

Diekmann, Achim

Article — Digitized Version

Abschied vom Mengenwachstum

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Diekmann, Achim (1979) : Abschied vom Mengenwachstum, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 59, Iss. 11, pp. 555-559

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135376>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Abschied vom Mengenwachstum

Achim Diekmann, Frankfurt

Die Automobilindustrie ist in der Diskussion. Einige meinen, daß sie ihre bisherige Schrittmacherposition für die wirtschaftliche Entwicklung im kommenden Jahrzehnt einbüßen wird. Andere sind dagegen der Ansicht, daß ihre Bedeutung immer noch erheblich sein dürfte. Was werden die 80er Jahre für die Automobilindustrie bringen?

Über drei Jahrzehnte hinweg hat die Automobilindustrie maßgeblichen Einfluß auf das Wirtschaftsgeschehen in der Bundesrepublik und die Entwicklung der Außenhandelsströme zwischen der Bundesrepublik und ihren Handelspartnern genommen. Ihr fiel dabei die Rolle des Wachstumsträgers zu, der dem Anstieg des Sozialprodukts immer wieder neue Impulse verlieh. Vor allem in den 50er und 60er Jahren übertrafen die Wachstumsraten dieses Industriezweiges das gesamtwirtschaftliche Entwicklungstempo (vgl. Tabelle 1 und 2). Die zunehmende Bedeutung des Pkw als individuell verfügbares Massenverkehrsmittel und die mit höheren Qualitätsanforderungen an den Gütertransport wachsenden Aufgaben für den Lkw ließen die Automobilindustrie in der Rangliste der großen Industriezweige weiter nach vorne rücken.

Selbst in den schwieriger werdenden 70er Jahren lag die Automobilindustrie im Wachstum noch vorne, obwohl die Rezession des Jahres 1974 den Automobilbau mit voller Wucht und härter als andere Wirtschaftsbereiche getroffen hatte. Von 1970 bis 1978 stieg die Wertschöpfung der drei Produktionsbereiche der Automobilindustrie, der Kraftwagenindustrie, der Anhänger- und Aufbautenindustrie und der Teile- und Zubehörindustrie, preisbereinigt immerhin im Jahresdurchschnitt um 4,1 % (vgl. Tabelle 2). Die gesamtwirtschaftliche Wachstumsrate verharrte demgegenüber bei einem jährlichen Plus von 2,7 %.

Gleichwohl ist der Wachstumstrend in der Automobilindustrie über die Jahre hinweg flacher geworden. Die Bundesrepublik hat inzwischen ein Motorisierungsniveau erreicht, das weit höher liegt als noch vor wenigen Jahren für möglich gehalten wurde. Auf allen wichtigen Absatzmärkten sind Ansätze einer Abschwächung der von der Motorisierung ausgehenden Dynamik erkennbar. Wird die Automobilindustrie in den 80er Jahren ähnlich günstig abschneiden wie in dem jetzt zu Ende gehenden Jahrzehnt? Oder müssen wir davon ausgehen, daß die Schrittmacherfunktion im wirtschaftlichen Wachstumsprozeß künftig anderen Industriezweigen zufallen wird?

Qualitatives vs. quantitatives Wachstum

Mit den gängigen Prognosen über die noch ausschöpfbaren Motorisierungsspielräume läßt sich diese Frage nicht beantworten. Der noch zu erwartende Bestandsanstieg und die aus der Altersschichtung des Bestandes ableitbare Ersatznachfrage, der in den kommenden Jahren wachsende Bedeutung zukommen wird, liefern hierfür zwar Anhaltspunkte. Beide Größen beziehen sich jedoch lediglich auf die Stückzahl der Fahrzeuge, die künftig auf den einzelnen Märkten nachgefragt werden wird. Unmittelbare Schlußfolgerungen für das Wachstum der Automobilindustrie gestatten sie nicht. Ein Blick auf die vorliegenden statistischen Daten beweist dies: Von 1970 bis 1978 wuchs die Automobilproduktion in der Bundesrepublik (Pkw und Nutzkraftwagen) von 3,84 auf 4,19 Mill. Einheiten. Das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Zuwachsrate von 1,1 %. Der Anstieg der Produktionsleistung der Automobilindustrie während dieses Zeitraumes lag annähernd viermal so hoch (vgl. Tabelle 2).

