

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Institut für Konjunkturforschung

WOCHENBERICHT

33. Jahrgang

Berlin, den 28. Januar 1966

A 22127 C

Nummer 4

Die Verkehrsentwicklung im Jahre 1965

Die Verkehrsleistungen in der Bundesrepublik Deutschland (einschl. Berlin-West) haben im Berichtsjahr nur wenig zugenommen. Nach den bisher vorliegenden Informationen belief sich die Güterverkehrsleistung der binnenländischen Verkehrsmittel wieder auf rund 150 Mrd. tkm. Der Index des Güterverkehrs (1954 = 100) lag in den ersten neun

Monaten des Berichtsjahres mit 158 nur um 4 Punkte über dem Vorjahr; dies entspricht einer Wachstumsrate der Verkehrsleistungen von 2,5 vH.

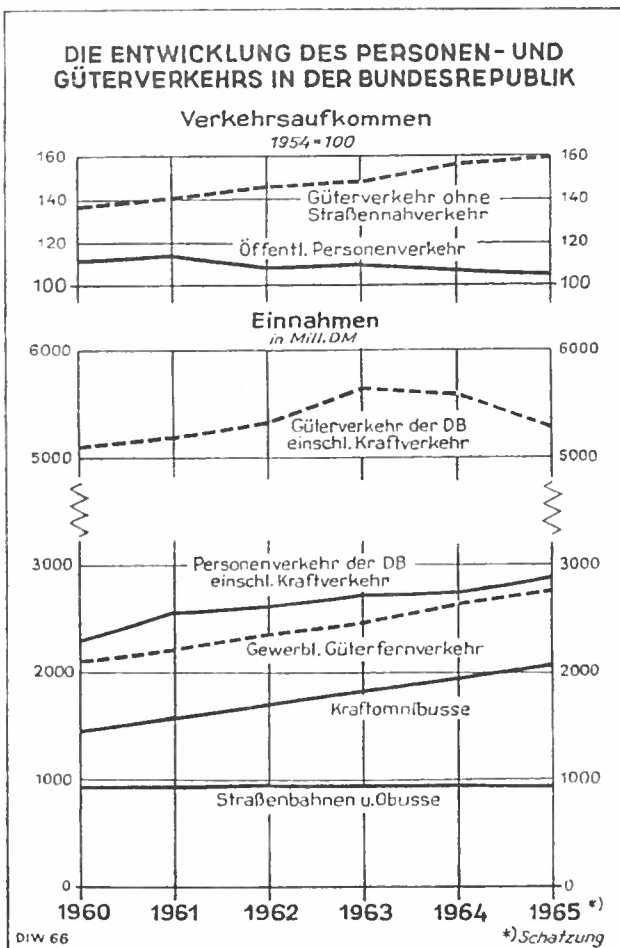
Der öffentliche Personenverkehr auf Schienen, Straßen und in der Luft hat 1965 annähernd 95 Mrd. Pkm erreicht, etwa 4 vH mehr als im vorangegangenen Jahr. Bei leicht rückläufiger Passagierzahl war dieses Ergebnis die Folge längerer durchschnittlicher Reiseweiten. Die Bundespost schätzt die Zuwachsrate ihrer Leistungen im Durchschnitt auf 5 vH. Das Fernmeldewesen hat 1965 etwa wie im Jahre davor expandiert, während die Zahl der Brief- und Paketsendungen stärker als in den Vorjahren gestiegen ist.

Eine zusammenfassende Übersicht vermittelt die Umsatzentwicklung im Wirtschaftsbereich „Verkehr und Nachrichtenwesen“. Der Gesamtumsatz dieses Bereiches ist für 1965 auf fast 40 Mrd. DM zu schätzen, 5 vH mehr als 1964.

Die Umsätze im Verkehr und im Nachrichtenwesen
in Mill. DM

	1964	1965 ¹⁾
Insgesamt	37 558	39 500
darunter:		
Deutsche Bundesbahn	9 180	9 050
Deutsche Bundespost	8 211	8 650
Straßenverkehr	9 103	9 600
Binnenschifffahrt ²⁾	1 452	1 600
Seeschifffahrt ³⁾	3 040	3 200
Verkehrsnebgewerbe	5 837	6 300

1) Schätzung. — 2) Einschl. Wasserstraßen und Häfen. — 3) Einschl. Seehäfen.



Eisenbahnverkehr

Der Güterverkehr der Bundesbahn, der bisher von Jahr zu Jahr geringfügig zugenommen hatte, ist 1965 zum ersten Male zurückgegangen¹⁾.

Die Abnahme war größer als erwartet werden konnte. Ausschlaggebend für diese noch nicht abgeschlossene Entwicklung ist der starke Rückgang

¹⁾ In den ersten zehn Monaten ist der Wagenladungsversand um 5,8 vH, der Empfang um 4,3 vH gefallen. Im Stückgutverkehr ist kaum eine Veränderung festzustellen.

Die Entwicklung des Güterverkehrs

	1964		1965 *)	
	Mill. t	Mrd.tkm	Mill. t	Mrd.tkm
Deutsche Bundesbahn (ausschl. Kraftverkehr)	335	63	317	60
Binnenschifffahrt	184	41	194	44
Gewerbl. Güterfernverkehr . . .	84	22	88	23
Werkfernverkehr	31	5	34	6
Grenzüberschreitender Verkehr ausländischer Fahrzeuge . . .	9	3	11	4
Rohrleitungsverkehr	38	7	47	9

*) Schätzung.

der Kohlentransporte (— 15 vH) und der schwächere Anfall von Erntegütern. Der geringe Anstieg des übrigen Güterverkehrs konnte diese Ausfälle nicht kompensieren. Das Verhältnis von Betriebs- und Verkehrsleistungen hat sich nicht verändert, da die Wagengestellung dem Transportaufkommen angepaßt werden konnte.

