

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Institut für Konjunkturforschung

WOCHEN BERICHT

35. Jahrgang

Berlin, den 31. Oktober 1968

Nummer 44

Zur Kapazitätsauslastung im binnenländischen Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland

In den Auseinandersetzungen um das verkehrspolitische Programm der Bundesregierung wird vielfach die Frage aufgeworfen, ob und inwieweit auf dem Verkehrsmarkt der Bundesrepublik eine strukturelle Überkapazität an Gütertransportraum vorhanden ist, die dazu führt, daß in vielen Bereichen keine kostendeckenden Preise zu erzielen sind. Dies gilt insbesondere für die Binnenschifffahrt, für die bereits marktregulierende Abwrackhilfen vorgesehen wurden; aber auch für Eisenbahn und Straßengüterverkehr wird das Vorhandensein von überzähligen Kapazitäten vielfach behauptet. Eine Klärung dieser Fragen ist nicht ohne weiteres möglich, solange vergleichende statistische Unterlagen fehlen. Die Schwierigkeiten, die einer genauen Bestimmung des Kapazitätsbegriffs entgegenstehen, sind beträchtlich. Die Entscheidung, ob kapazitäts-einschränkende Maßnahmen notwendig sind, kann jedoch nur getroffen werden, wenn zwischen strukturell, konjunkturell oder saisonal bedingten Überkapazitäten eindeutig unterschieden werden kann.

Auch durch die Wandlungen im Transportraumangebot, das entsprechend den Anforderungen der Nachfrage zunehmend spezialisiert werden muß, wird ein langfristiger Vergleich zwischen angebotener und nachgefragter Ladekapazität erheblich erschwert. Bei dem folgenden Versuch einer Bestimmung der Kapazitätsauslastung handelt es sich deswegen nur um einen ersten Überblick, der durch weitere, detaillierte Untersuchungen der einzelnen Verkehrsträger zu ergänzen ist.

Für die binnenländischen Verkehrsträger gestattet das statistische Material eine vergleichende Betrachtung der Entwicklung der Ladekapazitäten in den Jahren 1954 bis 1966. In diesen Jahren haben sich einmal erhebliche strukturelle Wandlungen im Verkehrsaufkommen vollzogen, zum anderen die Kon-

kurrenzverhältnisse zwischen den Verkehrsträgern entscheidend verändert. Bei diesem Vergleich wurden die Verkehrsleistungen (gemessen in Tonnenkilometern) den Ladekapazitäten (gemessen in Tonnen Ladefähigkeit) gegenübergestellt. Die Quotienten beider Größen gestatten, sowohl die Entwicklung innerhalb der konkurrierenden Verkehrsträger zu erkennen als auch die Unterschiede zwischen ihnen deutlich zu machen. Um die konjunkturellen Schwankungen, zugleich aber auch die Strukturveränderungen besser hervortreten zu lassen, wurde der bei jeder Verkehrsart bzw. jedem Verkehrsmittel höchste Quotient als maximaler Auslastungsfaktor definiert. Mit seiner Hilfe ließ sich durch Multiplikation mit den Ladekapazitäten das maximale Verkehrsleistungspotential aller Jahre errechnen. Die Gegenüberstellung von effektiver und potentieller Verkehrsleistung ergab die Indexreihen der Kapazitätsauslastung.

Für die *Eisenbahnen* wurden die Ladegewichte der Güterwagen der Deutschen Bundesbahn (DB), der sonstigen Eisenbahnen (BDE) und der Privatgüterwagen addiert und der Gesamtleistung der Eisenbahnen (ohne Dienstgutverkehr) in Tariftonnenkilometern gegenübergestellt. Die Erhöhung der gesamten Ladefähigkeit um die Hälfte seit 1954 beruhte sowohl auf einer Erhöhung der Wagenzahl als auch auf einer Erhöhung des durchschnittlichen Ladegewichtes eines Wagens um 20 vH auf 25 t. Im Jahr 1956 erreichten die Eisenbahnen mit 8100 tkm je Tonne Ladegewicht eine Höchstausslastung, die in den späteren Jahren nicht mehr annähernd erzielt wurde.

Neben konjunkturellen Schwankungen treten hier tiefgehende Strukturwandlungen im Verkehrsangebot zutage, die zunächst einen Kapazitätsüberhang vermuten lassen. Ein zweiter Faktor wirkt in

die gleiche Richtung. Infolge der Verbesserung des Fahrwegunterbaus der DB wurden die weitaus meisten Strecken, eingestuft in die Klasse B mit einer Belastbarkeit der Schienen von 18 t je Achse, zur Klasse C mit einer möglichen Achslast von 20 t ausgebaut. Damit stieg die potentielle Nutzlast der

Wagen, soweit ihre technische Konstruktion — wie bei den meisten modernen Wagen der Fall — eine höhere Beladung erlaubt. Von der DB wird daher seit 1966 das Ladegewicht nur noch nach Klasse C ausgewiesen. Es ist jedoch anzunehmen, daß sich der Ausbau zur höheren Lastgrenze allmählich voll-

