

Tabelle 4
Landesdurchschnittspreise ausgewählter Waren und Leistungen

Ware / Leistung	Menge	Juli	
		1971	1972
		DM	
Helles Mischbrot	1 kg	1,45	1,56
Weißbrot	1 kg	1,74	1,86
Reis	1 kg	2,40	2,54
Zucker	1 kg	1,23	1,28
Markenbutter	1 kg	7,96	8,12
Emmentaler Käse	1 kg	9,31	9,84
Deutsche Eier, Güteklasse A, Größenklasse 3	1 Stück	0,20	0,22
Kartoffeln, Neue Ernte	2,5 kg	1,18	1,75
Pflanzenöl	1 kg	2,12	2,19
Margarine	1 kg	3,36	3,34
Rindfleisch zum Kochen	1 kg	6,90	7,89
Rindfleisch zum Braten	1 kg	10,22	12,08
Schweinefleisch, Kotelett	1 kg	8,53	9,21
Kalbfleisch zum Braten	1 kg	12,41	14,83
Herrenstraßenschuhe	1 Paar	45,10	49,60
Damenstraßenschuhe	1 Paar	49,80	56,10
Damenstrümpfe, Perlon	1 Paar	2,55	2,59
Kinderstrümpfe	1 Paar	4,07	4,20
Bettbezug	1 Stück	27,60	30,30
Benzin	1 Liter	0,61	0,64
Anthrazit-Eierbriketts	50 kg	11,88	12,52
Braunkohlenbriketts	50 kg	8,58	9,42
Haarschneiden für Herren	1mal	4,07	4,35
Dauerwellen	1mal	23,60	25,30
Frisieren, Waschen und Legen	1mal	6,54	7,06
Chemische Kleiderreinigung (Herrenanzug)	1mal	8,31	8,38
Mangelwäsche, Glatte Teile gemangelt	5 kg	9,68	10,35
Theaterkarte, Einzelkarte	1 Stück	7,43	7,93
Kraftfahrzeug, Große Inspektion	1mal	66,60	72,50
Fahrschulunterricht	60 Min.	25,70	28,40

nur eine einzige billiger geworden. Der Landesdurchschnittspreis von Margarine ist von 3,36 DM auf 3,34 DM zurückgegangen.

Vergleich mit den Preisindizes für die Lebenshaltung anderer Länder

Vergleicht man die Entwicklung der Verbraucherpreise mit der anderer Länder, so schneidet die Bundesrepublik nicht am schlechtesten ab. In **Tabelle 5** sind die neuesten Werte für zehn europäische Länder und die USA zusammengestellt. Daraus geht hervor, daß die Bundesrepublik zusammen mit den USA die geringste Teuerungsrate seit 1962, nämlich 38% aufzuweisen hat. Luxemburg folgt mit 41% und Belgien mit 44%. Mit 69% stehen die Niederlande an der Spitze. Gemessen an der letzten Jahresveränderung waren die USA mit + 3,2% das preisstabilste unter den aufgeführten Ländern. Italien (+ 5,0%)

Tabelle 5
Preisindex für die Lebenshaltung 1972 – 1962 = 100

Land	Monat	Index	Veränderung ¹⁾ in %
BRD	Juli	138	+5,6
Belgien	Juni	144	+5,5
Frankreich	Juni	152	+5,6
Großbritannien	Juni	161	+6,1
Italien	Mai	151	+5,0
Luxemburg	Juli	141	+5,6
Niederlande	Juni	169	+7,9
Norwegen	Mai	162	+6,9
Österreich	Juni	146	+6,5
Schweden	Juni	158	+7,0
Schweiz	Mai	147	+6,3
USA	Mai	138	+3,2

¹⁾ Gegenüber dem entsprechenden Monat des Vorjahres.

und Belgien (+ 5,5%) stellten sich noch etwas günstiger als die Bundesrepublik, die zusammen mit Frankreich und Luxemburg (+ 5,6%) an vierter Stelle steht. Die höchsten Preissteigerungen im vergangenen Jahr hatten die Niederlande (+ 7,9%) und Schweden (+ 7,0%) zu verzeichnen.

