

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Institut für Konjunkturforschung

WOCHENBERICHT

33. Jahrgang

Berlin, den 16. Juni 1966

A 22127 C

Nummer 24

Die Investitionstätigkeit in der Westberliner Industrie 1964 und 1965 und die Pläne für das Jahr 1966

Seit einigen Jahren berichtet das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung regelmäßig über das Investitionsgeschehen in der Westberliner Industrie. Die mitgeteilten Daten gründen sich auf eine Repräsentativbefragung der Investoren. Nach Branchen gegliederte Investitionsreihen liegen für die Zeit seit 1950 vor; die Daten für das Jahr 1962 wurden mit den Ergebnissen der Totalerhebung des Statistischen Landesamtes abgestimmt. Das Zahlenwerk wird im Herbst dieses Jahres als Sonderheft des DIW veröffentlicht werden.

Das DIW war um eine rasche Veröffentlichung der Ergebnisse der diesjährigen Befragung bemüht, die wiederum Daten über das Investitionsgeschehen im abgelaufenen Jahr wie auch Anhaltspunkte über die künftige Entwicklung liefert. Erhebung wie Berechnung wurden mit den Arbeiten des Ifo-Instituts synchronisiert, dessen Gesamtergebnis für die Bundesrepublik die vom DIW für Berlin ermittelten Daten enthält.

Rechtzeitige Information darf nicht zu Lasten der Zuverlässigkeit gehen. Bei einem so kleinen Erhebungsgebiet wie West-Berlin wird man ohnehin schon auf einen hohen Repräsentationsgrad der Befragung bedacht sein müssen, um Sonderbewegungen erkennen und bei der Hochrechnung isolieren zu können; insbesondere bei der Berechnung von Einzeldaten für kleine Branchen mit nur wenigen dominierenden Unternehmen ist ein hoher Repräsentationsgrad unerlässlich. In diesem Jahr konnte der Kreis der berichtenden Firmen in enger Zusammenarbeit mit den Industrieverbänden erheblich vergrößert werden. Gemessen an der Zahl der Beschäftigten wurden bereits im vergangenen Jahr 60 vH der Westberliner Industrie erfaßt. In diesem Jahr belief sich die Repräsentation sogar auf 73 vH. Diese Erhöhung vollzog sich in allen Branchen gleichermaßen. Damit wird einmal die Qualität der Ergebnisse für alle Zweige verbessert und zugleich die Möglichkeit geboten, die Gesamt-

Die Investitionen in der verarbeitenden Industrie West-Berlins 1964 bis 1966

Industriegruppen	1964	1965 ¹⁾	Planung 1966
in Mill. DM			
Produktionsmittelindustrien	281	349	359
Steine und Erden	10	14	11
Eisen und Stahl (einschl. Gießereien)	2	2	2
NE-Metalle (einschl. Gießereien)	6	14	5
Stahlbau	25	38	39
Maschinenbau	47	48	63
Fahrzeug- und Schiffbau	24	17	24
Elektrotechnik	152	195	196
Feinmechanik und Optik	4	4	5
Eisen-, Blech- und Metallwaren ²⁾	11	17	14
Verbrauchsgüterindustrien	178	238	218
Chemie ³⁾	45	58	49
Feinkeramik und Glas	4	3	3
Holzverarbeitung und -bearbeitung ⁴⁾	4	6	9
Papierzeugung und -verarbeitung	6	7	8
Druckereien	16	36	34
Leder und Textil	13	12	12
Bekleidung	18	17	17
Nahrungs- und Genussmittel (ohne Tabak)	54	65	69
davon: Süß- und Dauerbackwaren	9	7	13
Fleischverarbeitung	5	6	6
Brauereien	19	26	21
Sonst. Nahrungs- u. Genussmittel	21	26	29
Tabakverarbeitung	18	34	17
Industrie, insgesamt	459	587	577
in vH			
Anteil der Industrie-Investitionen an den Investitionen der gesamten Wirtschaft	15,7	17,0	.
<i>Quelle:</i> Repräsentativerhebung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung; für den Bereich Elektroindustrie: Verband der Berliner Elektroindustrie e. V.			
¹⁾ Vorläufig — ²⁾ Einschl. Ziehereien, Kaltwalzwerke, Stahlverformung.			
³⁾ Einschl. Kunststoffverarbeitung, Gummi- und Asbestverarbeitung, Mineralölverarbeitung und Kohlenwertstoffindustrien. — ⁴⁾ Einschl. Musikinstrumenten-, Spielwaren- und Sportgeräteindustrien.			

daten größerer Branchen weiter aufzufächern. Die bisher befolgte Gliederung, die im wesentlichen dem Schema des Berliner Produktionsindex entspricht, ist hier bereits in einem Punkt vertieft worden; die weitere Differenzierung soll einer Reihe von Branchenstudien vorbehalten bleiben.

Die Investitionspläne der Unternehmer für das Jahr 1965 hatten bereits ein sehr eindrucksvolles Ergebnis angekündigt — die Planansätze lagen mit 19 vH erheblich über den im Jahre 1964 realisierten Investitionen. Wie die Ergebnisse nun zeigen, sind selbst diese hohen Erwartungen noch übertroffen worden. Mit einem Investitionsaufwand von 590 Mill. DM und einem Zuwachs von 28 vH brachte das Jahr 1965 ein Rekordergebnis. Die Westberliner Industrie überschritt damit erstmals nach dem Kriege die 500-Mill.-Grenze — und dies sogar beträchtlich. Das industrielle Investitionswachstum des Bundesgebietes ist damit bei weitem übertroffen worden.