Die Entwicklung der Ladekapazitäten, Verkehrsleistungen und der Kapazitätsauslastung im binnenländischen Güterverkehr¹⁾

	Einheit	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Eisenbahnen														
Ladegewicht der Güterwagen														
Deutsche Bundesbahn ²⁾	1 000 t	5077	5247	5568	5811	6037	6120	6363	6581	6730	6780	6881	7059	7789
nichtbundeseigene Eisenbahn ³⁾	1 000 t	122	133	143	134	120	106	103	102	100	96	83	81	81
Privatgüterwagen ⁴⁾	1 000 t	777	763	782	828	864	924	968	987	1022	1111	1166	1163	1250
insgesamt ⁵⁾	1 000 t	5976	6143	6493	6773	7021	7150	7434	7670	7852	7987	8130	8303	9120
Verkehrsleistung, gesamt ⁶⁾	Mrd. tkm	43,6	48,8	52,3	52,6	46,6	48,7	53,3	54,0	56,1	60,6	59,9	58,3	56,9
Verkehrsleistung je t Ladegewicht	1 000 tkm	7,3	7,9	8,1	7,8	6,6	6,8	7,2	7,0	7,1	7,6	7,4	7,0	6,2
Verkehrspotential	Mrd. tkm	48,1	49,5	52,3	54,6	56,6	57,6	59,9	61,8	63,2	64,3	65,5	66,9	73,5
Kapazitätsauslastung	vH	90,6	98,6	100	96,4	82,4	84,6	89,0	87,4	88,7	94,2	91,5	87,2	77,5
Binnenschifffahrt														
Tragfähigkeit der Kähne	1 000 t	2652	2651	2626	2612	2603	2569	2459	2309	2131	1947	1746	1541	1440
Tragfähigkeit der Selbstfahrer	1 000 t	1142	1364	1580	1794	2040	2199	2381	2683	2843	3054	3250	3405	3445
Fiktive Ladekapazität, gesamt ⁷⁾	1 000 t	4651	5038	5391	5752	6173	6417	6626	7004	7106	7292	7434	7500	7469
Verkehrsleistung, gesamt ⁸⁾	Mrd. tkm	17,5	20,7	23,5	24,8	23,3	23,6	27,8	28,4	28,2	27,1	29,0	30,6	32,1
Verkehrspotential	Mrd. tkm	21,1	22,8	24,4	26,1	28,0	29,6	30,2	31,9	32,4	33,3	34,0	34,4	34,3
Kapazitätsauslastung	vH	82,9	90,8	96,3	95,0	83,2	79,7	92,1	89,0	87,0	81,4	85,3	89,0	93,6
Verkehrsleistung je t Ladekap. d. Selbstfahrer	1 000 tkm	3,2	4,1	4,3	4,3	4,0	3,9	4,4	4,2	4,2	3,9	4,1	4,3	4,6
Verkehrspotential	Mrd. tkm	9,3	11,1	12,8	14,5	16,5	17,8	19,3	21,7	23,0	24,7	26,3	27,6	27,9
Kapazitätsauslastung	vH	68,9	88,4	92,5	93,9	87,0	84,1	94,2	91,1	89,7	84,5	88,2	93,2	100
Verkehrsleistung je t Ladekapazität d. Kähne	1 000 tkm	4,2	4,1	4,4	4,3	3,4	3,3	3,9	3,7	3,5	3,2	3,3	3,2	2,9
Verkehrspotential	Mrd. tkm	11,8	11,7	11,6	11,6	11,5	11,8	10,9	10,2	9,4	8,6	7,7	6,8	6,4
Kapazitätsauslastung	vH	94,8	92,9	100	96,3	77,4	72,4	88,7	84,1	79,8	72,1	74,9	71,3	64,9
Straßenverkehr														
<i>a) Gewerblicher Fernverkehr¹⁰⁾</i>														
Ladekapazität ⁹⁾	1 000 t	341	350	365	379	393	407	418	425	439	441	443	496	497
Verkehrsleistung	Mrd. tkm	10,7	12,9	14,2	14,9	15,2	17,3	18,6	19,1	20,1	20,8	22,1	23,3	23,4
Verkehrsleistung je t Ladekapazität	1 000 tkm	31,3	36,8	38,9	39,3	38,7	42,5	44,5	45,0	45,8	47,3	50,0	47,0	47,0
Verkehrspotential	Mrd. tkm	17,0	17,5	18,2	18,9	19,6	20,3	20,9	21,2	21,9	22,0	22,1	24,7	24,8
Kapazitätsauslastung	vH	62,9	73,9	78,0	78,8	77,5	85,2	89,2	90,1	91,8	94,5	100	94,2	94,4
<i>b) Werkfernverkehr</i>														
Ladekapazität ⁹⁾	1 000 t	231	305	302	296	292	307	338	355	383	404	432	482	522
Verkehrsleistung	Mrd. tkm	3,9	3,8	3,5	3,3	3,3	3,7	3,9	4,2	4,4	4,7	5,3	5,9	6,3
Verkehrsleistung je t Ladekapazität	1 000 tkm	16,9	12,5	11,6	11,2	11,3	12,1	11,5	11,8	12,4	11,6	12,3	12,2	12,2
Verkehrspotential	Mrd. tkm	-	3,8	3,8	3,7	3,6	3,8	4,2	4,4	4,8	5,0	5,4	6,0	6,5
Kapazitätsauslastung	vH	-	100	93,0	89,5	90,7	96,7	92,6	95,0	92,2	93,4	98,5	98,2	96,9
<i>c) Nahverkehr¹¹⁾</i>														
Ladekapazität ⁹⁾	1 000 t	1610	1674	1697	1782	1836	1885	2075	2342	2634	2894	3112	3250	3494
Verkehrsleistung	Mrd. tkm	12,7	14,0	15,1	15,3	16,4	17,5	18,5	20,4	21,3	23,2	27,7	29,9	30,8
Verkehrsleistung je t Ladekapazität	1 000 tkm	7,9	8,4	8,9	8,6	8,9	9,3	8,9	8,7	8,1	8,0	8,9	9,2	8,7
Verkehrspotential	Mrd. tkm	14,9	15,5	15,8	16,5	17,0	17,5	19,3	21,7	24,5	26,9	28,9	30,2	32,4
Kapazitätsauslastung	vH	85,0	90,1	95,8	92,5	96,2	100	96,0	93,8	87,1	86,4	95,9	99,1	94,9
Straßenverkehr, insgesamt														
Ladekapazität ⁹⁾	1 000 t	2182	2329	2364	2457	2521	2599	2831	3122	3456	3739	3987	4228	4513
Verkehrsleistung	Mrd. tkm	27,3	30,7	32,8	33,5	34,9	38,5	41,0	43,7	45,8	48,7	55,1	59,1	60,5
Verkehrspotential	Mrd. tkm	-	36,8	37,8	39,1	40,2	41,6	44,4	47,3	51,2	53,9	56,4	60,9	63,7
Kapazitätsauslastung	vH	-	83,4	86,8	85,7	86,8	92,5	92,3	92,4	89,5	90,4	97,7	97,0	95,0

