozialprodukt	1597,7	1668,5	393,3	418,7	372,0	389,7	405,7	430,3	385,2	403,6	423,9	455,8
Zu Preisen von 1976 (Mrd. DM)												
Privater Verbrauch	688,4	694,2	174,2	187,2	166,4	170,3	169,1	182,6	165,9	171,4	171,3	185,6
Oeffentlicher Verbrauch	248,7	247,6	61,4	65,9	62,0	61,4	60,3	65,0	60,8	61,2	60,1	65,5
Bauten	144,8	147,1	41,3	39,1	28,1	38,4	39,0	39,3	28,1	38,7	40,5	40,0
Ausruestungen	102,2	106,7	26,7	30,9	23,3	24,7	24,5	29,8	23,4	26,5	25,3	31,5
Vorratsveraenderung	5,4	17,7	10,8	-17,4	9,0	-1,8	15,2	-17,0	8,1	-0,7	19,0	-8,8
Ausfuhr	420,1	415,5	101,8	111,3	105,1	104,7	101,6	108,7	102,3	102,4	99,4	111,4
dar.: Waren	336,6	334,4	79,9	89,0	85,6	84,7	79,7	86,7	82,6	82,8	79,6	89,4
Abzuegl. Einfuhr	362,8	365,7	93,6	98,8	92,4	91,2	92,5	86,7	88,4	90,9	93,2	93,2
dar.: Waren	266,6	276,9	65,0	67,3	68,1	67,7	64,7	66,2	66,2	69,5	67,8	73,5
Bruttosozialprodukt	1246,6	1263,1	322,8	328,1	301,4	306,4	317,1	321,7	300,1	308,6	322,4	332,0
<b>Preisentwicklung (1976=100)</b>												
Privater Verbrauch	130,7	134,5	125,2	126,5	128,4	129,9	131,7	132,5	133,1	133,7	135,3	135,9
Oeffentlicher Verbrauch	130,8	134,5	124,7	141,1	123,4	123,9	129,0	146,2	127,2	126,6	132,9	150,0
Bauten	140,0	141,3	139,3	138,8	139,7	140,4	140,3	139,4	139,9	140,8	142,1	142,0
Ausruestungen	122,6	125,3	117,6	119,8	120,4	122,6	122,8	124,1	123,8	125,2	125,7	126,1
Ausfuhr	127,5	129,6	123,7	124,4	125,5	127,5	127,9	129,1	128,3	128,5	129,9	131,4
Einfuhr	137,2	137,0	137,1	137,1	136,3	136,4	137,0	139,1	136,2	134,1	137,4	140,3
Nachr.: Terms of Trade	92,9	94,6	90,3	90,8	92,1	93,5	93,3	92,8	94,2	95,8	94,5	93,7
Bruttosozialprodukt	128,2	132,1	121,8	127,6	123,4	127,2	127,9	133,8	128,4	130,8	131,5	137,3
Nachrichtlich:												
Lohnstueckkosten 2)	128,1	128,7	120,2	133,7	121,0	127,5	124,7	139,1	123,3	128,2	125,2	138,4
<p>Quellen: Die Daten der Verwendungsrechnung, der Beschaeftigten, des Bruttoinlandsprodukts und des Bruttoeinkommens aus unselbstaeundiger Arbeit (hier berechnet fuer Inlaender) basieren auf den vom Statistischen Bundesamt, die der Bruttolohn- und -gehaltsumme auf den von der Deutschen Bundesbank veroeffentlichten Quartalswerten. Die uebrigen Daten sind eigene Berechnungen auf Basis von Jahres- bzw. Halbjahreswerten des Statistischen Bundesamts und des Instituts fuer Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesanstalt fuer Arbeit. Beim jeweils neuesten Quartal handelt es sich in allen Faellen um erste vorlaeufige Berechnungen des DIW.</p> <p>1) Die Abweichungen in den Summen sind durch Rundung der Zahlen bedingt. - 2) Bruttoeinkommen aus unselbstaeundiger Arbeit zu realem Bruttoinlandsprodukt; Index: 1976=100.</p>												

