

Entwicklung und Struktur der Verkehrsinvestitionen in der Bundesrepublik Deutschland bis 1985

Mit dem „Koordinierten Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985“, das vom Bundesverkehrsministerium in den letzten Jahren im Rahmen der 2. Stufe der integrierten Bundesverkehrswegeplanung erarbeitet und nach Verabschiedung durch die Bundesregierung im März 1977 der Öffentlichkeit vorgelegt wurde, sowie mit dem „Programm für Zukunftsinvestitionen“ vom Mai 1977 steht nunmehr für den wichtigen Bereich der Verkehrsinvestitionen des Bundes ein umfassendes Informationssystem zur Verfügung. Als Orientierungshilfe für einzelne Verkehrsbereiche, aber auch für die Volkswirtschaft fehlt jedoch noch ein hiermit abgestimmter Überblick über die gesamten Verkehrsinvestitionen, also einschließlich der Investitionen der privaten Unternehmen und der anderen Gebietskörperschaften. Hierfür werden im vorliegenden Bericht erste, zunächst überschlägig geschätzte Daten zur Höhe und Struktur des künftigen Investitionsvolumens im Verkehr bereitgestellt.

Die Verkehrsinvestitionen des Bundes 1976 bis 1985

Das „Koordinierte Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege“, das in bezug auf die voraussichtliche Nachfrageentwicklung weitgehend an den Langfristprognosen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung orientiert wurde¹, legt für den Zeitraum 1976 bis 1985 eine verfügbare Finanzsumme des Verkehrshaushalts von 230 Mrd. DM (zu Preisen von 1975) zugrunde. Diese Planung beruht auf den Annahmen

- eines realen gesamtwirtschaftlichen Wachstums von 3,5 vH jährlich,
- eines gleichbleibenden Anteils des Bundeshaushaltes am jeweiligen Sozialprodukt und

– eines unveränderten Gewichts des Verkehrshaushaltes innerhalb der Finanzplanung des Bundes.

Nach Abzug der nicht für Investitionen verfügbaren Mittel des Verkehrshaushaltes, insbesondere für Zuschüsse an die Deutsche Bundesbahn, verbleibt für investive Aufgaben ein Betrag von 110 Mrd. DM. Auf Verkehrswege entfallen hiervon 100 Mrd. DM (ein-

¹ Hans-Joachim Frank, Rainer Hopf, Günther John, Peter Lünsdorf, Joachim Niklas, Hellwig Rieke, Ulrich Voigt: Integrierte Langfristprognose für die Verkehrsnachfrage im Güter- und Personenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1990. Gutachten des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung im Auftrage des Bundesministers für Verkehr. Beiträge zur Strukturformung des DIW. Heft 43/I–VI, 1976/77.

schließlich der Ausgaben für Grunderwerb). Hinzu kommen die für den Verkehr bis 1980 im Rahmen des „Programms für Zukunftsinvestitionen“ vorgesehenen Mittel in Höhe von 3,3 Mrd. DM. Die Aufteilung auf die Aufgabenbereiche im Verkehr zeigt insgesamt folgendes Bild:

Geplantes Investitionsvolumen des Bundes für Verkehrswege

in Mrd. DM zu Preisen von 1975

Verkehrsbereiche	Nach dem „Koordinierten Investitionsprogramm“ bis 1985	Nach dem „Programm für Zukunftsinvestitionen“ bis 1980
Schiennetz der Deutschen Bundesbahn (ohne S-Bahn)	13	0,6
Bundesfernstraßen	59	2,0
Bundeswasserstraßen	7	0,3
Öffentlicher Personennahverkehr (einschließlich S-Bahn)	11	–
Kommunaler Straßenbau	10	0,4
Insgesamt	100	3,3

Eine gesamtwirtschaftliche Beurteilung dieses künftigen Investitionsvolumens im Verkehr wird erleichtert, wenn es einerseits der bisherigen Entwicklung gegenübergestellt und andererseits um eine Schätzung der Verkehrsinvestitionen der Unternehmen, Länder und Gemeinden erweitert wird. Dazu müssen alle Daten auf einer einheitlichen Preisbasis zusammengestellt und in einer mit der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung kompatiblen Form aufbereitet werden. Die hierfür notwendige, nachstehend dargestellte Prognose der privaten Investitionen basiert auf Vorausschätzungen der Nachfrageentwicklung durch das DIW, die von den gleichen verkehrspolitischen und sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen wie das „Koordinierte Bundesverkehrswegeprogramm“ ausgehen.

Die Entwicklung der Verkehrsinvestitionen 1966 bis 1975

In einer Betrachtung, die sich nicht wie das „Koordinierte Investitionsprogramm“ und das „Programm für Zukunftsinvestitionen“ an den Ausgabenpositionen des Bundeshaushalts, sondern an den Aggregaten der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung orientiert, sind dem Verkehrsbereich im engeren Sinne, hier allerdings ohne die Deutsche Bundespost,

außer den Investitionen des Unternehmenssektors (Eisenbahnen, Schifffahrt und Übriger Verkehr) auch die Investitionen des Staates für Straßen und Wasserstraßen hinzuzurechnen. So abgegrenzt, wurden im Verkehr für Bauten, Fahrzeuge und sonstige Ausrüstungen (ohne Ausgaben für Grundstücke) in den zehn Jahren von 1966 bis 1975 nominal rund 210 Mrd. DM investiert. Etwas mehr als die Hälfte davon (54 vH) entfiel auf Straßen und Wasserstraßen, also auf den staatlichen Bereich.

Der Verkehrsbereich beanspruchte damit 12 vH der gesamten investiven Ausgaben der Volkswirtschaft. Dieser Prozentsatz blieb während der ganzen Periode relativ konstant, während der Anteil, der von den Investitionen des Staates auf den Verkehr entfiel (38 vH), stärkeren Veränderungen unterlag. Aufgrund der Konjunkturprogramme war dieser Ende der sechziger Jahre mit 42 vH weit höher als am Ende der Periode mit 35 vH. Mit einer durchschnittlichen Steigerungsrate von 6,3 vH jährlich zwischen 1965 und 1975 lag der Zuwachs der nominalen Verkehrsinvestitionen leicht über dem der gesamtwirtschaftlichen Investitionen (6,1 vH). Seit 1965, als die Ausgaben für Verkehrsinvestitionen 14 Mrd. DM betragen, trat damit fast eine Verdoppelung ein (1975: 26 Mrd. DM).

Auch zwischen den Sektoren des Verkehrs waren keine gravierenden Unterschiede im Entwicklungstempo zu verzeichnen, so daß die Investitionsstruktur weitgehend konstant blieb: für die Eisenbahnen 14 vH, für die Schifffahrt einschließlich der Häfen 12 vH, für den Übrigen Verkehr 20 vH und für den staatlichen Sektor 54 vH. Konjunkturbedingt sind allerdings bei den Verkehrssektoren, die durch das Vorherrschen privater Unternehmen gekennzeichnet sind, insbesondere also bei der See- und Binnenschifffahrt sowie im Güterkraftverkehr und der Spedition, in den letzten Jahren stärkere Einbrüche zu verzeichnen als in den Sektoren, die direkt oder indirekt auf staatlichen – meist längerfristigen – Investitionsplanungen beruhen.