Ein Blick auf die Branchenstruktur zeigt, daß die Mehrzahl aller Industriezweige ihr Investitionstempo fühlbar beschleunigt hat. Insbesondere die bedeutenden Zweige mit hoher Investitionsintensität, die das Gesamtergebnis weitgehend prägen, haben meist kräftig expandiert. Das Investitionswachstum war bei den Produktionsmittelindustrien mit 24 vH etwas schwächer als bei den Verbrauchsgüterindustrien, bei denen ein Zuwachs von 34 vH zu verzeichnen war.

In der ersten Gruppe — den Produktionsmittelindustrien — wurden starke positive Kräfte durch negative und neutrale Einflüsse gebremst. Die Elektrotechnische Industrie, mit etwa einem Drittel am gesamten Investitionsvolumen beteiligt, legte die zuvor gezeigte Zurückhaltung ab; nach zwei Jahren rückläufiger Entwicklung investierte sie 1965 wieder kräftig (+ 28 vH im Vergleich zum Vorjahr). Besonders stark war auch das Wachstum im Stahlbau (+ 52 vH). Die Industrie der Steine und Erden, die NE-Metall- und die ESBM-Industrie wiesen ebenfalls kräftige Zuwachsraten auf — wenn auch mit weniger Gewicht für das Gesamtergebnis. Dämpfend wirkte die nicht erwartete Stagnation im Maschinenbau und die stark rückläufige Entwicklung im Fahrzeugbau, in Berlin vor allem Ersatzteilerfertigung und Reparaturleistung (— 29 vH).

Bei den Verbrauchsgüterindustrien waren bestimmend: das starke Expansionstempo in der Chemischen Industrie (+ 29 vH) und die — auch in diesem positiven Gesamtrahmen — ungewöhnlich kräftigen Investitionssteigerungen in der Tabakverarbeitenden Industrie sowie bei den Druckereien. Einschränkend sollte allerdings gesagt werden, daß der Investitionsstoß in der Tabakverarbeitung und im Druckgewerbe weitgehend eine Sonderbewegung war, so daß mit einer kontinuierlichen Fortsetzung dieses Expansionstempos nicht gerechnet werden kann.

Die Planansätze der einzelnen Branchen für 1965 sind fast durchweg weit übertroffen worden. In einigen Branchen wurden die Erwartungen um das Doppelte überboten, wie in der Elektrotechnischen Industrie, die nach einem Planansatz von 14 vH mit einem Ist-Zuwachs von 28 vH aufwartete. Besonders auffällige Abweichungen in einzelnen Branchen sind oft auf neu angesiedelte Betriebe zurückzuführen, die erst nach Anlaufen der Produktion in den Berichtskreis einbezogen werden konnten. Das allgemein günstige Investitionsklima hat dazu geführt, daß auch die Unternehmen der sonstigen Nahrungs- und Genußmittelindustrien (ohne Tabak

und Brauereien) ihre zunächst sehr zurückhalten- den Investitionspläne revidiert haben; sie steigerten ihren Investitionsaufwand um 11 vH.

Differenziert man bei diesem „Soll-Ist“-Vergleich 1965 nach der Güterstruktur der Investitionen, so zeigt sich, daß die Bauinvestitionen hinter den Planungen zurückgeblieben sind, während die Vorausschätzungen bei den Ausrüstungsinvestitionen bei weitem übertroffen wurden. Die Gründe dieser Scherenbewegung können vielfältig sein. Daß Bauten zurückgestellt worden sind, weil sich das Problem der Grundstücksbeschaffung zunächst nicht lösen ließ, ist nicht auszuschließen — zumal es sich in vielen Fällen um Mittelbetriebe handelte, die gewöhnlich über keine Baulandreserven verfügen. Daß Baulandmangel die Entwicklung der Bauinvestitionen beeinträchtigt, kann auch aus der Gegenüberstellung der industriellen Bautätigkeit in Westdeutschland und Berlin abgeleitet werden. In West-Berlin hat die Bauquote der industriellen Investitionen im Durchschnitt der Jahre 1960 bis 1965 nur rund 20 vH betragen; sie lag damit beträchtlich unter der Quote des gesamten Bundesgebietes, die sich schon seit langer Zeit auf etwa ein Viertel beläuft. Die häufig geführten Klagen scheinen diese Sorge ebenfalls zu bestätigen. In der forcierten Erschließung neuen Baugeländes läge — wenn diese Indizien der Realität entsprechen — ein wichtiger Schlüssel für die weitere Expansion der Westberliner Industrie.

Die latenten Wünsche nach einer Erhöhung der Bauinvestitionen schlagen sich in den Investitionsplänen der Unternehmen für das Jahr 1966 nieder. In den Ansätzen wird deutlich, daß die Industrie bestrebt ist, das bislang unausgewogene Verhältnis der Bauten zu den Ausrüstungen zu verbessern. Der Anteil der Bauten an der Summe aller geplanten Investitionen erreicht diesmal die 25-vH-Grenze, eine Quote, die nach dem Kriege noch nicht realisiert worden ist.