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

	1982	1983	1981		1982				1983			
			III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
<b>A. Entstehung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu Preisen von 1976												
Arbeitsvolumen	-1,8	-1,7	-1,6	-1,4	-2,0	-1,1	-2,2	-1,9	-1,4	-2,0	-1,8	-1,6
Beschaeftigte	-2,1	-2,0	-0,8	-1,4	-1,9	-2,0	-2,1	-2,3	-2,4	-2,4	-2,1	-1,1
Produktivitaet	0,8	2,7	2,2	2,0	1,9	1,1	0,4	-0,2	0,6	2,4	3,0	4,6
Bruttoinlandsprodukt	-1,0	1,0	0,6	0,6	-0,1	0,0	-1,8	-2,1	-0,8	0,4	1,2	3,0
<b>B. Verteilung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen												
Bruttoeink. a. uns. Arb.	2,3	1,5	4,7	4,4	3,8	1,7	1,9	1,9	1,1	0,9	1,6	2,4
Bruttolohn-u.-geh.summe	2,1	1,3	4,3	3,9	3,6	1,5	1,8	1,5	0,8	0,7	1,4	2,1
Nettolohn-u.-geh.summe	0,8	0,3	3,7	3,3	2,3	0,2	1,0	-0,1	-0,2	0,1	0,3	0,8
Bruttoeink.a.Unt.u.Verm.	6,2	11,8	1,3	5,7	4,0	9,4	6,5	5,2	9,6	13,0	9,2	15,6
Ind. Steuern abz. Subv.	2,2	5,8	4,3	5,0	4,1	4,9	-0,2	0,5	3,8	-0,2	9,7	9,8
Abschreibungen	6,4	4,5	8,1	8,3	7,6	6,5	6,3	5,4	4,7	4,2	4,7	4,4
Bruttosozialprodukt	3,6	4,4	4,3	5,2	4,4	4,1	3,2	2,8	3,6	3,6	4,5	5,9
<b>C. Verwendung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen												
Privater Verbrauch	3,0	3,8	4,9	4,9	4,4	3,3	2,1	2,2	3,4	3,6	4,1	4,3
Oeffentlicher Verbrauch	2,2	2,3	5,9	5,5	3,2	2,1	1,4	2,3	1,2	1,8	2,8	3,3
Bauten	-3,3	2,6	2,5	-2,4	-3,9	-5,4	-4,9	1,1	0,1	1,0	5,0	3,6
Ausruestungen	-2,7	6,8	0,7	-2,2	-3,2	-3,3	-4,4	-0,2	3,2	9,8	6,0	7,6
Vorratsveraenderung	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ausfuhr	8,0	0,5	19,9	24,4	17,2	12,2	3,1	1,4	-0,5	-1,4	-0,6	4,3
