

# DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

## Institut für Konjunkturforschung

# WOCHEN BERICHT

33. Jahrgang

Berlin, den 9. Dezember 1966

A 22127 C

Nummer 49

### Zur Lage der Bauwirtschaft

Bereits im Frühjahr war zu befürchten, daß die Bauproduktion in der zweiten Hälfte dieses Jahres kaum noch expandieren würde<sup>1)</sup>. Diese Sorge hat sich als berechtigt erwiesen: Die öffentlichen Haushalte haben die Möglichkeit nicht wahrgenommen, eine vorhersehbare Abschwächung der Bautätigkeit im Wohnungsbau und in der gewerblichen Wirtschaft im zweiten Halbjahr dieses Jahres durch eine verstärkte eigene Bautätigkeit auszugleichen. Ein Vergleich der Wachstumsraten des Bauvolumens in den Baubereichen zeigt, daß die Bautätigkeit der öffentlichen Haushalte in diesem Zeitraum nicht nur nicht kompensierend gewirkt, sondern im Gegenteil die retardierende Entwicklung der Bautätigkeit sogar noch verstärkt hat.

Gegenwärtig ist nicht abzusehen, wann und in welchem Umfang eine Änderung dieser Konstellation der Nachfrage nach Bauten zu erwarten ist. Folgt man allein den zur Zeit verfügbaren statistischen Indikatoren, so bleibt keine Möglichkeit für eine optimistische Einschätzung. Aber auch die Einbeziehung einer vorsichtigen staatlichen Aktivität in expansiver Richtung in die Betrachtung rechtfertigt nur die Annahme einer Ausweitung des nominalen Bauvolumens in diesem Jahr — schätzungsweise nicht ganz 78 Mrd. DM — um 3 vH, obwohl die Bauwirtschaft der primär Begünstigte dieser Maßnahmen wäre.

In einem der letzten Wochenberichte sind die Auswirkungen einer solchen Handlungsalternative für Staat und Bundesbank auf die Gesamtwirtschaft untersucht worden<sup>2)</sup>. Auf diese Darstellung wird hier Bezug genommen. Unterschieden wird zwischen einer Variante A ohne und einer Variante B mit folgenden Maßnahmen:

1. eine Senkung der Mindestreservesätze; gleichzeitig eine Herabsetzung des Diskontsatzes,
2. zusätzliche Investitionen der Bahn und Post von 1 Mrd. DM durch staatliche Finanzierungshilfen,
3. zusätzliche staatliche Infrastruktur-Investitionen von 2 Mrd. DM, finanziert durch Schuldmaßnahmen.

Bezieht man auch die mittelbaren Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die allgemeine Wirtschaftstätigkeit in die Betrachtung ein, so würde damit

für die Bauwirtschaft zusätzliche Nachfrage in einer Größenordnung von insgesamt reichlich 3 Mrd. DM mobilisiert werden.

Zu Punkt 1 sind bereits Entscheidungen gefallen, auch die für die Bauwirtschaft bedeutsameren Punkte 2 und 3 haben heute eine größere Chance, verwirklicht zu werden als vor vier Wochen, als an dieser Stelle Vorstellungen über die Grundlinien der Wirtschaftsentwicklung für 1967 formuliert wurden.

Ein aus Zeitgründen naturgemäß nur sehr oberflächlicher Vergleich dieser Konzeption mit den soeben veröffentlichten Vorstellungen des „Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung“<sup>3)</sup> ermöglicht keine ganz eindeutige Zuordnung der hier diskutierten Varianten A und B zu den Alternativprojektionen, die auch der Sachverständigenrat in der gegenwärtigen Situation für erforderlich gehalten hat. Einer Projektion, die wirtschaftspolitisch *laissez faire*, verbunden mit einer Überprüfung der Bundesbankpolitik zum Ende dieses Jahres voraussetzt, werden drei Varianten mit sehr unterschiedlicher wirtschaftspolitischer Aktivität gegenübergestellt: I. eine Stabilisierung um jeden Preis, II. eine Expansionspolitik und III. eine kontrollierte Expansion. Die hier erörterte Variante A würde weitgehend dem *laissez faire* — allerdings bei unveränderter Bundesbankpolitik — entsprechen, im Ergebnis also zwischen der eigentlichen Projektion des Sachverständigenrates und der Alternative I einzuordnen sein.

Variante B unterstellt schwächere Impulse für die Bautätigkeit, als der Sachverständigenrat in seinen Alternativprojektionen II und III. Beide unterscheiden sich übrigens in ihren Annahmen über die Nachfrage nach Bauten kaum voneinander. In beiden Projektionen wird eine weitaus stärkere Expansion der staatlichen Investitionsausgaben vorausgesetzt: +10 vH gegenüber + 5 vH in Variante B — und damit eine antizyklisch wirkende Ausgabenpolitik der öffentlichen Haushalte unterstellt.

<sup>1)</sup> Vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 16/1966.

<sup>2)</sup> Vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 45/46/1966.

<sup>3)</sup> Bundestagsdrucksache V/1160 vom 28. 11. 66. — Dieser Bericht wurde vor Kenntnis des Gutachtens fertiggestellt.

Die Stagnation der öffentlichen Bautätigkeit in der zweiten Hälfte dieses Jahres konnte im Grunde nicht überraschen. Sie war Teil einer Wirtschaftspolitik, die es sich zur Aufgabe gemacht hatte, im Interesse der Preisstabilität auf die als generell „übersteigert“ angesehene Gesamtnachfrage einzuwirken. Die ersten Ansätze zu dieser Politik liegen schon länger zurück. Bereits 1964 begann die Bundesbank über die Bankenliquidität restringierend auf die wirtschaftliche Entwicklung einzuwirken. Nachhaltige Wirkungen begannen sich jedoch erst einzustellen, als die öffentlichen Haushalte veranlaßt werden konnten, auf den Kurs der Bundesbank einzuschwenken und das Wachstum ihrer Ausgaben und damit zwangsläufig ihrer noch am ehesten disponiblen Investitionsausgaben einzuschränken. Dies war 1966 der Fall.

Ob eine solche Steuerung der Nachfrage für andere Perioden und im besonderen für das Jahr 1965 das geeignete Mittel gewesen wäre, um dem Ziel der Preisstabilität näherzukommen, ohne dabei andere Ziele aus dem Auge zu verlieren, kann hier dahingestellt bleiben. Zu dieser Zeit wurde sie von der Bundesbank zwar versucht, fand aber nicht die Unterstützung der öffentlichen Haushalte und blieb daher weitgehend wirkungslos. Wirksam wurde diese Politik erst in der zweiten Hälfte dieses Jahres und damit in einer Phase der wirtschaftlichen Entwicklung, in der eine Politik der Nachfragedämpfung zu sämtlichen Zielvorstellungen im Widerspruch stehen mußte.