Dipl.-Volkswirt Karl Sauter

Grundsätzliche Gedanken zur statistischen Darstellung der Infrastruktur

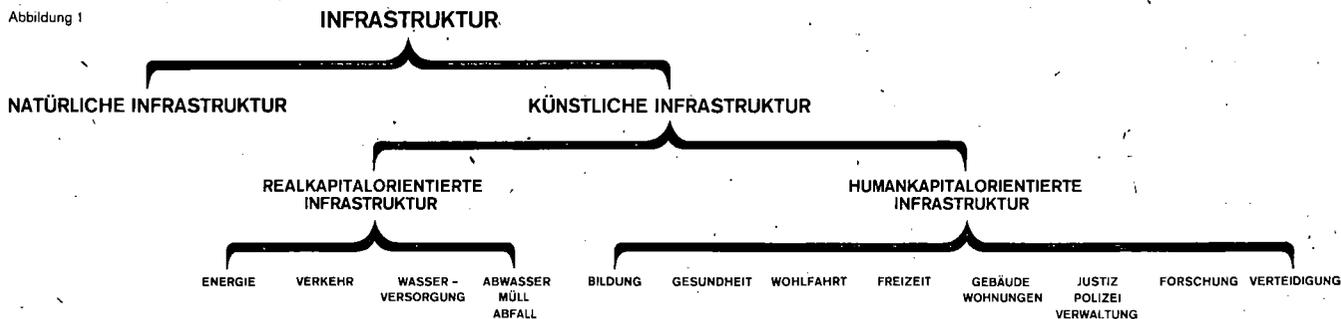
Die Bemühungen des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg um eine verbesserte Aussage der Statistik zu Fragen der Infrastruktur haben eine Phase erreicht, die einen gewissen Überblick bietet. Sie sind aus mehreren Gründen beachtenswert. Einmal handelt es sich bei den zu erfassenden Infrastruktur-Daten zu einem erheblichen Teil um Daten, die bisher außerhalb des normalen Arbeitsbereiches der amtlichen Statistik anfallen. Zum anderen war vorgegeben, diese Daten in den technischen Rahmen der Regionaldatenbank einzufügen, einem Instrument der amtlichen Statistik, das wegweisend für eine zukünftige Form der Informationsbereitstellung regional gegliederter Daten sein kann. Und nicht zuletzt ist es das Thema selbst, das ein besonderes Gewicht in der politischen Praxis besitzt.

Im Vordergrund dieses Aufsatzes sollen die grundsätzlichen Überlegungen stehen, die als Voraussetzung einer systematischen Datenerfassung angestellt wurden¹.

¹ Zu Fragen der Regionaldatenbank vgl. Deininger, R., Gawatz, E., Zum Aufbau der Regionaldatenbank, in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Heft 7, 1972, zum Inhalt der bis jetzt erfaßten und gespeicherten Infrastruktur-Daten vgl. Kaminsky, R., Ein Beitrag zur Bereitstellung von Infrastruktur-Daten, in: Jahrbücher für Statistik und Landeskunde, 17. Jahrgang 1. Heft. Dieser Aufsatz stellt eine gekürzte Fassung dar.