1) Einschl. Berlin (West), ab 1960 einschl. Saarland. Die Angaben über die Kapazität beziehen sich für Eisenbahn und Binnenschifffahrt auf die Jahresbestände, für den Straßenverkehr auf den 1. Juli. — 2) Lastgrenze B, lt. Geschäftsberichten der DB. — 3) Ladegewichte aufgrund der Bestandsentwicklung lt. Stat. Jahrbuch der BRD z. T. geschätzt. — 4) Internationale Eisenbahnstatistik. — 5) Ohne Dienstgüterwagen und Bahndienstwagen. — 6) Ohne Dienstgutverkehr. — 7) Wegen der höheren Leistungsfähigkeit der Selbstfahrer wurde deren Tragfähigkeit mit 1,75 multipliziert. — 8) Auf deutschen Schiffen einschl. der Leistungen im Ausland. — 9) Lastkraftwagen, Sonderkraftfahrzeuge und Anhänger. — 10) Nur deutsche Fahrzeuge einschl. Möbelfernverkehr. — 11) Gesamtkapazität aller Fahrzeuge, die nicht für den Fernverkehr zugelassen sind.

zog, eine größere Belastbarkeit also bereits in früheren Jahren möglich war¹ und somit auch in diesen Jahren die Kapazitätsauslastung geringer war, als hier ausgewiesen wird. Ebenfalls tendenziell kapazitätserhöhend wirken Rationalisierungsmaßnahmen zur besseren Koordinierung örtlich auftretender Diskrepanzen zwischen Güterwagenangebot und -nachfrage durch den Einsatz elektronischer Datenverarbeitung. Hier liegen zweifellos noch erhebliche Kapazitätsreserven.

Neben diesen Aspekten, die auf eine nicht nur konjunkturell bedingte Minderauslastung der vorhandenen Ladekapazität hindeuten, bleiben jedoch die Strukturwandlungen der Verkehrsnachfrage zu berücksichtigen, als deren Folge sich zweifellos das optimale Verhältnis zwischen Ladegewicht und Verkehrsleistung verschoben hat. Insbesondere in diesem Jahrzehnt hat sich die Transportnachfrage durch den Rückgang des Massengutverkehrs vor allem an Kohle sowohl gütermäßig als auch regional stärker aufgefächert, wodurch für die gleiche Verkehrsleistung mehr Transportraum benötigt wird. In diesem Zusammenhang dürfte auch das kontinuierliche Ansteigen der durchschnittlichen Umlaufzeit eines Güterwagens von 4,3 Tagen 1954 auf 5,1 Tage 1966 zu sehen sein.

Die stärkere Differenzierung der Nachfrage machte eine erhebliche Spezialisierung des Angebots erforderlich: Der Anteil der Spezialgüterwagen stieg im gleichen Zeitraum von 5 vH auf 26 vH. Zudem muß die Bahn als Folge der verschärften Konkurrenz den Wünschen der Verlader im Hinblick auf Zeit und Art der Wagengestellung mehr als in früheren Jahren Rechnung tragen; auch dies machte ein höheres Laderaumangebot je Leistungseinheit erforderlich. Die errechnete Minderauslastung der Gesamtkapazität wird durch diese Faktoren jedoch nur teilweise kompensiert worden sein; bei voller Ausschöpfung der durch den Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung möglichen Rationalisierungseffekte dürften daher noch erhebliche Kapazitätsreserven mobilisiert werden können.