Von dieser Entwicklung wurden die Bauunternehmen in unterschiedlichem Maße betroffen, waren infolgedessen auch ihre Reaktionen verschieden. Abstriche an geplanten Bauvorhaben wirken sich zunächst vornehmlich auf die Auftragslage des Bauhauptgewerbes aus, das neue Bauvorhaben in Angriff nimmt. Teilweise erst sehr viel später werden auch Unternehmen des Ausbaugewerbes betroffen.

Das Bauhauptgewerbe hat das eingesetzte Arbeitsvolumen sehr schnell an die veränderte Marktlage angepaßt und offensichtlich keine Einbußen im Wachstum der Arbeitsproduktivität hingenommen, wie sie bei einer Weiterbeschäftigung aller Arbeitskräfte hätten in Kauf genommen werden müssen.

Aus einem solchen Verhalten resultieren zwar kurzfristige Kostenvorteile, gleichzeitig dokumentiert eine solche Reaktion jedoch auch die Skepsis, die die Bauunternehmer gegenüber der zukünftigen Entwicklung der Nachfrage hegen. Nicht von Dauer sind die auf diese Weise gewonnenen Kostenvorteile zumal dann, wenn der Abbau von Arbeitskräften einhergeht mit einer drastischen Reduzierung der Investitionspläne, wie sie für das Bauhauptgewerbe bekannt geworden sind.

Insofern schaffen von einer Nachfragedämpfung ausgelöste Investitionseinschränkungen in der Bauwirtschaft wenig günstige Voraussetzungen für die längerfristige Preisentwicklung, die heute bereits für sämtliche Rohbauleistungen mit einer Steigerungsrate von + 1,5 vH innerhalb, für Ausbauleistungen mit einer Steigerungsrate von +2,5 vH nicht sehr viel außerhalb des Spielraums für relative Preisstabilität liegt.

Die Produktionsleistung des Ausbaugewerbes ist demgegenüber von der verminderten Neigung der Bauherren, neue Bauvorhaben in Angriff zu nehmen — bisher jedenfalls — kaum tangiert worden. Die vorhandenen Auftragsreserven haben offensichtlich ausgereicht, die Produktionsleistung bis jetzt noch ansteigen zu lassen. Dieser Bereich dürfte daher auch bis in die jüngste Zeit sein Arbeitspotential kaum eingeschränkt haben. Selbst wenn man berücksichtigt, daß das Ausbaugewerbe stärker an den stetiger expandierenden Ausgaben für Instandsetzungen partizipiert als das Bauhauptgewerbe, wird man jedoch damit rechnen müssen, daß auch dieser Bereich die Auswirkungen des starken Rückgangs der begonnenen Bauvorhaben im nächsten Jahr zu spüren bekommt.

Läßt man den Einfluß einer möglichen staatlichen Aktivität unberücksichtigt und beschränkt sich bei einer Projektion für das Jahr 1967 lediglich auf die Bewertung der in die Zukunft weisenden Trends, so ist damit zu rechnen, daß 1967 das reale Bauvolumen um 3 vH zurückgehen wird (Variante A).

Bezieht man die Auswirkungen der oben angesprochenen Maßnahmen in die Betrachtung ein, so

**Daten zur Entwicklung des Bauvolumens**

Zuwachsraten gegenüber dem Vorjahr in vH

	1964	1965	1966	1967		1964		1965		1966	
				A	B	1. Hj.	2. Hj.	1. Hj.	2. Hj.	1. Hj.	2. Hj.
Zu jeweiligen Preisen											
Wohnbauten . . . . .	15,5	6,5	7	- 1	2	23,5	9,5	6,5	6,5	10,5	4
Wirtschaftsbauten . . . . .	14	10	5,5	0	2,5	19,5	9,5	9,5	10,5	8,5	2,5
Öffentl. und Verkehrsbauten . . . . .	18,5	0,5	4	- 2	5	30,5	10,5	1	0,5	8	0,5
Gesamtes Bauvolumen . . . . .	16,5	5	5,5	- 1	3	25	10	5	5	9	2,5
Hochbauten . . . . .	16	7,5	6	- 1	2	23	10,5	8	7,5	9	3
dav.: Rohbauten <sup>1)</sup> . . . . .	16,5	6	5	.	.	25,5	10	6,5	5,5	9	1,5
Ausbauten <sup>2)</sup> . . . . .	15	10,5	7,5	.	.	19,5	11,5	10	10,5	9	6
Tiefbauten . . . . .	17	- 3	4,5	- 2	6	32,5	7	- 4	- 2	9	0,5
Zu Preisen von 1962 <sup>3)</sup>											
Gesamtes Bauvolumen . . . . .	12,5	2,5	3	- 3	1	20,5	6	2,5	2,5	6	0,5
Hochbauten . . . . .	11	3,5	2,5	- 4	- 1	18,5	6	3,5	3,5	5,5	0,5
dav.: Rohbauten <sup>1)</sup> . . . . .	12	2	2	.	.	20,5	5,5	2,5	2	5,5	- 1
Ausbauten <sup>2)</sup> . . . . .	10,5	5,5	4	.	.	15	6,5	4,5	6	4,5	3,5
Tiefbauten . . . . .	16	- 0,5	4,5	- 2	6	29,5	7,5	- 1	0	9	0,5

<sup>1)</sup> Einschließlich Montagebauten und Architektenleistungen. — <sup>2)</sup> Einschließlich Eigenleistungen der Bauherren. — <sup>3)</sup> Die Umstellung der Preisstatistik für Bauleistungen wurde zum Anlaß genommen, die Berechnungen des Bauvolumens zu konstanten Preisen auf das neue Basisjahr der amtlichen Preisindizes, das Jahr 1962, umzustellen.

Quelle: Eigene Berechnungen und Schätzungen aufgrund von Angaben des Statistischen Bundesamtes, Wiesbaden.  
Gebietsstand: Bundesgebiet einschließlich Berlin (West).