Dieses Bild der bisherigen Investitionsentwicklung verändert sich nicht gravierend, wenn die Analyse in konstanten statt in jeweiligen Preisen durchgeführt wird. Zur Vergleichbarkeit mit den Daten des „Koordinierten Investitionsprogrammes“ und des „Programmes für Zukunftsinvestitionen“ wurde hierfür das Jahr 1975 als Preisbasis gewählt; zusätzlich werden in dieser Übersicht die bis 1985 geplanten Investitionszuschüsse des Bundes für den Verkehr sowie die nach einer Vorausschätzung des DIW zu erwartenden Investitionen des Staates und der Gesamtwirtschaft ausgewiesen.

Zu Preisen des Jahres 1975 wurden im Verkehr von 1966 bis 1975 265 Mrd. DM investiert, die reale

Entwicklung der Brutto-Anlageinvestitionen¹⁾ der Verkehrsbereiche
zu jeweiligen Preisen

Verkehrsbereiche	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1966 - 1975		Durchschnittliche jährliche Veränderungsrate in vH 1975/65
	in Mill. DM											Anteil in vH		
Deutsche Bundesbahn	2 240	1 820	2 120	1 920	2 190	2 910	3 350	3 300	3 560	3 950	3 900	29 020	13,7	5,7
dar. Leistungen des Bundes	160	10	350	120	310	850	930	900	1 045	1 295	1 110	6 920	3,3	21,4
dar. allgemeine Investitionszuschüsse	-	-	-	-	100	500	500	500	525	625	560	3 310	1,6	-
Schiennetz S-Bahn ²⁾	950	830	1 170	1 000	1 150	1 420	1 610	1 640	1 850	2 120	2 100	14 890	7,0	8,3
Übrige Strecken	-	-	50	110	160	200	210	350	260	340	340	2 020	0,9	-
Übrige Strecken ³⁾	950	830	1 120	890	990	1 220	1 400	1 290	1 590	1 780	1 760	12 870	6,1	6,4
Ersatzinvestitionen	790	820	820	880	940	1 070	1 180	1 240	1 330	1 450	1 550	11 280	5,3	7,0
Erweiterungsinvestitionen	160	10	300	10	50	150	220	50	260	330	210	1 590	0,8	2,8
Fahrzeuge, sonstige Ausrüstungen und Hochbau	1 290	990	950	920	1 040	1 490	1 740	1 660	1 710	1 830	1 800	14 130	6,7	3,4
Nichtbundeseigene Eisenbahnen ⁴⁾	110	110	100	80	90	130	160	220	180	200	240	1 510	0,7	8,1
Eisenbahnen	2 350	1 930	2 220	2 000	2 280	3 040	3 510	3 520	3 740	4 150	4 140	30 530	14,4	5,8
Binnenschifffahrt ⁵⁾	120	120	100	100	160	200	350	420	270	160	120	2 000	1,0	0,0
Binnenhäfen ⁶⁾	100	70	80	90	80	80	140	150	110	110	140	1 050	0,5	3,4
Seeschifffahrt ⁷⁾	720	950	1 330	1 160	1 550	2 120	2 550	2 300	1 840	2 500	1 620	17 920	8,5	8,4
dar. Neubauhilfen des Bundes	-	60	40	60	90	90	80	60	60	80	120	740	0,4	-
Seehäfen	230	230	210	220	230	410	480	500	500	450	400	3 630	1,7	5,7
Schifffahrt	1 170	1 370	1 720	1 570	2 020	2 810	3 520	3 370	2 720	3 220	2 280	24 600	11,7	6,9
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr ⁸⁾	710	960	1 040	1 220	1 350	1 440	1 750	2 000	2 120	2 190	2 450	16 520	7,8	13,2
Schiennetz	180	430	520	620	620	610	880	1 070	1 200	1 200	1 180	8 330	3,9	20,7
Ersatzinvestitionen	110	110	110	120	130	160	180	200	220	250	270	1 750	0,8	9,4
Erweiterungsinvestitionen	70	320	410	500	490	450	700	870	980	950	910	6 580	3,1	29,2
dar. Leistungen des Bundes	-	-	200	240	240	290	430	540	620	670	750	3 980	1,9	-
Fahrzeuge, sonstige Ausrüstungen und Hochbau	530	530	520	600	730	830	870	930	920	990	1 270	8 190	3,9	9,1
Güterkraftverkehr und Verkehrsnebenberbe ⁹⁾	1 330	1 170	770	1 070	1 260	1 540	1 810	1 250	1 430	1 150	1 450	12 900	6,1	0,9
Fluggesellschaften ¹⁰⁾	370	380	490	450	330	560	640	630	650	570	730	5 430	2,6	7,0
Flughäfen ¹¹⁾	190	200	270	340	460	670	900	800	590	420	410	5 060	2,4	8,0
dar. Flugsicherung (Leistungen des Bundes)	40	40	40	50	50	30	80	80	100	90	100	660	0,3	9,6
Rohrfernleitungen ¹²⁾	210	290	250	50	30	50	180	250	150	100	50	1 400	0,7	-13,4
Übriger Verkehr	2 810	3 000	2 820	3 130	3 430	4 260	5 280	4 930	4 940	4 430	5 090	41 310	19,6	6,1
Verkehr	6 330	6 300	6 760	6 700	7 730	10 110	12 310	11 820	11 400	11 800	11 510	96 440	45,7	6,2
dar. Leistungen des Bundes	200	110	630	470	690	1 260	1 520	1 580	1 825	2 135	2 080	12 300	5,8	26,4
Straßen und Brücken	7 280	7 900	7 150	8 300	9 610	11 760	12 480	12 620	12 630	13 420	13 350	109 220	51,7	6,3
Bundesfernstraßen (Leistungen des Bundes)	2 600	2 850	2 940	3 160	3 760	4 300	4 640	4 800	4 430	4 540	4 510	39 930	18,9	5,7
Ersatzinvestitionen	500	540	570	670	790	1 000	1 190	1 320	1 490	1 740	1 880	11 190	5,3	14,2
Erweiterungsinvestitionen	2 100	2 310	2 370	2 490	2 970	3 300	3 450	3 480	2 940	2 800	2 630	28 740	13,6	2,3
Übrige Straßen	4 680	5 050	4 210	5 140	5 850	7 460	7 840	7 820	8 200	8 880	8 840	69 290	32,8	6,6
dar. Leistungen des Bundes	-	-	340	450	540	500	540	860	1 080	1 110	990	6 410	3,0	-
Wasserstraßen ¹³⁾	360	290	370	370	450	490	640	640	680	710	800	5 440	2,6	8,3
dar. Leistungen des Bundes	200	120	120	120	250	270	370	420	430	550	610	3 260	1,6	11,8
Staatlicher Verkehrsbereich	7 640	8 190	7 520	8 670	10 060	12 250	13 120	13 260	13 310	14 130	14 150	114 660	54,3	6,4
dar. Leistungen des Bundes	2 800	2 970	3 400	3 730	4 550	5 070	5 550	6 080	5 940	6 200	6 110	49 600	23,5	8,1
Verkehr insgesamt	13 970	14 490	14 280	15 370	17 790	22 360	25 430	25 080	24 710	25 930	25 660	211 100	100	6,3
dar. Leistungen des Bundes	3 000	3 080	4 030	4 200	5 240	6 330	7 070	7 660	7 765	8 335	8 190	61 900	29,3	10,6
Zum Vergleich:														
Staatliche Investitionen insgesamt ¹⁴⁾	20 880	21 220	18 900	20 780	23 910	30 730	33 430	33 880	35 240	40 770	40 340	299 200		6,8
Anteil des staatlichen Verkehrsbereichs - in vH	36,6	38,6	39,8	41,7	42,1	39,9	39,2	39,1	37,8	34,7	35,1	38,3		×
Gesamtinvestitionen ¹⁴⁾	121 130	125 420	115 450	121 450	141 320	175 720	201 930	216 980	228 020	219 680	218 070	1 764 040		6,1
Anteil des Verkehrs insgesamt - in vH	11,5	11,6	12,4	12,7	12,6	12,7	12,6	11,6	10,8	11,8	11,6	12,0		×