Die Kapazität der deutschen *Binnenschifffahrt* wurde in der Berichtsperiode gleichfalls erheblich erweitert und durch den Ersatz von Kähnen durch Selbstfahrer zugleich in ihrer Struktur verändert. War 1954 die Ladefähigkeit der Selbstfahrer mit 1,14 Mill. t kaum halb so groß wie diejenige der Kähne (2,65 Mill. t), so hatte sich dieses Verhältnis bis 1966 umgekehrt (3,45 : 1,44 Mill. t). Insgesamt erhöhte sich die Ladefähigkeit der Gesamttonnage von 3,8 Mill. t auf 4,9 Mill. t. Dieser Tonnagezuwachs ist jedoch kein echter Ausdruck für die Steigerung der Kapazität; denn aufgrund der höheren Umlaufgeschwindigkeit ist die effektive Kapazität eines Selbstfahrers etwa 1,75mal so hoch wie die eines Kahnens zu bewerten. Unter Verwendung dieses Faktors ergibt sich eine rechnerische Gesamtkapazität der deutschen Binnenflotte, die zwischen 1954 und 1966 um 60 vH stieg.

Die Kapazitätsauslastung der deutschen Binnenflotte erreichte 1956 mit 96,3 vH den höchsten Wert. Im Beobachtungszeitraum schwankte sie erheblich, und zwar konjunkturell wie witterungsbedingt. Wenn trotz der hier errechneten, relativ hohen Kapazitätsauslastung in den letzten Jahren in der Binnenschifffahrt ein Überangebot an Frachtraum zu beobachten war, so sind hierfür neben anderen Faktoren vor allem die ungewöhnlichen Wasserverhältnisse bestimmend gewesen: Die Schifffahrt wurde weder durch längere Eisperioden noch durch Niedrigwasser behindert. In diesen Jahren hätte eine erheblich höhere Verkehrsleistung mit gleichem Laderaum erreicht werden können, obwohl auch bei der Binnenschifffahrt eine Spezialisierung des Angebots insbesondere durch Vergrößerung der Tankerflotte von 230 000 t auf 660 000 t erfolgte. Hier lag der Zuwachs gleichfalls allein bei den Selbstfahrern.

Betrachtet man Selbstfahrer und Kähne getrennt hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Verkehrsleistung und Verkehrspotential, so zeigt sich deutlich, daß eine strukturelle Überkapazität nur bei den Kähnen vorliegt. Deren Auslastung ist — unabhängig von konjunkturellen Schwankungen, die auch bei den Selbstfahrern zu beobachten sind — in diesem Jahrzehnt entscheidend zurückgegangen; sie betrug 1966 nur noch etwa 65 vH der 1956 festgestellten Maximalauslastung.

Dieses Überangebot an Kahnraum dürfte kaum durch ein zu erwartendes Wachstum des Transportaufkommens beseitigt werden, da das Mehraufkommen weiterhin überwiegend von Selbstfahrern übernommen wird. Inwieweit mit der weiteren regionalen Differenzierung der Raffineriestandorte bei gleichzeitigem Ausbau eines Leitungsnetzes für Mineralölprodukte auch die Auslastung der Tankerflotte tangiert werden wird, bleibt abzuwarten.

Für den *Straßengüterverkehr* ist eine Trennung zwischen Nah- und Fernverkehr sowie innerhalb des Fernverkehrs zwischen gewerblichem und Werkverkehr zweckmäßig. Als Nahverkehrsfahrzeuge wurden alle Lastkraftwagen und Anhänger angesehen, die nicht für den Fernverkehr konzessioniert sind, obwohl Fernfahrzeuge auch im Nahbereich eingesetzt werden können. Im gewerblichen Fernverkehr (einschließlich Möbelverkehr) stieg die Ladekapazität von 1954 bis 1966 von 341 000 t auf 497 000 t; die Verkehrsleistung konnte jedoch noch stärker gesteigert werden.

Konjunkturelle Einbrüche sind im Gegensatz zu Eisenbahn und Binnenschifffahrt bei diesem Verkehrsträger kaum erkennbar. Die Steigerung der Leistung je Tonne Ladekapazität von 31 300 tkm/t 1954 auf maximal 50 000 tkm/t 1964 ist ein Ausdruck der Verkehrszunahme beim gewerblichen Fernverkehr, die durch Rationalisierung trotz Konzessionierung erreicht werden konnte. Hier zeigt sich die Problematik einer starren Fahrzeugkontingentierung,

¹ Im Geschäftsbericht der DB für 1966 werden die Ladegewichte nach Lastgrenze C bereits für 1963 bis 1965 rückwirkend angegeben.

wenn durch sie zwar die Konkurrenz, nicht jedoch — wie angestrebt — das Wachstum des Straßenverkehrs eingeschränkt wird. Die Erhöhung des Laderaumangebots durch die Vermehrung der Konzessionen des gewerblichen und die Senkung der Beförderungsteuer im Werkfernverkehr führten dann jedoch zu einer geringeren Auslastungsquote in den letzten Jahren.