Insgesamt gesehen liegt der für 1966 vorgesehene Investitionsaufwand leicht unter dem Wert des Jahres 1965. Er soll sich nach den Vorausschätzungen auf etwa 580 Mill. DM belaufen, gegenüber dem Vorjahrsergebnis mithin um knapp 2 vH vermindern. Die Entwicklung beider Industriegruppen ist gegenläufig: Während die Produktionsmittelindustrien mit + 3 vH noch einen geringen Zuwachs planen, haben die Verbrauchsgüterindustrien einen Rückgang des Investitionsaufwandes um 9 vH veranschlagt. Die — wenn auch schwache — positive Entwicklung in der ersten Gruppe ist weitgehend auf „Nachholinvestitionen“ derjenigen Zweige zurückzuführen, die im vergangenen Jahr durch Stagnation bzw. negative Entwicklung das Wachstumstempo gebremst haben: Der Maschinenbau will mit einem Zuwachs von 31 vH das (vornehmlich im Baubereich) Versäumte nachholen; der Fahrzeug- und Schiffbau beabsichtigt, mit einem Zuwachs von 41 vH wieder das Niveau des Jahres 1964 zu erreichen. — Der Rückgang der Investitionen in der Gruppe der Verbrauchsgüterindustrien wird von zwei Branchen bestimmt: einmal von der Chemischen Industrie, die nach zwei Jahren stürmischer Steigerung auf eine Atempause bedacht ist, und zum anderen von der Tabakverarbeitenden Industrie, die

eine Senkung der Investitionen um 50 vH gegenüber dem Vorjahr plant; das Vorjahrsergebnis war aber bereits als Sonderbewegung charakterisiert worden.

Die Planungen des industriellen Investitionsgeschehens für das Jahr 1966 laufen somit insgesamt auf ein gegenüber dem Vorjahr etwa gleiches Investitionsniveau hinaus; denn es gilt zu bedenken, daß diese Ansätze im Verlauf des Jahres häufig Revisionen unterliegen — nach oben wie nach unten. Die Aussagefähigkeit der Plandaten ist von Branche zu Branche, von Unternehmen zu Unternehmen unterschiedlich. Veränderungen können nicht ausbleiben — zumal die Plandaten im zweiten Quartal erhoben worden sind und mithin die Vorstellungen zu Beginn des Geschäftsjahres widerspiegeln. Vorläufige Berechnungen der gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen für das erste Quartal dieses Jahres bestätigen grundsätzlich die von den Unternehmen erwartete starke Abschwächung der Investitionstätigkeit, sie lassen aber Raum für einen geringen Zuwachs bei den Ausrüstungsinvestitionen, die im Test rückläufig veranschlagt sind. Positive Einflüsse sind außerdem von den Investitionen derjenigen Betriebe zu erwarten, die zur Meldezeit noch nicht in Berlin ansässig gewesen sind.

Die Gründe für das Verharren auf dem Niveau

des Vorjahres sind mannigfach. Einmal bildet das sich verlangsamende Expansionstempo der Wirtschaft ohnehin kein großes Investitionsstimulans; das schlechte Finanzierungsklima ist ebenfalls nicht dazu angetan, die Investitionsneigung zu fördern. Nicht zuletzt gilt es aber auch, mit den finanziellen wie organisatorischen Problemen fertig zu werden, die der gewaltige Investitionssprung im Jahre 1965 mit sich gebracht hat. Es darf auch aus dieser Sicht nicht verwundern, wenn sich dem Rekordjahr eine Phase der Konsolidierung anschließt.

Daß das Investitionswachstum über mehrere Jahre hinweg nicht in kontinuierlicher Entwicklung, sondern im Wechsel von sprunghafter Expansion mit nachfolgender Konsolidierung vonstatten geht, sollte für Berlin nicht als nachteilig empfunden werden. In einem räumlich so begrenzten Gebiet werden die Investitionsgüter zum großen Teil von außen bezogen, tritt daher die Bedeutung der Investitionen als Nachfragekomponente hinter der als Angebotskomponente zurück. Wichtiger für das langfristige Wirtschaftswachstum ist hier ein ständiger Kapazitätswachstum. Schon die Beibehaltung des 1965 erreichten hohen Investitionsniveaus wird aber zu einer ganz erheblichen Kapazitätserhöhung der Berliner Industrie führen.

Tarife und Kosten in der Verkehrswirtschaft

Die Tarifierhöhungen dieses Frühjahrs im Verkehr und Nachrichtenwesen haben — ebenso wie die Gutachten über Bundesbahn und Bundespost — das Interesse der Öffentlichkeit auf die Kostensituation und Wirtschaftslage der Verkehrsunternehmen gelenkt. Während sich in anderen Wirtschaftsbereichen die Anpassung der Preise an gestiegene Kosten in der Regel kontinuierlich vollzieht, wurden die Tarife im Verkehr bisher meist erst dann erhöht, wenn die Finanzschwierigkeiten vor allem der öffentlichen Unternehmen so prekär und offensichtlich geworden waren, daß die Anhebung dieser „Basispreise“ als unvermeidlich angesehen wurde.

Die Tarifentwicklung

Eine zusammenfassende Übersicht über die Preisentwicklung im Verkehr steht nicht zur Verfügung. Es wurde daher versucht, aus einer repräsentativen Auswahl von Einzeltarifen einen Überblick in Form einer Preisindexreihe für die einzelnen Verkehrsträger zu gewinnen. Die Gewichtung sowohl innerhalb der Verkehrsträger als auch für den gesamten Verkehr wurde anhand der Einnahmen der Jahre 1954 und 1958 vorgenommen; zum Teil mußten allerdings auch Tarife von besonderer Bedeutung stellvertretend für einen Verkehrsträger verwendet werden¹⁾. Erschwert wird die Aufstellung einer derartigen Indexreihe dadurch, daß meist zugleich mit den Preiskorrekturen Änderungen im Tarifaufbau vollzogen wurden, die oft — wenn auch nicht für jeden einzelnen Verladener oder Empfänger —

diesen Preiserhöhungen entgegenwirkten. Dies gilt insbesondere für den Güterverkehr der Eisenbahn, bei dem z. B. die preisgünstige Hauptklasse für Wagenladungen, zu der der überwiegende Teil des Verkehrs abgewickelt wird, zunächst von 15 auf 20 t und nunmehr auf 25 t bei gleichzeitiger Zusammenfassung der Gütergruppen erweitert wurde. Diese Maßnahmen erfolgten teils wegen der Konkurrenz der Binnenschifffahrt — so die Erweiterung der Ladungsklasse — teils wegen des Wettbewerbs des Kraftwagens, so die Begünstigung hochwertiger Güter durch Verminderung der Anzahl der Gütergruppen. Allein hieraus ist das Verharren des Preisindex im binnenländischen Güterverkehr auf dem errechneten niedrigen Niveau zu erklären. Allgemein zeigt die Übersicht — sieht man von den besonderen Bedingungen in der Seeschifffahrt ab —, daß in der Vergangenheit die Preiserhöhungen im Sektor des Personenverkehrs diejenigen im Güterverkehr weit überstiegen; besonders kraß waren sie im öffentlichen Nahverkehr auf der Straße²⁾.