1) Ohne Grunderwerb.- 2) Nur Erweiterungsinvestitionen.- 3) Einschl. Ersatzinvestitionen für das S-Bahnnetz.- 4) Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.- 5) Binnenflotte der Bundesrepublik.- 6) Öffentliche Binnenhäfen.- 7) Handelsflotte der Bundesrepublik.- 8) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler und gemischtwirtschaftlicher sowie privater Unternehmen; einschl. Taxis und Mietwagen.- 9) Gewerblicher Verkehr, Spedition, Lagerei und Verkehrsvermittlung.- 10) Unternehmen der Bundesrepublik.- 11) Einschl. Flugsicherung.- 12) Rohöl- und Mineralölproduktleitungen über 40 km Länge.- 13) Bis zur Seegrenze.- 14) Neue Bauten und Ausrüstungen (einschl. Fahrzeuge); ohne Käufe und Verkäufe von gebrauchten Ausrüstungen (einschl. Fahrzeuge).

Quellen: Der Bundesminister für Verkehr, Statistisches Bundesamt, Berechnungen des DIW.

jährliche Wachstumsrate war mit 1,6 vH relativ gering. Nach einem Höhepunkt 1971 mit über 30 Mrd. DM ging das Investitionsvolumen wieder von Jahr zu Jahr zurück. Dies gilt sowohl für den staatlichen Verkehrssektor als auch – noch wesentlich stärker – für den Unternehmensbereich; hier waren die Investitionen 1975 mit 11,5 Mrd. DM kaum höher als 1965 (10,4 Mrd. DM), nachdem sie 1971 bereits den Wert von 15 Mrd. DM überschritten hatten. Das Volumen der Verkehrsinvestitionen des Bundes betrug von 1966 bis 1975 76 Mrd. DM (dies entsprach einem Anteil von 29 vH an den gesamten Verkehrsinvestitionen); davon waren 61 Mrd. DM dem staatlichen, 15 Mrd. DM dem nichtstaatlichen Bereich, hiervon wiederum mehr als die Hälfte der Deutschen Bundesbahn zuzurechnen. Ein Investitionsschwerpunkt lag auch bei den Bauvorhaben im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (vor allem Erweiterung des U-Bahnnetzes); die Zuschüsse für Neubauten in der Seeschifffahrt und im Bereich der Luftfahrt, vor allem für die Flugsicherung, hatten demgegenüber ein vergleichsweise geringes Gewicht.

Allgemein ist festzustellen, daß die Aktivitäten des Bundes im Unternehmenssektor des Verkehrs in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen haben. Der weit überwiegende Teil dieser Investitionen wurde erst in den siebziger Jahren getätigt, als einerseits die verminderte Investitionsneigung der Unternehmen Anregungen wünschenswert erscheinen ließ (z. B. in der Seeschifffahrt), andererseits aber die Realisierung veränderter Zielvorstellungen der Verkehrspolitik den verstärkten Einsatz staatlicher Mittel erforderlich machte (wie im öffentlichen Straßenpersonenverkehr).

Die erwartete Nachfrage nach Leistungen der Verkehrsunternehmen bis 1985

Eine Vorausschätzung für die Nachfrageentwicklung im Güter- und Personenverkehr bis zum Jahre 1990 wurde vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung 1974/75 erarbeitet², aufgrund der veränderten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Winter 1976/77 überprüft und zum Teil, vor allem im Güterverkehr, modifiziert. Aus dem umfassenden prognostischen Informationssystem sollen hier nur Angaben für die wichtigsten Tendenzen in den Unternehmensbereichen aufgeführt werden, die für die künftige Investitionsentwicklung besonders wichtig sind. Eine Übereinstimmung zwischen dem Wachstumstempo der Nachfrageentwicklung und den investiven Maßnahmen ist allerdings – auch längerfristig – überwiegend nur bei den Verkehrsmitteln und Ausrüstungen zu erwarten, bei den Infrastrukturinvestitionen werden die Entscheidungen im allgemeinen nur in größeren Zeitabständen getroffen. Auch können durch die Berücksichtigung politischer

Zielvorstellungen andere Akzente gesetzt werden, als sie allein aufgrund der Nachfragetendenzen angezeigt erscheinen.

Für den gesamten öffentlichen Personenverkehr muß im kommenden Jahrzehnt eine weitere Abschwächung des ohnehin geringen Wachstumstempos der Verkehrsleistungen erwartet werden. Statt 2,2 vH jährlich im letzten Jahrzehnt dürften es nach der vorliegenden Prognose nur 1,3 vH sein; die gravierendsten Einbrüche werden beim öffentlichen Straßenpersonenverkehr eintreten, der vom Rückgang der Schülerzahlen bis 1985 am meisten tangiert wird und daher nicht mehr mit einem Verkehrszuwachs rechnen kann. Für den Eisenbahnverkehr könnte sich die Zunahme der Verkehrsleistungen aufgrund der steigenden Bedeutung des Fernverkehrs dagegen noch verstärken. Im Luftverkehr wird das Wachstum zwar weiterhin am höchsten, jedoch geringer als im vergangenen Jahrzehnt sein.

Auch im Güterverkehr ist eine Reduzierung der Steigerungsraten anzunehmen, sie dürften mit 1,7 vH jährlich jedoch nach wie vor höher als im öffentlichen Personenverkehr sein. Bedingt durch die geringeren Wachstumschancen im Bereich der Massengüter, insbesondere bei Steinen und Erden, Kohle, Mineralöl und -produkten sowie bei Eisen und Stahl, werden Eisenbahn und Binnenschifffahrt nur geringe Steigerungen ihrer Verkehrsleistungen zu verzeichnen haben, während der Straßengüterfernverkehr – wenn auch schwächer als in der letzten Dekade – am stärksten expandieren wird. Da innerhalb dieses Bereiches nach wie vor der Werkverkehr und der Verkehr ausländischer Fahrzeuge am meisten zunehmen dürften, werden vom Wachstum des gewerblichen Straßengüterverkehrs – wie auch des Nahverkehrs – nicht mehr die gleichen Impulse für Investitionen wie bisher ausgehen. Für die deutsche Seeschifffahrt wurde vom DIW keine Nachfrageprognose erarbeitet; im Hinblick auf die Tendenzen im binnenländischen Güterverkehr und dessen Güterstruktur kann jedoch auch hier eine Minderung des Wachstumstempos angenommen werden. Bei der Binnenschifffahrt mußte für die Investitionsprognose eine gleiche Entwicklung bei den Verkehrsleistungen auf deutschen Binnenwasserstraßen und bei denen der deutschen Flotte unterstellt werden.