Dr. rer. pol. Achim Diekmann, 49, ist Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie e. V. in Frankfurt.

Tabelle 1
Beitrag des Automobilssektors¹ zum Bruttoinlands-
produkt
(in Preisen von 1970)

Jahr	Bruttoinlands- produkt (Mrd. DM)	davon „automobil- induziert“ (Mrd. DM)	%
1960	429	25,7	6,0
1970	679	50,8	7,5
1978	838	70,0	8,4

¹ Automobilindustrie und Automobilhandel unter Berücksichtigung der in den vorgelagerten Produktionsbereichen erbrachten Wertschöpfung.

Tabelle 2
Wachstumsraten und Nettowertschöpfung in der
Automobilindustrie
(jährliche Durchschnittswerte in %)

Zeitraum	Automobilproduktion (Stückzahl)	Nettowertschöpfung (in Preisen von 1970)
1952-1960	21,7	18,6
1960-1970	6,5	9,7
1970-1978	1,1	4,1

Der Grund für das Auseinanderklaffen beider Zuwachsraten liegt nicht nur in der gestiegenen Produktion von Kraftfahrzeugteilen und Aggregaten, sondern vor allem in dem gestiegenen Durchschnittswert der produzierten Fahrzeuge.

Für die Beurteilung der künftigen Wachstumschancen der Automobilindustrie ist dies ein überaus wichtiger Tatbestand. Tatsächlich bieten nämlich die für die Bundesrepublik relevanten Märkte – legt man die Stückzahl der Fahrzeuge zugrunde – kaum noch nennenswerte Wachstumsspielräume. Dies gilt vor allem für die Bundesrepublik selbst. Mit einem Stillstand in der Motorisierung hat dies nichts zu tun. In der Bundesrepublik verkehren derzeit 22,5 Mill. Pkw und 1,63 Mill. Nutzkraftwagen (Lkw, Straßenzugmaschinen, Omnibusse und Sonderfahrzeuge).

Nach den vorliegenden Prognosen wird die Zahl der Pkw bis 1990 auf 26 bis 28 Mill. Einheiten, die der

Tabelle 3
Prognosen des Bestandes von Pkw und Nutzkraft-
wagen in der Bundesrepublik Deutschland¹
(Anzahl in Mill.)

Jahr	Personenkraftwagen					Nutzkraftwagen		
	Aral	DIW	Ifo	Shell ²⁾	a	b	Aral	RWI
1979			22,5				1,63	
1985	24,5		24,3	25,0	26,1		1,75	1,89
1990	26,0	27,7	25,9	26,4	27,9		1,85	

¹ Jahresmitte
² Jahresende

Nutzkraftwagen auf 1,8 bis 1,9 Mill. Einheiten ansteigen (vgl. Tabelle 3). Legt man die Trendwerte des erwarteten Bestandsanstiegs zugrunde und geht man davon aus, daß im Durchschnitt mit einer zehnjährigen Lebensdauer der Fahrzeuge gerechnet werden kann, so ergibt sich für das Jahr 1990 ein Absatzergebnis, das kaum höher sein dürfte als das des Jahres 1978. Dabei ist freilich zu berücksichtigen, daß der Automobilabsatz 1978 unter einem besonders günstigen konjunkturellen Stern stand.

Weitgehend ausgeschöpfte Exportmärkte

Das Bild sieht nicht viel anders aus, wenn wir die Absatzmärkte der uns umgebenden westeuropäischen Länder betrachten, die 1978 rund 2/3 des deutschen Automobilexports aufgenommen haben. Das entspricht einem Anteil an der Produktion von 33 % (vgl. Tabelle 4). Sie liegen zwar im Durchschnitt gesehen in ihrer Motorisierungsentwicklung hinter der Bundesrepublik zurück, was sich in niedrigeren Dichtezeffern niederschlägt, ihre Wachstumsperspektiven sind jedoch nur marginal günstiger zu beurteilen als die des deutschen Marktes.

