

Strukturreform der deutschen Bahnen — kann Japan ein Vorbild sein?	523
VR China: Noch keine nachhaltige Abkühlung der überhitzten Wirtschaft	531

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 30/94

Berlin 3. Ex 28. Juli 1994 61. Jahrgang

Bibliothek

Strukturreform der deutschen Bahnen — kann Japan ein Vorbild sein?

Am 1. Januar 1994 wurde die Deutsche Bahn AG (DB AG) gegründet. Durch den Übergang zur privatrechtlichen Organisationsform und umfangreiche finanzielle Sanierungsmaßnahmen soll die DB AG verlorene Marktanteile zurückgewinnen und wieder schwarze Zahlen schreiben.

Bei vielen Staatsbahnen hatten schon in den 80er Jahren sinkende Marktanteile und steigende Defizite zu umfangreichen Strukturreformen mit dem Ziel privatwirtschaftlich organisierter Unternehmensformen geführt¹. In diesem Zusammenhang ist die 1987 in Japan eingeleitete Bahnreform hervorzuheben, die in weiten Bereichen sehr erfolgreich gewesen ist. Im folgenden wird untersucht, welche Anregungen aus der japanischen Bahnreform für den Reformprozeß in Deutschland abgeleitet werden können.

Die deutsche Bahnreform

Ausgangssituation

Parallel zur wirtschaftlichen Entwicklung sind die Verkehrsleistungen in den alten Bundesländern seit 1960 stark gestiegen. Im Personenverkehr erhöhten sich die Gesamtleistungen von 254 Mrd. Personenkilometern im Jahre 1960 auf 748 Mrd. Pkm im Jahre 1992; die Güterverkehrsleistungen² wuchsen im gleichen Zeitraum von 142 Mrd. Tonnenkilometern auf 319 Mrd. tkm. An diesem stürmischen Verkehrswachstum konnte die Deutsche Bundesbahn nicht partizipieren. Die zunehmende Motorisierung, die straßenorientierte Verkehrs-, Siedlungs- und Standortpolitik und die geringe Flexibilität der Bahn aufgrund ihres Behördenstatus führten vielmehr zu gravierenden Marktanteilsverlusten der DB. Sie erbrachte 1992 mit rund 46 Mrd. Pkm 6 vH der Gesamtleistungen, 1960 lag der Marktanteil der DB mit 40 Mrd. Pkm noch bei 16 vH. Die Güterverkehrsleistungen der DB stiegen im gleichen Zeitraum von 53 Mrd. tkm auf 56 Mrd. tkm, der Marktanteil fiel damit von 37 vH auf 18 vH. Ständig steigende Defizite und zunehmende Verschuldung waren die Folge dieser Entwicklung.

In Ostdeutschland führte die wirtschaftliche Krise zu einem generellen Rückgang der Verkehrsleistungen. Die Deutsche Reichsbahn (DR) war hiervon überproportional betroffen und mußte in wesentlich kürzerer Zeit als die DB vergleichbar große Rückgänge hinnehmen: Die von ihr erbrachten Verkehrsleistungen sanken im Personenverkehr von 24 Mrd. Pkm im Jahre 1989 auf 10 Mrd. Pkm im Jahre 1992 und im Güterverkehr von 59 Mrd. tkm auf 14 Mrd. tkm. Die Marktanteile fielen im Personenverkehr von 17 vH auf 8 vH und im Güterverkehr von 72 vH auf 32 vH. Ursachen für diese Entwicklung sind der Zusammenbruch des staatlich regulierten, die Bahn begünstigenden Verkehrsmarktes, der sprunghafte Anstieg der individuellen Motorisierung, die Umstrukturierung (z.B. der Ersatz von Braunkohle), der Produktionsrückgang in der Wirtschaft Ostdeutschlands, die nicht adäquate Ausrichtung des Schienennetzes in Nord-Süd-Richtung sowie nicht zuletzt die fehlende Marketing-Erfahrung bei der DR.

¹ So in Neuseeland (1983), Japan (1987) und Argentinien (1989); in Europa sind insbesondere Schweden (1987) und Großbritannien (1994) zu nennen.

² Binnenländischer Güterverkehr, ohne Dienstgutverkehr, einschließlich Straßengüterverkehr.

Entwicklung der Verkehrsleistungen in Deutschland und Japan
Mrd. Pkm bzw. Mrd. tkm

Jahr	Westdeutschland				Ostdeutschland				Japan			
	Personenverkehr		Güterverkehr ¹⁾		Personenverkehr		Güterverkehr ¹⁾		Personenverkehr		Güterverkehr	
	Insgesamt	Schiene- verkehr der DB	Insgesamt	Schiene- verkehr der DB ²⁾	Insgesamt	Schiene- verkehr der DR	Insgesamt	Schiene- verkehr der DR ²⁾	Insgesamt	Schiene- verkehr JNR/JR	Insgesamt	Schiene- verkehr JNR/JR
1960	253,5	39,8	142,0	52,3	.	.	.	.	243,3	123,9	138,9	53,6
1965	363,7	39,7	173,3	57,3	.	.	.	.	382,5	174,0	186,3	56,4
1970	456,5	38,5	215,3	70,5	.	.	.	.	587,2	189,7	350,7	62,4
1975	522,5	38,6	213,7	54,3	.	.	.	.	710,7	215,3	360,8	46,6
1980	598,6	40,5	255,3	63,8	107,7	22,0	84,6	56,4	782,0	193,1	439,1	37,0
1985	602,1	42,7	255,2	63,0	121,8	22,5	80,7	58,7	858,2	197,5	434,4	21,4
1986	629,2	41,4	261,5	59,6	125,1	22,4	81,0	58,9	875,7	198,3	435,2	20,0
1987	649,4	39,2	262,0	58,1	128,6	22,6	81,1	58,8	930,2	204,7	446,6	20,0
1988	676,8	40,9	273,6	59,0	132,8	22,8	83,5	60,4	997,8	217,6	480,7	23,0
1989	686,8	41,1	288,0	61,2	138,7	23,8	82,5	59,0	1 066,3	222,7	506,7	24,7
1990	724,5	43,6	300,1	61,4	133,1	17,4	59,1	40,9	1 108,2	237,6	544,7	26,7
1991	733,5	45,6	319,5	62,0	129,8	10,3	36,8	17,8	1 134,7	247,0	557,8	26,7
1992	748,3	46,4	318,9	55,9	129,5	9,7	43,5	13,8	.	.	.	.

¹⁾ Binnenländischer Verkehr, einschließlich Straßengüterverkehr. — ²⁾ Frachtpflichtiger Verkehr.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Deutsche Reichsbahn, DIW, Japan Transport Economics Research Center.

Die beiden Staatsbahnen schlossen im Jahre 1993 mit einem Defizit von 15,6 Mrd. DM und einem Schuldenstand von fast 70 Mrd. DM ab. Das Vermögen der DB war Ende 1993 um 1,9 Mrd. DM niedriger als ihre Verbindlichkeiten. Hätte man beide Bahnen in ihrer bisherigen Form fortgeführt, dann wäre der Bundeshaushalt im Zeitraum 1994 bis 2003 mit rund 570 Mrd. DM belastet worden³. Der aus der finanziellen Situation resultierende Reformbedarf war schon bei der DB seit vielen Jahren unabweisbar; mit der DR hat sich der Problemdruck noch erhöht. Dazu kommen die Absichten der Europäischen Union, auch die europäischen Eisenbahnen verstärkt in ihre Deregulierungsbestrebungen einzubeziehen. Hierzu wurde die EG-Richtlinie 91/440/EWG erlassen, nach der alle EU-Länder verpflichtet sind, die unternehmerische Eigenständigkeit der Bahnen zu gewährleisten, durch geeignete Maßnahmen eine gesunde Finanzstruktur der hoch verschuldeten Staatsbahnen zu schaffen, Infrastruktur und Transport zumindest rechnerisch zu trennen und die nationalen Bahnnetze für weitere Anbieter von Bahnleistungen zu öffnen.

Reformmodell

Die am 1. Januar 1994 eingeleitete Strukturreform von DB und DR umfaßt folgende Maßnahmen:

- Gründung der privatrechtlichen *Deutschen Bahn AG (DB AG)*.
- Gründung des *Eisenbahnbundesamtes (EBA)* zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben.

- Übernahme des freigesetzten Personals, der langfristigen Verbindlichkeiten von DB und DR und der nicht betriebsnotwendigen Grundstücke durch ein *Restsondervermögen*.
- Trennung von Fahrweg und Transport. Die DB AG wird zunächst in die drei Sparten *Fahrweg*, *Personenverkehr* und *Güterverkehr* unterteilt, die spätestens in fünf Jahren als Aktiengesellschaften ausgegliedert und unter dem Dach der DB AG-Holding geführt werden sollen, die nach weiteren acht Jahren aufgelöst wird.
- Zahlung von Nutzungsentgelten für die Trassen. Die Trennung von Infrastruktur und Transport bedeutet praktisch, daß die Fahrweg-AG den Transportunternehmen gegen Nutzungsentgelte die Gleisanlagen zur Verfügung stellt⁴.
- Öffnung des Schienennetzes für Dritte. Entsprechend den Anforderungen der EG-Richtlinie 91/440/EWG sieht die Strukturreform der deutschen Bahnen das grundsätzliche Recht anderer Anbieter von Bahnleistungen (auch mit Sitz im Ausland) auf diskriminierungsfreien Zugang zu den Schienenwegen

³ Vgl. Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens. In: Deutscher Bundestag, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/6269, Bonn 1993.

⁴ Das hierzu erforderliche Trassenpreissystem ist Anfang dieses Monats der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Vgl.: Deutsche Bahn öffnet ihr Streckennetz für Dritte. In: Artikelservice der Deutschen Bahn AG vom Juli 1994.

deutscher Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vor⁵.