dar.: Waren	8,2	0,9	19,9	21,8	18,4	12,0	3,1	1,1	-1,4	-1,7	1,6	5,0
Abzuegl. Einfuhr	3,1	0,7	15,8	11,3	9,1	5,9	-1,2	-0,9	-4,3	-2,0	1,0	8,4
dar.: Waren	2,2	3,0	13,8	8,1	6,6	4,9	-1,8	-0,8	-3,6	0,0	4,3	11,5
Bruttosozialprodukt	3,6	4,4	4,3	5,2	4,4	4,1	3,2	2,8	3,6	3,6	4,5	5,9
Zu Preisen von 1976												
Privater Verbrauch	-2,2	0,9	-1,2	-1,6	-1,4	-2,0	-3,0	-2,5	-0,3	0,7	1,3	1,7
Oeffentlicher Verbrauch	-1,1	-0,4	0,6	0,5	-1,3	0,1	-1,9	-1,3	-1,9	-0,3	-0,3	0,7
Bauten	-4,5	1,6	-1,4	-5,7	-7,1	-6,5	-5,6	0,7	0,0	0,7	3,7	1,6
Ausruestungen	-6,6	4,5	-2,9	-7,0	-7,4	-7,6	-8,4	-3,7	0,3	7,6	3,5	5,9
Vorratsveraenderung	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ausfuhr	3,7	-1,1	12,3	17,4	11,1	7,2	-0,2	-2,3	-2,6	-2,2	-2,1	2,4
dar.: Waren	3,7	-0,7	12,5	15,2	12,2	6,6	-0,3	-2,7	-3,5	-2,2	-0,1	3,2
Abzuegl. Einfuhr	0,8	0,8	3,3	1,3	3,4	3,1	-1,1	-2,3	-4,3	-0,4	0,7	7,4
dar.: Waren	0,2	3,9	0,3	-2,2	0,8	2,2	-0,5	-1,7	-2,8	2,7	4,8	11,0
Bruttosozialprodukt	-1,2	1,3	0,2	0,5	-0,6	-0,2	-1,8	-2,0	-0,4	0,7	1,7	3,2
Preisentwicklung (1976=100)												
Privater Verbrauch	5,3	3,0	6,1	6,6	5,8	5,4	5,2	4,8	3,7	2,9	2,8	2,6
Oeffentlicher Verbrauch	3,4	2,8	5,3	5,0	4,5	2,0	3,4	3,6	3,1	2,1	3,1	2,6
Bauten	1,3	1,0	3,9	3,6	3,4	1,2	0,7	0,4	0,1	0,3	1,3	1,9
Ausruestungen	4,3	2,2	3,7	5,2	4,6	4,6	4,4	3,6	2,9	2,1	2,4	1,6
Ausfuhr	4,2	1,6	6,7	6,0	5,5	4,7	3,4	3,7	2,2	0,8	1,6	1,8
Einfuhr	2,3	-0,1	12,1	9,9	5,5	2,7	-0,1	1,5	-0,1	-1,6	0,3	0,9
Nachr.: Terms of Trade	1,9	1,7	-4,8	-3,6	0,0	2,0	3,4	2,3	2,3	2,5	1,3	0,9
Bruttosozialprodukt	4,8	3,1	4,1	4,6	5,0	4,2	5,0	4,8	4,0	2,8	2,8	2,6
Nachrichtlich: Lohnstueckkosten 2)	3,4	0,5	4,1	3,8	4,0	1,7	3,8	4,1	1,9	0,6	0,4	-0,6