Begriffsabgrenzung und Gliederung der Infrastruktur

Menschliches Leben ist raum- und zeitgebunden. Einen Ansatzpunkt zur Aufhellung der vielfältigen Beziehungen stellt daher die Untersuchung der Raumstruktur und ihrer Veränderungen im Zeitverlauf dar. Die Gesamtstruktur eines Raumes ist dabei zweckmäßigerweise aufzuteilen in einzelne Strukturbereiche, das heißt in Sachbereiche besonderer Eigenart wie etwa: Bevölkerung, Wirtschaft, Finanzen und unter anderem auch Infrastruktur. *Unter Infrastruktur soll hier die Gesamtheit aller materiellen, personellen und institutionellen Gegebenheiten eines Raumes verstanden werden, die grundlegende Bedeutung für die Erreichung gesellschaftlicher Ziele haben.* In dieser Begriffsabgrenzung sind die beiden nur subjektiv bestimmbar Elemente *grundlegende Bedeutung* und *gesellschaftliche Ziele* enthalten. Diese Formulierung soll deshalb auch nicht so verstanden werden, daß aus ihr sämtliche Gegebenheiten der Infrastruktur gleichsam zwingend abgeleitet werden können; sie soll lediglich dabei helfen, einige Dinge der uns umgebenden Wirklichkeit nach einem absichtlich allgemein gewählten Kriterium herauszugreifen und unter den einen Begriff *Infrastruktur* zu stellen.



Der aus der Gesamtstruktur eines Raumes herausgelöste Begriff der Infrastruktur ist in sich so heterogen, daß sich eine weitergehende Untergliederung empfiehlt. Es soll im folgenden von der in *Schaubild 1* gezeigten Bereichshierarchie ausgegangen werden.

Im Unterschied zur künstlichen Infrastruktur findet der Mensch die natürliche oder freie Infrastruktur ohne sein Zutun vor. Zur natürlichen Infrastruktur zählen natürliche Häfen, Bodenqualität, Bodenschätze, Klima usw. Fehlt diese Art von Infrastruktur und will sich eine Gesellschaft in ihrer Entfaltung nicht hemmen lassen, so muß sie diesen Mangel durch spezielle Infrastrukturinvestitionen ausgleichen: künstliche Häfen müssen angelegt, der Boden verbessert, besondere Verkehrswege zur Heranschaffung der Bodenschätze eingerichtet, klimatische Nachteile durch entsprechende bauliche Einrichtungen ausgeglichen werden. Von der Natur begünstigte Gebiete verschaffen also unter anderem den in ihnen tätigen Wirtschaftseinheiten unentgeltliche Produktions- und Kostenvorteile.

Die künstliche Infrastruktur kann ihrerseits untergliedert werden in realkapital-orientierte Infrastruktur und humankapital-orientierte Infrastruktur. Wenn eine Infrastrukturbetrachtung nicht nur wirtschaftsbezogen erfolgen soll, müssen die Begriffe Realkapital und Humankapital entsprechend weiter gefaßt werden. Investitionen in die realkapital-orientierte Infrastruktur tragen zur Bildung von Realkapital bei, Investitionen in die humankapital-orientierte Infrastruktur zur Bildung von Humankapital. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß die Folgen von beispielsweise Verkehrsinvestitionen nicht nur eine Erhöhung des Realkapitals und die Folgen von beispielsweise Bildungsinvestitionen nicht nur eine Erhöhung des Humankapitals sind. Eine solche Trennung kann deshalb nicht eindeutig sein, sie soll vielmehr die Schwerpunkte der einzelnen Bereiche aufzeigen. Je nach Fragestellung müssen die Bereiche sinnvoll weiter unterteilt werden. Es erscheint zweckmäßig, diese hierarchische Bereichsgliederung mit einer bereichsunabhängigen Gliederung zu verknüpfen. In Anlehnung an Jochimsen kann jeder Infrastrukturbereich in eine materielle, eine personelle und eine institutionelle Komponente zerlegt werden². Die materielle Komponente umfaßt dabei die Sachwerte, die personelle Komponente die Menschen, die in den einzelnen Infrastrukturbereichen tätig sind und die institutionelle Komponente die gewachsenen und gesetzten Normen, organisatorischen Einrichtungen und Verfahrensweisen, alles soweit ihnen grundlegende Bedeutung im Sinne unserer Begriffsabgrenzung zukommt. Je nach Bereich wird die eine oder die andere Komponente im Vordergrund stehen.