— Infrastrukturverantwortung des Bundes.

Die Sachanlagen des Fahrweges werden dem Bereich „Fahrweg“ bzw. der später auszugliedernden Fahrweg-AG übertragen, die die Kosten der Unterhaltung, des Betriebs und der Instandhaltung der Schienenwege zu tragen hat. Der Bund finanziert die Investitionen (Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen) in die Schienenwege der DB AG und übernimmt die Zinsen. Die DB AG (bzw. später die Fahrweg-AG) hat Zahlungen an den Bund zu leisten, und zwar mindestens in Höhe der jährlichen Abschreibungen. Bei Projekten, die nicht oder nur zum Teil im Interesse der DB AG liegen, zahlt sie nur für einen Teilbetrag der Investitionssumme Abschreibungen oder erhält vom Bund einen Zuschuß in entsprechender Höhe.

— Finanzielle Sanierungsmaßnahmen des Bundes.

Der Bund übernimmt Zahlungsverpflichtungen von insgesamt 287 Mrd. DM. Hierzu zählen die Übernahme der Altschulden von DB und DR (rund 70 Mrd. DM) und der durch den technisch-betrieblichen Rückstand der DR bedingten Mehrkosten bei Material und Personal (rund 50 Mrd. DM), die Deckung des investiven Nachholbedarfs (rund 30 Mrd. DM) und der ökologischen Altlasten der DR, die Übernahme der Personalverbindlichkeiten für Beamte der DB (57 Mrd. DM) sowie die Bereinigung der Eröffnungsbilanz (rund 80 Mrd. DM).

— Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

Die Aufgabenzuständigkeit und die Finanzverantwortung für den gesamten ÖPNV werden von 1996 an durch regionale Träger (die durch Landesrecht zu bestimmen sind) wahrgenommen. Damit wird gleichzeitig das Bestellerprinzip für gemeinwirtschaftliche Leistungen eingeführt. Die Bundesländer erhalten zur Durchführung des ÖPNV staatliche Transfers, die neben den traditionellen Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Mittel) zusätzliche Transfers aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes umfassen.

Erste Zwischenbilanz
der Deutschen Bahn AG

Durch die Strukturreform soll die DB AG in die Lage versetzt werden, höhere Umsätze zu erwirtschaften und ihre Betriebskosten zu senken; in der verkehrspolitischen Diskussion werden diese Ziele als „AG-Effekt“ bezeichnet. Bisher fällt die Bilanz eher enttäuschend aus. So lag der Umsatz von Januar bis April 1994 mit 7,72 Mrd. DM nur geringfügig über dem entsprechenden Vorjahreswert (7,69 Mrd. DM). Mit Ausnahme des Nahverkehrs, in dem ein leichtes Umsatzplus erzielt werden konnte, mußten alle anderen Bereiche Umsatzrückgänge hinnehmen. Am stärksten betroffen waren der Stückgutverkehr und der

Umsatzergebnisse der DB AG bzw. der DB/DR
Mill. DM

	Januar - April 1993	Januar - April 1994
Personenverkehr	4 790	4 980
Nahverkehr	3 250	3 480
Fernverkehr	1 540	1 500
Güterverkehr	2 903	2 734
Ladungsverkehr	2 490	2 370
Stückgutverkehr	413	364
Insgesamt	7 693	7 714
Jahresumsatz	24 000	23 000 ¹⁾

¹⁾ Geplanter Umsatz.

Quellen: Deutsche Bundesbahn, Deutsche Reichsbahn, Deutsche Bahn AG.

Ladungsverkehr, deren Umsätze um 12 vH bzw. um 5 vH unter den entsprechenden Vorjahreswerten zurückblieben. Auch der Umsatz im Personenfernverkehr wies ein Minus von 3 vH auf. Für das Gesamtjahr rechnet die DB AG mit einem Umsatz von gut 23 Mrd. DM, das ist weniger als 1993⁶. Um die angekündigte schwarze Null dennoch zu erreichen, rechnet die DB AG damit, daß die Kosten stärker sinken als die Einnahmen. Diese Erwartung stützt sich hauptsächlich auf die ausgesprochen komfortablen finanziellen Sanierungsmaßnahmen des Bundes.

Maßnahmen wie die vollständige Entschuldung der Bahn, die Übernahme der Personalverbindlichkeiten für Beamte der DB sowie die Übernahme des infolge des betrieblich-technologischen Rückstandes anfallenden Mehraufwandes bei der DR beseitigen nicht nur die finanziellen Folgen der früheren Behördenstruktur, sondern schaffen auch deutlich verbesserte Ausgangsbedingungen für die Bahn. Dagegen ist die Bereinigung der Er-

⁵ Die DB AG sowie alle weiteren deutschen Bahnunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen und eine eigene Infrastruktur besitzen (z.B. die nicht bundeseigenen Eisenbahnen) sind verpflichtet, ihre Infrastruktur folgenden Nutzergruppen zu öffnen: Eisenbahnverkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs mit eigener Infrastruktur; Eisenbahnverkehrsunternehmen des nicht-öffentlichen Verkehrs, die ebenfalls ihre Infrastruktur anderen öffentlichen Bahnunternehmen zu vergleichbaren Bedingungen zur Verfügung stellen; Bahnunternehmen aus EU-Ländern im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr; ausländischen Bahnunternehmen, wenn die Gegenseitigkeit im Netzzugang gewährleistet ist, anderenfalls auf der Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarungen. Die DB AG gewährt darüber hinaus auch Betreibern, die einem Bahnunternehmen gleichzustellen sind (z.B. Speiditionen, Reiseveranstaltern, Gebietskörperschaften) Zugang zu ihrem Fahrweg.

⁶ Vgl.: Positive Zwischenbilanz nach vier Monaten — Heinz Dürr: Wir sind mit Volldampf gestartet. In: Artikelservice der Deutschen Bahn AG vom 26.5.1994.

öffnungsbilanz der Deutschen Bahn AG um 80 Mrd. DM offensichtlich eine Maßnahme, um die Bahn kurzfristig preislich wettbewerbsfähiger zu machen. Nach den Vorstellungen der Regierungskommission Bundesbahn wäre eine Bereinigung um lediglich 50 Mrd. DM erforderlich gewesen, was mit zu hoch bewerteten Sachanlagen aufgrund zu langer Abschreibungszeiträume, fehlender Pensionsrückstellungen u.a. begründet wurde⁷. Die Eröffnungsbilanz der DB AG zum 1.1.1994 weist eine Bilanzsumme von 30 Mrd. DM mit einem Anlagevermögen von 20 Mrd. DM aus. Die gemeinsame Geschäftsbilanz von DB und DR für 1993 schloß demgegenüber mit einer Bilanzsumme von 110 Mrd. DM und einem Anlagevermögen von 100 Mrd. DM ab⁸. Angesichts der in den letzten Jahren getätigten Investitionen — allein 15 Mrd. DM für die Neubaustrecken Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart — ist die hohe Abwertung des Anlagevermögens auf 20 Mrd. DM fragwürdig. Die DB AG kann deswegen zwar zumindest in den ersten Jahren niedrige Trassenpreise kalkulieren. Langfristig muß sie aber für alle Streckeninvestitionen, die nach der Reform getätigt werden⁹, mindestens die Abschreibungen erwirtschaften. Es ist zu befürchten, daß die Bilanzbereinigung den Blick darauf verstellt.

Selbstverständlich konnte nicht erwartet werden, daß ein halbes Jahr Bahnreform die in vielen Jahren angestauten Probleme der Bahn lösen kann. Die Zwischenbilanz macht aber deutlich, daß neben der Sanierung durch den Bund solche Maßnahmen erforderlich sind, die zu höheren Verkehrsleistungen und Umsätzen sowie zu echten Effizienzgewinnen führen. Es liegt nahe, in dieser Situation die Erfahrungen in anderen Ländern bei der Privatisierung ihrer Staatsbahnen aufmerksam zu verfolgen und die für die deutsche Reform verwertbaren Ansätze aufzugreifen. Dabei ist die japanische Bahnreform im Jahre 1987 von besonderem Interesse, einmal, weil Japan als hochindustrialisiertes Land mit einem qualitativ und quantitativ gut ausgebauten Schienennetz von allen Ländern mit Bahnreformen am ehesten mit Deutschland zu vergleichen ist und zum anderen, weil bei der japanischen Reform auf nunmehr siebenjährige Erfahrungen zurückgegriffen werden kann.