Wesentlich anders lagen die Verhältnisse im Werkfernverkehr, dessen Auslastungsquote seit seiner durch die hohe Besteuerung (5 DPf/tkm) ausgelösten Einschränkung relativ konstant blieb². Die Leistungssteigerung nach Senkung der Beförderungsteuer auf 3 DPf ging mit einer Erhöhung der Ladekapazität parallel, so daß sich das Verhältnis von etwa 12 000 tkm im Jahr je Tonne Ladegewicht kaum veränderte. Die andere Leistungsstruktur führt jedoch zusammen mit der Einschränkung der Einsatzmöglichkeiten dazu, daß im Werkverkehr zur Erreichung einer gleichen Verkehrsleistung wie im gewerblichen Verkehr eine etwa viermal so hohe Ladekapazität erforderlich ist. Anzeichen struktureller Überkapazität liegen nicht vor; abzuwarten bleibt allerdings, wo das Gleichgewicht unter den künftigen verkehrspolitischen Leitdaten liegen wird.

Für den Güternahverkehr ist eine Trennung der Leistung nach gewerblichem und Werkverkehr nicht möglich, da bereits zur Ermittlung der Gesamtleistungen für die meisten Jahre auf Schätzungen zurückgegriffen werden muß. Ähnlich wie im Fernverkehr konnten die Leistungen in der Berichtsperiode mehr als verdoppelt werden, bei etwa gleich starker Erhöhung der Ladekapazitäten. Das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage blieb da-

her relativ konstant (8000—9000 tkm/t im Jahr), wies allerdings erhebliche konjunkturelle Schwankungen auf. Inwieweit sich im Teilbereich des gewerblichen Nahverkehrs die Auslastung strukturell verschlechterte, kann wegen der fehlenden Leistungsreihen nicht beurteilt werden; die hohe Fluktuation in diesem Bereich spricht aber für ein fehlendes Gleichgewicht auf diesem Markt.

Die Unterschiede in den Verkehrsleistungen je Tonne Ladegewicht zwischen den Eisenbahnen und z. B. dem gewerblichen Straßengüterfernverkehr erlauben jedoch keine Aussagen über Effizienzunterschiede beider Verkehrsarten, weil einmal die Leistungswerte der Eisenbahnen den hohen Nahverkehrsanteil einschließen, zum anderen aber die Investitionskosten je Tonne Ladegewicht bei der Bahn trotz wesentlich höherer Lebensdauer niedriger sind.

Faßt man den gesamten Straßenverkehr zusammen, so erreicht der Quotient aus effektiver und potentieller Verkehrsleistung den höchsten Wert mit 97,7 vH im Jahre 1964.

Sollten im Nahverkehr, insbesondere in seinem gewerblichen Bereich, strukturelle Überkapazitäten vorhanden sein oder entstehen, wofür unter anderem der leichte Rückgang der Auslastung zwischen 1960 und 1966 spricht, so läßt jedoch die — verglichen mit Eisenbahn und Binnenschifffahrt — kürzere Lebensdauer der Fahrzeuge eine flexiblere Anpassung des Angebots an die Nachfrage erwarten. Dadurch werden eventuelle strukturelle Überkapazitäten langfristig nicht bestehen bleiben.

² Das Jahr 1954 muß aus diesem Grunde außerhalb der Betrachtung bleiben.

Zur Bautätigkeit in Berlin (West)

Beschleunigte Anpassung an das Produktionsniveau im Bundesgebiet

Die Expansion der Westberliner Bautätigkeit und der Rückgang der Baukonjunktur im Bundesgebiet hatten im vergangenen Jahr eine rasche Annäherung der Bauintensitäten in den beiden Vergleichsgebieten zur Folge. Die Gegenüberstellung der realen Bauvolumina je Einwohner zeigt deutlich, wie stark sich dieser Nivellierungsprozeß beschleunigt hat.