Der Personenverkehr der Bundesbahn hatte 1965, nach Jahren der Stagnation und des Rückgangs, erstmals wieder eine Zunahme von etwa 5 vH zu verzeichnen. Sie beruht fast ausschließlich auf einer Verlängerung der durchschnittlichen Reiseweite. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um eine Ausdehnung des für die Bahn rentablen Verkehrs zu Normaltarifen. Der Berufsverkehr ist dagegen weiter geschrumpft, auch der Schülerverkehr ging leicht zurück. Trotzdem hat dieser zu nicht-kostendeckenden Tarifen durchgeführte Sozialverkehr 1965 ein höheres Defizit als im Vorjahr verursacht. Es dürfte 1¼ Mrd. DM, also etwa 300 Mill. DM mehr als 1964, betragen haben. Die Überschüsse des Fernreiseverkehrs sind um etwa 6 bis 8 vH auf etwa 100 Mill. DM gestiegen.

Die Erträge der Bundesbahn aus dem Güter- und Personenverkehr sind für 1965 auf reichlich 8,2 Mrd. D-Mark zu schätzen; sie waren damit um 200 Mill. D-Mark geringer als 1964. Zu diesen Einnahmen sind noch die sonstigen Betriebserträge in Höhe von etwa 800 Mill. DM hinzuzurechnen, um die Gesamteinnahmen der Betriebsrechnung zu erhalten. — Die Aufwendungen (Betriebs- und andere Aufwendungen) stiegen im Berichtsjahr weiter an. Die Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahn dürfte mit einem rechnerischen Verlust von etwa 1,6 Mrd. DM abschließen. Dieses Defizit mußte trotz einer „erfolgswirksamen“ Leistung des Bundes an die Bahn in Höhe von 1,1 Mill. DM hingenommen werden. Der tatsächliche Beitrag des Bundes hat die Größenordnung von 2,5 Mrd. DM erreicht. Demgegenüber fordert die Bundesbahn im Rahmen der „Kontennormalisierung“ (im wesentlichen Ausgleich der betriebsfremden Lasten) insgesamt 3,3 Mrd. DM einschl. der schon gewährten Beträge. Mit einem derartigen Beitrag wäre 1965 ein Überschuß von etwa 600 Mill. DM erzielt worden.

Obwohl die Investitionen auf 2,1 Mrd. DM gegenüber 3 Mrd. DM 1964 eingeschränkt wurden, machte die Umstellung auf Dieselmotorbetrieb und auf elektrische Zugförderung auch 1965 große Fortschritte. Bei der Elektrifizierung wurde mit über 800 Streckenkilometern eine neue Jahreshöchstleistung erreicht; das elektrische Netz umfaßt jetzt fast 6500 km. — Der Personalbestand der Bundesbahn ist von 470 000 Beschäftigten (einschl. 18 000 Nachwuchskräften) am Anfang des Berichtsjahres geringfügig auf 462 000 im Herbst zurückgegangen.

Schifffahrt

Die Binnenschifffahrt hatte 1965 im Gegensatz zum Vorjahr sehr gute Betriebsbedingungen. Der hohe Wasserstand gestattete eine volle Beladung der Schiffe. Infolgedessen wirkte sich die für Niedrigwasser vorgehaltene Reservetonnage als Kapazitätsüberhang, d. h. in mangelhafter Beschäftigung aus. Die vorjährige Verkehrsleistung dürfte um 3 Mrd. tkm (7 vH) überboten worden sein. Der Anteil der deutschen Schiffe am Verkehr auf deutschen Wasserstraßen ist wieder geringfügig (auf 58 vH) zurückgegangen. Wie bei der Eisenbahn hat auch bei der Binnenschifffahrt der Kohlenverkehr stark nachgelassen, die Ausweitung des Mineralölverkehrs konnte keine genügende Kompensation bieten. Die übrigen Massenguttransporte (Sand, Erze und Getreide) lagen über dem Vorjahrsstand.

Der Güterumschlag in den Seehäfen nahm 1965 um 2 bis 3 vH zu, d. h. wesentlich weniger als im Vorjahr (10 vH). Die Abflachtung hat ihre Ursachen in rückläufigen Kohlenexporten nach Übersee und im verminderten Getreideimport; Mineralöl- und Erzverkehr haben langsamer als in früheren Jahren zugenommen. Der Sack- und Stückgutumschlag, der mengenmäßig etwa ein Drittel des Massengutumschlages erreicht, dehnte sich dagegen noch um 5 bis 6 vH aus, blieb aber ebenfalls unter der Zuwachsrate von 1964. — Der Rückgang des Hamburger Umschlages beruht auf geringeren Anlandungen von Kohle und Getreide. Für die Leistungssteigerung der Bremischen Häfen war der Erzumschlag der neuen Anlage „Weserport“ ausschlaggebend. Wilhelmshaven profitierte von der Zunahme des Mineralölverkehrs. Lübeck schlug erstmals über 4 Mill. t um. Der auf Nord- und Ostsee von der deutschen Küstenschifffahrt durchgeführte Verkehr (hauptsächlich Holz und Brennstoffe) ist um etwa 5 vH gestiegen.