Das Bauvolumen nach Baubereichen

	Wohnbauten	Gewerbliche Bauten	Landwirtschaftl. Bauten	Öffentl. u. Verkehrsbauten				Gesamtes Bauvolumen
				Insgesamt	Hochbauten	Strassenbau	Sonst. Tiefbau	
a) Zu jeweiligen Preisen in Mill. DM								
1963 I. Vj.	3 900	2 020	150	2 500	1 200	570	730	8 570
II. "	7 270	3 150	410	6 160	2 000	2 190	1 970	16 990
III. "	7 620	3 300	460	6 690	2 180	2 450	2 060	18 070
IV. "	7 070	3 150	350	6 000	2 100	2 100	1 800	16 570
JS	25 860	11 620	1 370	21 350	7 480	7 310	6 560	60 200
1964 I. Vj.	5 680	2 670	240	4 200	1 710	1 170	1 320	12 790
II. "	8 140	3 490	450	7 100	2 350	2 520	2 230	19 180
III. "	8 200	3 640	450	7 400	2 530	2 590	2 280	19 690
IV. "	7 880	3 500	360	6 600	2 460	2 120	2 020	18 340
JS	29 900	13 300	1 500	25 300	9 050	8 400	7 850	70 000
1965 I. Vj.	6 040	2 950	250	4 350	1 910	1 130	1 310	13 590
II. "	8 650	3 850	450	7 070	2 560	2 370	2 140	20 020
III. "	8 860	4 080	500	7 500	2 690	2 600	2 210	20 940
IV. "	8 290	3 850	350	6 560	2 520	2 120	1 920	19 050
JS	31 840	14 730	1 550	25 480	9 680	8 220	7 580	73 600
1966 I. Vj.	7 000	3 260	280	4 940	2 100	1 390	1 450	15 480
II. "	9 250	4 140	450	7 390	2 640	2 550	2 200	21 230
III. "	9 280	4 250	480	7 590	2 720	2 670	2 200	21 600
b) Preisentwicklung (1962 = 100)								
1963 I. Vj.	102,7	102,5	103,1	102,3	102,6	102,0	102,0	102,5
II. "	105,5	104,6	105,3	104,6	104,8	104,1	104,9	105,0
III. "	106,1	105,4	105,4	105,1	105,6	104,5	105,2	105,6
IV. "	106,3	105,5	106,2	105,3	105,8	104,6	105,5	105,8
JD	105,4	104,7	105,4	104,7	105,0	104,2	104,8	105,0
1964 I. Vj.	106,7	105,7	106,0	105,3	106,1	104,0	105,4	106,0
II. "	110,5	109,1	109,9	107,8	109,6	105,3	109,0	109,2
III. "	111,0	109,5	110,3	106,8	110,0	102,3	108,7	109,1
IV. "	111,5	110,5	110,6	106,4	110,9	100,4	108,0	109,4
JD	110,2	108,9	109,6	106,7	109,4	102,9	108,0	108,6
1965 I. Vj.	111,9	110,7	111,9	106,2	110,6	98,6	107,2	109,8
II. "	115,0	113,2	113,6	106,9	113,9	98,1	109,8	111,7
III. "	115,4	113,9	114,4	106,7	114,3	97,5	110,1	111,8
IV. "	115,6	114,2	114,7	107,1	114,6	97,4	109,8	112,2
JD	114,7	113,1	113,9	106,8	113,5	97,8	109,4	111,5
1966 I. Vj.	116,7	115,1	116,6	108,1	115,7	96,9	109,8	113,5
II. "	118,9	117,1	117,9	108,1	117,8	97,3	111,4	114,6
III. "	119,0	116,9	117,9	107,7	117,8	96,9	110,9	114,3
c) Zu Preisen von 1962 in Mill. DM								
1963 I. Vj.	3 798	1 970	145	2 444	1 170	559	715	8 357
II. "	6 893	3 012	389	5 890	1 908	2 104	1 878	16 184
III. "	7 182	3 130	436	6 366	2 064	2 344	1 958	17 114
IV. "	6 651	2 985	330	5 700	1 985	2 008	1 707	15 666
JS	24 524	11 097	1 300	20 400	7 127	7 015	6 258	57 321
1964 I. Vj.	5 323	2 526	226	3 988	1 611	1 125	1 252	12 063
II. "	7 368	3 199	409	6 586	2 145	2 394	2 047	17 562
III. "	7 387	3 323	408	6 929	2 300	2 531	2 098	18 047
IV. "	7 065	3 169	325	6 201	2 219	2 112	1 870	16 760
JS	27 143	12 217	1 368	23 704	8 275	8 162	7 267	64 432
1965 I. Vj.	5 398	2 665	223	4 095	1 727	1 146	1 222	12 381
II. "	7 520	3 401	396	6 612	2 247	2 416	1 949	17 929
III. "	7 678	3 583	437	7 028	2 353	2 667	2 008	18 726
IV. "	7 172	3 372	305	6 125	2 200	2 177	1 748	16 974
JS	27 768	13 021	1 361	23 860	8 527	8 406	6 927	66 010
1966 I. Vj.	5 999	2 833	240	4 570	1 815	1 435	1 320	13 642
II. "	7 777	3 535	382	6 836	2 241	2 620	1 975	18 530
III. "	7 800	3 637	407	7 048	2 309	2 755	1 984	18 892

Quelle: Berechnungen und Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung aufgrund von Angaben des Statistischen Bundesamtes. — Gebietsstand: Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West).

ist eine geringfügige Ausweitung des realen Bauvolumens (+ 1 vH) zu erwarten (Variante B).

Für die einzelnen Baubereiche ergibt sich das folgende Bild:

Im Wohnungsbau werden sich die verschlechterten Finanzierungsbedingungen in jedem Fall stärker noch als in diesem Jahr bemerkbar machen. Von einer Änderung der Bundesbankpolitik sind zwar zusätzliche Impulse zu erwarten, jedoch keine Umkehr der sich abzeichnenden Entwicklung<sup>4)</sup>. Dazu ist die Anlaufzeit kapitalmarktpolitischer Maßnahmen zu lang.

Geplante Bauvorhaben, für die aus Finanzierungsgründen in diesem Jahr ein Genehmigungsverfahren gar nicht erst eingeleitet worden ist, bedürfen auch bei einem ergiebigen Kapitalmarkt zumeist vieler Monate, um als zusätzliche Nachfrage für die Bauwirtschaft wirksam zu werden. Zudem muß für die Beurteilung der zukünftigen Nachfrage in diesem Bereich berücksichtigt werden, daß der erreichte Stand der Wohnungsversorgung eine Expansion der Bautätigkeit im bisherigen Tempo auch unter normalen Umständen unwahrscheinlich macht.

Hier wurde angenommen, daß Erleichterungen am Kapitalmarkt die Realisierung zusätzlicher Nachfrage im Wohnungsbau in einer Größenordnung von 1 Mrd. DM zur Folge haben, das sind rund 3 vH des Wohnungsbauvolumens zu jeweiligen Preisen.

Unter den gegebenen Umständen ist eine Ausweitung der Bautätigkeit der Wirtschaft gegenwärtig nur für die verbrauchsnahe Bereiche vornehmlich des tertiären Sektors zu erwarten. Diese Bereiche profitieren in der Mehrzahl stärker als andere vom Wachstum des privaten Verbrauchs, der sich in allen Konjunkturphasen sehr viel stetiger entwickelt als andere Verwendungsbereiche. In abgeschwächter Form gilt dies auch für die Landwirtschaft und die Energiewirtschaft. Insofern überrascht auch nicht, daß diese Bereiche zusammengekommen ihre Investitionstätigkeit bisher auch in jeder Abschwächungsphase ausgeweitet haben.