Quellen: Die Daten der Verwendungsrechnung, der Beschaeftigten, des Bruttoinlandsprodukts und des Bruttoeinkommens aus unselbstaendiger Arbeit (hier berechnet fuer Inlaender) basieren auf den vom Statistischen Bundesamt, die der Bruttolohn- und -gehaltsumme auf den von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten Quartalswerten. Die uebrigen Daten sind eigene Berechnungen auf Basis von Jahres- bzw. Halbjahreswerten des Statistischen Bundesamtes und des Instituts fuer Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesanstalt fuer Arbeit. Beim jeweils neuesten Quartal handelt es sich in allen Faellen um erste vorlaeufige Berechnungen des DIW.

1) Veraenderung in vH gegenueber Vorjahr.- 2) Bruttoeinkommen aus unselbstaendiger Arbeit zu realem Bruttoinlandsprodukt; Index: 1976 = 100.

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

	1981				1982				1983			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
<b>A. Entstehung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu Preisen von 1976												
Arbeitsvolum. (Mill. Std.)	11388	11432	11391	11326	11249	11302	11142	11104	11092	11028	10954	10915
Beschaeft. (1000 Pers.)	22930	22859	22759	22631	22505	22408	22289	22121	21973	21871	21816	21877
Produktivitaet (DM)	28	28	28	28	28	28	28	28	28	29	29	29
Bruttoinlandspr. (Mrd. DM)	313	315	316	316	314	315	310	309	312	314	315	319
<b>B. Verteilung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen (Mrd. DM) 3)												
Bruttoeink. a. uns. Arb.	861	881	889	892	896	894	905	911	905	906	918	934
Bruttolohn- u. -geh. summe	702	716	722	725	728	726	735	737	734	734	743	753
Nettolohn- u. -geh. summe	495	504	505	508	507	504	510	507	507	506	510	512
Bruttoeink. a. Unt. u. Verm.	301	297	304	314	313	324	326	329	342	359	360	381
Ind. Steuern abz. Subv.	164	168	172	172	172	176	171	174	178	176	187	192
Abschreibungen	183	187	190	194	196	199	202	204	206	208	211	213
Bruttosozialprodukt	1508	1533	1555	1572	1577	1592	1604	1618	1630	1649	1676	1719
<b>C. Verwendung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen, ausserdem arbeitstaeglich bereinigt (Mrd. DM) 3)												
Privater Verbrauch	852	870	881	889	892	898	899	910	921	928	937	950
oeffentlicher Verbrauch	314	314	321	323	322	319	326	331	325	329	334	344
Bauten	206	216	212	202	204	201	202	205	203	203	210	213
Ausruestungen	130	129	129	127	126	124	124	126	129	135	132	138
Vorratsveraenderung	16	-2	-6	-8	5	12	16	-4	1	13	26	42
Ausfuhr	454	481	514	533	533	536	529	539	528	529	531	565
dar.: Waren	358	383	407	420	427	427	419	423	418	419	427	447
Abzugeh. Einfuhr	462	476	498	495	505	500	493	489	479	489	497	533
dar.: Waren	346	352	368	364	371	367	363	360	355	367	375	404
Bruttosozialprodukt	1509	1532	1554	1571	1577	1591	1602	1617	1628	1648	1674	1720
Zu Preisen von 1976; ausserdem arbeitstaeglich bereinigt (Mrd. DM) 3)												
Privater Verbrauch	703	706	704	701	696	693	683	682	694	694	694	695
oeffentlicher Verbrauch	254	249	252	252	250	249	247	248	245	249	247	250
Bauten	152	157	153	145	146	144	144	146	145	145	148	148
Ausruestungen	113	111	109	106	105	102	101	101	105	108	105	109
Vorratsveraenderung	14	-3	-8	-5	4	12	10	-4	-1	13	21	30
Ausfuhr	381	396	416	429	424	421	415	417	410	412	410	430
dar.: Waren	304	320	333	342	343	338	332	331	328	330	334	344
Abzugeh. Einfuhr	359	358	363	363	370	367	360	353	352	362	363	382
dar.: Waren	269	265	267	266	271	269	266	260	262	274	277	291
Bruttosozialprodukt	1257	1258	1262	1264	1254	1255	1240	1237	1247	1259	1262	1280
Nachr.: kalendermonatl.	1256	1259	1263	1265	1254	1257	1241	1238	1249	1260	1263	1280
Preisentwicklung (1976=100)												
Privater Verbrauch	121	123	125	127	128	130	132	133	133	134	135	136
oeffentlicher Verbrauch	124	126	128	128	129	128	132	133	133	132	135	137
Bauten	136	138	139	140	140	139	140	140	140	140	142	143
Ausruestungen	115	117	118	120	121	122	123	124	124	125	126	126
Ausfuhr	119	121	124	124	126	127	128	129	129	128	130	131
Einfuhr	129	133	137	136	136	136	137	139	136	135	137	140
Nachr.: Terms of Trade	93	91	90	91	92	93	93	93	94	95	95	94
Bruttosozialprodukt	120	122	123	124	126	127	129	130	131	131	132	134
Nachrichtlich: Lohnstueckkosten 2)	122	124	125	125	126	126	129	130	129	128	129	130

Quellen: Die Daten der Verwendungsrechnung, der Beschaeftigten, des Bruttoinlandsprodukts und des Bruttoeinkommens aus unselbststaendiger Arbeit (hier berechnet fuer Inlaender) basieren auf den vom Statistischen Bundesamt, die der Bruttolohn- und -gehaltsumme auf den von der Deutschen Bundesbank veroeffentlichten Quartalswerten. Die uebrigen Daten sind eigene Berechnungen auf Basis von Jahres- bzw. Halbjahreswerten des Statistischen Bundesamtes und des Instituts fuer Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesanstalt fuer Arbeit. Beim jeweils neuesten Quartal handelt es sich in allen Faellen um erste vorlaeufige Berechnungen des DIW.

1) Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren. Die Ergebnisse wurden gerundet.- 2) Bruttoeinkommen aus unselbststaendiger Arbeit zu realem Bruttoinlandsprodukt; Index: 1976=100.- 3) Vierteljahresdaten auf Jahresbasis hochgerechnet.

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

	1981				1982				1983			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
<b>A. Entstehung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu Preisen von 1976												
Arbeitsvolumen	-1,0	0,5	-0,5	-0,5	-0,5	0,5	-1,5	-0,5	0,0	-0,5	-0,5	-0,5
Beschaeftigte	0,0	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-1,0	-0,5	-0,5	-0,5	0,5
Produktivitaet	1,0	0,0	0,5	0,5	0,0	-0,5	0,0	0,0	1,0	1,5	1,0	1,5
Bruttoinlandsprodukt	0,0	0,5	0,5	0,0	-0,5	0,0	-1,5	-0,5	1,0	1,0	0,0	1,5
<b>B. Verteilung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen												
Bruttoeink. a. uns. Arb.	0,5	2,5	1,0	0,5	0,5	0,0	1,0	0,5	-0,5	0,0	1,5	2,0
Bruttolohn-u.-geh.summe	0,5	2,0	1,0	0,5	0,5	-0,5	1,0	0,5	-0,5	0,0	1,5	1,5
Nettolohn-u.-geh.summe	0,5	2,0	0,5	0,5	0,0	-0,5	1,0	-0,5	0,0	0,0	1,0	0,5
Bruttoeink.a.Unt.u.Verm.	3,5	-1,0	2,0	3,5	-0,5	3,5	0,5	1,0	4,0	5,0	0,0	5,5
Ind. Steuern abz. Subv.	-2,0	2,5	2,5	0,5	-0,5	2,5	-2,5	1,5	2,5	-1,0	6,5	2,5
Abschreibungen	2,0	2,0	2,0	2,0	1,5	1,0	1,5	1,0	1,0	1,0	1,5	1,0
Bruttosozialprodukt	1,0	1,5	1,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	1,5	2,5
<b>C. Verwendung des Bruttosozialprodukts</b>												
Zu jeweiligen Preisen, ausserdem arbeitstaeglich bereinigt												
Privater Verbrauch	0,5	2,0	1,5	1,0	0,5	0,5	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,5
Deffentlicher Verbrauch	2,5	0,0	2,5	0,5	-0,5	-0,5	2,0	2,0	-2,0	1,0	1,5	3,0
Bauten	-2,0	5,0	-2,0	-5,0	1,0	-1,5	0,0	1,5	-0,5	0,0	3,5	1,0
Ausruestungen	-0,5	-0,5	0,0	-1,5	-0,5	-1,5	0,0	2,0	2,5	4,5	-2,5	4,5
Vorratsveraenderung	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ausfuhr	4,0	6,0	7,0	3,5	0,0	0,5	-1,5	2,0	-2,0	0,5	0,5	6,5