Umfang und Struktur der deutschen Handelsflotte (ohne Fahrgastschiffe) haben sich im Laufe der letzten Jahre nur wenig verändert. Die Zahl der Schiffe über 100 BRT beträgt nach wie vor 2500, allerdings ist die Tonnage um 300 000 BRT auf insgesamt 5,6 Mill. BRT oder 8 Mill. tdw gestiegen. Verglichen mit anderen seefahrttreibenden Ländern ist die durchschnittliche Größe der deutschen Schiffe immer noch klein, besonders die Zahl der Trockenladungsschiffe über 15 000 BRT ist zu gering. Die Tankertonnage ist im Berichtsjahr nur um 96 000 tdw auf insgesamt 1,38 Mill. gewachsen.

Zu den wichtigsten Problemen des Seeverkehrs gehört der Schifffahrtsprotektionismus, der von Jahr zu Jahr weiter um sich greift. Gegenwärtig diskriminieren rund 50 Staaten, die über etwa 50 vH der Welthandelstonnage verfügen, die Schiffe anderer Nationen. Hiervon wird von der deutschen Flotte vor allem die Linienfahrt betroffen. Zur Abwehr stehen aufgrund des Außenwirtschaftsgesetzes die Möglichkeiten zur Verfügung, Frachtverträge und Charterverträge über fremde Schiffe für genehmigungspflichtig zu erklären oder zu verbieten. Lediglich von der ersten Möglichkeit ist bisher Gebrauch gemacht worden.

Straßenverkehr

Der Kraftfahrzeugbestand in der Bundesrepublik (einschl. Berlin-West) belief sich Ende 1965 auf rund 12,5 Mill. Einheiten, von denen etwa 1 Mill. vorübergehend abgemeldet waren²⁾. Von diesem Gesamtbestand entfielen 9,7 Mill. auf Personen- und Kombiwagen, etwa 870 000 auf Lastkraftwagen und

²⁾ Davon gut die Hälfte Personenwagen.

630 000 auf Krafträder³⁾, der Rest — etwa 300 000 Fahrzeuge — waren Omnibusse, Zugmaschinen und Sonderfahrzeuge. Während die Zahl der Neuzulassungen bei den Lastkraftwagen 1965 nicht nennenswert größer als 1964 war und neue Krafträder nur noch in geringer Zahl in den Verkehr kommen, hat sich die Zahl der neu zugelassenen Personen- und Kombiwagen um 12 vH gegenüber dem Vorjahr erhöht; von ihnen wird ein von Jahr zu Jahr steigender Anteil — zur Zeit jährlich etwa 500 000 — als Ersatzbedarf beansprucht. Bei den Lastkraftwagen entfallen besonders starke Zulassungsquoten auf Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 1 bis 2 t sowie auf Wagen über 7,5 t. Die überproportionale Zunahme der schweren Wagen bewirkt, daß die Kapazität des Fahrzeugparks schneller wächst als seine Bestandszahl.

Der öffentliche Personenverkehr auf der Straße konnte sich in bezug auf die Zahl der Beförderungsfälle gegenüber dem Vorjahr fast behaupten. Die Personenkilometerleistung nahm 1965 geringfügig zu. Während der Straßenbahn- und der ihm zugerechnete Stadtschnellbahn- und Obusverkehr, vorwiegend im Zuge von Betriebsumstellungen, um etwa 5 bis 6 vH, d. h. stärker als 1964, zurückging, konnte der Omnibusverkehr, der den Straßenbahnverkehr sowohl nach der Zahl der beförderten Personen als auch besonders nach der Verkehrsleistung weit übertrifft, seine Leistung um 3 bis 4 vH ausdehnen. Die Umsätze entwickelten sich infolge von Tarifanhebungen stärker als die Leistungen; die Gesamteinnahmen dieses Bereichs stiegen um etwa 4 vH auf knapp 3 Mrd. DM.

Vom Straßengüterverkehr wird bisher nur der Fernverkehr regelmäßig statistisch erfaßt; für den Nahverkehr bestehen nur Schätzungen, die auf eine starke Expansion hinweisen. Für 1965 kann hier nach im Nahverkehr mit einer Leistung von rd. 25 Mrd. tkm gerechnet werden. — Im Fernverkehr lag die Zuwachsrate 1965 etwas niedriger als im vorangegangenen Jahr. Das gilt sowohl für den gewerblichen Verkehr, der um etwa 5 vH zugenommen hat, als auch für den Werkverkehr, dessen Rate etwa doppelt so hoch war. Mit dieser Expansion konnte der Kraftverkehr seinen Anteil am gesamten Güterverkehr weiter erhöhen. Am stärksten expandierte (20 vH) — wie seit Jahren — der grenzüberschreitende Verkehr ausländischer Fahrzeuge. Die deutschen Teilnehmer am internationalen Verkehr konnten zum ersten Male seit Jahren ihren Anteil halten. Insgesamt ist mit einer Fernverkehrsleistung von 32 bis 33 Mrd. tkm zu rechnen, von denen knapp drei Viertel auf den deutschen gewerblichen Verkehr entfallen. Die Umsätze dieses Gewerbes entwickelten sich annähernd entsprechend den Leistungen und dürften daher 1965 2,7 Mrd. DM erreicht haben.