Vornehmlich in den Industriebereichen beabsichtigen die Investoren dagegen, ihre Investitionstätigkeit einzuschränken. Da zu vermuten ist, daß vor allem Erweiterungsinvestitionen unterbleiben, dürfte die Bauwirtschaft von dieser Entwicklung eher stärker betroffen werden als andere Lieferanten von Investitionsgütern.

Saldiert man die divergierenden Tendenzen zu einem Ergebnis für die gesamte gewerbliche Bautätigkeit, so ist damit zu rechnen, daß 1967 etwa gleichviel nachgefragt wird wie in diesem Jahr.

Wirtschaftspolitische Aktivität, sofern sie nicht unmittelbar die Investitionsförderung zum Ziele hat, berührt die Investitionstätigkeit der Wirtschaft nur sehr mittelbar. Das größte Gewicht dürfte hier noch der allgemeinen Klimaverbesserung beizumessen sein, die aus einer Umkehr der wirtschaftspolitischen Marschrichtung folgt, unabhängig davon, welchen Investitionsbedarf die staatlichen Maßnahmen bei den Lieferanten hervorrufen. Alles in allem dürfte das induzierte Bauvolumen in diesem Bereich bei etwa 0,5 Mrd. DM liegen.

Es bleibt die Bautätigkeit der öffentlichen Haushalte, zu denen hier auch — der Abgrenzung der Bauberichterstattung folgend — Bundesbahn und Bundespost zählen. Die Ausweitung der Investitionstätigkeit dieser Bereiche um 3 Mrd. DM bildet den Kern der hier unterstellten staatlichen Aktivität in der Variante B. Auch die Mobilisierung zusätzlicher Baunachfrage der öffentlichen Haushalte in Höhe von rund 2 Mrd. DM, als Folge dieser Maßnahmen, wird man nicht als antizyklisch wirkende Finanzpolitik bezeichnen können, sondern nur als einen — auch politisch realisierbaren — Kompromiß in einer Situation, in der für die an und für sich wirtschaftspolitisch angemessenen Konsequenzen aus der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage kein Raum zu sein scheint; Konsequenzen, die es erforderlich machen würden, die öffentlichen

<sup>4)</sup> Vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 47/1966.

Investitionsausgaben beträchtlich über das Wachstumstempo des Sozialprodukts hinaus zu steigern. So liegt die Wachstumsrate der öffentlichen Investitionen auch in der Variante B mit + 5 vH immer noch unter der des Sozialprodukts (+ 6 vH), expandieren Staatsverbrauch und öffentliche Investitionen zusammengenommen lediglich im gleichen Tempo wie das Sozialprodukt.

Für die Bauwirtschaft sind die Verhaltensweisen der öffentlichen Haushalte von mehr als nur kurzfristiger Bedeutung. Wird die auch längerfristig stagnierende Wohnungsbautätigkeit und die im Mittel kaum schneller als das Sozialprodukt wachsende Bautätigkeit der Wirtschaft nicht von einer rasch expandierenden öffentlichen Bautätigkeit ergänzt, so wird man der Bauwirtschaft die Prognose eines auch längerfristig unterdurchschnittlichen Wachstums stellen müssen.

Objektive Kriterien für eine Dimensionierung der Wachstumsrate der staatlichen Investitionen können nur auf Bedarfsanalysen gestützt werden. Wie Überprüfungen vorhandener Schätzungen der erforderlichen Infrastruktureinrichtungen gezeigt haben, ist auch eine jährliche Wachstumsrate von + 8 vH, wie sie etwa die „Sachverständigengruppe für mittelfristige wirtschaftliche Perspektiven“ bei der Kommission der EWG für die staatliche Investitionstätigkeit bis 1970 projiziert hat<sup>5)</sup>, nur eine Untergrenze.

Das Problem der Finanzierung dieser Investitionen läßt sich in jeder Phase der Entwicklung zweckmäßig und konjunkturgerecht lösen. Es ist bedauerlich, daß diese Frage heute beinahe ausschließlich unter dem Aspekt diskutiert wird, es seien entweder Einsparungen an anderer Stelle oder Steuererhöhungen erforderlich, damit mehr für den

Ausbau der Infrastruktur ausgegeben werden kann. Mit aller Deutlichkeit muß darauf hingewiesen werden, daß eine solche Finanzierung falsch sein kann in einer Situation, in der es darauf ankommt, durch eine Expansion der *gesamten* Staatsausgaben Anregungen zur Belebung der Wirtschaftstätigkeit zu geben, und nicht gleichzeitig diese Impulse durch Kürzungen anderer Ausgabepositionen oder Steuererhöhungen wieder zu neutralisieren. 1967 wäre daher eine Kreditfinanzierung zusätzlicher staatlicher Investitionsausgaben — auch über das in Variante B unterstellte Maß hinaus — bei unveränderter Steuerbelastung zweckmäßig und konjunkturgerecht, eine Maßnahme, die mit Unterstützung der Bundesbank auch zu akzeptablen Konditionen jederzeit zu bewerkstelligen ist.

Über Preiseffekte sagen die Finanzierungsmodalitäten a priori gar nichts aus. Sind ungenutzte Faktoren vorhanden — für die Bauwirtschaft und auch für die übrige Wirtschaft ist dies gegenwärtig nicht strittig —, so ist nicht einzusehen, warum zusätzliche kreditfinanzierte öffentliche Investitionen zu Preissteigerungen führen sollen.

Ex post ändert sich durch eine zusätzliche Verschuldung der öffentlichen Haushalte lediglich die Verteilung der Ersparnisbildung zugunsten der Unternehmen und privaten Haushalte, ein Effekt, der sowohl eine gegenwärtig notwendige Belebung der Investitionstätigkeit im Unternehmensbereich rechtfertigen als auch gleichzeitig die verteilungspolitisch erwünschte Ersparnisbildung der privaten Haushalte begünstigen würde.

<sup>5)</sup> Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Perspektiven der wirtschaftlichen Entwicklung in der EWG bis 1970. Anhang zum Bericht der Sachverständigengruppe für mittelfristige wirtschaftliche Perspektiven, Brüssel, April 1966, S. 28.

## Steuern, Versicherungen und Kilometerpauschale in der privaten Pkw-Haltung

Die Ausgaben für die private Fahrzeughaltung haben sich in der letzten Zeit nur geringfügig erhöht; da steigenden Preisen in manchen Bereichen eine Preissenkung für Vergaserkraftstoff gegenüberstand, ist die Fahrzeughaltung 1966 kaum teurer geworden. Bei einer Erhöhung der einschlägigen Steuern (Straßenbaufinanzierungsgesetz) und Versicherungsbeiträge, die jetzt diskutiert wird, würden die Ausgaben für einen Mittelklassewagen um etwa 10 vH steigen. Eine Herabsetzung der Kilometerpauschale würde für einen Teil der Verkehrsteilnehmer eine zusätzliche indirekte Verteuerung mit sich bringen.