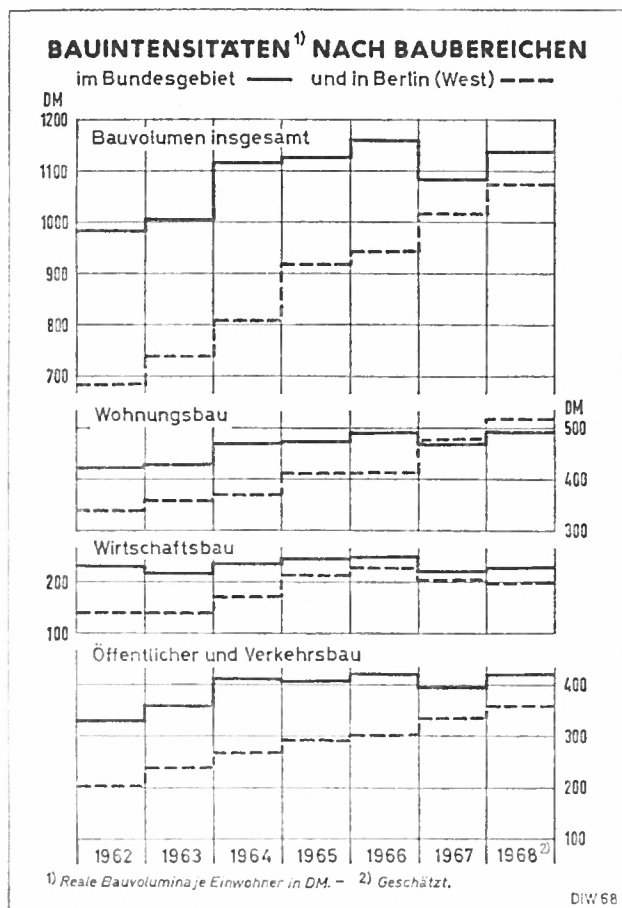
Intensivierung öffentlicher Baumaßnahmen und Gewährung steuerlicher Präferenzen haben in Berlin eine seit dem Jahre 1963 ununterbrochene, teilweise außerordentlich kräftige Steigerung der Bauproduktion bewirkt. Noch im Jahresdurchschnitt 1962 betrug die Bauintensität in Berlin nur 69 vH des westdeutschen Niveaus. Während sie in der Folgezeit mit Intervallen auf 81 vH im Jahre 1966 stieg, konnte sie allein im vergangenen Jahr ihren relativen Stand auf 94 vH rapide verbessern. Die Annäherung an das Niveau des Bundesgebietes vollzog sich also 1967 in fast dem gleichen Tempo wie in den fünf

Jahren 1962 bis 1966 zusammengenommen. Damit lag das reale Bauvolumen je Einwohner im Vergleich zum Bundesgebiet wieder höher als vor Errichtung der Mauer (1960: 86 vH).

Ausschlaggebend für die beschleunigte Anpassung war die Entwicklung im Wohnungsbau. Die Aktivierung der Westberliner Wohnungsbaupolitik im vergangenen Jahr dürfte nicht zuletzt dazu geführt haben, daß das Produktionsniveau des Bundesgebietes in diesem Sektor sogar überschritten wurde. In den Jahren 1966 und 1967 erfolgte im Wohnungsbau eine Niveauverbesserung von 84 auf 102 vH. Auch die Produktion je Einwohner im öffentlichen und Verkehrsbau näherte sich deutlich dem Stand in der BRD; das Produktionsniveau stieg von 72 vH auf 85 vH. Der gewerbliche Bau dagegen verharrte auf seinem relativ hohen Niveau (1967: 93 vH).

Divergenzen im Produktionsverlauf ...

Die Expansion der Westberliner Bautätigkeit, die im vergangenen Jahr zu der beachtlichen Ausweitung des Bauvolumens führte, hat sich auch in diesem Jahr fortgesetzt.



Nach den vorläufigen Berechnungen des arbeitsfähigen Produktionsindex für das Bauhauptgewerbe war die reale Rohbauleistung im 1. Vierteljahr 1968 zwar insgesamt nicht höher als im gleichen Zeitraum 1967. Zu berücksichtigen ist jedoch das ungewöhnlich hohe Produktionsniveau des Vorjahreszeitraumes, in dem der außerordentlich günstige Witterungsverlauf einen relativ hohen Einsatz aller Produktionsfaktoren erlaubte. Dies kommt insbesondere bei der stark witterungsabhängigen Tiefbauproduktion zum Ausdruck, die — bei uneinheitlicher Entwicklung in den Teilbereichen — im ersten Quartal 1968 durchschnittlich um 3 vH unter Vorjahrsstand lag.

Bereits zu Beginn der diesjährigen Bausaison kam es zu einer starken Entfaltung der Bautätigkeit: Die Produktion des Bauhauptgewerbes stieg im zweiten Quartal gegenüber dem Vorjahr um 16 vH. Zwar ist die reale Wachstumssteigerung von 8 vH im ersten Halbjahr 1968 von Verzögerungen im Vorjahr beeinflusst; dennoch ist sie konjunkturell sehr hoch zu bewerten, da sie bei kontinuierlicher Bautätigkeit — die in Westberlin auch in der kritischen Phase der Rezession zu verzeichnen war — erreicht worden ist.

Getragen wurde die Baukonjunktur in der ersten Jahreshälfte vorwiegend von der Wohnungsbauproduktion (+ 16 vH) und der intensiven Bautätigkeit im öffentlichen Hochbau (+ 29 vH). Eine positive — wenn auch weit niedrigere — Wachstumsrate (+ 4 vH) war gleichfalls im Tiefbau zu verzeichnen.

Die Bauleistungen im gewerblichen Bau haben sich dagegen rückläufig entwickelt. Nachdem bereits

im vergangenen Jahr das reale gewerbliche Bauvolumen um 11 vH abgenommen hatte, waren in diesem Bereich auch im ersten Halbjahr 1968 starke Produktionseinbußen zu verzeichnen: Der arbeitsfähige Produktionsindex des Bauhauptgewerbes lag in diesem Zeitraum um 13 vH unter seinem Vorjahrsstand.