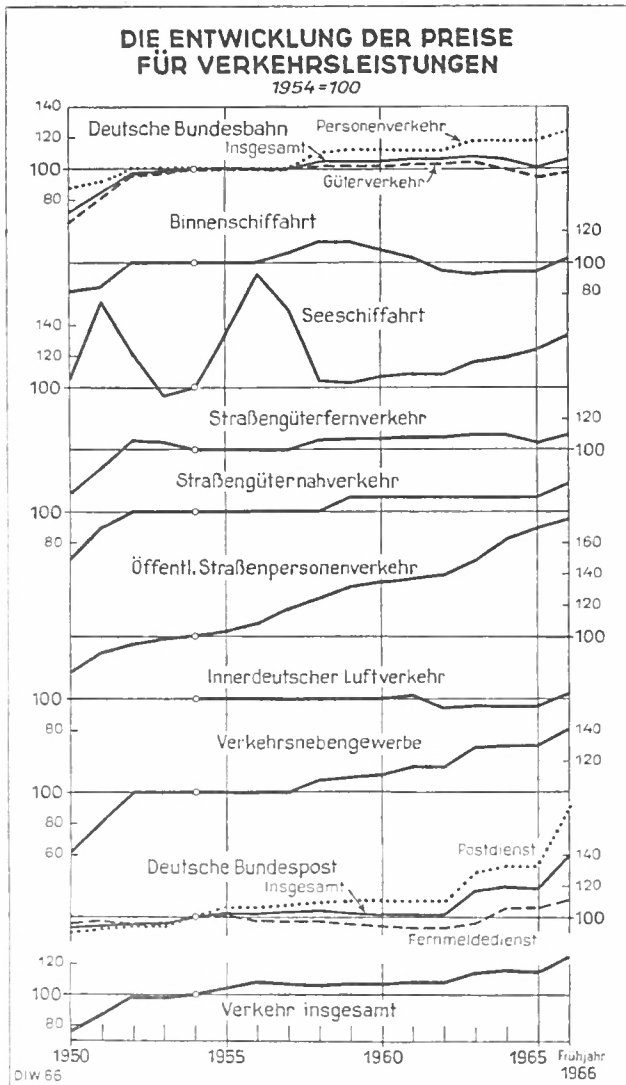
Die Kostenentwicklung

Stellt man dieser Entwicklung der Verkehrspreise die der Kosten gegenüber, so wird an dem Auseinanderklaffen beider Reihen die Problematik der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen deutlich.

Die Löhne und Gehälter im Verkehr sind — in weitgehender Übereinstimmung mit den anderen Sektoren der Wirtschaft — seit 1954 auf etwa das Doppelte gestiegen, während sich andere Kosten-

¹⁾ In der grafischen Darstellung wurden die geplanten oder nur teilweise realisierten Tarifierhöhungen von Binnenschifffahrt und Straßengüternahverkehr bereits berücksichtigt.

²⁾ Hier errechnet aus den Einnahmen je Personenkilometer.



arten nur etwa entsprechend dem allgemeinen Anstieg des Preisniveaus des Bruttosozialprodukts entwickelten, zum Teil aber auch (z. B. Treibstoff- und Energiekosten) weit dahinter zurückblieben. Gleichfalls sehr stark differierte die Entwicklung im Bereich der Investitionsgüter. Neben besonders

hohen Steigerungen, vor allem für Bauten, standen nahezu gleichbleibende Anschaffungskosten bei den Straßenfahrzeugen. Je nach Anteil der einzelnen Kostenarten an den gesamten Kosten der Unternehmen wurden diese daher auch von diesen Entwicklungsunterschieden benachteiligt oder begünstigt.

Während — vor allem innerhalb industrieller Branchen — meist Unternehmen mit ähnlicher Kostenstruktur miteinander im Wettbewerb stehen, treffen demnach auf den Verkehrsmärkten Konkurrenten mit völlig unterschiedlicher Kostenstruktur aufeinander. Anders als es die allgemeine Markttheorie vorschreibt, kann allerdings eine Volkswirtschaft gerade im Verkehrsbereich auf bestimmte Anbietergruppen nicht verzichten, selbst wenn diese von ihrer Kostenstruktur her nicht mehr konkurrenzfähig sind. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht muß wegen der speziellen Eigenarten der verschiedenen Verkehrsträger, die sich in der Unvollständigkeit ihrer Verkehrsnetze, dem Grade ihrer Witterungsabhängigkeit u. a. zeigen, die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger gewährleistet bleiben.