Die Investitionen der Verkehrssektoren 1976 bis 1985

Im Rahmen der hier vorgelegten Vorausschätzung der künftigen Entwicklung der Verkehrsinvestitionen auf der Preisbasis 1975 können für die einzelnen

² Vgl. hierzu Fußnote 1.

Entwicklung der Verkehrsleistungen 1965 bis 1985

Verkehrsbereiche	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1985	Durchschn. jährl. Wachstumsrate ¹⁾ in vH		
													1974/65	1985/74	
in Mrd. Personenkilometern															
Öffentlicher Personenverkehr	94,0	92,0	90,0	92,4	98,2	103,1	106,5	110,1	112,0	114,7	115,0	132,5	2,2	1,3	
Eisenbahnen ²⁾	39,5	36,5	33,9	35,0	37,2	38,1	38,4	39,6	39,8	40,6	37,7	49,5	0,3	1,8	
Öffentl. Straßenpersonnenverkehr ³⁾	51,2	51,9	52,1	52,8	55,6	58,4	60,5	62,4	64,4	66,0	68,9	67,3	2,8	0,2	
Luftverkehr ⁴⁾	3,3	3,6	4,0	4,6	5,4	6,6	7,6	8,1	7,8	8,1	8,4	15,7	10,5	6,2	
in Mrd. Tonnenkilometern															
Güterverkehr	173,2	176,4	175,8	190,8	205,5	215,2	210,1	214,8	230,0	232,4	210,6	279,4	3,3	1,7	
Eisenbahnen ⁵⁾	58,2	56,9	54,8	59,0	67,6	71,5	65,2	64,8	67,4	69,5	55,3	77,7	2,0	1,0	
Binnenschiffahrt ⁶⁾	43,6	45,1	45,8	47,9	47,7	48,8	45,0	44,0	48,5	51,0	47,6	55,8	1,8	0,8	
Straßenverkehr	62,5	64,5	64,8	69,7	74,3	78,0	81,6	87,3	94,9	95,0	93,1	126,8	4,8	2,7	
Nahverkehr	29,9	31,0	30,9	32,0	34,4	36,1	37,1	38,1	39,0	36,5	33,8	46,0	2,2	2,1	
Fernverkehr	32,6	33,5	33,9	37,7	39,9	41,9	44,5	49,2	55,9	58,5	59,3	80,8	6,7	3,0	
Gewerblicher Verkehr	23,3	23,3	22,7	25,3	27,5	28,7	29,4	30,9	33,7	33,1	31,8	40,6	4,0	1,9	
Werkverkehr	5,8	6,3	6,8	7,8	7,3	7,4	8,2	9,5	11,2	12,2	13,7	18,4	8,6	3,8	
Ausl. Lastkraftfahrzeuge	3,5	3,9	4,4	4,6	5,1	5,8	6,9	8,8	11,0	13,3	13,8	21,8	16,0	4,6	
Rohrfernleitungen ⁷⁾	8,9	9,9	10,4	14,2	15,9	16,9	18,3	18,7	19,2	16,9	14,6	19,1	7,4	1,0	

1) Zur Eliminierung der konjunkturbedingten Verzerrung im Jahr 1975 wurden die Wachstumsraten auf das Jahr 1974 bezogen. - 2) Öffentlicher Verkehr einschließlich S-Bahn- und Schiffsverkehr; ohne Kraftomnibusverkehr. - 3) Stadtschnellbahn-(U-Bahn), Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler, gemischt-wirtschaftlicher und privater Unternehmen sowie Kraftomnibusverkehr der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. - 4) Verkehrsleistungen über dem Bundesgebiet sowie von und nach Berlin (West). - 5) Ohne Güterkraftverkehr und Dienstgutverkehr, jedoch einschließlich Stückgut- und Expreßgutverkehr. - 6) Verkehrsleistungen auf den Wasserstraßen der Bundesrepublik. - 7) Rohöl- und Mineralölproduktleitungen über 40 km Länge.

Quellen: Verkehr in Zahlen 1976, Berechnungen des DIW.

Verkehrssektoren keine Detailprognosen gegeben werden. Hierfür sind weiterführende Analysen notwendig, die zum Teil nur in Koordination mit den Unternehmen oder Wirtschaftsverbänden durchgeführt werden können. Ziel der hier vorgelegten Schätzungen ist vielmehr ein gesamtwirtschaftlicher Überblick über die zu erwartenden Investitionen, gestützt auf allgemeine Tendenzen in den Verkehrssektoren und auf die Ausgabenplanung des Bundes. Die gewählte Disaggregation erlaubt dabei eine Einbeziehung der Daten des „Koordinierten Investitionsprogramms“ und des „Programms für Zukunftsinvestitionen“ der Bundesregierung.

Bei der Deutschen Bundesbahn ist in der Zehnjahresperiode 1976 bis 1985 ein erhebliches Wachstum des Investitionsvolumens anzunehmen; verglichen mit der Vorperiode, ist ein Plus von 10 Mrd. DM möglich. Diese Annahme impliziert eine volle Realisierung des „Koordinierten Investitionsprogramms“, auf das rund 21 Mrd. DM entfallen, davon 11,3 Mrd. DM für Neu- und Ausbaustrecken, 3,7 Mrd. DM für S-Bahn-Bauvorhaben, 5 Mrd. DM für allgemeine Investitionszuschüsse und 0,8 Mrd. DM für sonstige Ersatzinvestitionen. Hinzu kommen noch 0,6 Mrd. DM aus dem „Programm für Zukunftsinvestitionen“, die teils der weiteren Elektrifizierung von Strecken, teils der Beseitigung von höhengleichen

Kreuzungen mit Straßen dienen sollen. Für Ersatzinvestitionen im Schienennetz insgesamt wurde in die Rechnung ein der Vorperiode entsprechender Betrag eingesetzt, für Fahrzeugbeschaffungen ein niedrigerer. Die günstige Altersstruktur des Fahrzeugbestandes und die erwartete relativ geringe Zunahme der Nachfrage lassen aber bereits diesen Betrag als Obergrenze erscheinen. Ein Vergleich beider Zehnjahresperioden macht den Strukturwandel bei den Bundesbahninvestitionen deutlich: Der vorgesehene Ausbau des Streckennetzes führt zu einer Erhöhung des direkten Anteils des Bundes an den Gesamtinvestitionen der Deutschen Bundesbahn von 22 vH auf mehr als das Doppelte.

In der Binnenschiffahrt war in den letzten Jahren ein erheblicher Kapazitätsüberhang abzubauen, entsprechend ging das Investitionsvolumen zurück. Das erwartete schwache Verkehrswachstum wird kaum Impulse für Neubauten auslösen, so daß die Modernisierung der Flotte und Ersatzinvestitionen im Mittelpunkt stehen werden. Das Investitionsvolumen bis 1985 dürfte daher deutlich geringer ausfallen als in der letzten Zehnjahresperiode.

Die Binnenhäfen weisen seit langem etwa gleichbleibende jährliche Investitionen auf; Schwerpunkte waren die Verbesserungen der Umschlags-

und Lagermöglichkeiten, der Hafenausbau im Zuge neuer Binnenschiffskanäle bedeutete lediglich eine verstärkende Komponente. In Anbetracht dieser Struktur erscheint die Annahme eines auch künftig etwa gleichbleibenden Investitionsvolumens plausibel.