Dies gilt erst recht für Nordamerika, wo 1978 22 % der aus der Bundesrepublik exportierten Automobile ihren Absatz fanden. Die USA und Kanada haben die Sättigungsgrenze der Motorisierung praktisch erreicht.

Tabelle 4
Automobilexport der Bundesrepublik
Deutschland 1978

Abnehmerland	Anzahl	in % des Exports	in % der Produktion
Westeuropa	1 386 839	66,9	33,1
Nordamerika	456 409	22,0	10,9
Japan	30 151	1,5	0,7
Sonstige Länder	199 904	9,6	4,8
	2 073 303	100,0	49,5

Tabelle 5
Lohnkosten und Arbeitszeit in der Automobil-
industrie im internationalen Vergleich 1978

Land	Lohnkosten in DM/h	Jahresarbeitszeit ¹ je Beschäftigten
Belgien	24,38	1664
BR Deutschland	24,02	1626
Frankreich	13,90	1790
Großbritannien	10,00	1799
Italien	13,24	1561
Japan	15,06	1966
Niederlande	21,00	1682
Schweden	21,58	1539
USA	21,94	2100

¹ Effektiv geleistete Arbeitsstunden

Der Spielraum für Direktexporte in diesem Absatzraum ist außerdem eingeengt, seitdem das Volkswagenwerk in den USA über eigene Fertigungsanlagen verfügt. Durch das große Interesse der Amerikaner an sparsamen europäischen Fahrzeugen wird dies einstweilen noch überdeckt.

Die eigentlichen Wachstumsmärkte aber, die volkreichen, bereits auf der Stufe von Industriestaaten stehenden Länder Lateinamerikas und Asiens, verfügen ebenso wie Südafrika und Australien über eine eigene Automobilindustrie, zumindest aber über Montagestätten, die mit steigendem „local content“ arbeiten. Den traditionellen Herstellerländern verwehren handelspolitische Hemmnisse den direkten Zugang zu diesen Märkten. Teilhaben an diesen Märkten kann nur, wer dort produziert oder montiert.

Zu den Märkten, die noch über Wachstumschancen verfügen, zählt sicher auch Japan. Doch sind ausländische Hersteller auf diesem Markt bisher nicht sonderlich erfolgreich gewesen. Das ist weniger handelspolitischen Hemmnissen zuzuschreiben als vielmehr der Tatsache, daß die japanischen Automobilhersteller gegenüber ihren europäischen Konkurrenten über einen klaren Wettbewerbsvorsprung verfügen. Daß die deutsche Automobilindustrie auf dem Markt dieses fernöstlichen Landes unter den Ausländern am günstigsten abschneidet, mag ein schwacher Trost sein. Hieraus für die Zukunft aber zu Buche schlagende Absatzerfolge ableiten zu wollen, wäre vermessen.

In der Summe stimmen diese Aussagen sicher nicht hoffnungsvoll, wenn auch einschränkend hinzugefügt werden muß, daß das Gesagte in erster Linie für den Pkw-Absatz gilt. Dem Nutzkraftwagenexport aus der Bundesrepublik sind da und dort bessere Chancen zuzubilligen. Die Zahl der in der Bundesrepublik vom Band laufenden Automobile jedenfalls dürfte unter den absehbaren Rahmenbedingungen 1990 nicht wesentlich über dem heutigen Produktionsvolumen liegen. Dabei wird stillschweigend unterstellt, daß es den deutschen Automobilherstellern gelingt, ihre heutigen Marktanteile weltweit in etwa zu halten. Ob dies erreichbar sein wird, ist durchaus offen.

Die Spitzenposition der Bundesrepublik bei den Lohnkosten und die im Vergleich zu anderen wichtigen Herstellerländern geringere Zahl der jährlich geleisteten Arbeitsstunden je Beschäftigten sind ein Handicap des Produktionsstandorts Bundesrepublik (vgl. Tabelle 5). Diesen Standortnachteil durch höhere Produktivität auszugleichen, ist bislang nur teilweise gelungen. Hinzu kommt, daß der flacher werdende Verlauf der Wachstumskurve der Automobilnachfrage in

den 80er Jahren weltweit eine Verschärfung der Verteilungskämpfe um Märkte zur Folge haben wird. Im Mittelpunkt werden dabei die Märkte Nordamerikas, Europas und Japans stehen. Die Veränderung der Kräfteverhältnisse, die sich als Folge dieser Entwicklung in der Weltautomobilindustrie ergeben wird, läßt sich heute auch nicht annähernd prognostizieren.