dar.: Waren	2,5	7,0	6,5	3,0	1,5	0,0	-2,0	1,0	-1,5	0,5	2,0	4,5
Abzuegl. Einfuhr	2,5	3,0	5,0	-0,5	2,0	-1,0	-1,5	-0,5	-2,0	2,0	1,5	7,0
dar.: Waren	1,0	2,0	4,5	-1,0	2,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,5	3,5	2,5	7,5
Bruttosozialprodukt	1,0	1,5	1,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	1,5	2,5
Zu Preisen von 1976; ausserdem arbeitstaeglich bereinigt												
Privater Verbrauch	-1,5	0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-1,5	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0
Deffentlicher Verbrauch	1,5	-2,0	1,0	0,0	-1,0	0,0	-1,0	0,5	-1,0	1,5	-1,0	1,5
Bauten	-2,5	3,5	-2,5	-5,0	1,0	-1,0	0,0	1,5	-0,5	-0,5	2,5	0,0
Ausruestungen	-1,5	-2,0	-1,0	-3,0	-1,0	-3,0	-0,5	0,0	4,0	3,5	-3,0	3,5
Vorratsveraenderung	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ausfuhr	3,0	4,0	5,0	3,0	-1,0	-0,5	-1,5	0,5	-1,5	0,5	-0,5	5,0
dar.: Waren	1,5	5,0	4,5	2,5	0,5	-1,5	-2,0	-0,5	-1,0	0,5	1,0	3,0
Abzuegl. Einfuhr	0,0	-0,5	1,5	0,0	2,0	-1,0	-2,0	-2,0	-0,5	3,0	0,0	5,0
dar.: Waren	-1,0	-1,5	0,5	-0,5	2,0	-1,0	-1,0	-2,5	1,0	5,0	1,0	5,0
Bruttosozialprodukt	0,0	0,0	0,5	0,0	-1,0	0,0	-1,0	0,0	1,0	1,0	0,5	1,5
Nachr.: kalendermonatl.	0,0	0,0	0,5	0,0	-1,0	0,0	-1,5	0,0	1,0	1,0	0,5	1,5
Preisentwicklung (1976=100)												
Privater Verbrauch	2,0	1,5	1,5	1,5	1,0	1,0	1,5	1,0	0,0	0,5	1,0	1,0
Deffentlicher Verbrauch	1,0	1,5	1,5	0,5	0,5	-0,5	3,0	1,0	-0,5	0,0	2,0	1,5
Bauten	0,5	1,0	1,0	0,5	0,5	-0,5	0,5	0,5	0,0	0,0	1,0	1,0
Ausruestungen	1,0	1,0	1,0	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,5	1,0	0,0
Ausfuhr	1,0	2,0	2,0	0,5	1,0	1,0	0,5	1,0	-0,5	0,0	1,0	1,0
Einfuhr	2,5	3,0	3,5	-0,5	0,0	0,0	1,0	1,0	-1,5	-1,0	1,5	2,0
Nachr.: Terms of Trade	-1,0	-1,5	-1,5	1,0	1,5	1,0	0,0	0,0	1,5	0,5	-0,5	-0,5
Bruttosozialprodukt	1,0	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	1,0	0,0	0,0	1,0	1,0
Nachrichtlich: Lohnstueckkosten 2)	0,5	2,0	0,5	0,0	1,0	-0,5	2,5	1,0	-1,5	-0,5	1,0	0,5