Die japanische Bahnreform

Ausgangssituation

Auch in Japan war das Verkehrswachstum seit 1960 stürmisch. Die Verkehrsleistungen im Personenverkehr stiegen von 243 Mrd. Pkm im Jahre 1960 auf 876 Mrd. Pkm im Jahre 1986, dem letzten Jahr vor der Bahnreform. Im Güterverkehr erhöhten sie sich im gleichen Zeitraum von 139 Mrd. tkm auf 435 Mrd. tkm. Die Voraussetzungen für den Betrieb von Eisenbahnen sind in Japan, insbesondere im Personenverkehr, außerordentlich günstig. Die hohe Bevölkerungsdichte und -konzentration, die qualitativ und quantitativ gut ausgebaute Schieneninfrastruktur mit einem hohen Anteil von Hochgeschwindigkeitsstrecken (Shinkansen-Linien), die Geschwindigkeitsvorteile der

Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr in Deutschland und Japan 1990

	Deutschland ¹⁾	Japan ²⁾
1. Landfläche (1000 qkm)	357	378
2. Bevölkerung (Mill.)	80	123
3. Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm)	224	325
4. Kraftfahrzeugbestand (1000) ³⁾	42 457	57 789
dar.: Pkw	35 502	34 924
Pkw je 1000 Einwohner	444	284
5. Straßenverkehr		
Straßenlänge (1000 km)	629	1 115
dar.: Autobahnen (km)	10 810	4 660
Personenverkehrsleistungen (Mrd. Pkm) ⁴⁾	687	663
Güterverkehrsleistungen (Mrd. tkm) ⁵⁾	183	272
6. Eisenbahnverkehr		
Netzlänge (km)	43 900	27 000
dar.: Staatsbahnen (km)	40 900	20 250
dar.: Hochgeschwindigkeitsstrecken ⁶⁾ (km)	430	1 800
Personenverkehrsleistungen (Mrd. Pkm)	63	385
dar.: Staatsbahnen	61	235
Fahrgastdichte der Staatsbahnen ⁷⁾	4 086	31 794
Güterverkehrsleistungen (Mill. tkm) ⁸⁾	103 274	27 196
dar.: Staatsbahnen	102 318	26 728

1) Nach dem Gebietsstand vom 3. Oktober 1990. — 2) Bestandsangaben zum 1.4.1990, Stromgrößen vom 1.4.1990 bis 31.3.1991. — 3) Deutschland: zulassungspflichtige Fahrzeuge einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge, ohne Mopeds, Mofas, Mokicks, Leicht- und Kleinkrafträder mit amtlichen Kennzeichen; Japan: einschließlich nicht zulassungspflichtiger motorisierter Zweiräder. — 4) Nur motorisierter Individualverkehr. — 5) Binnenländischer Güterverkehr einschließlich Straßengüterverkehr. — 6) In Japan 220 km/h bis 275 km/h, in Deutschland 250 km/h. — 7) Personenkilometer/ Streckenlänge/365. — 8) Frachtpflichtiger Verkehr.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Deutsche Reichsbahn, Kraftfahrtbundesamt, Japan Transport Economics Research Center, International Road Federation, Berechnungen des DIW.

Bahn gegenüber dem Pkw, die eingeschränkte preisliche Konkurrenzfähigkeit des Pkw aufgrund der Autobahngebühren und des erforderlichen Stellplatznachweises für Pkw in Ballungsräumen sowie die sich aus diesen Faktoren ergebende geringe Pkw-Dichte gewährleisten ein hohes Fahrgastaufkommen.

⁷ Vgl.: Bericht der Regierungskommission Bundesbahn, 1991.

⁸ Materialien zur Bilanzpressekonferenz der DB AG vom 26.5.1994.

⁹ Hierzu zählen neben Investitionen für den Streckenneubau auch die Ersatzinvestitionen für das bestehende Netz.

Trotzdem hatte die japanische Staatsbahn JNR bis zur Reform bei ständigem Verlust von Marktanteilen, steigenden Defiziten und wachsender Verschuldung ähnliche Probleme wie die DB. Der JNR-Anteil an den gesamten Personenverkehrsleistungen fiel von 51 vH (124 Mrd. Pkm) im Jahre 1960 auf 23 vH (198 Mrd. Pkm) im Jahre 1986. Im Güterverkehr erbrachte die JNR 1986 mit knapp 20 Mrd. tkm noch 4,6 vH aller Güterverkehrsleistungen im Vergleich zu 39 vH (54 Mrd. tkm) im Jahre 1960¹⁰. Das Jahresdefizit betrug im letzten Jahr vor der Reform rund 1,4 Bill. ¥ (etwa 14 Mrd. DM), und die langfristigen Verbindlichkeiten erreichten 1986 die astronomische Höhe von 37 Bill. ¥; dies entsprach rund 10 vH des japanischen Bruttoinlandsprodukts und mehr als 60 vH des japanischen Staatshaushaltes.

Reformmodell

Die 1987 eingeleitete Reform der japanischen Staatsbahn bestand aus folgenden Elementen:

- Gründung von sechs regionalen Personenverkehrsgesellschaften (Ostjapan, Zentraljapan, Westjapan, Hokkaido, Shikoku und Kyushu).
- Gründung einer landesweit operierenden Güterverkehrsgesellschaft (JR Freight), die nur in geringem Umfang über eigene Gleisanlagen verfügt und zur Durchführung ihrer Transporte die Anlagen der sechs Personenverkehrsgesellschaften mietet.
- Gründung der Shinkansen Holding Corporation, die Eigentümerin der Shinkansen-Gleisanlagen wurde und diese an die Personenverkehrsgesellschaften vermietete¹¹.
- Gründung einer öffentlich-rechtlichen Liquidationsgesellschaft (JNR Settlement Corporation) zur Übernahme der Altschulden, der nicht betriebsnotwendigen Grundstücke und des freigesetzten Personals.
- Privatisierung, d.h. Verkauf von Aktien der JR-Gesellschaften zum frühestmöglichen Zeitpunkt.
- Übertragung der JNR-Altschulden (rund 37 Bill. ¥) zu zwei Dritteln auf die JNR Settlement Corporation und zu einem Drittel auf die drei besonders profitablen Personenverkehrsgesellschaften (Ost-, Zentral- und Westjapan), die Güterverkehrsgesellschaft und die Shinkansen Holding Corporation¹².
- Maßnahmen zum Profitausgleich zwischen den JR-Gesellschaften¹³.

Ergebnisse der Reform

Die sechs Personenverkehrsgesellschaften als Gruppe erzielten deutliche Zuwächse der Verkehrsleistungen, die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate betrug im Zeitraum 1987 bis 1991 rund 5 vH im Vergleich zu 1 vH im letzten Fünfjahreszeitraum der JNR-Ära. Im Bereich des Güterverkehrs stiegen die Verkehrsleistungen um durch-

schnittlich 7,7 vH pro Jahr. Dies ist eine bedeutende Leistung, nahmen doch die JNR-Güterverkehrsleistungen in den fünf Jahren vor der Reform um durchschnittlich 8,4 vH jährlich ab.

Die JR-Gruppe konnte mit diesen Zuwachsraten erstmalig wieder am Wachstum der Verkehrsleistungen partizipieren. Die gestiegenen Verkehrsleistungen in Verbindung mit Maßnahmen zur Kostensenkung fanden ihren Niederschlag in den finanziellen Ergebnissen der JR-Gruppe. Bereits 1987, also im ersten Jahr der Reform, erzielten die neuen JR-Gesellschaften zusammen einen Betriebsgewinn von 151,5 Mrd. ¥ und lagen auch in den Folgejahren in der Gewinnzone. Dieses Ergebnis wurde ausschließlich von den drei Honshu-Gesellschaften und JR Freight erwirtschaftet, wobei allerdings für letztere anzunehmen ist, daß die Verbesserung des Betriebsergebnisses in hohem Maße auf die avoidable-costs-Regelung für die Gleisbenutzungsgebühren zurückzuführen ist.

Die günstige finanzielle Lage ermöglichte es den drei Honshu-Gesellschaften und JR Freight, die von ihnen übernommenen Teile der JNR-Altschulden planmäßig zu tilgen. Auch dem Ziel einer „echten“ Privatisierung, d.h. dem Verkauf von Aktien, ist man bereits nähergekommen: Im Oktober 1993 wurden die ersten Aktien der JR East, des größten und umsatzstärksten Unternehmens der JR-Gruppe, verkauft. Weitere Unternehmen (JR Central, JR West) sollen demnächst folgen.

¹⁰ Allerdings war die Konkurrenzfähigkeit der JNR im Güterverkehr wegen der technischen Bedingungen der Infrastruktur sowie der Überlastung des Schienennetzes durch den Personenverkehr schon immer eingeschränkt. So lassen die japanischen Kapspur-Strecken mit einer Spurweite von 1 067 mm (im Vergleich zu 1 435 mm europäischer Normalspur-Strecken) nur Fahrzeuge mit geringerem Lichtraumprofil und niedrigeren Achslasten zu.

¹¹ Da das Shinkansen-Leasing-System sich in der Praxis nicht bewährte, wurden die Shinkansen-Linien 1991 an die Personenverkehrsgesellschaften verkauft und die Shinkansen Holding Corporation aufgelöst.

¹² Die drei Gesellschaften auf den Inseln Hokkaido, Shikoku und Kyushu wurden von der Altschuldenübernahme ausgenommen, da sie aufgrund ungünstiger siedlungsstruktureller Voraussetzungen erhebliche Rentabilitätsprobleme haben.

¹³ Um den sehr unterschiedlichen Voraussetzungen der JR-Gesellschaften Rechnung zu tragen (günstige Siedlungsstruktur auf der Hauptinsel Honshu einerseits, dünne Besiedlung mit ausgeprägter Landflucht auf den Inseln Hokkaido, Shikoku und Kyushu andererseits mit entsprechend unterschiedlichem Fahrgastaufkommen sowie beträchtliche Unterschiede im Fahrgastaufkommen auf den Shinkansen-Linien der Hauptinsel Honshu), wurden folgende Maßnahmen eingeführt: Schaffung eines Leasing-Systems für die Shinkansen-Strecken mit gestaffelten Gebühren entsprechend dem Verkehrsaufkommen, Einrichtung eines Betriebsstabilisierungsfonds (Management Stabilization Funds) zum Defizitausgleich für die JR-Gesellschaften auf den Inseln Hokkaido, Shikoku und Kyushu, Nutzung der Gleisanlagen der Personenverkehrsgesellschaften durch den Güterverkehr zu Gebühren nach dem avoidable-costs-Prinzip. Das von British Rail entwickelte avoidable-costs-Prinzip basiert auf der Idee, dem Güterverkehr nur die Kosten zuzurechnen, die vermeidbar wären, würde auf den Strecken kein Güterverkehr durchgeführt werden.