Luftverkehr

Der Luftverkehr auf den Flughäfen der Bundesrepublik hat im Berichtsjahr noch stärker als in den vergangenen Jahren zugenommen. Die Zuwachsrate beträgt 23 vH. Die Expansion des Luftfracht- und -postverkehrs lag auf gleicher Höhe.

An dieser günstigen Entwicklung, die stärker war als im Durchschnitt aller Flughäfen der Welt, hatte auch die Deutsche Lufthansa ihren Anteil. Das Berichtsjahr brachte eine Zunahme der Fahrgastzahl von 28 vH. Das Frachtaufkommen nahm um reichlich ein Drittel zu, der Umfang der Postsendungen

³⁾ Außerdem gab es noch annähernd 1,2 Mill. Mopeds und Kleinkrafträder.

stieg um knapp 10 vH. Der Nutzladefaktor (Ausnutzung der Maschine durch Passagiere, Fracht und Post) blieb fast der gleiche wie 1964. Der Umsatz wuchs um rund 30 vH auf über 800 Mill. DM. In der gleichen Zeit nahm das Personal um 15 vH auf 14 900 Beschäftigte zu. Etwa die Hälfte ihrer Leistungen konnte die Lufthansa „exportieren“. Der

Die Entwicklung der Deutschen Lufthansa

	1961	1962	1963	1964	1965*)
Zahl der Fluggäste (1000)	1 553	1 859	2 152	2 567	3 300
Fracht (t)	22 417	29 264	36 116	42 066	57 000
Post (t)	6 656	12 655	15 978	18 740	20 000
*) Geschätzt.					

Gesamtaufwand je tkm konnte wahrscheinlich um 2,5 vH auf 80 Pfennige gesenkt werden. Unter diesen Umständen hätte sich ein Überschuß von etwa 6 Pfennigen je tkm und damit ein Bruttogewinn von etwa 60 Mill. DM ergeben. Die größte deutsche Fluggesellschaft, die Condor-Flugdienst GmbH, eine Tochtergesellschaft der DLH, beförderte 1965 mit 360 000 Reisenden wesentlich mehr Passagiere als im vergangenen Jahr, blieb aber noch unter der Zuwachsrate der gesamten Lufttouristik, deren Markt als noch sehr entwicklungsfähig angesehen wird.

Rohrleitungsverkehr

Durch Rohöföfernleitungen wurden auf westdeutschem Gebiet 1965 etwa 25 vH mehr Öl durchgesetzt als im Jahr davor. Diese Rate ist zwar niedriger als die vorangegangenen, sie wurde aber ohne Inbetriebnahme neuer Leitungen erreicht. Das bestehende Netz wurde allerdings durch Einbau weiterer Pumpen leistungsfähiger gemacht. So beförderte z. B. die Südeuropaleitung, die von Marseille ihren Ausgang nimmt und zwei Drittel ihres Verkehrs nach Deutschland lenkt, 1965 insgesamt 29 Mill. t gegenüber 20 Mill. t im Vorjahr. Der binnenländische Rohölverkehr ist fast vollständig auf Pipelines übergegangen. Im abgelaufenen Jahr ist nun auch mit dem Bau der ersten Produktfernleitung zwischen Köln und Frankfurt/Ludwigshafen (rd. 240 km) begonnen worden. Die Leitung soll Ende dieses Jahres den Betrieb aufnehmen, ihre Kapazität von zunächst etwa 3 Mill. t kann auf 7 Mill. t jährlich gesteigert werden.

Nachrichtenverkehr

Nach den bisher vorliegenden Unterlagen über die Leistungen der Deutschen Bundespost hat das Jahr 1965 eine Ausdehnung der Postdienste bei den Briefsendungen um 2 vH und beim Paketverkehr, der 1964 leicht zurückgegangen war, um 3 vH gebracht. Im Zahlungsdienst lagen die Zuwachsraten zum Teil erheblich höher. Der Postreisedienst, der vorher leicht rückläufig gewesen war, konnte wieder geringfügig ausgedehnt werden. Geringere Zuwachsraten als in den vergangenen Jahren hatte der Telefonverkehr nur im ersten Halbjahr. Die Zahl der Ferngespräche stieg in diesen sechs Monaten um 5 bis 6 vH, die der Ortsgespräche jedoch nur um 4 bis 5 vH. Im dritten Quartal 1965 hat sich die Zuwachsrate der Ferngespräche jedoch stark erhöht. Hierin spiegelt sich abermals die Reaktion auf die vor Jahresfrist erfolgte Tarifierhöhung wider, die dann im Dezember 1964 z. T. zurückgenommen worden ist. In den ersten drei Quartalen 1965 zeigt daher der überörtliche Fernsprechverkehr eine Zu-

wachsrate von 12 vH, eine Entwicklung, wie sie Anfang der 60er Jahre üblich war.

Nach den bisher vorliegenden wichtigsten Leistungszahlen sind die Jahreserträge auf reichlich 9 Mrd. DM, um etwa 10 bis 12 vH höher als 1965, zu veranschlagen. Nach dem Voranschlag der Bundespost sollte der Gesamtertrag 1965 bei 9,25 Mrd. DM liegen. Es ist anzunehmen, daß aus diesen Betriebserträgen nicht nur die Betriebsaufwendungen, sondern auch die Verzinsung des Fremdkapitals (etwa 450 Mill. DM) gedeckt werden konnten.