Kostenstruktur und Wettbewerbslage

Mit den nunmehr auch für 1963 vorliegenden Kostenstrukturerhebungen des Statistischen Bundesamtes³⁾ steht Material zur Verfügung, das nicht nur einen Vergleich zwischen den Verkehrsträgern, sondern auch zwischen den Jahren 1963 und 1959 gestattet, und dadurch die Entwicklungstendenzen kenntlich macht. Dieses statistische Ausgangsmaterial, das keine Gesamtwerte für einen Verkehrsträger, sondern nur Angaben für die einzelnen Größenklassen enthält, wurde durch Gewichtung mit den Umsätzen zusammengefaßt und durch Auswertung der Jahresabschlüsse von Bundesbahn, Bundespost und Deutscher Lufthansa ergänzt. Bei Binnenschifffahrt, Kraftverkehr und Spedition wurden die Anteile der durchlaufenden Frachten eliminiert, um einen besseren Vergleich zu anderen Bereichen zu gewinnen⁴⁾. Deutlich zeigt sich — und

³⁾ Stat. Bundesamt, Fachserie C: Unternehmen und Arbeitsstätten, Reihe 1. Die Kostenstruktur in der Wirtschaft, III. Verkehrsgewerbe 1963.

⁴⁾ Bei der Binnenschifffahrt mußten außerdem trotz ihres hohen Umsatzanteils alle Unternehmen mit Umsätzen über 10 Mill. DM ausgesondert werden, da wegen der Einbeziehung von Handelsunternehmen in die Erhebung des Jahres 1963 eine Vergleichbarkeit zu 1959 nicht gegeben war.

Preisentwicklung wichtiger Aufwandsarten im Verkehr

1954 = 100

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Löhne und Gehälter	88	93	98	100	104	115	122	132	136	145	160	168	181	190	208
davon Beamtenbezüge	83	89	98	100	105	119	129	135	135	141	158	162	177	189	204
Angestelltegehälter	83	84	96	100	105	114	119	127	130	139	148	157	167	173	185
Arbeiterlöhne	90	94	98	100	102	111	117	129	137	150	163	174	187	196	214
Steinkohle	72	85	101	100	100	106	116	122	122	121	121	123	128	129	134
Dieselloil im Straßenverkehr	108	109	107	100	122	132	137	133	134	141	145	145	140	137	133
Dieselloil in der Schifffahrt	112	110	105	100	109	110	122	114	116	114	115	117	110	106	103
Elektrischer Strom	71	89	101	100	99	100	104	107	106	106	105	104	103	103	105
Investitionsgüter															
Hochbau	93	101	100	100	105	108	112	117	123	131	139	150	157	164	170
Tiefbau	91	99	99	100	104	105	108	112	119	124	132	142	149	153	154
Schienefahrzeuge	87	103	105	100	104	110	116	121	123	127	132	139	143	147	148
Personenkraftwagen	104	111	105	100	94	92	92	93	93	92	92	95	96	96	96
Lastkraftwagen	98	105	103	100	100	99	100	101	102	103	104	107	108	108	109
Schiffbau (Stahlbau)	79	99	104	100	103	108	114	117	115	119	124	132	129	129	132
Elektrotechnische Erzeugnisse	110	109	104	100	102	105	105	105	103	103	104	106	105	106	109
Maschinen u. Ausrüstungen	96	105	103	100	101	104	107	109	109	111	114	119	121	123	130

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie M, Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen sowie Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung.

dies bereits fast drei Jahre vor der erst jetzt vorgenommenen Anpassung der Tarife an die Kostenentwicklung — bei fast allen Verkehrsträgern eine entscheidende Verschlechterung der Rentabilität, besonders kraß in Bereichen mit hohen Personal-kostenanteilen. Im Ansteigen des Anteils der Fremdkapitalzinsen in allen Verkehrsbereichen drückt sich eine zunehmende Verschuldung der Unternehmen aus. Die Forderung nach weitgehender Preisstabilität im Verkehr führte also wegen der verzögerten Anpassung an die Kostenentwicklung zu einer Antinomie zur gleichzeitigen Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit der Unternehmen.

So waren auch die Tariferhöhungen dieses Frühjahrs das Ergebnis widerstreitender Erfordernisse, denen sich die Verkehrsträger bei derartigen Maßnahmen gegenübersehen; denn auch durch die Wettbewerbssituation ergaben sich Grenzen für Tarifkorrekturen. Beispielsweise konnte bisher die Erhöhung des allgemeinen Ausnahmetarifs für Steinkohlen bei der Deutschen Bundesbahn trotz Genehmigung noch nicht in Kraft gesetzt werden, weil innerhalb der Rheinschiffahrt noch keine Einigung über die künftigen Frachtraten erzielt wurde. So notwendig hier eine Anhebung aus Kostengesichtspunkten auch ist, so sind ihr doch durch die freie Preisgestaltung im internationalen Verkehr sowie durch die Konkurrenz der niederländischen Flotte und der großen Werksreedereien Grenzen gesetzt. Von der Binnenschiffahrt werden daher Tarifüberwachungsmaßnahmen für erforderlich gehalten. Auch beim Güterfernverkehr auf der Straße ist durch den verstärkten Wettbewerb des Werkverkehrs, der nach seiner steuerlichen Entlastung stark expandierte und nicht immer unter Kostengesichtspunkten durchgeführt wird, eine zusätzliche Begrenzung für Tariferhöhungen entstanden. Nach Jahren starrer Reglementierung von Tarifen und Kapazitäten in diesem Bereich erfordert

die neue Situation eine größere Beweglichkeit in der Anpassung an die Marktlage, die — auch angesichts des europäischen Trends zu einer liberalen Verkehrspolitik — durch Vereinfachung und Erleichterung von Tarifkorrekturen wesentlich gefördert werden könnte.