Quellen: Die Daten der Verwendungsrechnung, der Beschaeftigten, des Bruttoinlandsprodukts und des Bruttoeinkommens aus unselbstaendiger Arbeit (hier berechnet fuer Inlaender) basieren auf den vom Statistischen Bundesamt, die der Bruttolohn- und -gehaltsumme auf den von der Deutschen Bundesbank veroeffentlichten Quartalswerten. Die uebrigen Daten sind eigene Berechnungen auf Basis von Jahres- bzw. Halbjahreswerten des Statistischen Bundesamtes und des Instituts fuer Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesanstalt fuer Arbeit. Beim jeweils neuesten Quartal handelt es sich in allen Faellen um erste vorlaeufige Berechnungen des DIW.

1) Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren. Veraenderung in vH gegenueber dem Vorquartal. Die Veraenderungsraten wurden gerundet.-2) Bruttoeinkommen aus unselbstaendiger Arbeit zu realem Bruttoinlandsprodukt; Index: 1976 = 100.

der Jahresprognose des DIW<sup>1</sup> für diesen Zeitraum unterstellten Größe entsprechen; für die Zunahme im Jahresdurchschnitt 1984 ist also nach wie vor eine Rate von 2 bis 2,5 vH wahrscheinlich.

Vor allem bei den Ausrüstungsinvestitionen dürfte es nach der kräftigen Zunahme am Ende des Jahres 1983 — die zum Teil auch durch den Fristablauf im Rahmen der Investitionszulage bedingt war — vorübergehend keine nennenswerte Ausweitung geben. Die Auftragslage hat sich hier allerdings so gebessert, daß im weiteren Jahresverlauf wieder mit deutlichen Steigerungen gerechnet werden kann.

Der rasche Lageraufbau in den letzten Monaten läßt vermuten, daß die Lagerbestände an Vorprodukten wieder die produktionstechnisch notwendige Höhe erreicht haben, so daß auch von dieser Seite zusätzliche stimulierende Effekte kaum noch zu erwarten sind. Der reale Lagerbestand wird nur noch im stark verminderten Tempo zunehmen.

Auch von der Bauwirtschaft werden wahrscheinlich im ersten Quartal keine Impulse ausgehen. Schon im Januar hat es wieder starke witterungsbedingte Behinderungen gegeben. Die sinkenden Auftragseingänge im Wohnungsbau scheinen zudem die Unternehmen zu veranlassen, ihre Auftragsbestände zu strecken. Im Tiefbau hat sich dagegen die Auftragslage seit dem Sommer weiter verbessert.

Die bemerkenswert rasche Zunahme der Exporte im vierten Quartal wird sich ebenfalls nicht fortsetzen. Das

wahrscheinliche Einschwenken auf ein Anstiegstempo, das der Ausweitung der Weltmärkte stärker entspricht, darf allerdings nicht als ein nachhaltiges Nachlassen der positiven Impulse des Auslandsgeschäftes gewertet werden.

Einkommens- wie Preisentwicklung lassen erwarten, daß der reale private Verbrauch erstmals seit vorigem Frühjahr, wenn auch nur wenig, expandieren wird. Positive Meldungen von Messen und vom Winterschlußverkauf stützen diese Vermutungen.

Alles in allem wird die gesamtwirtschaftliche Produktion im ersten Quartal nur geringfügig wachsen, das Vorjahresniveau wird dabei erneut um reichlich 3 vH übertroffen werden. Für den Fortgang der konjunkturellen Erholung in der Bundesrepublik werden die nächsten Wochen von hoher Bedeutung sein; die Tarifverhandlungen, bei denen die Frage der Wochenarbeitszeitverkürzung in diesem Jahr in den Vordergrund gerückt ist, kommen in den wichtigen Wirtschaftsbereichen in ihre entscheidende Phase. Eine harte Konfrontation der Tarifpartner und ausgedehnte längere Arbeitskämpfe würden die weitere konjunkturelle Entwicklung beeinträchtigen. Eine hohe Kompromißbereitschaft auf beiden Seiten ist deshalb vorrangiges Gebot.

---

<sup>1</sup> Vgl. hierzu „Grundlinien der Wirtschaftsentwicklung 1984“. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 1 – 2/1984.

---

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  
BTX-Systemnummer • 880 \*

Präsident: Prof. Dr. Hans-Jürgen Krupp  
Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer,  
Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Dr. Jürgen Müller, Dr. Reinhard Pohl, Dr. Horst Seidler,  
Prof. Dr. Reiner Stäglin (kommissarisch), Dr. Wolfgang Watter, Dr. Hans-Joachim Ziesing.  
Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner

*Aktualisiertes Konzept des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin (West) erforderlich.* Bearbeitet von Uwe Müller, Joachim Niklas. —  
*Vorübergehend kräftige Zunahme des Sozialprodukts im vierten Quartal 1983.* Bearbeitet von Karin Müller-Krumholz.

Verlag: Duncker & Humblot, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit  
Quellenangabe zulässig. Druck: Zippel-Druck, Oranienburger Str. 170, D-1000 Berlin 26.  
Bezugspreis für den Jahrgang DM 100,—, vierteljährlich DM 30,—, Einzelnummer DM 4,—.  
Zuzüglich Versandkosten.

— Hierzu ein Prospekt des Verlages Duncker & Humblot —