Verkehrsleistungen und finanzielle Ergebnisse der JR-Gesellschaften

Mill. Pkm, Mrd. tkm bzw. Mrd. ¥

Geschäftsjahr ¹⁾		JR East	JR Central	JR West	JR Hokkaido	JR Shikoku	JR Kyushu	Personenverkehr gesamt	JR Freight
1986	Verkehrsleistung (JNR)	100 629	39 672	45 183	3 888	1 612	7 318	198 302	20,1
1987	Verkehrsleistung	104 491	41 148	45 782	3 920	1 674	7 664	204 679	20
	Zuwachs zum Vorjahr (vH)	3,8	3,7	1,3	0,8	3,8	4,7	3,2	0,0
	Gewinn/Verlust ²⁾	76,6	60,7	8,0	-2,2	1,0	1,5	145,6	5,9
1988	Verkehrsleistung	109 795	45 085	48 227	4 457	2 119	7 904	21 7587	23
	Zuwachs zum Vorjahr (vH)	5,1	9,6	5,3	13,7	26,6	3,1	6,3	15,0
	Gewinn/Verlust ²⁾	85,6	94,9	17,2	-1,2	5,7	3,0	205,2	6,6
1989	Verkehrsleistung	113 185	46 302	48 884	4 372	2 034	7 893	222 670	24,8
	Zuwachs zum Vorjahr (vH)	3,1	2,7	1,4	-1,9	-4,0	-0,1	2,3	7,8
	Gewinn/Verlust ²⁾	103,4	108,3	40,2	0,2	6,1	3,8	262,0	6,4
1990	Verkehrsleistung	119 769	51 050	52 137	4 631	2 074	7 994	237 655	26,8
	Zuwachs zum Vorjahr (vH)	5,8	10,3	6,7	5,9	2,0	1,3	6,7	8,1
	Gewinn/Verlust ²⁾	149,6	129,2	87,5	1,6	8,4	3,9	380,2	7,4
1991	Verkehrsleistung	125 974	52 110	53 690	4 800	2 123	8 333	247 030	26,9
	Zuwachs zum Vorjahr (vH)	5,2	2,1	3,0	3,6	2,4	4,2	3,9	0,4
	Gewinn/Verlust ²⁾	108,0	117,0	66,1	4,2	7,1	2,0	304,4	1,9
	durchschn. jährliche Wachstumsrate der Verkehrsleistungen 1987-1991 (vH)	4,8	6,1	4,1	5,2	6,1	2,1	4,8	7,7
	Zum Vergleich: durchschn. jährliche Wachstumsrate der Verkehrsleistungen JNR 1982 - 1986 (vH)	1,6	1,9	-0,1	-1,5	-3,2	-4,2	1,0	-8,4

¹⁾ Das japanische Geschäftsjahr beginnt am 1.4. und endet am 31.3. des Folgejahres. — ²⁾ Einschließlich bahnfremder Geschäftsfelder; JR Hokkaido, JR Shikoku und JR Kyushu einschließlich Einnahmen aus dem Management Stabilization Funds.
Quelle: Japan Transport Economics Research Center.

Dieser positiven Bilanz stehen auch einige ungelöste Probleme gegenüber. Hier ist vor allem die Situation der allerdings kleineren Gesellschaften auf Hokkaido, Shikoku und Kyushu zu nennen, die zwar ihre Betriebsdefizite im Vergleich zur JNR-Zeit erheblich reduzieren konnten, jedoch nur wegen der Subventionen aus dem Management Stabilization Funds schwarze Zahlen schreiben.

Ursachen für den Erfolg der japanischen Bahnreform — Schlußfolgerungen für die DB AG

Der Erfolg der japanischen Bahnreform ist auf die Befreiung vom Behördenstatus, die regionale Organisationsform, die finanzielle Entlastung und insbesondere auf die konsequente Orientierung an den Kriterien moderner Dienstleistungsunternehmen zurückzuführen. Die dabei gesammelten Erfahrungen könnten auch für die DB AG nützlich sein, auch wenn dabei die Unterschiede im Reformansatz, die gänzlich verschiedene Siedlungsstruktur, der Inselcharakter Japans, die günstigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und die fast bedeutungs-

lose Stellung des japanischen Schienengüterverkehrs zu berücksichtigen sind.

Erhöhung der Attraktivität des Schienenverkehrs

Der JR-Gruppe gelang es, durch Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs und eine bessere Motivation der Beschäftigten wieder Fahrgäste zu gewinnen und damit die Einnahmensituation — ohne Fahrpreiserhöhungen — deutlich zu verbessern. Schwerpunkte waren die Anschaffung neuer attraktiverer Züge¹⁴, die Umgestaltung der Bahnhöfe zu Plätzen urbanen Lebens¹⁵, die Erhöhung der Zugdichte (z.B. 5-Minuten-Takt auf der Shin-

¹⁴ Ausstattung der meisten Fernverkehrszüge mit Telefonen, Getränkeautomaten, Leuchtanzeigen für Bahnhöfe, Nachrichten, Wetterbericht usw., Einführung familienfreundlicher Züge mit speziellen Familienabteilen, Wickeltischen für Säuglinge, Einführung von Panorama-Zügen in touristisch attraktiven Regionen.

¹⁵ Einkaufspassagen, Restaurants, Cafés, Reisebüros, Mietwagen-Service, Fahrradstationen und Abstellanlagen, stets funktionierende Fahrkartenautomaten.

kansen-Linie Tokyo-Osaka in Spitzenzeiten) und der Reisegeschwindigkeit sowie die Verbesserung des Dienstleistungsangebots in den Zügen.

Senkung des Betriebsaufwandes

Der Betriebsaufwand wurde vor allem durch eine deutliche Reduktion der Personalkosten gesenkt. Ein ähnlicher Effekt dürfte auch bei der DB AG zu erwarten sein. Daneben trugen die Einführung einfacherer Betriebsformen auf Nebenstrecken, die Einführung leichterer Fahrzeuge mit niedrigerem Wartungsaufwand¹⁶ und nicht zuletzt eine verbesserte Einkaufspolitik zu Kostensenkungen bei.

Netzauslastung und Netztrennung

Das Streckennetz der JR-Gesellschaften ist sehr gut ausgelastet. Die tägliche Fahrgastdichte (Personenkilometer/ Streckenlänge/365) beträgt bei den rentablen JR-Gesellschaften 28 000 bis 72 000, bei den Gesellschaften mit Rentabilitätsproblemen 5 000 bis 11 000. Auf Nebenstrecken im ländlichen Raum wird ein Minimum von 4 100 für notwendig gehalten. Der Durchschnittswert in Deutschland liegt mit 4 600 aber noch unter dem Wert von 5 000 für

die JR Hokkaido, der JR-Gesellschaft mit den gravierendsten Rentabilitätsproblemen. Bei diesem Vergleich ist allerdings zu berücksichtigen, daß der Schienengüterverkehr in Deutschland einen wesentlich höheren Stellenwert als in Japan hat und auf nahezu dem gesamten Streckennetz der DB AG durchgeführt wird. Dies hat naturgemäß Einschränkungen bei der Streckenleistungsfähigkeit des Personenverkehrs zur Folge.

Dieser Vergleich verdeutlicht einmal die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Steigerung der Nachfrage nach Bahnleistungen. Zum anderen unterstreicht er Forderungen nach einer stärkeren Trennung von Personenverkehr (insbesondere Hochgeschwindigkeitsverkehr) und Güterverkehr, zumindest beim Neubau von Strecken. Eine solche Abkehr von „Alleskönner-Strecken“ wird nicht nur in Japan, sondern auch in Frankreich erfolgreich praktiziert.

¹⁶ Ein Beispiel hierfür sind die neuen Vorortzüge der Serie 209 von JR East mit halber Lebensdauer, halbem Gewicht und halbem Preis und wesentlich geringerem Wartungsaufwand. Vgl. hierzu: „Neue Vorortzüge brechen mit traditioneller Fahrzeug-Philosophie: Langes Leben gilt in Japan wenig“, in: Blickpunkt Bahn 6/93.

Tägliche Verkehrsdichte der Bahnunternehmen 1991

	Streckenlänge ¹⁾ km	Verkehrsleistungen ²⁾ Mill. Pkm bzw. Mill. tkm	tägliche Verkehrsdichte ³⁾
Japan			
Personenverkehr			
JR East	7 488	125 974	46 092
JR Central	1 984	52 110	71 959
JR West	5 108	53 690	28 797
JR Hokkaido	2 629	4 800	5 002
JR Shikoku	856	2 123	6 795
JR Kyushu	2 101	8 333	10 866
Güterverkehr			
JR Freight	10 136	26 900	7 271
Deutschland			
Deutsche Bundesbahn			
Personenverkehr	20 900	45 639	5 983
Güterverkehr	26 300	61 990	6 458
Deutsche Reichsbahn			
Personenverkehr	12 700	10 297	2 221
Güterverkehr	13 700	17 802	3 560
Insgesamt			
Personenverkehr	33 600	55 936	4 561
Güterverkehr	40 000	79 792	5 465

1) Vom Personen- und Güterverkehr gemeinsam genutzte Strecken zuzüglich der jeweils ausschließlich genutzten Strecken. —

2) Binnenländischer Verkehr; Güterverkehr: frachtpflichtiger Verkehr. — 3) Personenverkehr: Personenkilometer/Streckenlänge/365, Güterverkehr: Tonnenkilometer/Streckenlänge/365.

Quellen: JR-Gruppe, Deutsche Bundesbahn, Deutsche Reichsbahn, Berechnungen des DIW.

Diversifikation der Geschäftsbereiche

Ein wesentlicher Schwerpunkt bei den JR-Gesellschaften ist die Diversifikation der Geschäftsbereiche nach dem Vorbild der traditionellen japanischen Privatbahnen, bei denen die Einnahmen aus bahnfremden Geschäftsbereichen (z.B. Kaufhäusern, Reisebüros, Werbeagenturen, Hotels, Freizeitparks, Immobilien-Handel) knapp ein Drittel des Gesamtumsatzes ausmachen und etwaige Umsatzausfälle im Bahngeschäft kompensieren sowie Synergieeffekte bewirken sollen. Die DB AG betreibt demgegenüber mit dem „Outsourcing“ von Geschäftsfeldern (z.B. Abgabe von Geschäftsbeteiligungen, Verkauf von Bahnhöfen) eine gänzlich andere Geschäftspolitik.