Kostenechte Tarife und Eigenwirtschaftlichkeit der Unternehmen

In diesem Zusammenhang ist die häufig erhobene Forderung nach weitgehender „Kostenechtheit“ der Verkehrstarife vor allem im öffentlichen Sektor zu prüfen. Diese Forderung, die noch aus der Zeit öffentlicher Verkehrsmonopole herrührt, als man befürchtete, durch überhöhte Preise mittelbar besteuert zu werden, kann heute auf einem völlig veränderten Verkehrsmarkt einen weiteren Widerspruch zur Eigenwirtschaftlichkeit der öffentlichen Verkehrsunternehmen bedeuten. Dies ist besonders dann der Fall, wenn hierunter, vor allem bei Bundesbahn und Bundespost, eine schematische Annäherung der Tarife an die jeweilige Kostenlage eines Dienstzweiges verstanden wird, ohne Rücksicht darauf, ob der Markt bereit ist, diese Preise zu bewilligen. Wenn diese öffentlichen Verkehrsunternehmen rentabel arbeiten sollen, dann können sie das nur, wenn ihnen ein marktgerechtes Verhalten zugebilligt wird, d. h. auch eine Marktstrategie, die die von der Nachfrageseite her gebotenen Möglichkeiten ausnutzt, selbst dort, wo heute bereits eine Kostenüberdeckung vorliegt. Nur so kann auch ein höheres Maß an Eigenfinanzierung der Investitionen erreicht werden, ohne das eine wirksame Rationalisierung auf die Dauer nicht möglich ist.

Die Auseinandersetzungen um die finanziellen Beziehungen zwischen dem Bund und seinen beiden großen Verkehrsunternehmen haben den Aspekt der gemeinwirtschaftlichen Auflagen als Ursache

Die Veränderungen der Kostenstruktur im Verkehr von 1959 bis 1963

Gesamtleistung ¹⁾ = 100

	Personal-kosten ²⁾	Stoffverbrauch		Fremd-repara-turen	Mieten und Pachten	Ver-siche-rungen	Steuern und Abgaben	Ab-schrei-bungen ³⁾	Fremd-kapital-zinsen	Sonst. Kosten	Kosten- ins-gesamt
		Treib-stoffe, Energie	Sonst. Stoff-verbrauch								
Deutsche Bundesbahn 1959	62,5	10,9	.	.	.	.	4,8	12,8	4,5	7,1	102,6
1963	65,3	8,4	.	.	.	.	4,6	12,1	6,1	7,7	104,2
Sonstige Eisenbahnen 1959	49,7	9,2	4,1	9,0	2,4	0,7	4,2	12,3	1,4	4,8	97,8
1963	55,5	7,4	5,0	9,7	3,4	1,1	3,9	11,8	1,8	3,9	103,5
Seeschiffahrt 1959	21,9	8,6	4,5	3,7	.	6,1	.	25,2	.	4) 37,6	107,6
1963	23,2	6,5	5,6	4,3	.	4,3	.	20,3	.	5) 35,6	99,9
Binnenschiffahrt ⁶⁾ 1959	30,3	7,5	6,9	5,3	2,1	4,9	2,8	14,6	4,6	7) 17,4	96,4
1963	30,3	7,7	8,9	5,8	1,0	5,0	2,4	15,6	5,6	8) 15,1	97,4
Öffentl. Straßenpersonenverkehr 1959	52,5	10,5	7,4	4,7	0,9	1,0	6,4	12,4	2,2	2,0	100,0
1963	65,2	9,7	8,5	4,4	1,7	1,0	4,2	12,2	2,6	2,1	111,6
Güterkraftverkehr 1959	25,0	15,0	10,0	8,0	1,0	4,0	11,0	11,0	1,0	5,0	91,0
1963	29,7	13,6	8,3	7,4	1,2	4,9	10,3	12,5	1,2	5,5	94,4
Deutsche Lufthansa 1959	34,8	13,4	10,7	0,7	2,8	2,8	1,9	18,9	1,3	30,9	118,2
1963	31,0	9,0	7,8	2,9	3,8	3,4	1,8	10,3	1,5	29,2	100,3
Spedition und Lagerei ⁹⁾ 1959	42,0	9,0	8,0	6,0	2,0	3,0	8,0	7,0	1,0	9,0	95,0
1963	43,6	5,1	11,7	3,8	4,1	3,1	6,5	6,3	1,1	12,0	97,3
Deutsche Bundespost 1959	65,4	1,4	2,6	10) 4,9	0,9	0,1	6,6	9,1	5,7	2,5	99,2
1963	66,4	1,3	2,8	10) 5,4	1,4	0,1	6,8	10,5	7,4	2,8	104,9

¹⁾ Gesamtleistung = Umsatz + aktivierte Eigenleistungen + Bestandsveränderungen + Abgeltungszahlungen für gemeinwirtschaftliche Auflagen. Bei Bundesbahn, Bundespost und Lufthansa beziehen sich die Angaben aus statistischen Gründen nur auf die Summe der Erträge. Nicht ausgewiesene Angaben sind in den „Sonstigen Kosten“ enthalten. — ²⁾ Einschl. Ruhegehälter, Sozialleistungen und kalkulatorische Unternehmerentgelte. — ³⁾ Einschl. Sonderabschreibungen und Ausgaben für geringwertige Wirtschaftsgüter. — ⁴⁾ Darunter Hafenkosten 29,8 vH. — ⁵⁾ Darunter Hafenkosten 23,7 vH. — ⁶⁾ Ohne Reedereien mit einem Umsatz über 10 Mill. DM und ohne Berücksichtigung der Frachtausgaben für fremde Fahrzeuge. — ⁷⁾ Darunter Schlepplöhne 9,2 vH. — ⁸⁾ Darunter Schlepplöhne 3,7 vH. — ⁹⁾ Ohne weitergegebene Frachtparteile. — ¹⁰⁾ Materialaufwendungen für Unterhaltung der Anlagen.

des fehlenden finanziellen Gleichgewichts stark in den Vordergrund gestellt. So notwendig eine „Kontennormalisierung“, d. h. eine Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Lasten durch den Bund auch ist, so ist doch nicht anzunehmen, daß schon damit langfristig eine Rentabilität der Unternehmen erreicht wird. Hiergegen spricht die Kostenstruktur dieser Betriebe. Die Höhe des Personalkostenanteils in Verbindung mit den jährlichen Steigerungen der Löhne und Gehälter wird so lange zu Diskrepanzen zwischen Aufwendungen und Erträgen führen⁵⁾, wie der Produktivitätsfortschritt in diesem Dienstleistungsbereich nicht mit der gesamtwirtschaftlichen Steigerungsrate der Löhne und Gehälter Schritt hält, der wegen des Wettbewerbs um den knappen Produktionsfaktor Arbeit entsprochen werden muß.