In der deutschen Seeschifffahrt, in der die Investitionen seit einigen Jahren besonders stark rückläufig waren, stehen sich entgegengesetzte Tendenzen gegenüber. Einerseits sind im Massengüterverkehr, insbesondere in der Tankerfahrt, nur geringe Zuwachsraten zu erwarten – weltweit besteht heute ein erheblicher Tonnageüberhang –, andererseits führt die weitere Intensivierung des kombinierten Verkehrs zu einer Erhöhung des Kapitaleinsatzes. Das prognostizierte Wachstum gerade dieses Verkehrszweiges erfordert daher nach wie vor hohe Investitionen. Gleichfalls äußerst kapitalintensiv ist der geplante Transport von verflüssigtem Erdgas. Insgesamt dürften aber doch die abschwächenden Tendenzen überwiegen, so daß das Investitionsvolumen der Vorperiode – trotz erhöhter Neubauhilfen des Bundes – nicht erreicht werden wird.

Auch bei den Seehäfen war – ähnlich wie bei den Binnenhäfen – das Investitionsvolumen in den vergangenen Jahren relativ konstant. Allerdings zeigten sich hier seit dem Beginn der siebziger Jahre ausgeprägtere Schwerpunkte aufgrund des Ausbaus der Containerterminals und der Ro/Ro-Abfertigungsanlagen. Trotz weiterer Investitionsnotwendigkeiten auf diesem Sektor dürften die Aufwendungen insgesamt nicht mehr so hoch sein wie in der Aufbauphase.

Die Gesamtinvestitionen der Schifffahrt einschließlich der See- und Binnenhäfen werden im kommenden Jahrzehnt – wahrscheinlich sogar erheblich – hinter denen der Vergleichsperiode zurückbleiben und etwa 26 Mrd. DM zu Preisen von 1975 erreichen.

Innerhalb des übrigen Verkehrs haben die Investitionen für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr das größte Gewicht; sie werden – gefördert durch die Zuschüsse des Bundes aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Höhe von mehr als 7 Mrd. DM – weiterhin expandieren, wenn auch nicht mehr mit den Steigerungsraten des Vorjahrzehnts, in dem der Ausbau des U-Bahn-Systems in den meisten Städten erst begann. Zunehmen dürften allgemein die Ersatzinvestitionen im Schienennetz, die Fahrzeugbeschaffungen weisen dagegen bereits seit vielen Jahren keine Steigerungsraten mehr auf. Gründe für eine Tendenzänderung sind nicht erkennbar. Die Entwicklung im gesamten Bereich wird wesentlich davon abhängen, ob es den Gemeinden als überwiegendem Träger des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs gelingen

wird, die erforderlichen Finanzierungsmittel für Erweiterungsinvestitionen aufzubringen, da auf die Folgekosten früherer Investitionen zunehmend größere Anteile entfallen.

Im Güterkraftverkehr einschließlich des Verkehrsnebgewerbes (Spedition, Lagerei und Verkehrsvermittlung) stehen die Fahrzeuginvestitionen im Vordergrund, die in den letzten Jahren stark zurückgingen. Das überdurchschnittliche Wachstum des Werkverkehrs und der Transporte durch ausländische Fahrzeuge im Fernverkehr sowie die Abschwächung der Baukonjunktur mit ihren Auswirkungen auf den Straßengüternahverkehr führten dazu, daß im gewerblichen Verkehr nur geringe Erweiterungsinvestitionen erforderlich waren. Dies wird sich auch künftig nicht wesentlich ändern, es sei denn, es gelingt, auch durch Angleichung der Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft, den deutschen Unternehmen wieder höhere Marktanteile im Fernverkehr zu sichern. In jedem Fall führt die stärkere Spezialisierung der Fahrzeugparks zu einer Erhöhung des Kapitalbedarfs. Hinzu kommt, daß aufgrund der vergleichsweise kurzen Lebensdauer der Straßenfahrzeuge nach der konjunkturbedingten Zurückhaltung bei den Investitionen in den letzten Jahren künftig wieder mit erhöhtem Ersatzbedarf zu rechnen ist, so daß das Investitionsvolumen bis 1985 unter Berücksichtigung der erwarteten Wachstumsraten der Verkehrsnachfrage doch leicht über dem der Jahre 1966 bis 1975 liegen wird.

Bei den Fluggesellschaften sind trotz des – gegenüber der Vorperiode – leicht abgeschwächten Nachfragewachstums im Gegensatz zu vielen anderen Verkehrsbereichen erhebliche Erweiterungsinvestitionen erforderlich. Gleichzeitig muß auch innerhalb des Prognosezeitraums die gegenwärtig im Einsatz befindliche Flugzeuggeneration aufgrund der Altersstruktur der Flotte und der gestiegenen Anforderungen des Umweltschutzes fast vollständig ersetzt werden. Allein für diese Ersatzinvestitionen sind in dieser Periode mindestens 4 Mrd. DM aufzuwenden, die Gesamtinvestitionen dürften etwa das Doppelte betragen.

Eine andere Situation liegt bei den Flughäfen vor, die im letzten Jahrzehnt fast alle erheblich in ihrer Kapazität erweitert oder durch Neubauten ersetzt worden sind. Noch offen ist die endgültige Entscheidung über München II, aber auch die hierfür erforderlichen erheblichen Aufwendungen werden kaum dazu führen, daß das Investitionsvolumen der Vorperiode wieder erreicht wird. Zunehmendes Gewicht erhalten die Ausgaben für die Flugsicherung, damit steigt auch in diesem Verkehrsbereich der Anteil des Bundes an den Gesamtinvestitionen.