Zusammenfassend bleibt für den deutschen Reformprozeß festzuhalten, daß neben den finanziellen Sanierungsmaßnahmen eine Steigerung der Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen sowie weitere Kostensenkungen unerlässlich sind. Daher ist zu hoffen, daß das kürzlich von der DB AG vorgestellte Aktionsprogramm zügig verwirklicht wird¹⁷.

Der Erfolg der japanischen Eisenbahnen ist jedoch auch in nicht geringem Maße auf die für den Schienenverkehr günstigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zurückzuführen. Die Mautgebühren¹⁸ auf den Autobahnen und der in Ballungsräumen erforderliche Stellplatznachweis für Pkw wurden zwar nicht eingeführt, um die Konkurrenzsituation der Bahn zu verbessern, sondern dienen zur Finanzierung des Straßenbaus. Gleichzeitig führten sie aber dazu, daß der Pkw nur bei entsprechend hoher Auslastung preislich mit der Bahn konkurrieren kann. Hinzu kommen das im Vergleich zu Deutschland qualitativ und quantitativ schlechter ausgebaute Straßennetz, das durch die Überlastung sowie aufgrund der durch den gebirgigen Charakter des Landes bedingten Straßenführung Geschwindigkeitsnachteile gegenüber der Bahn aufweist. Der von der Zentralregierung im Jahre 1990 wieder aufge-

nommene Ausbauplan für die Shinkansen-Linien wird die Position der Bahn auf dem japanischen Verkehrsmarkt weiter stärken.

Das japanische Beispiel zeigt, daß eine verkehrspolitische Flankierung, insbesondere auf dem Gebiet der Preispolitik, für den Erfolg der Bahnreform notwendig ist. Dies gilt umso mehr, als in Deutschland die Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr — weniger kompakte Siedlungsstruktur, höhere Pkw-Dichte, Tendenz zur Verbilligung des konkurrierenden Straßengüterverkehrs durch die Deregulierung des EG-Verkehrsmarktes — wesentlich ungünstiger als in Japan sind. Eine schrittweise und kalkulierbare Verteuerung des Straßenverkehrs z.B. durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer oder durch flächendeckendes Road-Pricing ist daher — auch unter ökologischen Gesichtspunkten¹⁹ — unverzichtbar, soll das Ziel der Bahnreform, höhere Verkehrsanteile zu bekommen und wieder schwarze Zahlen zu schreiben, erreicht werden.

¹⁷ Die DB AG plant, 4 Mrd. DM in neue Fahrzeuge und 10 Mrd. DM in die Infrastruktur zu investieren. Außerdem sind Maßnahmen zur Verbesserung des Dienstleistungsangebots (z.B. Haus-zu-Haus Gepäckservice, neues Restaurationskonzept, neues Buchungssystem, integraler Taktfahrplan), Neuerungen im Güterverkehr (z.B. die längst überfällige Einführung der automatischen Kupplung), Maßnahmen zur Kostensenkung (weiterer Personalabbau, Einführung von Fahrzeugen in Leichtbauweise mit geringerem Energie- und Wartungsaufwand, vereinfachte Betriebskonzepte) und nicht zuletzt die Überprüfung rechtlicher Vorschriften (insbesondere der Eisenbahn-Betriebsordnung) vorgesehen.

¹⁸ Die Mautgebühren betragen gegenwärtig für einen Pkw durchschnittlich 23 ¥/km, hinzu kommen Festbeträge von rund 150 ¥ an den Highway-Auf- und Abfahrten. Daraus ergeben sich z.B. auf der Strecke Tokyo-Kyoto (rund 500 km) 170 DM für eine einfache Fahrt, der Preis für eine Fahrt mit dem Shinkansen liegt bei 115 DM.

¹⁹ Es ist mittlerweile unbestritten, daß der Schienenverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr auf vielen Gebieten wesentlich niedrigere externe Kosten für Umweltschäden verursacht.

VR China: Noch keine nachhaltige Abkühlung der überhitzten Wirtschaft

Chinesische Wirtschaftswissenschaftler sprechen seit einiger Zeit mit erhöhtem Selbstvertrauen von den „Erfolgen“ ihrer seit zwei Jahren intensivierten Wirtschaftsreformen, vor allem im Vergleich mit anderen Transformationsgesellschaften¹. China ist nach Einschätzung der Asiatischen Entwicklungsbank zum Wachstumsmotor für die gesamte asiatisch-pazifische Region geworden. Die Volksrepublik hat 1993 das Wachstum der gesamtwirtschaftlichen Leistung (BIP) im Vergleich zum Vorjahr nochmals etwas — um real einen halben Punkt auf 13,5 vH — gesteigert. Der Preisanstieg hat sich gegenüber dem Vorjahr (5,4 vH) mehr als verdoppelt. Die chinesischen Ökonomen nehmen für sich in Anspruch, eine „differenzierte Wirtschaftspolitik“ zu betreiben und so eine harte Bremsung des lang anhaltenden Booms vermieden zu haben. Tatsächlich handelt es sich indes um eine „Stop and Go-Politik“: Die Versuche zur vorsichtigen Abkühlung der überhitzten Wirtschaft mußten jeweils nach wenigen Monaten abgebrochen werden. Die Frage ist, wie lange dies kontrolliert durchgehalten werden kann.

Kräftiges Wachstum von Industrie und Landwirtschaft

Eine wichtige Stütze der Binnennachfrage war 1993 der starke Anstieg der industriellen Produktion (22 vH), die gegenwärtig mit 48 vH zum Bruttoinlandsprodukt beiträgt. Getragen wird diese Dynamik von marktwirtschaftlichen oder marktnahen Prozessen: Die Produktion von Unternehmen mit ausländischem Kapital, von sonstigen privaten Industrieunternehmen und von ländlichen Kollektivbetrieben wuchs rasch. Hemmschuh waren die staatlichen Betriebe; ihre Produktion, auf die immer noch die Hälfte der gesamten Industrieproduktion entfällt, expandierte lediglich um 6,4 vH. Hier stehen neben wenigen modernen, hochproduktiven Unternehmen viele, die mit Verlust arbeiten, so daß für eine Marktbereinigung noch großes Potential besteht. Zentren des Industriewachstums sind neben den Großstädten und den Küstenregionen mehr und mehr die neuen Kreisstädte im Hinterland der Wachstumsregionen²; auf Provinzebene variierte der Zuwachs von 36 vH für Zhejiang bis 3 vH für Heilongjiang.

Günstige Witterung und eine Reihe von speziellen Hilfsmaßnahmen, z.B. die Ausweitung der Stromversorgung in der Landwirtschaft, führten zu einem Zuwachs der Agrarproduktion von 4 vH und zu einem Rekordergebnis der Getreideerzeugung von 456 Mill. t. So konnte die Pro-Kopf-Versorgung aus eigener Produktion wiederum gesteigert und die Handelsbilanz von Verbrauchsgüterimporten entlastet werden. Gute Ergebnisse gab es auch bei Ölpflanzen, Obst und Gemüse. Auch die Viehzucht und die Forstwirtschaft wuchsen kräftig. Lediglich die Baumwollproduktion und die Erzeugung von Zucker hatten infolge verschlechterter Preisgestaltung einen Rückschlag zu verzeichnen.

Nach kräftigen Einkommenserhöhungen im Jahre 1992 stiegen die Nettoeinkommen der Landbevölkerung 1993 Stichprobenerhebungen zufolge nur um 3,2 vH auf 921 Yuan pro Kopf. Umgerechnet zu Kaufkraftparitäten liegt das Pro-Kopf-Einkommen damit bei annähernd 1000 US-³. Dieses Ergebnis überdeckt die starken Unterschiede im ländlichen Bereich, mit hohen Produktivitäts- und Einkommenszuwächsen in der Nähe größerer und mittlerer Städte und einer zunehmenden Verarmung⁴ ent-

legener Regionen, in denen sich eine rasch wachsende Abwanderung herausbildet. Die Differenzen haben sich 1993 weiter verschärft. Nach mehrjährigen Untersuchungen zu diesem Problem (rund ein Drittel der Arbeitskräfte wird als von den städtischen Arbeitsmärkten nicht absorbierbar eingestuft) gibt es jetzt spezielle Programme zur Armutsbekämpfung. Eine wichtige Hilfe könnte die beschlossene Befreiung der Getreideproduktion von der Landwirtschaftssteuer sein.

Rasch steigende Preise

Die hohe Nachfrage verschärfte den Preisanstieg auf den gelenkten und den freien Märkten⁵. Die Preiswelle hatte 1992/93 zunächst die Investitionsgüter einschließlich der zugehörigen Vorprodukte erfaßt und hier zu Steigerungen von 30 vH und mehr geführt⁶, vor allem bei

¹ Vgl. Peter Harrold, E.C. Hwa, Lou Jiwei, Macroeconomic Management in China. Proceedings of a Conference in Dalian, June 1993. World Bank Discussion Paper, No. 222, Washington 1993.

² Vgl. VR China: Wachstumsdynamik nur in den Küstenregionen? Bearb.: Ernst Hagemann. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 31/1993.

³ Vgl. hierzu Anne Marie Gulde and Marianne Schulze-Ghattas, Purchasing Power Parity Based Weights for the World Economic Outlook. In: Staff Studies for the World Economic Outlook. IMF, Washington D.C. December 1993, S. 106 ff. Darin S. 116/117: Alternative Dollar GDP Estimates for China.

⁴ Anfang der neunziger Jahre wurde die Zahl ländlicher Bewohner, die an oder unter der Armutsgrenze liegen, auf 70 Millionen geschätzt. Vgl. K.H. Moinuddin, Poverty in the People's Republic of China: Recent Developments and Scope for Bank Assistance. Asian Development Bank, Manila 1992.