Verkehrstarife

Im Berichtsjahr traten im Gegensatz zu 1964 — und, wie zu erwarten ist, auch im Gegensatz zu dem vor uns liegenden Jahr — keine wesentlichen Tarifänderungen ein. Im *Eisenbahn-Personenverkehr* wurden Mitte des Jahres die Zuschläge für Trans-Europa-Express-Züge geändert, wobei die Beförderung über kurze und mittlere Strecken verteuert, über weite jedoch verbilligt wurde. Außerdem wurde eine Anzahl stark benutzter F-Züge als TEE-Züge eingestuft. Im *Eisenbahngüterverkehr* blieben die Regeltarife im großen und ganzen unverändert. Seit Mai sind außer der Kohle auch Eisenerze, Manganerze sowie deren Zwischenerzeugnisse von der Beförderungssteuer befreit. Damit wurden diese Güter in die Regelklasse GK eingereiht, wodurch der Transportpreis um 6,5 vH ermäßigt wurde. Im Laufe des Jahres wurde eine Anzahl von Ausnahmetarifen geändert bzw. neu eingeführt. In der Regel wirkten sich diese Maßnahmen preissenkend aus.

Auch an den Preisen des *gewerblichen Fernverkehrs* mit Lastkraftwagen wurde 1965 wenig geändert. Besonders hervorzuheben ist die — allerdings schon Mitte Dezember 1964 erfolgte — Einführung der 20-t-Klasse im Regeltarif. Durch diese vorübergehende Angleichung an den Eisenbahntarif⁴⁾, die 1958 aus verkehrs- und tarifpolitischen Gründen unterlassen worden war, wurden die Frachtsätze gegenüber der 15-t-Klasse um 5 vH herabgesetzt. Veränderungen der Ausnahmetarife liefen ebenfalls meist auf Verbilligungen hinaus.

In der *Binnenschifffahrt* wurde Anfang des Jahres der Kettwiger Pool, ein internationales Frachtabkommen, das hauptsächlich den bergwärts gerichteten Rheinverkehr mit Montangütern betrifft, für drei Jahre erneuert. Im Frühjahr wurden die Sätze der Duisburger Frachtkonvention, die auf Stückgut und Teilladungen im Verkehr der Bundesrepublik mit den Rheinmündungshäfen angewendet werden, um 5 bis 7,5 vH erhöht. Kurz darauf wurden auch die Frachtsätze des Straßburger Pools angehoben, der den grenzüberschreitenden Rheinverkehr von und nach den französischen Häfen betrifft. Die innerdeutschen Tarife blieben im Jahre 1965 nahezu unverändert. Bei den meisten Partikulieren und kleineren Reedereien ergeben sich beim derzeitigen Frachtniveau Verluste.

Die *Seefrachten* in ihren verschiedenen Erscheinungsformen als Reisecharter, Zeitcharter und Linienraten hatten im Berichtsjahr steigende Tendenz. Die Raten zogen aber nicht bei allen Schiffen und auf allen Routen gleichmäßig an, weil die größeren Transporteinheiten zu niedrigeren Preisen fahren können. Schon am Jahresbeginn war die Trampschifffahrt voll beschäftigt. Der Hafentarbeiterstreik in den Vereinigten Staaten verstärkte die

Tonnageknappheit. Hieraus ergaben sich ebenfalls Rückwirkungen auf den Frachtenmarkt. Starke Marktimpulse gingen weiterhin von russischen und fernöstlichen Getreidekäufen sowie von militärischen und politischen Auseinandersetzungen aus; die übliche Sommerflaute in der Schifffahrt trat nicht ein. Am Jahresende machte die aufliegende Trokentonnage der Welthandelsflotte nur 300 000 tdw aus. Die Zahl der neu in Dienst gestellten Schiffe, Bulk- und Erztransporter mit großem Fassungsvermögen und verhältnismäßig geringen Betriebskosten, die zum Teil im Werkverkehr eingesetzt werden und den Beschäftigungsbereich der Trampschifffahrt einengen, übertrifft bei weitem die Zahl der abgewrackten Einheiten, so daß die verfügbare Tonnage erheblich schneller wächst als das Transportaufkommen. Hierdurch wird der Ratenanstieg gehemmt, doch kann diese Entwicklung wieder zu einem Tonnageüberhang führen. Frachtsteigernd wirkt die Verteuerung der Hafenleistungen. Die Rationalisierung im Hafenbetrieb und im Schiffbau konnte bisher die Kostensteigerungen, die z. B. durch Arbeitszeitverkürzungen eingetreten sind, nicht ausgleichen.

Die Rohölfrachten⁵⁾ lagen im Berichtsjahr etwa auf dem Niveau von 1964. Im Frühjahr hatten sich die Tankerraten abgeschwächt, woraufhin zahlreiche Tankschiffe in der Getreidefahrt eingesetzt wurden. Erst im Frühherbst schlug die Tendenz wieder um. Ende Dezember waren noch etwa 180 Einheiten der Welttankerflotte mit 4 Mill. tdw in der Getreidefahrt tätig. Bei den um die Jahreswende saisonbedingt steigenden Ölfrachten, besonders für Einzelreisen, wandte sich eine Anzahl Tanker wieder dem Ölproduktenverkehr zu. Die Vereinigung der Tankereigner vertritt nach wie vor ihr Programm zur Stilllegung von Schiffsraum, weil 1966 zahlreiche Neubauten zur Ablieferung kommen werden und sich im Getreideverkehr der Wettbewerb großer Massengutfrachter bemerkbar macht.