**Entwicklung der Brutto-Anlageinvestitionen¹⁾ der Verkehrsbereiche
zu Preisen von 1975**

Verkehrsbereiche	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1966 - 1975		1976 - 1985		1985 ^{a)}	Durchschnittliche jährliche Veränderungsrate in vH	
	in Mill. DM											Anteil in vH	in Mrd. DM	Anteil in vH	in Mill. DM	1975/65	1985/75	
Deutsche Bundesbahn	3 690	2 940	3 480	3 000	3 300	3 920	4 090	3 860	4 000	4 180	3 900	36 670	13,8	46,6	15,9	5 450	0,6	3,4
dar. Leistungen des Bundes	270	20	580	190	460	1 130	1 140	1 050	1 170	1 370	1 110	8 220	3,1	21,4	7,2	3 610	15,2	12,6
dar. allgemeine Investitionszuschüsse	-	-	-	-	150	670	610	580	590	660	560	3 820	1,4	5,0	1,7	450	-	-2,1
Schiennetzes	1 580	1 350	1 940	1 570	1 720	1 880	1 980	1 940	2 090	2 240	2 100	18 810	7,1	30,6	10,4	4 020	2,9	6,7
S-Bahn ²⁾	-	-	80	170	240	260	280	410	290	360	340	2 410	0,9	3,7	1,3	390	-	1,5
Übrige Strecken	1 580	1 350	1 860	1 400	1 480	1 620	1 700	1 530	1 800	1 880	1 760	16 400	6,2	26,3 ^{b)}	9,2	3 630	1,1	7,5
Ersatzinvestitionen ³⁾	1 310	1 330	1 360	1 380	1 410	1 420	1 450	1 470	1 510	1 530	1 550	14 410	5,4	15,0 ^{c)}	5,1	1 450	1,7	-0,6
Erweiterungsinvestitionen	270	20	500	20	70	200	270	60	290	350	210	1 990	0,8	11,9 ^{c)}	4,1	2 180	-2,5	25,3
Fahrzeuge, sonstige Ausrüstungen und Hochbau	2 110	1 590	1 540	1 430	1 580	2 040	2 110	1 920	1 910	1 940	1 800	17 860	6,7	16,0	5,5	1 430	-1,6	-2,2
Nichtbundeselgene Eisenbahnen ⁴⁾	180	170	160	120	130	170	190	250	200	210	240	1 840	0,7	2,0	0,7	160	2,9	-3,3
Eisenbahnen	3 870	3 110	3 640	3 120	3 430	4 090	4 280	4 110	4 200	4 390	4 140	38 510	14,5	48,6	16,6	5 610	0,7	3,0
Binnenschifffahrt ⁵⁾	200	190	180	160	240	250	410	490	310	170	120	2 520	1,0	1,7	0,6	220	-5,0	6,2
Binnenhäfen ⁶⁾	160	110	130	140	120	110	170	170	120	110	140	1 320	0,5	1,3	0,4	120	-1,3	-1,4
Seeschifffahrt ⁷⁾	1 170	1 520	2 380	1 880	2 230	2 610	2 940	2 650	2 080	2 670	1 620	22 580	8,5	19,0	6,5	2 160	3,3	2,9
dar. Neubauhilfen des Bundes	-	90	70	100	130	110	90	70	90	90	120	940	0,4	1,7	0,6	220	-	6,2
Seehäfen	380	370	350	350	350	540	580	550	470	400	400	4 540	1,7	4,0	1,4	400	0,5	0,0
Schifffahrt	1 910	2 190	3 040	2 530	2 940	3 510	4 100	3 890	3 060	3 420	2 280	30 960	11,7	26,0	8,9	2 900	1,8	2,4
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr ⁸⁾	1 170	1 550	1 710	1 930	2 050	1 950	2 150	2 330	2 350	2 300	2 450	20 770	7,8	25,0	8,5	2 540	7,7	0,4
Schiennetzes	290	680	850	970	910	760	1 020	1 180	1 260	1 210	1 180	10 020	3,8	13,0	4,4	1 400	15,1	1,9
Ersatzinvestitionen	180	170	180	190	190	200	210	220	230	250	270	2 110	0,8	3,3	1,1	380	4,1	3,6
Erweiterungsinvestitionen	110	510	670	780	720	560	810	960	1 030	960	910	7 910	3,0	9,7	3,3	1 020	23,5	1,2
dar. Leistungen des Bundes	-	-	330	380	350	360	500	600	650	680	750	4 600	1,7	7,3	2,5	720	-	-0,5
Fahrzeuge, sonstige Ausrüstungen und Hochbau	880	870	860	960	1 140	1 190	1 150	1 150	1 090	1 090	1 270	10 750	4,0	12,0	4,1	1 140	3,7	-1,0
Güterkraftverkehr und Verkehrsnebengewerbe ⁹⁾	2 260	1 970	1 300	1 740	2 000	2 250	2 410	1 590	1 730	1 290	1 450	17 730	6,7	18,0	6,1	2 100	-4,3	3,9
Fluggesellschaften ¹⁰⁾	520	520	630	560	400	670	750	720	730	600	730	6 310	2,4	8,0	2,7	860	3,5	1,7
Flughäfen ¹¹⁾	340	340	480	560	720	910	1 120	960	680	450	410	6 630	2,5	5,0 ^{d)}	1,7	580	1,9	3,6
dar. Flugsicherung (Leistungen des Bundes)	70	70	70	80	80	40	100	100	110	100	100	850	0,3	1,5	0,5	200	3,6	7,5
Rohrfernleitungen ¹²⁾	350	470	420	80	40	70	230	300	170	110	50	1 940	0,7	1,0	0,3	160	-17,7	12,3
Übriger Verkehr	4 640	4 850	4 540	4 870	5 210	5 850	6 660	5 900	5 660	4 750	5 090	53 380	20,1	57,0	19,5	6 240	0,9	2,0
Verkehr	10 420	10 150	11 220	10 520	11 580	13 450	15 040	13 900	12 920	12 560	11 510	122 850	46,3	131,6	45,0	14 750	1,0	2,5
dar. Leistungen des Bundes	340	180	1 050	750	1 020	1 640	1 830	1 820	2 000	2 240	2 080	14 610	5,5	33,7	11,5	4 750	19,9	8,6
Straßen und Brücken	10 840	12 120	11 560	12 710	14 020	14 890	14 630	14 550	14 050	13 720	13 350	135 600	51,2	152,0 ^{c)}	51,9	16 700	2,1	2,3
Bundesfernstraßen (Leistungen des Bundes)	3 870	4 370	4 750	4 840	5 480	5 450	5 440	5 530	4 930	4 640	4 510	49 940	18,9	57,0	19,5	6 600	1,5	3,9
Ersatzinvestitionen	740	850	920	1 030	1 150	1 270	1 400	1 520	1 660	1 780	1 880	13 440	5,1	24,0	8,2	2 900	9,8	4,4
Erweiterungsinvestitionen	3 130	3 540	3 830	3 810	4 330	4 180	4 040	4 010	3 270	2 860	2 630	36 500	13,8	33,0	11,3	3 700	-1,7	3,5
Übrige Straßen	6 970	7 750	6 810	7 870	8 540	9 440	9 190	9 020	9 120	9 080	8 840	85 660	32,3	95,0	32,4	10 100	2,4	1,3
dar. Leistungen des Bundes	-	-	550	690	790	630	630	990	1 200	1 130	990	7 600	2,9	10,8	3,7	1 200	-	1,9
Wasserstraßen ¹³⁾	570	460	600	580	660	610	730	700	710	710	800	6 560	2,5	9,3 ^{c)}	3,1	1 000	3,4	3,1
dar. Leistungen des Bundes	320	190	190	190	370	340	420	460	450	550	610	3 770	1,4	7,3 ^{c)}	2,5	800	6,7	2,6
Staatlicher Verkehrsbereich	11 410	12 580	12 160	13 290	14 680	15 500	15 360	15 250	14 760	14 430	14 150	142 160	53,7	161,3	55,0	17 700	2,2	2,3
dar. Leistungen des Bundes	4 190	4 560	5 490	5 720	6 640	6 420	6 460	6 980	6 580	6 320	6 110	61 310	23,1	75,1	25,6	8 600	3,8	8,5
Verkehr insgesamt	21 830	22 730	23 380	23 810	26 260	28 950	30 400	29 150	27 680	26 990	25 660	265 010	100	292,9 ^{e)}	100	32 450	1,6	2,4
dar. Leistungen des Bundes	4 530	4 740	6 540	6 470	7 660	8 060	8 320	8 800	8 580	8 560	8 190	75 920	28,7	108,2 ^{e)}	36,9	13 350	6,1	5,0
Zum Vergleich:																		
Staatliche Investitionen insgesamt ¹⁴⁾	33 040	33 310	30 530	32 470	35 320	39 500	39 520	38 850	38 680	41 690	40 340	370 210		484,4		56 880	2,0	3,5
Anteil des staatlichen Verkehrsbereichs - in vH	34,5	37,8	39,8	40,9	41,6	39,2	38,9	39,3	38,2	34,6	35,1	38,4		33,3		31,2		
Gesamtinvestitionen ¹⁴⁾	189 270	191 480	178 720	185 990	205 710	227 910	242 410	251 100	251 400	227 180	218 070	2 180 000		2880,1		356 110	1,4	5,0
Anteil des Verkehrs insgesamt - in vH	11,5	11,9	13,1	12,8	12,8	12,7	12,5	11,6	11,0	11,9	11,8	12,2		10,2		9,1		