Eigenschaften und gesellschaftliche Auswirkungen der Infrastruktur

Infrastrukturinvestitionen sind langfristige Investitionen. Verkehrswege, Schulen, Krankenhäuser, Sportplätze haben im allgemeinen eine jahrzehntelange Lebensdauer. Langfristige

² Jochimsen, R., Theorie der Infrastruktur. Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung, Tübingen 1966; S. 145.

Investitionen erfordern meist einen hohen Kapitaleinsatz. Langfristigkeit bedeutet aber auch Unbeweglichkeit. Dies fällt umso stärker ins Gewicht, als Infrastruktur nur beschränkt importfähig ist. Bei den festen Anlagen ist dies augenscheinlich. Ähnliches gilt aber auch für die personelle Ausstattung. Facharbeiter, Ingenieure, Ärzte, Lehrer sind aus vielerlei Gründen in gewissem Umfang an ihren heimatlichen Wirkungskreis gebunden. Eine weitere Eigenschaft der Infrastruktur besteht in der Schwierigkeit bei der Prognose des Bedarfs. Es kann weder beim Einzelnen noch bei einer Gesamtheit eine Konstanz der gesellschaftspolitischen Vorstellungen und der daraus resultierenden Bedürfnisse angenommen werden. Hinzu kommt das Problem der möglichen Selbsterfüllung von Infrastrukturprognosen. Zusätzliche Kapazitäten, die am jetzigen Bedarf ausgerichtet sind, können einen zusätzlichen Bedarf erzeugen und so die Prognosen frühzeitig erfüllen. Diese Eigenschaften sind direkte Ursachen für ein hohes Risiko von Infrastrukturinvestitionen. Bei sehr vielen Infrastruktureinrichtungen spielt deshalb, was noch eingehender dargelegt wird, die öffentliche Hand eine dominierende Rolle. Hiermit zusammen hängt wiederum der Kollektivgutcharakter der angebotenen Einrichtungen und Leistungen. Allerdings kommen die angeführten Eigenschaften weder bei allen Infrastruktureinrichtungen zusammen vor, noch sind sie lediglich auf diese beschränkt. Zu beachten ist außerdem, daß es sich bei den beschriebenen Eigenschaften um veränderliche Größen handelt. In ihnen spiegelt sich zwar die *grundlegende Bedeutung* der Infrastruktur, jedoch immer gegenwartsbezogen. Denn die Auffassung von dem, was als grundlegend anzusehen ist, wandelt sich mit dem Zustand und den Zielen einer Gesellschaft. Ein solcher wesentlicher Wandel läßt sich mit den Begriffen *wachstumsauslösende* und *wachstumsbegleitende* Infrastruktur überschreiben.

Eine gut ausgebaute Infrastruktur kann einen wirtschaftlichen Aufschwung auslösen. Die Ursache liegt in der starken Ausstrahlung der Infrastruktur auf ihre Umgebung. Das gilt beispielsweise in hohem Maße für die öffentlichen Bildungseinrichtungen. Bei den einzelnen Wirtschaftseinheiten zeigt sich diese Ausstrahlung in Produktivitätssteigerung und/oder Kostensenkung, ohne daß der Investor unmittelbar dafür entschädigt wird. So senkt ein verbesserter Anschluß an ein öffentliches Verkehrsnetz die Transportkosten, ein unmittelbares Entgelt wird jedoch im allgemeinen nicht erhoben. Besondere wirtschaftliche Bedeutung kommt der Infrastruktur in den Entwicklungsländern zu. Infrastrukturinvestitionen sollen dort vor allem weitere Investitionen und damit eine fortlaufend sich verstärkende wirtschaftliche Entwicklung auslösen.

Den Entwicklungsländern geht es um die Schaffung einer befriedigenden wirtschaftlichen Versorgung. Nur wenn die elementaren Bedürfnisse gedeckt sind, eröffnet sich die Chance zur Errichtung einer stabilen sozialen Ordnung.