... und in der Nachfrageentwicklung

Die Baugenehmigungsstatistik läßt auch weiterhin eine günstige Auftragsentwicklung für das Westberliner Baugewerbe erwarten. Der Wert aller genehmigten Hochbauprojekte stieg im ersten Halbjahr 1968 gegenüber dem Vorjahr um 27 vH (1. Halbjahr 1967: 4 vH). Schon im vergangenen Jahr zeigte sich eine unterschiedliche Entwicklung in den Teilbereichen. Einer Steigerung von 13 vH bei den Wohnbauten in der ersten Jahreshälfte stand eine Verminderung der Baugenehmigungen für Nichtwohnbauten um 6 vH gegenüber. Diese stark divergierende Entwicklung, die den Einsatz von Produktionsfaktoren in stärkerem Maße auf die Wohnungsbauproduktion lenkt, zeigte sich im ersten Halbjahr 1968 sogar noch ausgeprägter als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Genehmigungen für Wohnbauten expandierten um 61 vH, die für Nichtwohnbauten verstärkten ihren Rückgang im Vorjahrsvergleich von 6 auf 19 vH. Erst die letzten Er-

Das Bauvolumen in Berlin (West)

	1962	1963	1964	1965	1966	1967
1. Zu jeweiligen Preisen in Mill. DM						
Wohnungsbau	740	820	910	1 080	1 130	1 310
Gewerblicher Bau	305	320	420	560	620	550
Öffentl. und Verkehrsbau	445	550	650	730	770	820
a) Hochbau	210	260	315	345	360	370
b) Tiefbau	235	290	335	385	410	450
Bauvolumen, gesamt	1 490	1 690	1 980	2 370	2 520	2 680
2. Veränderung in vH gegenüber dem Vorjahr						
Bauvolumen nominal	- 1	+13	+17	+20	+ 6	+ 6
Preisentwicklung	+ 7	+ 5	+ 6	+ 5	+ 4	- 1
Bauvolumen real	- 8	+ 8	+10	+14	+ 2	+ 7
3. Reales Bauvolumen je Einwohner						
a) in DM						
Wohnungsbau	339	359	371	413	413	478
Gewerblicher Bau	140	140	171	214	228	204
Öffentl. und Verkehrsbau	204	239	267	292	302	335
Bauvolumen, gesamt	683	738	809	919	943	1 017
b) 1962 = 100						
Wohnungsbau	100	106	109	122	122	141
Gewerblicher Bau	100	100	122	153	163	146
Öffentl. und Verkehrsbau	100	117	131	143	148	164
Bauvolumen, gesamt	100	108	118	135	138	149
Vergleich: Bundesgebiet						
Wohnungsbau	100	101	111	112	115	111
Gewerblicher Bau	100	95	103	107	108	96
Öffentl. und Verkehrsbau	100	108	124	123	127	119
Bauvolumen, gesamt	100	102	113	114	118	110
c) Berlin (West) in vH vom Bundesgebiet						
Wohnungsbau	80	84	79	87	84	102
Gewerblicher Bau	61	64	72	87	92	93
Öffentl. und Verkehrsbau	61	67	65	72	72	85
Bauvolumen, gesamt	69	73	72	82	81	94
Quelle: Berechnungen des DIW aufgrund von Angaben des Statistischen Bundesamtes Wiesbaden und des Statistischen Landesamtes Berlin (West).						

gebnisse der Baugenehmigungsstatistik könnten einen Tendenzumschwung andeuten: Im Durchschnitt der Monate Juli und August nahmen die Baugenehmigungen für Nichtwohnbauten gegenüber dem Vorjahrszeitraum sehr kräftig zu (+ 46 vH), während die genehmigten Wohnbauten das Vorjahrsniveau nicht mehr ganz erreichten.

Ebenso wie der Hochbau zeigt auch der Tiefbau eine zufriedenstellende Gesamtentwicklung der erfaßten Auftragsvergaben bei Divergenzen in seinen Teilbereichen. Die Auftragsvergaben überstiegen das Vorjahrsergebnis im Durchschnitt des ersten Halbjahres um fast ein Drittel.

Im Gegensatz zur Entwicklung im Wohnungsbau und im öffentlichen Hochbau lassen die Nachfrageindikatoren im gewerblichen Bau einen weiteren Rückgang des Bauvolumens erwarten: Die veranschlagten Baukosten der Baugenehmigungen aller Büro- und gewerblichen Betriebsgebäude zeigten für das erste Halbjahr einen Rückgang von 47 vH an. Diese Daten lassen nicht erwarten, daß aufgrund der im neuen Berlinhilfegesetz verankerten Fristen noch in der zweiten Jahreshälfte eine kräftige Belegung der gewerblichen Bautätigkeit einsetzen wird. Selbst wenn die hiervon betroffenen Projekte kurzfristig in Angriff genommen werden sollten, so läßt der gegenwärtig sehr geringe Kapazitätsspielraum kaum eine bedeutende Ausweitung der Produktion zu.