1) Ohne Grunderwerb.- 2) Nur Erweiterungsinvestitionen.- 3) Einschl. Ersatzinvestitionen für das S-Bahnnetz.- 4) Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.- 5) Binnenflotte der Bundesrepublik.- 6) Öffentliche Binnenhäfen.- 7) Handelsflotte der Bundesrepublik.- 8) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomniabusverkehr kommunaler und gemeinschaftlicher sowie privater Unternehmen; einschl. Taxis und Mietwagen.- 9) Gewerblicher Verkehr, Spedition, Lagerel und Verkehrsvermittlung.- 10) Unternehmen der Bundesrepublik.- 11) Einschl. Flugsicherung.- 12) Rohöl- und Mineralölproduktleitungen über 40 km Länge.- 13) Bis zur Seegränze.- 14) Neue Bauten und Ausrüstungen (einschl. Fahrzeuge); ohne Käufe und Verkäufe von gebrauchten Ausrüstungen (einschl. Fahrzeuge).

a) Errechnet unter der Annahme konstanter jährlicher Wachstumsraten.- b) Darunter Leistungen des Bundes in Höhe von 0,8 Mrd. DM.- c) Ohne Ausgaben für Grundstücke, bei den Eisenbahnen 0,6 Mrd. DM bzw. 5 vH, bei den Straßen 4 Mrd. DM bzw. 11 vH und bei den Wasserstraßen 0,3 Mrd. DM bzw. 5 vH der im "koordinierten Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985" vorgesehenen Investitionssumme.- d) Darunter Leistungen des Bundes in Höhe von 1,8 Mrd. DM.- e) Ohne Ausgaben für Grundstücke (5 Mrd. DM) und Wetterdienst (0,3 Mrd. DM).

Quellen: Der Bundesminister für Verkehr, Statistisches Bundesamt, Berechnungen des DiW.

Für Rohrfernleitungen sind zur Zeit keine Ausbauplanungen bekannt; hier ist eine erhebliche Reduzierung der Investitionen gegenüber dem Vergleichszeitraum anzunehmen, in dem das Netz erheblich erweitert wurde.

Insgesamt ist für den Übrigen Verkehr ein Investitionsvolumen zu erwarten, das mit 57 Mrd. DM nur um etwa 7 vH über dem der Jahre 1966 bis 1975 liegen wird.

Die gleiche Steigerungsrate ergibt sich für den gesamten Verkehrssektor (ohne Straßen und Wasserstraßen etwa 132 Mrd. DM), allerdings ist für die Leistungen des Bundes eine Verdoppelung auf rund 34 Mrd. DM vorgesehen; das bedeutet, daß dessen Anteil von 12,5 vH auf ein Viertel zunehmen würde.

Bei den Straßen und Brücken, dem wichtigsten staatlichen Verkehrsbereich, ist durch das „Koordinierte Investitionsprogramm“ und das „Programm für Zukunftsinvestitionen“ die künftige Entwicklung lediglich für den Anteil des Bundes vorgezeichnet, für das Investitionsvolumen von Ländern und Gemeinden können nur Schätzwerte eingesetzt werden, die sich am bisherigen Verhältnis der Baulastträger zueinander orientieren. Auch von den Bauvorhaben der Gemeinden wird ein Teil durch den Bund im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gefördert, hierfür sind in der Planung 10,5 Mrd. DM bis 1985 vorgesehen. Von den im „Koordinierten Investitionsprogramm“ für die Bundesfernstraßen genannten 59 Mrd. DM sind 35 Mrd. DM für Nettoinvestitionen bestimmt. Von diesem Betrag müssen bei einem Vergleich mit der Vorperiode und bei Abstimmung mit den Daten der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung allerdings rund 10 vH abgezogen werden, die für Grundstückskäufe erforderlich sind. Im Rahmen des „Programms für Zukunftsinvestitionen“ sollen im Umfang von rund 2 Mrd. DM vor allem die Verkehrssicherheit durch den Bau von Ortsumgehungen und die Beseitigung von Unfallschwerpunkten im Fernstraßennetz gefördert, darüber hinaus der Autobahnausbau in strukturschwachen Räumen beschleunigt werden. Insgesamt ist nach diesen Ansätzen für Straßen und Brücken ein Investitionsvolumen zu erwarten, das mit 152 Mrd. DM um 17 Mrd. DM höher als in der Vorperiode wäre. Bezogen auf 1975, errechnete sich eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 2,3 vH im kommenden Jahrzehnt.

Bei den Wasserstraßen sind ebenfalls nur die künftigen Bundesleistungen bekannt, 7,3 Mrd. DM bis 1985, davon die Hälfte für Ersatzinvestitionen. In diesen Beträgen sind die Aufwendungen im Rahmen des Dollartprojektes enthalten. Gegenüber den Jahren 1966 bis 1975 würde dies fast eine Verdoppelung

des Investitionsvolumens bedeuten. Hinzu kommen die Leistungen Dritter (Kanalbaugesellschaften) und der Länder, die allerdings kaum das frühere Niveau erreichen dürften. Insgesamt erscheint ein Investitionsvolumen von mehr als 9 Mrd. DM plausibel; gegenüber dem Basisjahr 1975 bedeutete dies eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate, die der der Straßenbauinvestitionen entspräche.

Für den gesamten staatlichen Verkehrsbereich führt die Schätzung zu Investitionen zwischen 1976 und 1985 von 161 Mrd. DM zu Preisen von 1975, bei Annahme konstanter Steigerungsraten zu einem jährlichen Wachstum von 2,3 vH. Vom Gesamtbetrag entfallen 75 Mrd. DM auf Leistungen des Bundes (in der Vorperiode 61 Mrd. DM), sein Anteil (1966 bis 1975: 43 vH) erhöht sich nur geringfügig (46 vH).

Ausblick:

Verkehrsinvestitionen und Gesamtinvestitionen

Eine Betrachtung der Entwicklung aller Verkehrsinvestitionen ergibt für den Zeitraum 1976 bis 1985 ein voraussichtliches Volumen von 293 Mrd. DM zu Preisen von 1975; verglichen mit den 265 Mrd. DM der Vorperiode, erscheint der Zuwachs zunächst relativ gering. Eine Gegenüberstellung der Wachstumsraten in beiden Perioden läßt allerdings eine erhebliche Steigerung von 1,6 vH jährlich auf 2,9 vH erkennen. Zwar wirkt sich hierin auch die niedrige Basis des Jahres 1975 aus, im Gegensatz zu der Entwicklung bei den Verkehrsleistungen war bei den Investitionen jedoch nicht ein konjunktureller Einbruch für dieses Jahresergebnis entscheidend, sondern der bereits seit Anfang der siebziger Jahre einsetzende Strukturwandel.