In Ländern mit einem der Bundesrepublik vergleichbaren Standard ist nicht das Zuwenig der Produktion ein Problem, sondern das Wofür. Infrastrukturpolitik vor allem im Sinne einer wachstumsauslösenden Wirtschaftspolitik zielt hier le-

diglich auf die wenigen Gebiete, die hinter der allgemeinen Entwicklung zurückgeblieben sind. Diese werden in der Bundesrepublik Deutschland durch die Wirtschaftsverwaltungen ausgewiesen und gefördert (Zonenrandgebiet, Bundesausbaugebiete, Landesförderungsgebiete usw.). Eine der Ursachen des hohen wirtschaftlichen Niveaus liegt in der modernen Technik. Arbeitsteilung und Automation führen nicht nur zu höherem Einkommen und zur Entlastung von schwerer Arbeit, sie bergen auch gesundheitliche Konflikte in sich, da sie tradierten biologischen und sozialen Verhaltensweisen vielfach widersprechen. So sind beispielsweise die tiefgreifenden Änderungen in der Familienstruktur (Kleinfamilie, Berufstätigkeit der Frau usw.) ohne die modernen Produktionsweisen nicht zu denken. Eine andere Ursache des hohen wirtschaftlichen Niveaus ist in der Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten zu suchen. Dem Arbeitssuchenden stehen mehr Möglichkeiten offen, den Betrieben entstehen durch die enge Nachbarschaft Fühlungsvorteile wie geringere Transportkosten, leichtere Kommunikation usw. Die Arbeitsteilung wird gefördert.

Diese und andere Umstände führen dazu, daß an die Infrastruktur laufend neue Anforderungen gestellt werden. So muß eine Gesellschaft, die beispielsweise die Berufstätigkeit der Frau wünscht, sicherstellen, daß die Erziehung der Kinder gewährleistet ist. Sie muß den aus dem Produktionsprozeß ausgeschiedenen Menschen außerfamiliäre Einrichtungen zur sinnvollen Gestaltung des Lebensabends zur Verfügung stellen. Bei zunehmender Verdichtung sind Investitionen notwendig, um Beeinträchtigung durch Lärm, Luft- und Wasserverschmutzung auszugleichen. Hinzu kommt, daß die bestehenden Infrastruktureinrichtungen veraltet oder die Grenze ihrer Belastbarkeit erreicht wird. Sie müssen also durch neue, oft kostspieligere ersetzt werden. Bei einem solchen Entwicklungsstand interessieren also neben den wachstumsauslösenden die wachstumsbegleitenden Infrastrukturauswirkungen und Anforderungen.

Infrastrukturpolitik

Die Eigenschaften der Infrastruktur, wie Langfristigkeit, hoher Kapitaleinsatz, mangelnde Ausweichmöglichkeit auf fremde Ressourcen, schwierige Bedarfsschätzung und das damit verbundene hohe Risiko sowie ihre in den vorigen Abschnitten beschriebenen gesellschaftlichen Auswirkungen verstärken die Bereitschaft, Infrastruktur als Gemeinschaftsaufgabe zu betrachten. Auf Grund ihrer Eigenschaften gibt es für die Güter und Dienstleistungen des Infrastruktursektors meistens keinen Markt in der Weise, daß Angebot und Nachfrage sich über den Preis regeln. Das bedeutet, daß die Wirtschaftsform der Marktwirtschaft nur begrenzt zur Bewältigung von Infrastrukturaufgaben geeignet ist. Bei der Durchführung von Infrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand wird das Risiko verteilt. Auf der anderen Seite entsteht über den Einzug der Steuern ein (mehr oder weniger) allgemeiner Finanzierungszwang.