Die Automobilindustrie wird sich in den kommenden Jahren weltweit dem Zwang ausgesetzt sehen, der Verknappung einzelner Ressourcen und einem geschärften Umweltbewußtsein Rechnung zu tragen. Beides hängt mit der massenhaften Nutzung des Automobils zusammen.

Vorrangige Entwicklungsaufgaben

Der Bau „harmloserer“ Automobile im Sinne eines verbesserten Insassenschutzes und einer besseren Umweltverträglichkeit zählte natürlich bisher schon zu den vorrangigen Entwicklungsaufgaben der Automobilindustrie. Wie der Vergleich der heute produzierten Fahrzeuge mit denen früherer Fahrzeuggenerationen beweist, können sich die auf diesem Gebiet erzielten Erfolge auch durchaus sehen lassen. Es unterliegt jedoch keinem Zweifel, daß insbesondere in den Ländern mit hoher Fahrzeugpopulation die bisher erzielten Fortschritte bei der Verbesserung des Emissionsverhaltens der Fahrzeuge noch nicht als ausreichend angesehen werden und beispielsweise bei der Karosseriegestaltung weitere Entwicklungsschritte zur Senkung des Unfallrisikos bei Fußgängerunfällen möglich und auch nötig sind.

Entscheidende Akzente für die Fahrzeugentwicklung der 80er Jahre werden aber die steigenden Mineralölpreise setzen. Die Verteuerung der Energie, die sich in den kommenden Jahren mit kaum vermindertem Tempo fortsetzen dürfte, zwingt die Automobilindustrie, alle verfügbaren Entwicklungsspielräume auszuschöpfen, um den Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge zu reduzieren. Die Unsicherheit in der Einschätzung des Erfolgs, mit dem die Automobilhersteller der einzelnen Produktionsgebiete diese Aufgabe bewältigen werden, ist eine der Quellen für die Unsicherheit in der Beurteilung der Wachstumschancen, die aus heutiger Sicht und unter Berücksichtigung der Abflachung des Mengenwachstums der Automobilindustrie in den USA, in Europa und in Japan zuzubilligen sind.

Ausgehend von der Erkenntnis, daß niemand auf sein Automobil verzichten will, fällt der Automobilindustrie in den 80er Jahren die Aufgabe zu, ihre Fahrzeuge so zu gestalten, daß sie bei maximalem Komfort für den Benutzer (geringere Beanspruchung für den Fah-

rer, leichte Bedienbarkeit, geringer Wartungsaufwand etc.), größter Wirtschaftlichkeit und nach wie vor hohen Fahrleistungen die Umwelt möglichst wenig belasten, den geringst möglichen Ressourceneinsatz erfordern und so sicher gefahren werden können, daß das Unfallrisiko begrenzt und mögliche Unfallfolgen in ihrer Schwere gemildert werden.

Die Komplexität dieses Forderungsbündels bedeutet aus der Sicht der Automobilindustrie Herausforderung und Chance zugleich. Ihr werden innovatorische Leistungen abverlangt, die ungeachtet der sich abzeichnenden Marktene neue Wachstumsspielräume eröffnen.

Die verbesserte aerodynamische Gestaltung der Karosserien, der Einsatz neuer Werkstoffe, die Entwicklung von Antriebsaggregaten und Leistungsübertragungselementen mit besserem Wirkungsgrad, der Einbau von Antiblockiersystemen, die fußgängerfreundliche Gestaltung der Frontpartien von Personenkraftwagen und der vielfältige Einsatz der Elektronik, nicht nur zur optimalen Steuerung der Verbrennungsvorgänge im Motor, sondern auch zur Entlastung des Fahrers, sind nur einige Stichworte zur Verdeutlichung der technischen Möglichkeiten, den Anforderungen, die an künftige Fahrzeuggenerationen gestellt werden, Rechnung zu tragen.