Das insgesamt relativ hohe Wachstum der Investitionen, das die Vorausschätzung ergibt, ist allerdings fast ausschließlich von der Realisation der staatlichen Verkehrsplanungen abhängig, nach denen die Leistungen des Bundes von 76 Mrd. DM (1966–1975) auf 108 Mrd. DM (1976–1985) steigen sollen. Dies hätte zur Folge, daß sich der Anteil des Bundes an den Verkehrsinvestitionen von 29 vH auf 37 vH erhöhen würde.

Allgemein kommt hierin die zunehmende Bedeutung der Infrastrukturinvestitionen gegenüber den Investitionen in Verkehrsmittel zum Ausdruck. Veränderungen in der Investitionsstruktur ergeben sich zum Teil aber auch aus dem steigenden Anteil der Verkehrsleistungen, die im Individualverkehr, im Werkverkehr oder von ausländischen Unternehmen erbracht werden und somit zum Teil zu Investitionen führen, die in institutioneller Abgrenzung nicht dem Verkehr zugerechnet werden. Allerdings steigt der

staatliche Anteil, insbesondere der des Bundes, auch deshalb, weil die Entwicklungschancen auf dem Verkehrsmarkt von den Unternehmen nicht mehr so günstig wie noch in früheren Jahrzehnten eingeschätzt werden, eine privatwirtschaftliche Rendite also nicht immer gewährleistet erscheint. Dies gilt nicht nur für die Eisenbahnen und den öffentlichen Nahverkehr, sondern auch für Bereiche wie die Schifffahrt und die Luftfahrt.

Versucht man abschließend einen Vergleich mit der Entwicklung in der Gesamtwirtschaft, so ist dieser zwar nur bedingt aussagekräftig, da hierbei der unterschiedliche Charakter von Zielprojektionen für die Volkswirtschaft und von Prognosen einer wahrscheinlichen Entwicklung in einzelnen Verkehrsbereichen berücksichtigt werden muß. Hinzu kommen Ungenauigkeiten, die sich daraus ergeben, daß die Vorausschätzungen originär nicht auf der gleichen

Preisbasis durchgeführt wurden. Gleichwohl zeichnen sich einige Tendenzen deutlich ab. Hierzu gehört der zu erwartende leichte Rückgang des Anteils der Verkehrsinvestitionen an den Gesamtinvestitionen von 12 vH in der Vorperiode auf 10 vH im kommenden Jahrzehnt. Bei einer erwarteten realen Wachstumsrate der Gesamtinvestitionen von 5 vH bis 1985 wird sie im Verkehr nur noch knapp 3 vH betragen. Auch das Gewicht des Verkehrs an den staatlichen Investitionen insgesamt dürfte erheblich abnehmen (von 38 auf 33 vH).

Trotz zunächst relativ hoch erscheinender Ausgabenplanungen des Bundes für den Verkehrssektor werden also von den Verkehrsinvestitionen künftig nicht mehr die gleichen Nachfrageimpulse für die Gesamtwirtschaft ausgehen, wie es noch in früheren Jahrzehnten der Fall war, eine Entwicklung, die weiterführender, sorgfältiger Analysen bedarf.

Aus den Veröffentlichungen des DIW

Beiträge zur Strukturforchung

Erscheinen seit 1967. Format DIN A 4. Seit 1976 sind erschienen:

- Heft 39 **Wettbewerbsrelationen im Außenhandel westlicher Industrieländer 1959 bis 1973.** Von K. Henkner. 199 S. 1976. DM 68,—.
- Heft 40 **Berufswunsch und Berufswahl.** Analyse einiger Determinanten und Interdependenzen. Von K.-P. Gaulke. 118 S. 1976. DM 44,60.
- Heft 41 **Anlageinvestitionen und Anlagevermögen in den Wirtschaftsbereichen der Bundesrepublik Deutschland.** Von B. Görzig und W. Kirner. 106 S. 1976. DM 36,80.
- Heft 42 **Sensitivitätsanalysen im statischen offenen Leontief-Modell.** Von J. Schintke. 180 S. 1976. DM 56,—.
- Heft 43/V **Die Güterverkehrsnachfrage in den Regionen der Bundesrepublik Deutschland 1970 und 1990.** Von P. Lünsdorf. 281 S. 1976. DM 126,—.
- Heft 43/IV **Analyse und Prognose des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1990.** Von H.-J. Frank. 155 S. 1976. DM 76,—.
- Heft 43/VI **Die Verkehrsströme in der Bundesrepublik Deutschland 1970 und 1990.** Kennziffern großräumiger Verkehrsströme als Entscheidungsgrundlage für eine integrierte Verkehrswegeplanung. Von Joachim Niklas. 190 S. 1976. DM 84,—.
- Heft 44 **Bedingungen für Angebot und Nachfrage nach Koks- und Kohle in der Welt bis 1985.** Von M. Rumberger und E. Wettig. 107 S. 1976. DM 64,—.
- Heft 45 **Multiplikatorwirkungen des Konjunkturprogramms von 1975** — Anwendung des um den Keynes'schen Multiplikator erweiterten Input-Output-Modells. Von R. Stäglin unter Mitarbeit von R. Pischner, B. Weiser und H. Wessels. 55 S. 1976. DM 36,60.
- Heft 43/II **Analyse und Prognose des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1990.** Von Rainer Hopf, Günther John, Heilwig Rieke unter Mitarbeit von Joachim Niklas. 243 S. 1977. DM 118,—.
- Heft 46 **Zur Bedeutung der Staatsausgaben für die Beschäftigung.** Input-Output-Studie der Beschäftigungswirkungen von Ausgabenkürzungen. Von Jochen Schmidt. 113 S. 1977. DM 46,60.

Im Druck:

- Heft 43/III **Die Personenverkehrsnachfrage in den Regionen der Bundesrepublik Deutschland 1970 und 1990** — Untersuchung der regionalen Struktur des Aufkommens und der Verflechtung im Personenverkehr nach Fahrtzwecken und Verkehrsarten und ihrer Beziehung zu raumordnungspolitischen Zielsetzungen. Von Ulrich Voigt.
- Heft 43/I **Zielsetzung, Methodik und zusammengefaßte Ergebnisse der Prognose für den Güter- und Personenverkehr bis zum Jahre 1990.** Von Günther John.
- Heft 47 **Entwicklungshilfe und internationale Arbeitsteilung** — Ableitung sektoraler Schwerpunkte mit Hilfe der linearen Programmierung am Beispiel der Republik Korea. Von Dieter Schumacher.

Die nächste Nummer des Wochenberichts erscheint am 4. 8. 1977

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D 1000 Berlin 33

Telefon (030) 8 29 11

Präsident: Dr. Karl König

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer, Dr. Günther John, Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Rolf Krengel, Dr. Manfred Liebrucks, Dr. Reinhard Pohl, Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter, Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner. — In Vertretung: Dr. Peter Rosenberg

Entwicklung und Struktur der Verkehrsinvestitionen in der Bundesrepublik Deutschland bis 1985

bearbeitet von Heinz Enderlein und Günther John.

Verlag: Duncker & Humblot, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D 1000 Berlin 41. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangaben zulässig. Druck: Zippel-Druck in Firma Büro-Technik Berlin, Muskauer Str. 43, D 1000 Berlin 36.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 80,—, vierteljährlich DM 25,—, Einzelnummer DM 3,—.

Hierzu ein Prospekt des Verlags Duncker & Humblot