Während die Trampfrachten 1965 um annähernd 8 vH gestiegen sind und auch 1966 ein für diesen Verkehrszweig günstiges Jahr zu werden verspricht, nahm der weit weniger reagible Index der Linienfahrt nur um 4 vH zu. Hinter dieser Entwicklung stehen u. a. Tarifänderungen oder Umwandlungen von Sonderzuschlägen in definitive Frachtraten, aber auch Ermäßigungen von zeitlich begrenzten Aufschlägen, dann etwa, wenn die Häfen auf einer Route wieder „schneller“ geworden sind. Das Vordringen neuer Transportformen (Paletten-Containerverkehr) kommt einer Kapazitätsausweitung gleich und verschärft den Wettbewerb.

Im *Luftverkehr* blieben die Preise der in der IATA zusammengefaßten Fluggesellschaften 1965 im großen und ganzen unverändert. Auf der im Herbst durchgeführten Konferenz des Verbandes konnte über die künftige Herabsetzung einzelner Tarife noch keine Einigung erzielt werden. Es wird angestrebt, den 21-Tage-Sondertarif mit Ausnahme der Hochsaison auf das ganze Jahr auszudehnen und weiter zu senken. Aber auch der Normaltarif und die Gruppentarife sollen ermäßigt werden. Die Preise für Chartermaschinen gingen weiter zurück, im Herbst senkten die Pan American Airways ihre Raten im Verkehr zwischen Europa und den USA um mehr als ein Drittel, so daß sich bei Gruppenreisen und Vollausslastung ein Hin- und Rückflugpreis zwischen Frankfurt und New York von 733 DM ergibt⁶⁾.

⁴⁾ Anlässlich der Tarifänderung im Jahre 1966 ist mit der Einführung einer 25-t-Klasse bei der Eisenbahn zu rechnen.

⁵⁾ Für Einzelreisen.

⁶⁾ Gegenüber 1900 DM in der Economy-Klasse.

Die finanzielle Lage der Verkehrsträger — insbesondere der Bundesbahn — im abgelaufenen Jahr und die 1966 zu erwartende Entwicklung machen Tarifkorrekturen erforderlich. Diese Preisveränderungen können für die Bundesbahn nur ein erster Schritt zur Sanierung sein. Als wichtigste Maßnahmen werden hierzu gezielte Ausgleichszahlungen für Unterkostentarife im Berufs- und Schülerverkehr, strukturelle Veränderungen (Netzeinschränkung) sowie verstärkte Rationalisierung gefordert.

Es ist zu erwarten, daß alle Verkehrsträger etwa gleichzeitig ihre Tarife anheben werden, um keine Transportverlagerungen eintreten zu lassen. Die Tarife der Eisenbahn, des Güterkraftverkehrs und der Binnenschifffahrt sollen durchschnittlich um 7 bis 8 vH erhöht werden. Daraus werden jährliche Mehreinnahmen der Bundesbahn von etwa 400 Mill. D-Mark erwartet. Die Mehreinnahmen des gewerblichen Güterfernverkehrs werden auf 150 bis 200 Mill. geschätzt, während Binnenschifffahrt und Güternahverkehr voraussichtlich je 80 bis 100 Mill. D-Mark Mehreinnahmen erzielen könnten.

Das Sozialprodukt im dritten Quartal 1965

Mit 8,5 vH lag die Zuwachsrate des nominalen Bruttosozialprodukts im dritten Vierteljahr auf dem gleichen Niveau wie im Vorquartal. Gleichzeitig stieg das gesamtwirtschaftliche Preisniveau beschleunigt um etwa 4 vH (3,5 vH im zweiten Quartal), die Steigerung des realen Bruttosozialprodukts verlangsamte sich kaum, die in der Tabelle aufgerundeten vH-Werte lassen die geringfügige Abschwächung sogar völlig verschwinden.

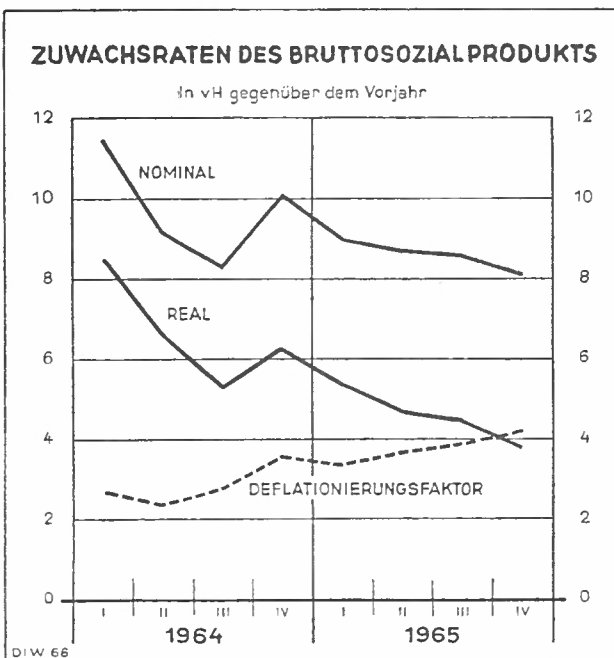
Seit dem zweiten Quartal 1965 hat sich die Nachfrageentwicklung kaum noch abgeschwächt, so daß das nominale Bruttosozialprodukt ein annähernd gleichhohes Wachstumstempo von 8,0 bis 8,5 vH beibehält. Im dritten Quartal trugen dazu nicht nur die außergewöhnlich hohe Zuwachsrate der Nettolöhne und -gehälter und der entsprechend hohe private Verbrauch bei, sondern vor allem auch die rege Nachfrage des Auslandes.