⁵ Chinas Gütermärkte sind weiterhin in administrierte, gelenkte — zwischen Bandbreiten schwankende — und freie Segmente gespalten; die Tendenz geht zu den freien Preisen. Bis zum Jahresende 1993 richteten sich etwa 80 vH aller Preise nach Angebot und Nachfrage, doch werden immer wieder Teilbereiche (z.B. Grundnahrungsmittel) einer zeitweiligen Regulierung oder gar Bewirtschaftung unterworfen.

⁶ Während Walzstahl, Zement und Kohle (dieses Produkt zeitweilig) sowie Getreide aus der Preisbindung völlig entlassen wurden, gab es im Verlauf des Jahres 1993 Anhebungen bei weiter administrierten Preisen, darunter Rohöl, elektrischer Energie und dem Eisenbahntransport.

Ausgewählte Indikatoren für die VR China

	Einheit	1980	1993	1990/1980 ¹⁾	1991/1990	1992/1991	1993/1992
		Absolut		Veränderung in vH			
Bevölkerung ²⁾	Mill.	987,0	1 185,2	1,5	1,3	1,2	1,2
Zahl der Beschäftigten ³⁾	Mill.	423,6	615,2	3,0	2,9	2,9	2,8
Bruttoinlandsprodukt BIP ⁴⁾	Mrd. Yuan	447,0	3 138,0	8,8	7,7	12,8	13,4
Anlageinvestitionen ⁵⁾	Mrd. Yuan	93,8	1 182,9	17,0	18,6	37,6	50,6
Bruttoproduktion der Industrie ⁶⁾	Mrd. Yuan	515,4	1 414,0	12,6	14,5	20,8	21,1
Schwerindustrie	Mrd. Yuan	252,7	745,0	12,2	13,9	20,7	22,2
Leichtindustrie	Mrd. Yuan	227,5	669,0	12,8	14,6	20,9	19,9
Landwirtschaft	Mrd. Yuan	192,3	665,0	5,8	3,7	3,7	4,0
Produktion von Getreide ⁷⁾	Mill. t	320,6	456,4	2,8	-2,5	1,7	3,1
Getreideproduktion je Kopf	kg	324,7	385,1	1,4	-3,1	-0,2	2,0
Baumwolle	Mill. t	2,7	3,8	6,7	25,0	-20,2	-16,6
Rohstahl	Mill. t	37,1	88,7	6,0	6,4	12,7	9,6
Kohle	Mill. t	620,1	1 141,0	5,3	0,9	2,1	2,2
Rohöl	Mill. t	105,9	144,0	2,5	0,9	0,5	1,3
Elektrische Energie	Mrd. kwh	300,6	820,0	7,6	8,7	10,3	8,8
Werkzeugmaschinen	1000 Stück	133,6	262,0	1,1	12,1	29,1	14,5
Fernsehgeräte	Mill. Stück	2,4	13,9	13,1	-2,3	9,1	4,1
Umsatz des Binnenhandels	Mrd. Yuan	213,9	1 223,7	14,4	13,2	15,7	26,1
Einzelhandelspreise	1980 = 100	100	235,5	6,9	2,9	5,4	13,0
Staatseinnahmen ⁸⁾	Mrd. Yuan	108,5	511,5	11,6	1,4	9,3	23,2
Staatsausgaben ⁹⁾	Mrd. Yuan	121,3	532,0	12,2	13,3	13,4	21,2
Anlageinvest. aus staatl. Budget	Mrd. Yuan	34,9	115,6	5,2	-2,4	29,8	52,1

1) Durchschnittliche jährliche Veränderung. — 2) Angaben zum Jahresende. — 3) Zahl der registrierten Beschäftigten sowie die Selbständigen im staatlichen, genossenschaftlichen und privaten Bereich, in Städten und ländlichen Gebieten. — 4) Nettoproduktion der Bereiche Industrie, Landwirtschaft, Verkehr, Baugewerbe, Handel und übrige Dienstleistungen; Werte in laufenden Preisen, Veränderung berechnet zu vergleichbaren Preisen. — 5) Anlageinvestitionen im staatlichen, genossenschaftlichen und privaten Bereich. — 6) Daten für die Industrie einschließlich des Produktionswertes der ländlichen Kleinindustrie; die absoluten Werte für 1993 sind nach den Angaben des Erfüllungsberichts mit denen der Vorjahre nicht vergleichbar. — 7) Produktionswert nach dem Grundnahrungsmittel-Konzept unter Einrechnung von Kartoffeln mit 1/5 ihres Rohgewichts. — 8) Revidierte Werte, Neuverschuldung nur zum Teil eingerechnet. — 9) Erst von 1987 an wurden die Preissubventionen im zentralen Haushalt den Ausgaben zugerechnet.

Quellen: Zhongguo tongji nianjian 1993 (Statistisches Jahrbuch Chinas 1993), Beijing 1993; IMF, International Financial Statistics; Jährliche Berichte über die Haushaltsrechnung sowie über die Erfüllung der Volkswirtschaftspläne; Berechnungen des DIW.

Energie- und Baumaterialpreisen. Im Verlauf des Jahres 1993 verteuerten sich mehr und mehr auch Güter des täglichen Bedarfs, Dienstleistungen, Wohnungs- und Geschäftsraumrenten sowie Boden für betriebliche Ansiedlungen. Gerüchte über die zur Jahreswende bevorstehenden Finanz- und Währungsreformen führten nach längerer Zeit wieder zu Hortung und Hamsterkäufen und zu einer Ausdehnung des Preisanstiegs auch auf das Hinterland. Auf Jahresbasis gerechnet stieg der Einzelhandelspreisindex für ganz China um 13 vH; die Steigerung der Lebenshaltungskosten wurde mit knapp 15 vH angegeben (für die Großstädte und Wachstumszentren der Küste mit 20 vH).

Im 1. Quartal 1994 beschleunigte sich der Anstieg des Preisindex dramatisch, auf über 20 vH. Im April 1994 wurden schließlich 34 Güter des täglichen Bedarfs wieder einer Regulierung unterstellt, für 10 davon (darunter Kohle, Treibstoffe und Salz) sowie für Mietwohnungen in Ballungsgebieten wurden die Preise erneut festgesetzt. Die übrigen Güter wurden dem staatlichen Berichtssystem zur regelmäßigen Beobachtung und Intervention zugewiesen.

Dem Preisaufruf wird durch Abbau von Engpässen über Erweiterungsinvestitionen begegnet. Um auch die Effizienz des Kapitalstocks zu erhöhen, hatte der Staat im Rahmen seiner Reformpolitik die Mittelzuweisungen aus dem Haushalt schrittweise, aber drastisch gekürzt und die Betriebe auf Kredite und Eigenmittel verwiesen. Der Anteil der Investitionsausgaben und -zuschüsse am staatlichen Budget sank deshalb von 54,3 vH (1978) auf ganze 4 vH (1992). Diese Zurückhaltung des Staates wurde jedoch durch die Ausweitung der Eigenmittel der Betriebe kompensiert. 1993 wuchsen die Anlageinvestitionen real um nicht weniger als 22 vH. Damit erreichten sie einen Anteil von knapp 38 vH am Bruttoinlandsprodukt, weit entfernt vom ursprünglichen Ziel der Reformer, diesen Wert auf rund 25 vH zurückzuführen.

Der effizienten Faktorallokation diene auch der verstärkte Übergang zur marktwirtschaftlichen Preisbildung. Die Preisprozesse spiegeln insoweit Knappheitsverhältnisse; nur ein Teil des Preisanstiegs ist der allgemeinen

Struktur und Finanzierung der Investitionen in der VR China

	1980	1985	1990	1991	1992	1993	Veränderung 1993/1992 in vH
Investitionen insgesamt, Mrd. Yuan	86,1	254,3	444,9	550,9	785,5	1182,9	50,6
	Anteile in vH						
Nach Eigentumsklassen							
Staatliche Investitionen	86,6	66,1	65,6	65,9	67,1	70,3	57,8
Neuinvestitionen	64,9	42,2	38,3	38,4	38,4	39,3	54,2
Ersatzinvestitionen	21,7	17,7	18,7	18,8	18,6	18,5	50,1
Sonstige Investitionen ¹⁾	—	6,2	4,5	4,3	3,7	12,5	400,0
Investitionen der Kollektive	11,0	12,9	11,9	12,7	17,3	17,7	53,9
Städtische Kollektive	—	5,0	3,7	3,7	4,6	—	.
Ländliche Kollektive	—	7,8	8,2	9,0	12,7	—	.
Private Investitionen	2,3	21,0	22,5	21,5	15,6	12,0	15,8
in Städten	—	2,2	2,8	2,5	2,8	—	.
in Landgemeinden	—	18,8	19,7	18,9	12,8	—	.
Nach Finanzierungsquellen							
Staatliches Budget ²⁾	40,6	16,0	8,7	6,8	4,2	6,2	119,2
Inländische Anleihen	3,9	20,1	19,6	23,5	27,4	—	.
Ausländische Quellen ³⁾	—	3,6	6,3	5,7	5,8	—	.
Eigenmittel der Investoren	.	.	52,4	52,3	51,2	—	.
Sonstige Quellen ⁴⁾	55,5	60,3	13,1	11,8	11,3	—	.

¹⁾ Investitionen zur Erschließung und Erweiterung von Energielagerstätten, anderen Rohstoffen, Bauinvestitionen sowie zum Kauf von Ausrüstungen. — ²⁾ Ohne ausländische Mittel, die über den Haushalt verteilt werden. — ³⁾ Einschließlich der Zuweisungen über den Staatshaushalt. — ⁴⁾ Insbesondere Sonderfonds staatlicher und genossenschaftlicher Betriebe. Von 1988 an einschließlich der Investitionen in den Sonderwirtschaftszonen. Werte in Yuan in laufenden Preisen.