Wird bei der privaten Kraftfahrzeughaltung von Kapitalverzinsung und Wertminderung abgesehen, weil das Rechnen mit kalkulatorischen Posten in privaten Haushalten nicht üblich ist, so sind die *festen Ausgaben* durch die Kraftfahrzeugsteuer, die Haftpflichtversicherung und eventuell die Teilkaskoversicherung bestimmt. In den Fällen, in denen Garagenausgaben entstehen, trägt der Anteil von Steuern und Versicherungsbeiträgen an den festen Ausgaben allerdings nur gut 50 vH. Die privaten Fahrzeughalter, die eine Mietgarage benutzen, bilden jedoch eine Minderheit. Eine 20prozentige Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer und eine lineare Heraufsetzung der Prämie für die Haft-

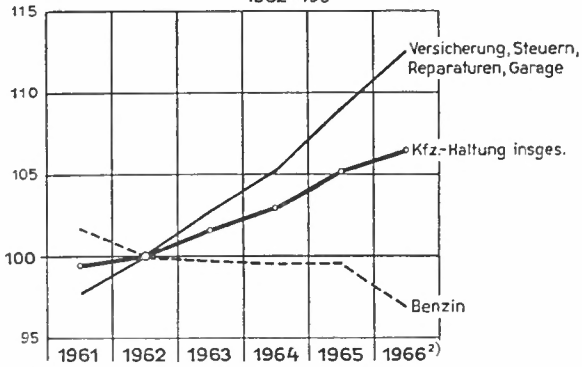
pflichtversicherung um 7,5 vH<sup>1)</sup> bedeuten bei einem 1,5-Liter-Wagen von 50 bis 60 PS einen jährlichen Mehraufwand von rd. DM 80 oder 12 vH. Auf den absoluten Betrag bezogen ist allerdings zu berücksichtigen, daß sich die Versicherungskosten bei mehrjährigem unfallfreien Fahren beträchtlich ermäßigen. Eine Erhöhung der Versicherungsprämien, die mit einer starken Zunahme der Aufwendungen je Schadensfall und Vertrag (von 1963 bis 1965 um 9 vH) begründet wird, wäre aber kaum nötig, gelänge es, die oft wesentlich überhöhten Reparaturrechnungen, die den Versicherungen eingereicht werden, zu begrenzen.

Über die Hälfte der *Betriebsausgaben* entfällt auf den Kraftstoffverbrauch. Reparaturen und Kraftstoff zusammen machen vier Fünftel aus. Bei einer Jahresleistung von 15 000 km müssen für den als Beispiel gewählten Wagen zur Zeit etwa 850 DM für Benzin (52,5 Pf/l) ausgegeben werden. Eine Verteuerung des Treibstoffs um 3 Pfennig je Liter würde jährlich Mehrausgaben von 50 DM bedeuten, so daß sich die Fahrzeughaltung insgesamt um etwa 130 DM verteuern würde. Auf die gegenwärtigen Ausgaben für den Unterhalt eines 1,5-Liter-Wagens bezogen, die gut zweitausend DM im Jahr be-

<sup>1)</sup> In Orten mit über 100 000 Einwohnern, in denen etwa der vierte Teil aller Pkw zugelassen ist, soll zusätzlich ein Großstadtzuschlag von 5 vH erhoben werden.

### DIE ENTWICKLUNG DES PREISINDEX FÜR DIE HALTUNG VON PERSONENKRAFTWAGEN<sup>1)</sup>

1962 = 100



<sup>1)</sup> Unter Verwendung des Preisindex für Lebenshaltung (IA) des Statistischen Bundesamts. - <sup>2)</sup> 1966 (3 Monate).

DIW 66

tragen<sup>2)</sup>, wären das etwa 6 vH. Wird die laufende Verteuerung einiger anderer Positionen wie Reparaturen und Wagenpflege hinzugerechnet, so sind sogar unmittelbare Mehrausgaben von fast 10 vH zu erwarten.

Mittelbar würde sich die Kraftwagenhaltung außerdem bei einer Verminderung der Kilometerpauschale verteuern, die bei Fahrten zur Arbeitsstelle als Werbungskosten geltend gemacht werden kann. In der Bundesrepublik gibt es gegenwärtig rund 2,5 Mill. Kraftfahrzeugbesitzer, die weiter als 5 km entfernt von ihrer Arbeitsstätte wohnen. Die Pauschale beträgt zur Zeit 50 Pfennig je Entfernungskilometer. Sie ist, selbst wenn man die kalkulatorischen Posten berücksichtigt, seinerzeit zwar etwas hoch gegriffen worden, heute entspricht sie jedoch den Verhältnissen. Bei einer Entfernung von 10 km zwischen Wohnung und Arbeitsort (230 Arbeitstage) und einem Einkommen von etwa 1000 DM im Monat bedeutet diese Pauschale gegenwärtig eine jährliche Steuerersparnis von etwa 150 DM<sup>3)</sup>. Eine Herabsetzung des Pauschalbetrages auf 36 Pf. je Entfernungskilometer, ein Betrag, der heute die Ausgaben für den Unterhalt eines Kleinwagens (einschl. kalkulatorischer Kosten) deckt, ergäbe unter den angenommenen Bedingungen immer noch eine Steuerersparnis von etwa 80 DM. Die Erhöhung der Einkommensteuer um 70 DM, bezogen auf jährliche Ausgaben für die Fahrzeughaltung von rund 2000 DM, würde eine mittelbare Verteuerung um 3 bis 4 vH bedeuten. Bei einer weiteren Herabsetzung der Kilometerpauschale etwa auf 10 Pf. wäre jede Sachbezogenheit verloren gewesen, der Lohnsteuerzahler wäre jeder Vergünstigung verlustig gegangen, weil der Betrag der Kilometerpauschale bei der angenommenen Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz innerhalb der in den Steuertarifen eingerechneten Werbungskosten geblieben wäre.

Bei der Behandlung der Kilometerpauschale können steuerrechtliche und verkehrspolitische Gesichtspunkte leicht in Widerspruch geraten. Werbungskosten müssen nach geltendem Recht vor Berechnung der Steuer abgesetzt werden. In Anbetracht unserer Verkehrssituation ist es widersinnig, die Benutzung des Privatwagens für Berufsfahrten zu begünstigen, wie es in den letzten Jahren zumindest teilweise geschehen ist. Die Fixierung des Pauschalbetrages auf die Kosten eines Kleinwagens bietet hier einen Ausweg. Das verkehrspolitische Ziel, den Spitzenverkehr morgens und abends zu

drosseln sowie den tagsüber im Stadttinnern ruhenden Verkehr einzuschränken, wird durch eine Verringerung der Kilometerpauschale nur im geringen Maße erreicht werden. Etwas anders dürften die Auswirkungen auf die künftige Motorisierung zu beurteilen sein. Neben einer Schmälerung der Wachstumsrate könnte auch der Zug zum größeren Wagen gehemmt werden.