Das Arbeitsvolumen blieb unverändert, so daß die Zunahme des realen Bruttosozialprodukts wie im Vorquartal allein auf Produktivitätserfolge (+ 4,5 vH) zurückzuführen ist. Im nach wie vor hohen Produktivitätszuwachs kommt die kräftige Neuinvestition ebenso wie die starke Ausnutzung der Kapazitäten zum Ausdruck.

Die Zahl der Erwerbstätigen stieg im Berichtsquartal in den Bereichen Handel, Verkehr und Dienstleistungen im bisherigen Tempo, während es im verarbeitenden Gewerbe zu einer Verlangsamung der Beschäftigungsexpansion und im Bereich der Bauwirtschaft zu einem weiteren Rückgang der Beschäftigtenzahl kam. Insgesamt ergab sich eine Zunahme der Erwerbstätigen von 0,7 vH. Die tägliche Arbeitszeit ging um die gleiche Rate zurück.

Entwicklung in den einzelnen Wirtschaftsbereichen

Im Berichtsquartal schlugen sich erstmals die Ernteeinbußen in den Produktionsergebnissen der Land- und Forstwirtschaft nieder. Im Bereich der verarbeitenden Industrie machte sich eine Verstärkung der saisonalen Einflüsse (längere Urlaubszeit, gemeinsame Werksferien u. ä.) bemerkbar. Der Index der industriellen Nettoproduktion erreichte nur eine Zuwachsrate von 5,3 vH gegenüber 7,4 vH im Vorquartal. Die Handwerksumsätze, besonders im Nahrungsmittelbereich, expandierten dagegen kräftig weiter. Wie in den vorangegangenen Quartalen war die Produktionszunahme im Baugewerbe gering. Dämpfende Einflüsse gingen ebenfalls vom Bergbau aus. Insgesamt blieb jedoch die nominale Zunahme des gesamten „warenproduzierenden“ Gewerbes mit 7,5 vH nahezu unverändert; vor allem die starke Verbrauchsgüternachfrage wirkte kompensierend.



Im Handel und Verkehr stieg die Wertschöpfung im gleichen Umfang wie im Vorquartal (9 vH). Hinter diesem Zuwachs stehen jedoch recht unterschiedliche Branchenbewegungen: Der Beitrag des Einzelhandels erhöhte sich weiterhin um 14 vH, der Großhandelsbeitrag dagegen um etwa 9 vH, während es im Wirtschaftsbereich Verkehrs- und Nachrichtenwesen wegen der Umsatzstagnation der Bundesbahn nur zu einem Wachstum von rund 5 vH kam.

Die Zuwachsrate des Dienstleistungsbereichs lag mit 11,5 vH über dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt. Der Beitrag der öffentlichen Hand nahm allein um 13 vH zu, da sich die Personalausgaben (insbesondere bei der Bundeswehr) stark erhöht haben.

Einkommensbildung und -verteilung

Im Berichtsquartal massierte sich die Erfüllung tariflicher Vereinbarungen. Dementsprechend stiegen die Bruttolöhne und -gehälter gegenüber dem Vorjahr um nicht weniger als 12 vH. Die Zuwachsrate der Nettolöhne lag noch leicht darüber, da die Lohnsteuerabzüge stagnierten. Im vierten Quartal fiel der Überhöhungseffekt des zusätzlichen Urlaubsgeldes fort, so daß die Arbeitnehmerinkommen im zweiten Halbjahr 1965 insgesamt kaum stärker stiegen als im ersten Halbjahr.

Die Zuwachsrate der Bruttoeinkommen aus Unternehmertätigkeit und Vermögen betrug im zweiten Halbjahr nur 4 vH. Dies wirkte sich in einem starken Rückgang der nicht entnommenen Gewinne aus. Die „Entnahmen“ stiegen im bisherigen Tempo.

Das für Verbrauchsausgaben und Vermögensbildung „verfügbare Einkommen“ des Staates entwickelte sich nach wie vor recht schwach. Immerhin stagnierte es nicht mehr wie noch im ersten Halbjahr. Der Saldo der staatlichen Einnahmen und Ausgaben, die Geldvermögensbildung des Staates, war ebenfalls nicht mehr negativ.

Die Verwendung des Sozialprodukts

Im Vergleich zum ersten Halbjahr — bei dieser Bezugsgröße sind die unterschiedlichen Einflüsse des Ostertermins auf die Vierteljahrsergebnisse eliminiert — expandierte der private Verbrauch im dritten Quartal verstärkt um 10,5 vH. Allerdings war die Ausgabensteigerung von zunehmenden

Entstehung, Verteilung und Verwendung des Sozialprodukts
Zuwachs gegenüber dem Vorjahr in vH