Noch schwieriger sind die Verhältnisse hinsichtlich der Eigenwirtschaftlichkeit und „Kostenechtheit“ der Tarife bei den öffentlichen Nahverkehrsunternehmen. Hier müßte eine laufende Preis-anpassung — in Anbetracht der Kostenstruktur — zwangsläufig zu Preisen führen, die die Abwanderung zum privaten Kraftfahrzeug stark begünstigen. Es ließe sich sogar aufgrund der unterschiedlichen Kostenstruktur und -entwicklung unter der Annahme eines gleichbleibenden Trends ein künftiges Preisverhältnis errechnen, bei dem die private Fahrzeughaltung — selbst ohne Berücksichtigung aller anderen, zum Teil irrationalen Momente — privatwirtschaftlich rentabler wäre als die Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels.

Schlußfolgerungen

Allgemein macht aber ein Vergleich zwischen konkurrierenden Verkehrsträgern den Einfluß deutlich, der von der unterschiedlichen Kostenstruktur und der unterschiedlichen Kostenentwicklung auf die Wettbewerbsfähigkeit ausgeht. Ohne eine stärkere Rationalisierung und dadurch ermöglichte Verringerung der Personalintensität erscheint z. B. langfristig trotz „Kontennormalisierung“ eine Eigenwirtschaftlichkeit der Bundesbahn nicht erreichbar. So notwendig eine Einschränkung des Leistungsangebots durch Netzverkürzung, Schließung unrentabler Abfertigungsstellen, Aufgabe betriebsfremder Fertigungsaufgaben in Werk-

⁵⁾ Durch die Tarifierhöhungen dieses Frühjahres wird bei Bundesbahn und Bundespost lediglich etwa der Zuwachs an Personalausgaben für 1966 ausgeglichen.

stätten, stärkere Verlagerung von Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten beim Oberbau auf die Wirtschaft sowie ähnliche Maßnahmen auch sind, — ohne Rationalisierung in Form Arbeitskräfte sparender Investitionen ist eine dauerhafte Lösung nicht möglich. Um so bedauerlicher ist es, wenn gerade diese Investitionen dadurch in Frage gestellt werden, daß die hierfür erforderlichen Mittel weder durch Eigenfinanzierung verfügbar sind, noch wegen der allgemeinen Haushaltsschwierigkeiten vom Bund zur Verfügung gestellt werden können⁶⁾.

Hier zeigen sich die Folgen einer jahrelang versäumten Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen Bund und Bundesbahn bzw. Bundespost sowie die Auswirkungen einer Verkehrspolitik, die Gemeinwirtschaftlichkeit und allgemeine Preisstabilität in den Vordergrund gestellt und so eine wirtschaftliche Unternehmensführung erschwert hat. Die finanzielle Gesundung der öffentlichen Verkehrsträger, die anderen Kriterien als private Unternehmen unterliegen, setzt voraus, daß

über Umfang, d. h. Kosten der gesamtwirtschaftlichen Aufgaben entschieden wird;

die Finanzierung dieser Aufgaben geklärt wird, z. B. durch Übernahme der Kosten durch den Staat;

eine am Markt orientierte Tarifpolitik betrieben wird, d. h. im Einzelfall muß auch eine Kostenunter- bzw. -überdeckung zugelassen werden;

die Eigenwirtschaftlichkeit eines Verkehrsträgers, wo sie überhaupt erreichbar erscheint, nach Ausgliederung der Kosten für gemeinwirtschaftliche Ausgaben angestrebt wird.

Andernfalls wird nicht nur eine ständig größer werdende Subventionierung bestimmter Verkehrsunternehmen, sondern darüber hinaus in weiteren Verkehrszweigen staatlicher Dirigismus erforderlich.

⁶⁾ So wurde das Investitionsvolumen der Bundesbahn für 1966 nicht nur gegenüber den Ansätzen des Fünfjahresplanes (rd. 3 Mrd. DM), sondern auch nochmals gegenüber denen des bereits reduzierten Haushaltsplanes (rd. 2,3 Mrd. DM) auf voraussichtlich knapp 2 Mrd. DM gekürzt, da wegen der Schwierigkeiten auf dem Kapitalmarkt die Finanzierungsfrage nicht gelöst werden konnte. Leider stellt auch das gegenwärtig im Entwurf vorliegende Bundesbahnanpassungsgesetz die sogenannte „negative“ Rationalisierung der Bahn, d. h. vor allem die Stilllegungsmaßnahmen, einseitig in den Vordergrund. Die finanziellen Beziehungen der Bahn zum Bund würden auch nach diesem Entwurf nicht befriedigend geregelt. Zwar ist ein Sonderinvestitionsprogramm vorgesehen, doch ist die Aufbringung der hierfür erforderlichen Mittel keineswegs gesichert. Ob die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Befugnis des Bundesverkehrsministers Einzelanweisungen zu erteilen, näher an das Ziel einer Leitung der Bundesbahn nach kaufmännischen Gesichtspunkten heranzuführen, ist ebenfalls fraglich.