Erhöhte Qualitätsanforderungen

Die Fortschritte in der Produktentwicklung sind dabei verzahnt mit nicht minder bedeutsamen Veränderungen in den Fertigungsverfahren. Etwa bis zum Ende der 60er Jahre wurde aufgrund des Mengenwachstums beim Fahrzeugbau die Entwicklung der Fertigungstechnologie vorwiegend von den auf die Großserienfertigung ausgerichteten Mechanisierungs- und Automatisierungsprozessen beherrscht. Die Abflachung des Mengenwachstums, der raschere Wechsel in den Nachfragestrukturen und die zunehmende Typen-, Teile- und Vorschriftenvielfalt haben dazu geführt, daß neben die starren, stückzahlorientierten Fertigungssysteme der Großserie flexible Formen der Automatisierung getreten sind. Sie gestatten es nicht nur, auch bei kleinen und mittleren Serien mit einem relativ hohen Umrüstvolumen auf automatische Fertigungen überzugehen, sondern sie haben generell dazu beigetragen, die Qualität der Fertigung und damit die Zuverlässigkeit der Produkte zu verbessern. Der Einsatz der Mikroelektronik wird auf diesem Gebiet weitere Fortschritte ermöglichen.

In der Summe bedeutet die hier dargestellte Entwicklung eine anspruchsvollere, dem wachsenden Le-

bensstandard und den wachsenden Erwartungen der Bevölkerung an die Umweltfreundlichkeit und Sicherheit der Fahrzeuge angepaßte Technik. Der Qualitätskomponente wird künftig im Automobilbau eine entscheidende Bedeutung zukommen. Mit der Einengung des Mengenwachstums wird der Einfluß der „Qualität“ der angebotenen Fahrzeuge für die Sicherung der Marktposition der einzelnen Hersteller ausschlaggebend sein. Qualität bedeutet hier neben der Erfüllung der schärfer werdenden gesetzlichen Auflagen auf dem Gebiet des Umweltschutzes und der Fahrzeugsicherung künftig vor allem niedrigen Kraftstoffverbrauch, geringen Wartungsaufwand und Zuverlässigkeit der Funktionen.

Die stärkere Betonung der Qualität bedeutet gleichzeitig aber auch eine Verlagerung von Wertschöpfung aus dem Werkstatt- und Kundendienstbereich in die Produktionsbereiche der Automobilindustrie und der mit ihr verbundenen Zulieferbetriebe. Daß es sich dabei keineswegs um visionäre Vorstellungen handelt, zeigt die bereits heute zu beobachtende Entwicklung zu größeren Serviceintervallen, die Ausdehnung der Garantiefrieten und die spürbare Verbesserung des Korrosionsschutzes, der zwar höhere Anschaffungskosten für den Fahrzeugkäufer, dafür aber eine Verringerung des laufenden Unterhaltungsaufwands bedeutet.

Neue Wachstumschancen

Für die Automobilindustrie eröffnen sich damit neue Wachstumsspielräume. Vor diesem Hintergrund sind auch die umfangreichen Investitionsprogramme zu sehen, mit denen die Automobilhersteller die 80er Jahre ansteuern. Sie dienen ebenso wie der steigende Fertigungs- und Entwicklungsaufwand dem Einsatz neuer kraftstoffsparender, umweltfreundlicher, die Reparaturanfälligkeit der Fahrzeuge mindernder Technologien.

Von den Einkommensspielräumen der privaten Haushalte her gesehen, die den Motorisierungsprozeß auch in den kommenden Jahren im wesentlichen tragen werden, stellt sich diesem Übergang vom mengenorientierten in ein qualitätsorientiertes Wachstum kein Hindernis in den Weg. So ist beispielsweise für die Bundesrepublik ausgehend von den bisher beobachteten Nachfrageverhalten der privaten Haushalte für den Zeitraum 1978 bis 1990 preisbereinigt mit einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme automobilbezogener Aufwendungen aus dem Bereich des privaten Konsums von etwa 3,5 % zu rechnen. Diese Aufwendungen umfassen den Kauf von Fahrzeugen und Ersatzteilen.