Infrastruktur ist also ein Thema der Politik, im besonderen auch der Landespolitik, da dieser Ebene, wie beispielsweise bei der Bildung und beim Verkehr, umfangreiche entsprechende Kompetenzen zustehen. Politik als Form der Entscheidungsfindung muß dabei fähig sein, Investitionskriterien zu entwickeln, die der Gesamtheit der ökonomischen und außerökonomischen Wirkungen der Infrastruktur gerecht werden. Zu beachten ist dabei, daß Infrastrukturpolitik kein isolierter Bereich der Politik ist, sondern daß Querverbindungen beispielsweise zur Stabilitätspolitik und zur Verteilungspolitik bestehen. Prinzipiell ermöglicht ein gesetzlich garantierter Pluralismus (Parlamentarismus, freie Presse, Verband-Freiheit usw.) eine Willensbildung, die die auseinanderstrebenden Vorstellungen in vertretbarer Weise zum Ausgleich bringt. Voraussetzung ist jedoch eine ausreichende Information. Zur Ausweitung und Intensivierung des infrastrukturpolitischen Instrumentariums werden also Infrastrukturdaten in möglichst

starker räumlicher und sachlicher Disaggregation benötigt, die sich beliebig untereinander und mit Daten aus anderen Bereichen kombinieren lassen. Anzustrebendes Fernziel ist dabei eine Vielzahl von schnell und flexibel auswertbaren Dateien mit Einzelangaben über die verschiedenen Einrichtungen der Infrastruktur. Die Aufstellung und Pflege solcher Dateien übersteigt weit die Kapazität irgendeiner einzelnen Institution. Es geht also darum, eine Integration innerhalb eines arbeitsteiligen Informationssystems herbeizuführen. In diesem größeren Zusammenhang sind auch die derzeitigen Bemühungen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg zur Bereitstellung von Infrastrukturdaten innerhalb der Regionaldatenbank zu sehen.

Auswahlkriterien für die Aufnahme von Infrastrukturdaten

Vor der praktischen Datenerfassung muß geklärt werden, welche Fragen die zu erfassenden Infrastrukturdaten beantworten sollen. Interessiert die Finanzierung, wird man nach dem Finanzier, der Finanzierungsart, dem Finanzierungsvolumen und anderem mehr fragen. Interessiert das Infrastrukturkapital, wird man nach seiner Bewertung fragen. Eine andere Frage wäre beispielsweise die nach dem Infrastrukturbedarf. Diese Fragestellungen blieben jedoch im Rahmen dieser Arbeit unberücksichtigt. Es wurde vielmehr versucht, Infrastrukturdaten zu finden und innerhalb der Regionaldatenbank zu speichern, die etwas zur Leistungsfähigkeit der Einrichtungen aussagen. Dies soll nicht ausschließen, daß in einer späteren Aufbauphase auch solche Daten berücksichtigt werden, die über andere Aspekte Auskunft geben können. Aus terminlichen Gründen wurden die Bereiche der Infrastruktur auf die folgenden beschränkt:

Realkapitalorientierte Infrastruktur

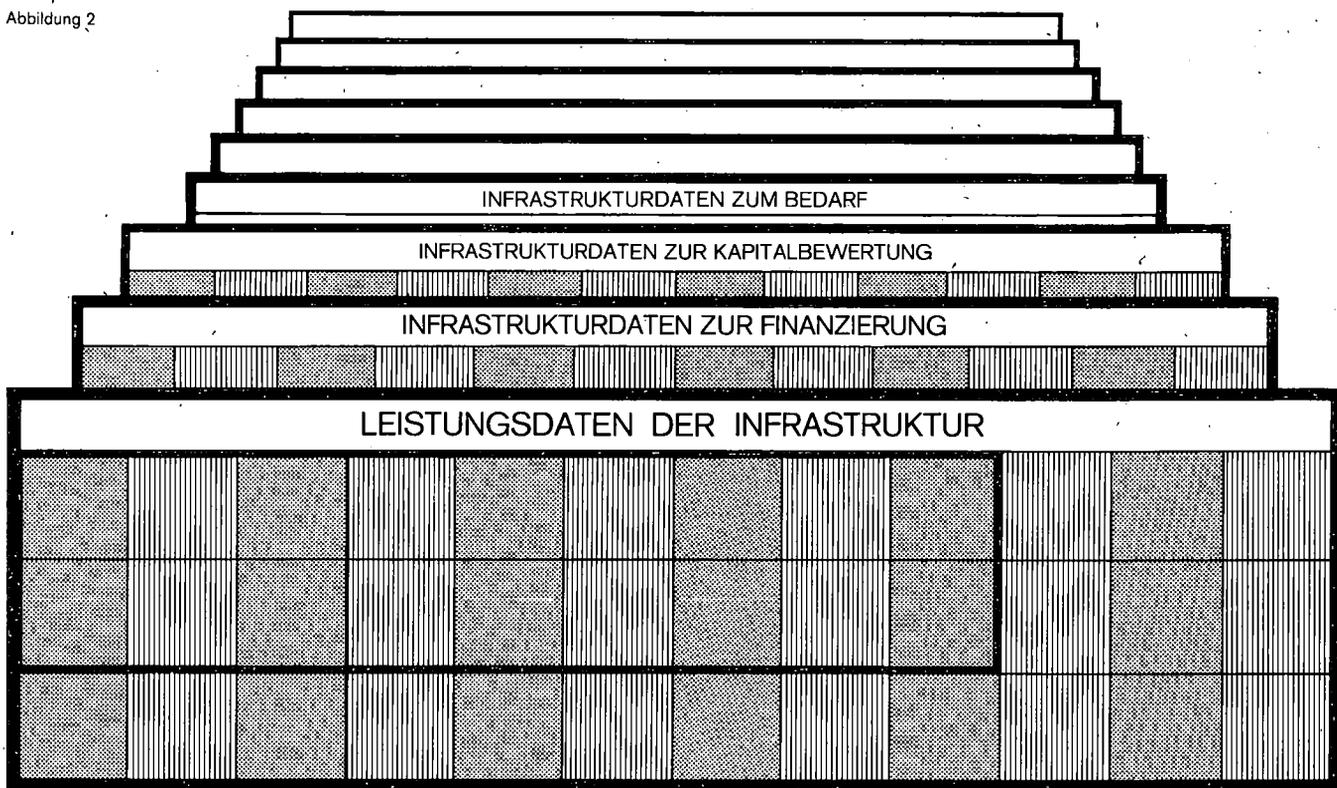
- Energie,
- Verkehr einschl. Nachrichtenverkehr,
- Wasserversorgung,
- Abwasser, Müll und Abfall

Humankapitalorientierte Infrastruktur

- Bildung,
- Gesundheit,
- Wohlfahrtspflege,
- Freizeit

Für den Bereich *Gebäude und Wohnungen* ist bereits umfangreiches Material in der Regionaldatenbank gespeichert. Auf die zusätzliche Datenerfassung und -speicherung konnte deshalb verzichtet werden. Obwohl nicht unter dem Gesichtspunkt der Infrastruktur zusammengestellt, enthielt der ursprüngliche Datenkatalog doch viele relevante Daten auch für andere Bereiche (Energie, Verkehr einschl. Nachrichtenverkehr, Wasserversorgung, Gesundheit und Freizeit).

Innerhalb der Bereiche ist entsprechend der oben entwickelten Gliederung die materielle, personelle und institutionelle Komponente der Infrastruktur bezüglich ihrer Leistungsfähigkeit darzustellen. Dabei zeigt sich, daß die institutionelle Komponente nur schwer zahlenmäßig darstellbar ist. Hierzu sind nur umfangreiche Vorarbeiten (Klassifikationen, Verschlüsselungen usw.) notwendig. Da es sich bei der Regionaldatenbank jedoch um eine numerische Datenbank handelt, wurde daher zunächst auf den institutionellen Aspekt im wesentlichen verzichtet. *Schaubild 2* soll die Verknüpfung der beiden Gliederungen der Infrastruktur sowie die Fülle möglicher Infrastrukturdaten andeuten, von denen die in dieser ersten Phase betrachteten nur einen kleinen Ausschnitt darstellen; sie sind durch die starke Umrandung hervorgehoben. Trotz der anfänglich notwendigen sachlichen Beschränkung eröffnet die besondere Form der Speicherung dieser Daten dennoch modellhaft neuartige Möglichkeiten der Verknüpfung mit Daten anderer Sachbereiche und der Datenauswertung.