Die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer, deren Sätze für Personenkraftwagen seit vielen Jahren unverändert 14,40 DM je 100 ccm Motorvolumen betragen, dürften 1966 den Ländern fast 3 Mrd. DM einbringen (in den ersten 8 Monaten waren es 1,9 Mrd. DM). Die Einnahmen an Mineralölsteuer aus dem Kraftverkehr, die dem Bund zufließen, sind mehr als doppelt so hoch und dürften in diesem Jahr über 6,5 Mrd. DM erreichen. Über zwei Drittel werden vom Benzinverbrauch getragen. Die staatlichen Abgaben auf Benzin<sup>4)</sup> betragen zur Zeit rd. 33 Pf./l gegenüber fast 35 Pfennig Anfang der 60er Jahre. Der früher sehr erhebliche Unterschied in der Steuerbelastung von Vergaser- und Dieselmotoren ist bis auf zwei Pfennige zusammengeschrumpft.

Verglichen mit dem Steueraufkommen von etwa 10 Mrd. DM 1966, das zu etwa einem Drittel vom Güterverkehr aufgebracht wird, betragen die Ausgaben für das Straßenwesen zur Zeit jährlich gleichfalls rd. 10 Mrd. DM gegenüber 5 Mrd. DM zu Anfang dieses Jahrzehnts. Da Steueraufkommen und Ausgaben für die Straßen fast übereinstimmen, liegt bei oberflächlicher Betrachtung der Schluß nahe, daß der Kraftverkehr seine sogenannten Wegekosten deckt, wie es die Fonds-Theorie fordert, nach der jede Verkehrsart für ihren Fahrweg aufzukommen hat. Soll diese Übereinstimmung mehr als ein Zufall sein, so müßte eine Zweckbindung der Abgaben erfolgen. Gegenwärtig ist diese nur bedingt gegeben. Über die Hälfte z. B. des Mineralölaufkommens wird für allgemeine Haushaltzwecke des Bundes verwendet. Nach einer Steuererhöhung dürfte dieser Satz wieder etwas gesenkt werden, aber auch dann bliebe die Zweckbindung sehr problematisch. Andererseits fließen aber den Gemeinden, denen ein wesentlicher Teil der Straßenbauaufgaben obliegt, unmittelbar keine Einnahmen aus dem Kraftverkehr zu<sup>5)</sup>.

Folgt man der Fonds-Theorie, so muß berücksichtigt werden, daß der Kraftverkehr — sei er gewerblicher, sei er privater Natur — keineswegs allein für die Straßen aufzukommen hat. Diese erfüllen vielmehr auch eine staats- und gesellschaftspolitische Funktion. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen wäre daher die Allgemeinheit etwa mit einem Viertel oder einem Fünftel des Straßenaufwandes — mindestens aber mit zwei Mrd. DM — zu belasten. Mit der Fonds-Theorie ist daher gegenwärtig eine stärkere steuerliche Belastung des Kraftverkehrs nicht zu begründen.

<sup>2)</sup> Diese Minimalkalkulation entspricht wohl dem Verhalten der Mehrzahl der privaten Fahrzeughalter, die einen erheblichen Teil der Pflegearbeiten selbst übernehmen und die Nebenausgaben der Fahrzeughaltung verhältnismäßig niedrig halten. Trotzdem sind Reparatur- und Ersatzteilkosten von etwa DM 25 im Monat enthalten. Dies erscheint eher zu niedrig als zu hoch gegriffen, wenn man bedenkt, daß z. B. das Ersetzen eines vorderen Kotflügels in der Regel 200 bis 300 DM und eine neue Stoßstange durchschnittlich 100 DM kosten. Ein Austauschmotor (ohne Einbau) ist kaum unter 700 bis 800 DM zu erhalten.

<sup>3)</sup> Hierbei sind die übrigen Werbungskosten wie z. B. die Beiträge zu einer berufsständischen Organisation mit 165 DM jährlich angesetzt. Die Werbungskostenpauschale beträgt 564 DM.

<sup>4)</sup> Im wesentlichen handelt es sich um die Mineralölsteuer.

<sup>5)</sup> Mehrere Bundesländer stellen allerdings ihre Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer den Gemeinden ganz oder teilweise für den Bau von Verkehrsanlagen zur Verfügung.

Bei der Diskussion um eine höhere steuerliche Belastung des Kraftverkehrs geht es in erster Linie um die Beschaffung von Mitteln für den Straßenbau der Gemeinden und Gemeindeverbände, die ihren derzeitigen jährlichen Aufwand von schätzungsweise 4 Mrd. DM aus ihrem eigenen allgemeinen Steueraufkommen sowie aus Bundes- und Landeszuweisungen decken. Aus eigener Kraft können sie ihre Anstrengungen nennenswert nicht mehr steigern. Die übergeordneten Gebietskörperschaften sind zu weiteren Hilfeleistungen offenbar aber nur bereit, wenn erheblich höhere Steuerbeträge als bisher in ihre Kassen fließen. Nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums sollen jährlich zusätzlich 750 Mill. DM an Kraftfahrzeugsteuer und 1250 Mill. DM an Mineralölsteuer eingezogen werden, um in den nächsten zehn Jahren 20 Mrd. DM mehr als bisher in den Ballungsräumen und Vorfeldern der Städte investieren zu können<sup>6)</sup>.

Es wäre bedenklich, wenn im Fall einer wesentlichen Erhöhung der Abgaben des Kraftverkehrs nicht auch die Frage nach der Art der Verkehrsbesteuerung behandelt würde, weil diese Steuern von erheblicher verkehrspolitischer Bedeutung sind und eine künftige gemeinsame Verkehrspolitik der EWG-Länder auch bis zu einem gewissen Grade eine Harmonisierung der Verkehrsbesteuerung erfordert.