Da die Stückzahl der von den privaten Haushalten jährlich erworbenen Fahrzeuge in dem vor uns liegenden Jahrzehnt jedoch kaum noch über ihr heutiges Niveau wachsen wird, bedeutet dies, daß der innerhalb des privaten Verbrauchsbudgets für die Motorisierung zur Verfügung stehende Ausgabenspielraum voll für den Kauf höherwertiger Fahrzeuge eingesetzt werden kann. Bedeutete in der Vergangenheit qualitatives Wachstum in erster Linie eine Verschiebung des Modellangebots zugunsten von Fahrzeugen höherer Leistungsklassen, so dürften künftig die Einkommensspielräume zum überwiegenden Teil zum Kauf zwar komfortabler, aber gleichzeitig sparsamer Automobile mit günstigeren Umwelteigenschaften genutzt werden.

Bei aller Unschärfe, die zwangsläufig mit zukunftsgerichteten Aussagen verbunden ist, läßt sich daher die eingangs gestellte Frage nach den Wachstumschancen der deutschen Automobilindustrie mit dem

Hinweis beantworten, daß ungeachtet des Abschieds vom Mengenwachstum die steigenden Anforderungen an das Produkt vor dem Hintergrund wachsender Einkommensspielräume der deutschen Automobilindustrie auch weiterhin den Weg zu einem positiven Wachstumsbeitrag öffnen werden. Die auf höherwertige Technik spezialisierten Unternehmen der deutschen Automobilindustrie befinden sich weltweit gesehen bei der Anpassung an die veränderten Wachstumsbedingungen der Automobilmärkte in keiner schlechten Ausgangsposition. Gleichwohl wird man davon ausgehen müssen, daß sich das Wachstum dieses Industriezweiges künftig eher im Rahmen der Zunahme des Sozialproduktes bewegen wird. Eine Fortdauer der Sonderstellung, die die deutsche Automobilindustrie mit ihrem überdurchschnittlichen Wachstum während der Nachkriegszeit eingenommen hat, ist für die 80er Jahre nicht zu erwarten.

STRUKTURPOLITIK

Konsistenzprobleme einer raumwirksamen Strukturpolitik

Paul Klemmer, Bochum

Kürzlich wurde das Strukturprogramm Ruhrgebiet verabschiedet; auch die Verhandlungen über ein gemeinsames Konzept für die Lösung der Strukturprobleme der Küstenregion stehen kurz vor ihrem Abschluß. Vor diesem Hintergrund stellt sich generell die Frage nach der Konsistenz einer raumwirksamen Strukturpolitik.

Verfolgt man die Subventionsberichterstattung der Bundesregierung, so stieg das aus Finanzhilfen und Steuervergünstigungen zusammengesetzte Subventionsvolumen im Zeitraum von 1966 bis 1978 von rd. 13,3 Mrd. DM auf rd. 42,1 Mrd. DM an, was einer prozentualen Steigerung von 215 % entspricht¹. Mit rd. einem Viertel dieser Gesamtsumme erfuhr die gewerbliche Wirtschaft gefolgt von der Landwirtschaft die höchste Förderung, wobei bei der ersteren die Steuer-

vergünstigungen (rd. 75 % der Gesamtförderung) überwogen, während bei der Landwirtschaft die Finanzhilfen (rd. 73 % der Gesamtförderung) die größte Rolle spielten.

Diese Angaben verdeutlichen bereits das Ausmaß der staatlichen Einflußnahme, wobei sich hinter den Zahlen unterschiedliche Strukturprogramme mit teilweise sehr divergierenden Zielsetzungen verbergen. Ihnen gemeinsam ist die Absicht, auf direkte oder indirekte Weise Einkommens- oder Kapazitätseffekte in bestimmten Teilbereichen der Volkswirtschaft (Sektoren, Regionen oder Betriebsgrößenkategorien) auszu-

Prof. Dr. Paul Klemmer, 43, ist Ordinarius für Volkswirtschaftslehre am Seminar für Wirtschafts- und Finanzpolitik der Ruhr-Universität Bochum. Er beschäftigt sich vorwiegend mit Fragen der regionalen Strukturpolitik.

¹ Vgl. D. Albrecht: Subventionen. Problematik und Entwicklungen, in: Schriftenreihe des Bundesministeriums der Finanzen, Heft 25, Bonn 1978, S. 33 bzw. 51.