Gegenstand	Einheit †)	1964				1965								1966			
		Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	
		26	27	24	25	25	24	27	26	26	26	25	26	25	24	27	
Anzahl der Werktage																	
Industrie¹⁾																	
Auftragseingang, kalendermon. dav. Produktionsmittelindustrie Verbrauchsgüterindustrie	1958 = 100	S	164	190	166	163	146	149	181	156	183	184	174	169	154	155	191
Umsatz, dav. Produktionsmittelindustrie Verbrauchsgüterindustrie	Mill. DM	"	1168,0	1141,2	1098,5	1096,7	925,8	982,8	1185,9	1105,8	1277,5	1205,1	1187,1	1229,7	1036,9	1063,7	1255,8
Beschäftigung, Lohn je Arbeiterstunde Produktion ²⁾ dar. Energie	1000 DM	"	289,4	288,6	288,8	287,1	285,8	287,6	288,7	288,6	288,3	287,0	287,0	285,6	283,2	283,8	284,1
dar. Verarbeitende Industrie ³⁾ dar. Produktionsmittelind. dar. Steine und Erden	1936 = 100	"	430	503	501	556	555	548	519	408	453	502	574	576	598	523	·
Eisen, Stahl, Gießereien NE-Metalle Stahl- und Eisenbau Maschinenbau Fahrzeugbau Elektrotechnik Feinmechanik u. Optik Eisen-, Blech-, Metallw. Verbrauchsgüterindustrie dar. Chemie Holzverarbeitung Papier Druck Leder und Textil Bekleidung Nahrungs- u. Genussm. Tabak	"	"	204	198	210	188	179	201	205	191	229	219	218	227	198	211	210
Baugewerbe ⁴⁾ Beschäftigte Tagewerke, insgesamt dar. Wohnungsbau Index der Bauproduktion ⁵⁾ Umsatz	Anzahl 1000 DM	E S	46603	46338	45855	45385	44374	42836	48045	47175	46813	46383	45198	44943	43626	43318	44930
Warenverkehr Bezüge aus Westdeutschland ⁶⁾ Lieferungen nach Wert der Ursprungsbescheinig. ⁷⁾ Export Gütereingang, insgesamt Eisenbahn Straßen Binnenschifffahrt Güterausgang, insgesamt Eisenbahn Straße Binnenschifffahrt Luftfracht	Mill. DM 1000 t	S	845,3	829,7	893,1	805,5	828,4	795,2	896,4	776,1	925,2	993,9	993,4	966,1	832,1	842,1	1011,7
Arbeitsmarkt Erwerbstätige, insgesamt Selbst- u. mithelf. Fam.-Angeh. Arbeitnehmer ⁸⁾ Arbeitslose, insgesamt in vH d. Arbeitnehmer	1000 vH	E	1010	1007	1004	1000	999	1000	1002	1008	1009	1007	1004	1000	996	997	999
Sozialeinkommen dar. Renten ¹⁰⁾ Alu und Albi	Mill. DM	S	143,6	142,5	143,9	144,3	142,1	144,1	164,7	157,5	157,5	158,1	158,2	158,7	152,7	163,6	·
Lebenshaltungskosten dar. Ernährung Hausrat Bekleidung	1962 = 100	D	105,7	106,0	106,5	106,9	107,6	107,6	108,1	109,4	109,6	109,5	110,7	111,5	113,9	114,0	114,1
Finanzen Einnahmen aus Steuern ¹¹⁾ dar. Umsatzsteuer Lohnsteuer Einkommensteuer Körperschaftsteuer	Mill. DM	S	834,2	829,8	865,6	821,2	816,1	808,9	892,2	804,9	884,5	834,7	803,9	873,2	847,0	830,9	859,6
Handelsumsätze Großhandel, insgesamt Einzelhandel, insgesamt Einzelhandel, Fachgeschäfte dar. Nahrungs- u. Genussmittel Bekleidg., Wäsche, Schuhe Hausrat u. Wohnbedarf	1962 = 100	D	114	126	121	126	103	103	121	122	111	118	134	146	181	109	111
Kreditinstitute Kurzfristige Kredite Mittelfristige Kredite dar. Gegenwertmittel Langfristige Kredite dar. Gegenwertmittel Einlagen dav. Sichteinlagen Termineinlagen Spareinlagen	Mill. DM	E	1439,7	1423,2	1430,9	1629,6	1467,5	1526,7	1565,3	1591,7	1678,6	1657,4	1640,6	1772,6	·	·	·

* Berlin (West). — †) D = Monatsdurchschnitt, E = Monatsende, S = Monatssumme.

¹⁾ Betriebe mit mehr als 10 Beschäftigten. — ²⁾ Einschl. Bau u. Energie. — ³⁾ Ohne Bau u. Energie. — ⁴⁾ Ohne Baubewerke. — ⁵⁾ Berechnung des DIW; einschl. Entrümmung. — ⁶⁾ Aufgrund von Warenbegleitscheinen. — ⁷⁾ Belege für die Rückerstattung der Umsatzsteuer bei Lieferungen nach Westdeutschland. — ⁸⁾ In Berlin (West) Beschäftigte. — ⁹⁾ Ohne Heimarbeiter. — ¹⁰⁾ Renten der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte und der Landesversicherungsanstalt Berlin. — ¹¹⁾ Einschl. Lastenausgleichsabgaben.

Soweit es sich nicht um Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung handelt, entstammen die Angaben folgenden Quellen: Statistisches Landesamt Berlin. — Senat der Stadt Berlin, Abteilung Wirtschaft, Verkehr und Finanzen. — Landesfinanzamt Berlin. — Landeszentralbank in Berlin. — Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.