Quellen: Zhongguo tongji nianjian 1986 und 1993, Beijing 1986 und 1993; China Monthly Statistics, China Statistical Information and Consultancy Service Center, Beijing 1993; Erfüllungsbericht für das Jahr 1993 vom 28.2.1994; Berechnungen des DIW.

Überhitzung zuzurechnen. Im Zuge der Preisreform⁷ hat sich seit Ende der achtziger Jahre die Erlössituation vieler staatlicher Betriebe — die im Gegensatz zu ihrer privaten und genossenschaftlichen Konkurrenz z.T. mit erheblichen sozialen Kosten belastet sind — rapide verschlechtert. Daher erhöhten die staatlichen Wirtschaftsbehörden 1993 ihre Zuweisungen für prioritäre Projekte wieder (vor allem im Infrastruktur- und Rohstoffbereich); sie wuchsen insgesamt um nicht weniger als 58 vH (der staatliche Anteil erhöhte sich auf 6,2 vH)⁸. Zugleich entrichteten die Staatsbetriebe weniger Abgaben an den Zentralhaushalt, da sie Verluste erlitten. Damit verlor der zentrale Haushalt seine wichtigste Einnahmequelle. Er ist seit Ende der achtziger Jahre ständig defizitär, die Finanzierungslücke blieb aber unter dem Anteil der Investitionszuweisungen. Das Defizit des Haushalts wurde überwiegend durch die Notenpresse (Erhöhung der Geldmenge 1993: 28 vH) gedeckt.

Unvollkommene Reformen

Diese Entwicklung bedeutet eine Gefahr für den Reformprozeß, der sich 1993 auf Banken, Kapitalmärkte und die Rechnungslegung konzentrierte. Um für den Staatshaushalt

eine dauerhafte Entlastung zu schaffen, wurde zum 1.1.1994 nun die mehrfach verschobene Steuerreform begonnen. Die neuen Steuern, die von sofort an Chinesen und Ausländer im Prinzip gleichstellen, umfassen eine *Mehrwertsteuer*, die beim Verkauf von Waren, Dienstleistungen sowie beim Import⁹ von Gütern angewandt wird¹⁰; eine *Verbrauchssteuer*, die bei Produktion, Verkauf und Im-

⁷ Bis Mitte Mai 1993, als der Getreidepreis in 2000 Städten und 80 vH aller Kreise freigegeben wurde, waren 80 vH aller Produktionsgüter und 90 vH aller Konsumgüter von Preiskontrollen befreit. Vgl. auch China, The Achievement and Challenge of Price Reform. A World Bank Country Study. Washington, D.C. 1993.

⁸ Die Anlageinvestitionen der Kollektiveinheiten (in Stadt und Land) wurden um 54 vH gegenüber dem Vorjahr ausgedehnt, die privaten Investitionen um knapp 16 vH. Es hat den Anschein, als hätte die in Intervallen verordnete staatliche Austeritätspolitik überwiegend die privaten Investitionsvorhaben getroffen.

⁹ Beim Export von Gütern ist diese Steuer auf Null gesetzt.

¹⁰ Die Texte wurden in der Volkszeitung vom 14./15. Dezember 1993 im Bulletin der Regierung sowie einigen ausländischen Übersetzungsdiensten veröffentlicht. Eine autorisierte Übersetzung für die Wirtschaft liegt noch nicht vor. Die Umstellung wird einige Zeit dauern; einheitliche Formulare für die Umsatzsteuer waren z.B. erst für Juli 1994 vorgesehen.

port bestimmter (Luxus-) Güter¹¹ erhoben wird, eine *Gewerbsteuer* für Dienstleistungen, den Transfer von Dienstleistungen (einige soziale Dienste sind ausgenommen), eine *Grunderwerbsteuer* auf Gewinne aus dem Transfer von staatlichen Grundstücken und eine *Steuer auf den Abbau natürlicher Ressourcen*. Reformiert wurde die *Einkommensteuer für inländische und ausländische Unternehmen* (mit einem einheitlichen Steuersatz von 33 vH), sowie die (persönliche) *Einkommensteuer* für Großverdiener. Diese Abgaben treten an die Stelle der bisherigen Steuern (einige kleinere Abgabenarten bleiben erhalten, die Zahl der Steuern wird von 32 auf 18 verringert); die Steuerpflichtigen sollen in der Regel insgesamt nicht stärker belastet werden.

Ein wichtiges Anliegen der Steuerreform ist die Neuaufteilung des Aufkommens zwischen Zentralregierung und örtlichen Regierungen. Die zentrale Verwaltung in Beijing strebt eine 50prozentige Erhöhung ihres gegenwärtigen Anteils (knapp 40 vH) an; er war seit Mitte der achtziger Jahre um rund ein Drittel geschrumpft. Die Zentralregierung, verantwortlich für Wirtschaftspolitik und Preisstabilität, wurde wirtschaftlich (und politisch) immer abhängiger von den Wachstumszentren, vor allem den südlichen Provinzen¹². Die Verhandlungen waren deshalb langwierig und politisch höchst brisant¹³.

Auch die Instrumente und Institutionen der Geldpolitik bleiben reformbedürftig. Wichtigste Neuerungen nach Zurückdrängung des Kreditplans — der immer noch die wichtigste Rolle spielt — sind direkte Kontrollen zu Kreditvergabe und Zinsstaffeln für Kredite und Depositen sowie indirekte Kontrollen über die Bedingungen der Refinanzierung des Bankensystems bei der Chinesischen Volksbank (der Zentralbank). Es gibt jedoch keinen Wettbewerb unter den Geschäftsbanken, die Volksbank ist immer noch in einzelnen Bankgeschäften tätig, das Bankengesetz noch nicht verabschiedet¹⁴; ausländische Banken sind — mit wenigen regionalen Ausnahmen — auf Repräsentanzen beschränkt. Weil es an Rechnungsprüfern, Buchhaltern und Kostenrechnern fehlt, sind die direkten Kontrollen nicht sehr wirksam. Der gegenwärtig negative Realzins und das relativ geringe Angebot an Papieren auf dem Kapitalmarkt¹⁵ lenken die Ersparnisse nicht in diesen Bereich. Die Führung hat deshalb angekündigt, daß sie den gesetzlichen Rahmen und die Instrumente für eine effektivere Geldpolitik vordringlich schaffen will.

Fazit

Der Aufbau stabiler Institutionen und funktionstüchtiger Steuerungsmechanismen, mit deren Hilfe dynamisches Marktgeschehen und sozialer Ausgleich in gebotener Balance gehalten werden, ist in China noch nicht gelungen. So wurde innerhalb von neun Monaten zum zweiten Mal der Versuch unternommen, auf überwiegend administrativem Wege mit einem Bündel von Maßnahmen die überhitzte Konjunktur abzukühlen. Unter Bezugnahme

auf die Konsolidierungsbemühungen vom Juli 1993 wurde eine verschärfte Kontrolle aller Investitionsvorhaben angeordnet, und alle von Staatsrat und Plankommission nicht genehmigten Projekte sollen von den Geldinstituten keine Unterstützung mehr erhalten; Investitionskredite dürfen nur für Projekte mit hoher Priorität vergeben werden, neue Anleihen und Anteilscheine von Unternehmen werden vorerst nicht mehr genehmigt, der Hochbau soll auf den städtischen Wohnungsbau konzentriert werden, und neue Sonderwirtschaftszonen soll es zunächst nicht mehr geben.

Eines der größten Probleme sind die negativen Verteilungswirkungen der Inflation. Zwar muß bezweifelt werden, daß unter den vorherrschenden Bedingungen das beobachtete dynamische Wachstum im Vorzeichen heutiger westlicher Stabilitätsphilosophie überhaupt hätte entstehen können. Auch existieren in den Händen „kleiner Leute“ noch keine Geldvermögen, die durch Inflation entwertet würden. Der Freigabe der Preise stehen aber weder freie Zinsen noch eine freie, von organisierten Tarifparteien getragene Lohnbildung gegenüber. Kommt der Vorlauf der Gewinne über die durch ihn ausgelöste Dynamik noch den Beschäftigten auf den neuen, modernen Arbeitsplätzen zugute, so wird die soziale Kluft zwischen Stadt und Land immer größer, um so mehr, als die Preise für Grundnahrungsmittel — nach kurzer Freigabe — zum Teil wieder bewirtschaftet werden und die ländlichen Produzenten von daher nicht am Einkommenswachstum teilhaben. So ziehen die Städte immer Menschen vom Lande an, ohne sie aber integrieren zu können.

Herausragende Aufgabe für den Staat ist deshalb der Aufbau eines sozialen Sicherungssystems. Dies kann aber in Anbetracht der enormen Entwicklungsunterschiede und Spaltungskräfte zwischen den Landesteilen nur auf zentralstaatlicher Ebene geleistet werden. Dazu bedarf es auf absehbare Zeit noch hoher Zuschüsse aus dem Staatshaushalt. Die Steuerreform soll dem Zentralstaat die nötigen Mittel zuführen. Dafür muß der Staat seine eigenen

¹¹ Darunter Tabak, Alkohol, Schmuck und Kraftfahrzeuge.

¹² Hier wird allerdings nur ein Trend verstärkt, der seit mehr als 150 Jahren zu beobachten ist. A. Donnithorne hatte schon Anfang der siebziger Jahre darauf hingewiesen, daß — im Gegensatz zur japanischen Steuerreform von 1873 — in China alle Regime seit dem Ende der letzten kaiserlichen Dynastie den Anteil der Zentrale am Steueraufkommen nicht erhöhen konnten. Vgl. A. Donnithorne, *The Budget and the Plan in China*. Contemporary China Papers No. 3; Canberra 1972, S. 15.