5972

Einige Probleme der praktischen Datenerfassung

Versucht wurde, Infrastrukturdaten einheitlich zunächst für das Jahr 1970 zu erhalten. Doch konnte dieses Prinzip nicht vollständig durchgehalten werden. Dadurch entstanden auch Schwierigkeiten, die Daten dem Gebietsstand des Volkszählungstichtags, dem 27. Mai 1970, zuzuordnen. Umfangreiche Arbeiten erforderte auch die Erschließung von Datenquellen bzw. -lieferanten. War dies geschehen, konnte man im einfachsten Fall vorhandene Daten direkt übernehmen. Im schwierigsten Fall waren besondere Erhebungen notwendig, deren Vorbereitung und Durchführung die verschiedensten Schwierigkeitsgrade aufwiesen. Die Daten selbst wurden aus Tabellen, Karteien, geographischen Karten, Fragebogen usw. gewonnen. Es gab also kein einheitliches Verfahren. Angesichts dieser Heterogenität kam einer genauen Datenbeschreibung, ohne

die eine sinnvolle Auswertung nicht möglich ist, besondere Bedeutung zu. Sie enthält die genauen Quellen, Erhebungszeitpunkte, die Periodizität sowie den Erhebungsumfang (total oder repräsentativ). Über die Qualität der Daten, die wesentlich von der Erhebung abhängt, kann damit jedoch nur teilweise etwas ausgesagt werden.

Soll es sich nicht um eine einmalige Datensammlung handeln, sind grundsätzlich Überlegungen zum Verhältnis von externen Datenlieferanten und Regionaldatenbank notwendig. Dies gilt einmal für die Sicherheit der Datenlieferung und zum andern für die wünschenswerte Vereinheitlichung der Erfassung. In einem weit größeren Umfang tritt dieses Problem auf, wenn ein allgemeines Informationssystem auf Landesebene organisiert werden soll, in dem sicher auch wesentliche Teile der Statistik enthalten sein müssen. Insofern konnte diese Arbeit ebenfalls erste Erfahrungen liefern.

Dipl.-Kaufmann Reiner Kaminsky

Die Umsätze und ihre Besteuerung in den Stadt- und Landkreisen 1970

Zur Ergänzung der bisher veröffentlichten Ergebnisse der Umsatzsteuerstatistik 1970¹ werden in diesem Beitrag ausgewählte Regionaldaten wiedergegeben.

Bei der Beurteilung der Zahlen für die Stadt- und Landkreise ist vor allem der Unternehmenscharakter der Ergebnisse zu beachten. Entsprechend dem Umsatzsteuerrecht werden Unternehmen nur als Ganzes erfaßt. Daher sind die von örtlich getrennten Tochtergesellschaften, Zweigniederlassungen, Filialen usw. ausgeführten Umsätze nicht in den Gemeinden und Kreisen, in denen sich diese Betriebe befinden, nach-

gewiesen, sondern am Sitz des Gesamtunternehmens. Dies führt in den betreffenden Gebietskörperschaften teils zu einem höheren, teils zu einem niedrigeren Umsatzvolumen, als es den örtlichen Gegebenheiten entspricht. Bei zeitlichen Vergleichen wirken sich so vornehmlich Zusammenschlüsse (evtl. auch Auflösungen) mehrerer selbständiger Unternehmen zu einem neuen Gesamtunternehmen und örtliche Unternehmensverlegungen aus. Trotz dieser Vorbehalte vermittelt die regionale Gliederung der Umsätze doch einen Einblick in das regionale Gefälle. Dabei wird im allgemeinen als Bezugsgröße neben dem Durchschnittsumsatz je Steuerpflichtigen der Umsatz je Einwohner zugrunde gelegt. Nicht erfaßt wurden durch

¹ Vgl. Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Heft 7/1972, Seite 226 ff.