Der Grundsatz, sowohl das Halten eines Wagens als auch das Fahren zu besteuern, wird wohl beibehalten werden, weil bei der Alternative, nur das Fahren zu besteuern, u. a. nicht berücksichtigt wird, daß ein wesentlicher Teil des Straßenverschleißes

rein witterungsbedingt ist und auch das abgestellte Fahrzeug häufig Straßenraum beansprucht. Andererseits ist die direkte Besteuerung des Kraftfahrzeuges nicht geeignet, eine optimale Ausnutzung des Straßennetzes zu gewährleisten. Ansatzpunkt einer Reform wäre in erster Linie die Änderung der Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Personenkraftwagen. Ein Haupteinwand gegen die bis heute angewandte Hubraum-Steuer unter verkehrspolitischem Gesichtspunkt ist aber, daß sie nur eine sehr mittelbare Beziehung zum benötigten Straßenraum herstellt. Dies gilt im besonderen, seitdem häufig in Wagen gleicher Art sehr verschiedene Motoren eingebaut werden. Gegen die Hubraumsteuer spricht ferner, daß sie für Kreiskolbenmotoren, Turbinen usw. nicht anwendbar ist. — Die größte Aussicht, anstelle des Hubraums künftig einmal Steuerbemessungsgrundlage zu werden, hat das Brutto-Fahrzeuggewicht. Bei Lastkraftwagen wird es bereits zugrunde gelegt, weil zwischen Gewicht des Fahrzeuges und Abnutzung der Fahrbahn ein Zusammenhang besteht. Für Personenkraftwagen trifft dieses Argument allerdings kaum zu. Hier zählt vielmehr, daß die Inanspruchnahme von Verkehrs- und Parkraum bei einer nach dem Gewicht berechneten Steuer nur wenig berücksichtigt wird. Eine Besteuerung nach der beanspruchten Fläche, die den Bau kompakter Wagen fördert, wäre hierfür wesentlich geeigneter, zumal wenn berücksichtigt wird, daß der Benzinverbrauch und die Haftpflichtprämie praktisch eine „Besteuerung“ der Motorengröße bedeuten.

<sup>6)</sup> Ausführungen des Bundesverkehrsministers vor der Presse in Bonn am 4. 10. 1966.

---

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. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Manfred Liebrucks, Dr. Herbert Martell, Dr. Dieter Mertens, Dr. Horst Seldler,  
Prof. Dr. Joachim Tiburtius.

Schriftleitung: Dr. Horst Seldler, mit der Vertretung beauftragt: Klaus Henkner, 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: Büro-Technik G. m. b. H., Abt. Buchdruckerei, 1 Berlin 36, Muskauer Str. 43. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang DM 32,-, halbjährlich DM 17,-, vierteljährlich DM 9,-