Vergleicht man die Einbußen der gewerblichen Rohbauproduktion im ersten Halbjahr 1968 (— 13 vH) mit den Ergebnissen der im Frühjahr dieses Jahres vom DIW bei der Westberliner Industrie durchgeführten repräsentativen Investitionsbefragung¹, wonach die für das Jahr 1968 geplanten Bauinvestitionen einen Rückgang von 12 vH aufweisen, so ist die Übereinstimmung der für das Jahr 1968 vorausgesagten und im ersten Halbjahr eingetretenen Entwicklung in Richtung und Intensität auffallend². Inwieweit die Aussage der Investitionsbefragung, die vorwiegend die Investitionsneigung im Frühjahr widerspiegelt, auch für die zweite Jahreshälfte noch gilt, dürfte maßgeblich von dem nach der Erhebung in vieler Hinsicht beeinflussten Investitionsklima und der Angebotselastizität des Baugewerbes abhängig sein.

Aus den baustatistischen Informationen für Juli und August ließe sich auch für den gewerblichen Baubereich eine gewisse Belegung zu Beginn des zweiten Halbjahres herleiten. Im August war die Zahl der Arbeitskräfte im gewerblichen Bausektor um 4 vH höher als im Vorjahrsmonat; die Ausweitung der Rohbauproduktion betrug 11 vH. Gleichzeitig war aber auch eine kräftige Zunahme der Baugenehmigungen für Büro- und gewerbliche Betriebsgebäude in den beiden Monaten Juli und August zu beobachten (+ 24 vH). Daß allerdings im letzten Jahresdrittel die Bauproduktion im gewerblichen Bereich in dem Maße gesteigert werden kann, daß die Einbußen des ersten Halbjahres kompensiert

werden, ist nicht sehr wahrscheinlich. Um nur eine Stagnation der Rohbauproduktion zu erreichen, müßten die realen Bauleistungen in den letzten vier Monaten des Jahres das Vorjahrsniveau etwa um ein Fünftel überschreiten.

Die bisherige Produktionsentwicklung und die im ganzen positiven Nachfragetendenzen lassen eine weiterhin günstige Entwicklung der Baukonjunktur in Berlin erwarten. Das nominale Bauvolumen dürfte im Jahre 1968 um knapp 10 vH zunehmen. Da die Preiskomponente — vorwiegend infolge der Umstellung im Steuersystem — an Bedeutung gewonnen hat, wird das reale Bauvolumen die 5-vH-Grenze nicht überschreiten.

Kapazitätsreserven ausgeschöpft

Die kräftige Expansion der Bautätigkeit in den letzten Jahren bedingte bei fast gleichbleibender Beschäftigung deutliche Produktivitätsfortschritte; mithin war die Bauwirtschaft zu hohen Investitionen gezwungen. Den zügigen Ausbau der maschinellen Kapazitäten zeigt die Investitions- und Vermögensrechnung des DIW sehr deutlich. Der Wert des Brutto-Anlagevermögens (zu Preisen von 1954) hat sich seit 1961 — dem Jahr, in dem das Baugewerbe durch die Errichtung der Mauer einen Arbeitskräfteverlust von 8 vH hatte — reichlich verdoppelt.

Die kräftige Erhöhung der maschinellen Kapazitäten hat in den Jahren 1965 und 1966 gerade ausgereicht, um die Nachfrage zu befriedigen. Für das Jahr 1967 ergibt die Berechnung Vollausslastung der Kapazitäten. Die Investitionsbefragung des Berliner Bauhauptgewerbes — sie wird vom DIW seit einigen Jahren regelmäßig durchgeführt — ließ allerdings auf eine sehr ungünstige Investitionsneigung der Bauwirtschaft schließen: Im Vergleich zum Vorjahr wollte das Bauhauptgewerbe 1968 etwa ein Drittel weniger investieren. Zu bedenken ist jedoch, daß die Befragung im März dieses Jahres erfolgte. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß diese sehr zurückhaltende Einstellung in den Folge Monaten aufgegeben wurde. Die kräftige Expansion der Bautätigkeit gerade im zweiten Quartal dürfte die Bauwirtschaft relativ rasch zu einer solchen Revision ihrer Investitionspläne veranlaßt haben; denn schon eine Erhöhung des Bauvolumens um 3 bis 4 vH im Jahre 1968 erfordert eine Steigerung der Investitionen im Vergleich zum Vorjahr.

Wie aus den bislang vorliegenden Daten über Baugenehmigungen und Auftragsvergaben abzuleiten ist, kann zumindest für das nächste Jahr mit starken Bauüberhängen gerechnet werden. Bei der arbeitsmarktbedingten Orientierung zu verstärkten Rationalisierungsinvestitionen, wie sie die Befragungsergebnisse erkennen lassen, sollte die Bauwirtschaft auch den maßvollen Ausbau ihrer Kapazitäten nicht vernachlässigen.

¹ Vgl. Wochenbericht des DIW, Nr. 28/1968.

² Bei diesem Vergleich ist allerdings die umfassendere Definition des gewerblichen Baus — bedingt schon allein durch die Einbeziehung der nichtindustriellen Wirtschaftsbereiche — zu bedenken.