¹³ Die ausgehandelten Anteile bei der Aufteilung einiger Steuerarten zwischen Zentrale und lokalen Regierungen sind zwar veröffentlicht worden, doch wurde zu dem vorausgeschätzten Aufkommen nichts verlautet. Deshalb ist noch nicht zu beurteilen, welche Anteile am Gesamtaufkommen sich für die einzelnen gebietskörperschaftlichen Ebenen ergeben würden.

¹⁴ Auch die Nichtbanken-Finanzierungsinstitute, d.h. die Trust- und Investmentgesellschaften, Versicherungen, Pensionskassen und Leasingfirmen arbeiten praktisch ohne gesetzliche Regelung (und ohne effektive Kontrolle).

¹⁵ Die Anlagepapiere sind bisher auf drei Jahre beschränkt.

Unternehmen von ihren bisherigen Sozialfunktionen entlasten. Mit ihnen wurden immer wieder die enormen Subventionen begründet, die aber letztlich nur dazu führten, daß unrentable Großbetriebe künstlich im Markt gehalten, öffentliche Mittel verschleudert und der Wettbewerb verfälscht wurde.

Die Errichtung eines sozialen Auffangnetzes enthebt den Staat nicht der Verantwortung für einen stabilen Geldwert. Wenngleich wenig vorstellbar ist, daß sich die politische Führung in einer „sozialistischen Marktwirtschaft“ mit einer unabhängigen Notenbank abfinden würde, so muß doch der Aufbau des zweistufigen Bankensystems und eines entsprechenden Aufsichtswesens konsequent vorangetrieben werden. Die selektive, quantitative Kontrolle der Kreditvergabe sollte mehr und mehr durch eine Steuerung über die Refinanzierungsbedingungen der Banken abgelöst werden. Gelingt es, die Eigendynamik der Inflation ohne starke realwirtschaftliche Einbußen zu brechen, so kann auch damit gerechnet werden, daß der Sparwille breiter Bevölkerungskreise angeregt würde. So könnte sich allmählich ein differenzierter Kredit- und Kapi-

talmarkt herausbilden, und auch der Staat wäre zur Finanzierung dringender Projekte regionenübergreifender Infrastruktur weder auf das Zwangsinstrument der Steuererhöhung noch auf den direkten Zugang zu Zentralbankgeld angewiesen.

Mitentscheidend für den Fortgang der Reformen wird auch sein, wie sich das Verhältnis von Zentralstaat zur Provinzebene gestaltet. Die traditionellen Fronten haben sich umgekehrt. Während zu Beginn der Öffnungs- und Reformpolitik die fortschrittlichen Reformer für eine Dezentralisierung der Entscheidungen plädierten, versuchen sie heute in der Auseinandersetzung mit den Konservativen — bei Anerkennung der berechtigten regionalen und lokalen Interessen — einen Mindeststandard an gemeinsamer Wirtschaftspolitik bei gleichzeitiger Stärkung der Zentrale zu verwirklichen. Die Größe des Landes verlangt wahrscheinlich eine nach Regionen differenzierte Wirtschaftspolitik, die gemeinsame Mindeststandards nicht aus den Augen verliert. Eine föderative Struktur — wie sie in der Steuerreform angelegt ist — wäre dazu der richtige Ansatz. Doch dies kann nur ein Anfang sein.

Aus den Veröffentlichungen des DIW Sonderhefte

Erscheinen als neue Folge wieder seit 1948. Format DIN A 5.

- Nr. 135 **Elemente regionaler Wohnungsmarktmodelle und offene Fragen der Wohnungsmarktanalyse.** Von Bernd Bartholmai. 43 S. 1982. (3 428 05154 8). DM 22,60 / öS 177,— / sFr 23,—.
- Nr. 136 **Entwicklung und Struktur des deutsch-sowjetischen Handels — Seine Bedeutung für die Volkswirtschaften der Bundesrepublik Deutschland und der Sowjetunion.** Von Jochen Bethkenhagen und Heinrich Machowski. 83 S. 1982. (3 428 05255 2). DM 44,— / öS 344,— / sFr 44,—.
- Nr. 137 **Berechnung der Kosten für die Wege des Eisenbahn-, Straßen-, Binnenschiffs- und Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1981.** Von Heinz Enderlein. 59 S. 1983. (3 428 05494 6). DM 22,60 / öS 177,— / sFr 23,—.
- Nr. 138 **Die Bedeutung des innerdeutschen Handels für die Wirtschaft der DDR.** Von Doris Corneisen, Horst Lambrecht, Manfred Melzer und Cord Schwartau. 203 S. 1983. (3 428 05485 7). DM 84,— / öS 656,— / sFr 84,—.
- Nr. 139 **Beurteilung der Wirtschaftlichkeitsschwelle und Analyse der Produktionskapazitäten bei neuen Technologien zur Energieeinsparung in mittel- und längerfristiger Sicht.** Von Hans-Joachim Ziesing. 458 S. 1983. (3 428 05497 0). DM 198,— / öS 1.545,— / sFr 198,—.
- Nr. 140 **Neuorientierung in den Beziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Entwicklungsländern.** Von Fritz Franzmeyer, Hans J. Petersen (Hrsg.). 251 S. 1984. (3 428 05638 8). DM 44,60 / öS 348,— / sFr 45,—.
- Nr. 141 **Messen und Ausstellungen als expansive Dienstleistungen.** Von Uwe Müller. 100 S. 1985. (3 428 05799 6). DM 22,60 / öS 177,— / sFr 23,—.
- Nr. 142 **Präferenzregelung der Forschungs- und Entwicklungsförderung in Berlin.** Von Kurt Hornschild. 68 S. 1985. (3 428 05800 3). DM 19,80 / öS 155,— / sFr 20,—.
- Nr. 143 **Regionale Beschäftigungsentwicklung und produktionsorientierte Dienstleistungen.** Von Franz-Josef Bade. 280 S. 1987. (3 428 06201 9). DM 56,— / öS 437,— / sFr 56,—.
- Nr. 144 **Der Beitrag der Europäischen Gemeinschaft zur Bekämpfung des Hungers in der Welt.** Von Peter Hrubesch und Siegfried Schultz (Hrsg.). 259 S. 1987. (3 428 06311 2). DM 54,— / öS 422,— / sFr 54,—.
- Nr. 145 **Die Beseitigung von Steuergrenzen in der Europäischen Gemeinschaft — Vorteile und Probleme einer Harmonisierung von Mehrwertsteuer und Verbrauchsteuern im europäischen Binnenmarkt.** Von Rüdiger Parsche, Bernhard Seidel und Dieter Teichmann unter Mitarbeit von Georg Erber und Hansjörg Haas. 468 S. 1988. (3 428 06387 2). DM 82,60 / öS 645,— / sFr 83,—.
- Nr. 146 **Die Auswirkungen des Binnenmarktes auf die Entwicklung der Regionen in der Europäischen Gemeinschaft.** Von Fritz Franzmeyer. (Hrsg.). 252 S. 1991. (3 428 07253 7). DM 62,— / öS 484,— / sFr 62,—.
- Nr. 147 **Nationalstaat und Interdependenz — kooperative Interaktionsmuster in der EG-Handelspolitik.** Von Christian Siebert und Eirik Svindland. 250 S. 1992. (3 428 07380 0). DM 72,— / öS 562,— / sFr 72,—.
- Nr. 148 **Familie und Erwerbstätigkeit im Umbruch.** Von Notburga Ott und Gert Wagner (Hrsg.). 252 S. 1992. (3 428 07479 3). DM 72,— / öS 562,— / sFr 72,—.
- Nr. 149 **Rigide Preise, flexible Mengen — Ansätze zu einer dynamischen Analyse von Angebots- und Nachfrageschocks.** Von Heiner Flassbeck, Gustav Adolf Horn, Rudolf Zwiener. 254 S. 1992. (3 428 07521 8). DM 72,— / öS 562,— / sFr 72,—.
- Nr. 150 **Die Idee der Cash-flow-Steuer vor dem Hintergrund des gegenwärtigen Steuersystems.** Von Stefan Bach. 474 S. 1993. (3 428 07984 5). DM 98,— / öS 765,— / sFr 98,—.
- Nr. 151 **Das Konvergenzproblem — Wirtschaftspolitik im Europa von Maastricht.** Von Fritz Franzmeyer (Hrsg.). 324 S. 1994. (3 428 08018 1). DM 88,— / öS 687,— / sFr 88,—.
- N5. 152 **Selbstverpflichtungen der Industrie zur CO₂-Reduktion.** Von Michael Kohlhaas und Barbara Praetorius. 192 S. 1994. (3 428 08075 0). DM 76,— / öS 593,— / sFr 76,—.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Str. 5, D-14195 Berlin
Telefon (0 30) 82 99 10 — Telefax (0 30) 82 99 12 00

Präsident: Prof. Dr. Lutz Hoffmann.

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Heiner Flassbeck, Dr. Fritz Franzmeyer, Dr. Kurt Hornschild,
Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Eckhard Kutter, Dr. Rolf-Dieter Postlep, Dr. Wolfram Schrettl, Dr. Bernhard Seidel, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner, Dieter Teichmann.

Strukturreform der deutschen Bahnen — kann Japan ein Vorbild sein? Bearbeitet von Heike Link. —
VR China: Noch keine nachhaltige Abkühlung der überhitzten Wirtschaft. Bearbeitet von Ernst Hagemann.

Verlag Duncker & Humblot GmbH, Carl-Heinrich-Becker-Weg 9, D-12165 Berlin, Telefon (0 30) 7 90 00 60.

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe zulässig.

Druck: ZIPPEL-Druck, Oranienburger Str. 170, D-13437 Berlin.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 150,—, vierteljährlich DM 45,—, Einzelnummer DM 5,—.

Zuzüglich Versandkosten

ISSN 0012-1304