Gegenstand	Einheit †)	1965						1966									
		Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	
<b>Ver. St. v. Amerika</b>																	
Bruttosozialprodukt . . . . .	Mrd. \$	V15)	.	.	686,5	.	.	704,4	.	.	721,2	.	.	782,8	.	.	746,0
Privater Verbrauch . . . . .	"	" 15)	.	.	435,0	.	.	445,2	.	.	455,6	.	.	460,1	.	.	470,0
Bruttoinvestition, privat einschl. Außenbeitrag . . . . .	"	" 15)	.	.	113,8	.	.	118,0	.	.	120,5	.	.	123,2	.	.	120,7
Öffentlicher Bedarf Erwerbstätige 1) . . . . .	1000	" 15)	.	.	137,7	.	.	141,2	.	.	145,0	.	.	149,0	.	.	155,3
Arbeitslose . . . . .	"	" 15)	74854	74212	72446	73196	72837	72749	71229	71551	72023	73105	73764	75731	76411	76369	74251
Ind. Produktion 2) . . . . .	1957/59 = 100	D	3602	3258	2875	2757	2966	2888	3290	3158	3037	2802	2942	3870	3225	2921	2573
Lagerhaltung verarb. Ind. 3)	Mrd. \$	E	65,89	65,79	66,27	66,64	67,19	68,02	68,59	69,04	69,65	70,35	71,10	71,95	72,96	74,10	74,10
Außenh., Generaleinfuhr . . . . .	Mill. \$	S	1636	1729	1795	2004	1953	2130	1801	1806	2225	2004	2066	2176	2051	2216	2287
Generalausfuhr . . . . .	"	"	2212	2161	2194	2412	2472	2576	2105	2264	2778	2558	2568	2531	2397	2315	2457
Goldbestand . . . . .	"	E	13924	13858	13858	13857	13845	13799	13733	13734	13700	13632	13565	13500	13415	13311	13258
Konsumkredite 4)	"	S	63609	64393	64846	65368	66012	67406	68314	68279	68827	69543	70209	71194	71862	72640	72829
Emissionen 4)	"	"	2936	2354	3029	2661	6340	2948	3021	3008	4250	33668	3182	5072	3425	3721	.
Aktienkurse (500 Aktien) 5)	1941/43 = 100	D	84,91	86,49	89,38	91,39	92,15	91,73	93,32	92,69	88,88	91,60	86,78	86,06	85,84	80,65	77,81
Rendite öff. Anleihen . . . . .	%	"	4,15	4,19	4,25	4,27	4,34	4,43	4,43	4,61	4,63	4,55	4,57	4,63	4,75	4,80	4,79
Staatsentnahmen . . . . .	Mill. \$	S	4981	11595	12599	4283	10728	10938	7091	12400	13804	11853	13916	20294	8103	11764	14748
Staatsausgaben . . . . .	"	"	9696	12299	11090	10518	12312	11121	11233	11264	12086	11325	12921	11827	12927	15206	13150
Großhandelspreise 6)	1957/59 = 100	D	102,9	102,9	103,0	103,1	103,5	104,1	104,6	105,4	105,4	105,5	105,6	105,7	106,4	106,8	106,8
Lebenshaltungskosten 7)	"	M	110,2	110,0	110,2	110,4	110,6	111,0	111,0	111,6	112,0	112,5	112,6	112,9	113,3	113,8	114,1
<b>Großbritannien</b>																	
Bruttosozialprodukt . . . . .	Mill. £	V	.	.	7670	.	.	7979	.	.	7660	.	.	7941	.	.	7941
Privater Verbrauch . . . . .	"	"	.	.	5776	.	.	6032	.	.	5623	.	.	6064	.	.	6064
Bruttoinvestition einschl. Außenbeitrag . . . . .	"	"	.	.	1362	.	.	1622	.	.	1530	.	.	1428	.	.	1428
Öffentlicher Verbrauch . . . . .	"	"	.	.	1483	.	.	1522	.	.	1531	.	.	1561	.	.	1561
Erwerbstätige 1) . . . . .	1000	E	24506	24610	24595	24577	24916	24915	23092	23070	23059	.	.	.	.	.	.
Registrierte Arbeitslose . . . . .	"	D	280,6	339,1	315,3	317,0	321,2	332,0	349,7	339,4	314,2	307,5	280,3	261,1	264,2	317,0	340,2
Ind. Produktion 2) . . . . .	1958 = 100	D	120	116	132	137	139	132	133	138	142	133	135	135	124	119	.
Außenh., Spezialeinfuhr . . . . .	Mill. £	S	495	454	484	488	500	498	524	472	549	496	508	494	518	494	495
Spezialausfuhr . . . . .	"	"	435	368	381	407	461	434	393	428	497	400	458	389	408	419	420
Gold- u. Devisenreserven . . . . .	Mill. \$	E	2652	2584	2755	2873	2988	3004	3018	3648	3573	3520	3413	3276	3206	3153	3162
Emissionen 3)	Mill. £	"	80,0	58,1	77,4	57,5	121,9	70,1	82,3	120,6	168,1	40,6	115,3	71,7	53,4	58,2	109,7
Aktienkurse (Fin. Times) . . . . .	1935 = 100	D	317,6	322,6	329,7	345,3	350,3	341,5	345,4	365,0	347,9	345,8	363,3	368,4	348,5	308,0	305,6
Rendite öff. Anleihen . . . . .	%	"	6,67	6,54	6,24	6,26	6,51	6,44	6,44	6,50	6,66	6,69	6,75	6,90	7,04	7,17	7,12
Staatsentnahmen . . . . .	Mill. £	S	.	.	2108	.	.	1861	.	.	3578	.	.	1867	.	.	1867
Staatsausgaben . . . . .	"	"	.	.	2056	.	.	2095	.	.	2435	.	.	2071	.	.	2071
Großhandelspreise Industrieller Güter 10)	1954 = 100	D	129,6	130,0	130,1	130,2	130,5	130,7	130,9	131,3	131,9	132,7	133,1	133,4	133,8	133,7	133,7
Lebenshaltungskosten 11)	16. 1. 1962 = 100	"	112,7	112,9	113,0	113,1	113,6	114,1	114,3	114,4	114,6	116,0	116,8	117,1	116,6	117,3	117,1
<b>Frankreich</b>																	
Arbeitslose . . . . .	1000	E	122,3	118,8	122,6	136,2	147,3	155,7	159,5	171,3	167,3	155,6	145,5	134,1	122,7	121,1	124,4
Ind. Produktion . . . . .	1959 = 100	D	128	91	141	150	150	159	148	147	160	153	153	160	138	94	.
Außenh., Spezialeinfuhr . . . . .	Mill. NF	S	4083	3354	4001	4392	4572	5048	4429	4614	5421	4909	4945	5236	4584	3840	4910
Spezialausfuhr . . . . .	"	"	4331	3214	4069	4524	4423	4956	3823	4313	5049	4673	4520	4742	4694	3800	4190
Gold- u. Devisenreserven . . . . .	Mill. \$	E	5336	5346	5381	5381	5449	5459	5468	5503	5571	5649	5724	6001	5967	5963	5893
Aktienkurse (124 Ind.-Akt.) . . . . .	31. 12. 58 = 100	D	68,6	71,1	70,5	68,5	67,8	70,6	77,0	74,1	71,1	68,9	66,8	66,5	65,2	65,6	61,4
Rendite öff. Anleihen . . . . .	%	"	5,98	5,22	5,29	5,25	5,19	5,14	5,23	5,30	5,37	5,34	5,32	5,40	5,41	5,43	.
Großhandelspreise (319 W.) . . . . .	1949 = 100	D	198,8	199,2	200,1	201,3	203,3	204,3	205,9	206,1	206,5	206,0	206,0	204,0	203,4	203,0	203,9
Lebenshaltungskosten 12)	1962 = 100	"	111,5	111,2	111,5	111,7	111,9	112,3	112,7	112,9	113,1	113,5	113,9	113,8	114,2	114,3	114,6
<b>Italien</b>																	
Arbeitslose . . . . .	1000	E	432	.	.	394	.	.	734	.	.	429	.	.	.	.	.
Ind. Produktion . . . . .	1953 = 100	D	273,6	193,9	268,4	272,8	271,5	274,4	265,9	260,9	292,8	276,6	298,4	278,9	294,6	237,7	.
Außenhandel, Einfuhr . . . . .	Mrd. Lire	S	393	351	384	401	423	420	448	415	457	418	448	442	442	350	509
Ausfuhr . . . . .	"	"	392	345	385	399	407	404	357	375	448	383	451	437	452	372	424
Gold- u. Devisenreserven . . . . .	Mill. \$	D	3665	3685	3617	3557	3580	3865	3701	3723	3639	3690	3715	3822	3816	3936	3709
Aktienkurse . . . . .	1958 = 100	E	141	147	145	145	145	156	173	180	184	169	168	169	172	173	.
Rendite öff. Anleihen . . . . .	%	E	5,83	5,88	5,93	5,86	5,75	5,62	5,26	5,42	5,45	5,49	5,57	5,61	.	.	
Großhandelspreise . . . . .	1953 = 100	D	112,0	112,4	113,2	113,7	113,7	114,3	114,5	114,6	114,9	115,1	114,8	114,3	114,0	114,1	113,8
Lebenshaltungskosten . . . . .	"	"	147,1	147,3	147,7	147,7	148,2	148,9	149,3	149,3	149,2	149,6	149,8	149,8	149,9	150,1	150,2
<b>Niederlande</b>																	
Arbeitslose . . . . .	1000	E	36,9	35,5	35,7	37,4	44,9	58,5	66,2	67,1	46,1	41,3	35,0	35,3	40,8	41,6	.
Ind. Produktion . . . . .	1958 = 100	D	149	151	166	176	183	185	165	168	174	178	176	176	151	162	.
Außenh., Spezialeinfuhr . . . . .	Mill. hfl.	S	2404	1936	2241	2444	2262	2869	2262	2266	2749	2058	2280	2475	2362	2243	2518
Spezialausfuhr . . . . .	"	"	1966	1585	2158	2149	2016	2213	1808	1639	2068	2064	1968	2216	1989	1802	2287
Gold- u. Devisenreserven . . . . .	Mill. \$	E	2042	2053	2065	2088	2120	2058	1970	1975	1997	1943	1953	1918	2012	2010	1996
Emissionen 13)	Mill. hfl.	S	136,8	329,6	186,5	105,3	149,5	196,4	246,1	160,8	250,0	114,6	299,0	29,2	121,3	81,9	414,7
Aktienkurse . . . . .	1953 = 100	D	369	369	365	364	353	336	353	353	335	333	312	301	295	272	273
Rendite öff. Anleihen . . . . .	%	"	5,35	5,32	5,17	5,32	5,56	5,89	5,80	5,81	5,90	6,08	6,25	6,28	6,31	6,53	6,45
Großhandelspreise . . . . .	1948 = 100	D	155	155	156	157	159	159	162	163	163	166	168	168	165	.	.
Lebenshaltungskosten . . . . .	1959/60 = 100	M	122	121	123	121	122	123	124	126	127	131	130	130	128	128	.
<b>Belgien</b>																	
Arbeitslose 14)	1000	D	40	39	39	42	96	104	159	87	75	65	54	49	49	44	48
Ind. Produktion . . . . .	1958 = 100	S	121	139	155	160	150	159	145	145	160	152	146	158	117	.	.
Außenh., Spezialeinfuhr . . . . .	Mrd. bfrs.</																