	1964		1965			
	III	IV	I	II	III	IV ⁴⁾
Entstehung (Nettoproduktionswerte)						
Land- und Forstwirtschaft . . .	4	4	4	6	6	6
Warenproduz. Gewerbe . . .	8,5	10	9,5	7,5	7,5	7
Handel und Verkehr . . .	6,5	8	5,5	9	9	9
Dienstleistungen	10	13,5	12	11,5	11,5	11
Bruttoinlandsprodukt	8,5	10	9	8,5	8,5	8
Verteilung (Verfügbare Einkommen)						
Private Haushalte	8,5	11	10,5	11,5	11,5	10
Nettolöhne und -gehälter . . .	7,5	11,5	11	12	12,5	10,5
Entnommene Gewinne	8,5	8	7	7	8,5	7,5
Übertragungen	12,5	13	13,5	13	11,5	11,5
Staat	7,5	7,5	1,5	0	3,5	3
Unternehmen ¹⁾	6	17,5	12	6,5	-8,5	-15
Übrige Welt ²⁾	0	0	16,5	15,5	25	40
Nettosozialprodukt ³⁾	8	10	9	8,5	8,5	8
Verwendung (zu jeweiligen Preisen)						
Verbrauch	6,5	9,5	9	11,5	11	10
Privat	7,5	9	8	11	10,5	10
Öffentlich	2,5	12	11	13,5	13,5	10
Anlageinvestitionen	9,5	12	11	9	8,5	8
Bauten	9	11	6,5	5	6	4
Ausrüstungen	10,5	13,5	15,5	13,5	11,5	10,5
Ausfuhr	7	8,5	10,5	5,5	10,5	10
Einfuhr	8,5	21	20	19,5	20	13
Bruttosozialprodukt, nominal	8,5	10	9	8,5	8,5	8
Deflationierungsfaktor	3	3,5	3,5	3,5	4	4
Bruttosozialprodukt, real	5,5	6,5	5,5	4,5	4,5	4

¹⁾ Nicht entnommene Gewinne und empfangene Übertragungen. — ²⁾ Empfangene Übertragungen von inländischen Sektoren. — ³⁾ Zu Marktpreisen. ⁴⁾ Vorläufige Ergebnisse.

Preiserhöhungen (4 vH) — vor allem für Ernährungsgüter — begleitet. Trotzdem wurde auch rege gespart, nicht zuletzt infolge der Veba-Aktion; die Sparquote einschließlich Eigenheimfinanzierung nahm im Vorjahresvergleich von 11,5 vH auf 12,5 vH zu.

Mit 13,5 vH lag die Zuwachsrate des öffentlichen Verbrauchs ebenso hoch wie im zweiten Quartal. Wie bereits erwähnt, sind wiederum vor allem die Personalausgaben stark gestiegen.

Die Bauleistungen für die gewerbliche Wirtschaft sind im Berichtsquartal mit 9 vH weiter gestiegen, auch die Investitionen des Wohnungswesens wiesen eine — im Vergleich zum Vorquartal — fast unvermindert hohe Zuwachsrate von 7,5 vH auf. Die Bauinvestitionen der öffentlichen Hand erreichten dagegen wie im Vorquartal — eine Auswirkung der Finanzlage der öffentlichen Haushalte — nur eine Wachstumsrate von 4 vH.

Die Ausrüstungsinvestitionen expandierten nach wie vor kräftig, wenn auch im Bereich des verarbeitenden Gewerbes schon verlangsamt. Die Einfuhrlieferungen von Ausrüstungsgütern stiegen überproportional.

Bei der Ausfuhr überwogen im dritten Quartal stimulierende Tendenzen; so erhöhten sich die Warenlieferungen nach den USA und Kanada allein um 25 vH. In der Ausfuhr nach Italien, dessen Wirtschaftslage sich allmählich verbessert, wurde im dritten Quartal erstmals wieder eine Steigerung erreicht (Warenausfuhr III/65: + 7 vH, II/65: - 9,4 vH). Die unvermindert hohe Einfuhrzuwachsrate von 20 vH basiert vor allem auf der — durch starke Preissteigerungen überhöhten — Einfuhr von Ernährungsgütern, den immer noch hohen Fertigwarenimporten, militärischen Einfuhren und einer weiteren Erhöhung der Reiseausgaben. Auch im dritten Quartal war daher der Außenbeitrag mit - 1,4 Mrd. DM defizitär.

Entwicklung im vierten Quartal

Im letzten Jahresviertel erreichte die Zuwachsrate des nominalen Bruttosozialprodukts, vorwiegend witterungsbedingt, nur noch eine Höhe von rund 8 vH. Der Preisaufrieb war unvermindert stark, so daß das reale Wachstum ebenfalls hinter den Ergebnissen des Vorquartals zurückblieb.

Durch den Kälteeinbruch wurden die Bauinvestitionen zusätzlich beeinträchtigt. Die Steigerung der öffentlichen Personalausgaben verlor ebenfalls an Tempo. Ausrüstungsinvestitionen, Ausfuhr und privater Verbrauch expandierten mit nahezu unverminderter Zuwachsrate.

Am stärksten veränderte sich die Einfuhrentwicklung. Die Zuwachsrate ging von 20 vH in den ersten drei Quartalen des Jahres auf 13 vH zum Jahresende zurück. Der Außenbeitrag war daher — nach den Defiziten der Sommerquartale — wieder positiv.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5 u. 53 Bonn, Koblenzer Str. 170
Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Klaus Dieter Arndt, Dr. Dieter Hüb,
Dr. Gerhard Kade, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Manfred Liebrucks, Dr. Herbert Martell, Dr. Horst Seidler,
Prof. Dr. Joachim Tiburtius.

Schriftleitung: Dr. Horst Seidler, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5. Verlag: Duncker & Humblot, 1 Berlin 41, Dietrich-Schäfer-Weg 9.
Nachdruck und sonstige Verbreitung - auch auszugsweise - nur mit Quellenangabe zulässig. Druck: Gustav Ahrens, Buch- und
Kunstdruckerei, 1 Berlin 36, Glogauer Straße 19. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang DM 32,-, halbjährlich DM 17,-, vierteljährlich DM 9,-

