

Tendenzwende am Arbeitsmarkt steht bevor	
Beschäftigung und Arbeitnehmereinkommen in der Bundesrepublik Deutschland im zweiten Quartal 1979 . . .	455
Leichte Zunahme der Investitionstätigkeit und der Beschäftigung im Verkehr	460



DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 45/79

Berlin

8. November 1979

46. Jahrgang

Tendenzwende am Arbeitsmarkt steht bevor

Beschäftigung und Arbeitnehmereinkommen in der Bundesrepublik Deutschland im zweiten Quartal 1979

Bei kräftigem Konjunkturauftrieb hat sich im zweiten Quartal 1979 die Entspannung am Arbeitsmarkt unvermindert fortgesetzt. Die Beschäftigtenzahl ist nach der starken Zunahme im Vorquartal saisonbereinigt verlangsamt weiter gestiegen, der Vorjahrsstand wurde um 1,2 vH überschritten. Bis Ende Juni sank die saisonbereinigte Zahl der Arbeitslosen auf 875 000.

Die neuen Tarifabschlüsse hielten sich im Rahmen der bisherigen Vereinbarungen der Lohnrunde 1979. Leicht beschleunigt hat sich dagegen die effektive Lohnexpansion. Nach Wegfall der ungünstigen Witterungseinflüsse war die Lohndrift sowohl für Arbeiter als auch für Angestellte wieder positiv. Der Anstieg der Lohnstückkosten schwächt sich schon seit dem Frühjahr 1978 stark ab; er war im Berichtsquartal nur noch gering. Besonders günstig war die Entwicklung im verarbeitenden Gewerbe; hier waren die Lohnstückkosten nur noch um 0,4 vH höher als in der entsprechenden Vorjahrszeit; in der Gesamtwirtschaft belief sich die Zunahme dagegen noch auf 2,3 vH.

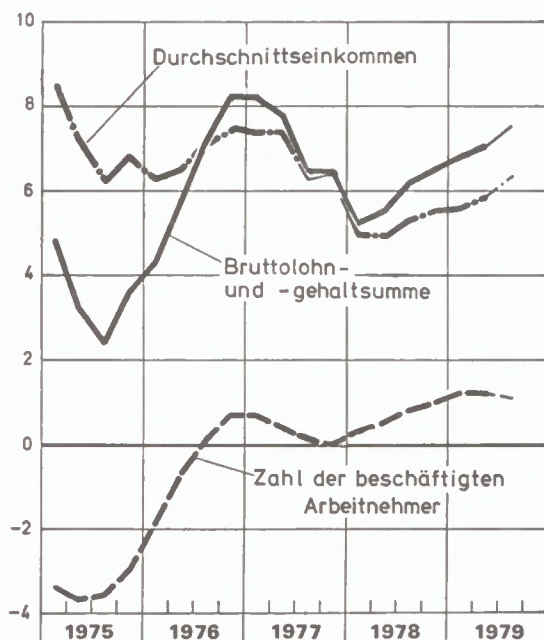
Arbeitsmarkt

Im zweiten Quartal 1979 wiesen alle Indikatoren des Arbeitsmarktes stärkere Verbesserungen als im Vorquartal auf. Die Zahl der offenen Stellen nahm saisonbereinigt um 30 000 zu und war Ende Juni um 75 000 höher als vor einem Jahr. Die Arbeitslosenzahl verringerte sich gegenüber dem Vorquartal saisonbereinigt um 50 000, der Vorjahrsstand

wurde am Ende des Quartals um 122 000 unterschritten. Die Zahl der von Kurzarbeit betroffenen Perso-

Entwicklung der Arbeitnehmereinkommen in der Bundesrepublik Deutschland

Veränderung in vH gegenüber dem entsprechenden Vorjahrsquartal



3. Quartal 1979 geschätzt.

DIW 79

Beschäftigte und Einkommen der Arbeitnehmer¹⁾ in der Bundesrepublik Deutschland²⁾ im 2. Quartal 1979

Wirtschaftsbereich	Absolute Zahlen									Veränderung gegen- über Vorjahr in vH		
	Männer				Frauen				Ins- gesamt	Männer	Frauen	Ins- gesamt
	Gesamt	Arbeiter	Angest. u. Beamte	Auszu- bildende	Gesamt	Arbeiter	Angest. u. Beamte	Auszu- bildende				
Beschäftigte Arbeitnehmer (in 1 000 Personen)												
Land- und Forstwirtschaft	177	125	24	28	80	65	6	9	257	-0,6	-1,2	-0,8
Bergbau	223	175	38	10	7	2	5	0	230	-1,8	.	-1,7
Energiewirtschaft	194	125	63	6	24	6	18	0	218	0,5	4,3	0,9
Verarbeitendes Gewerbe 3)	5 998	4 071	1 494	433	2 592	1 684	772	136	8 590	0,6	0,5	0,6
dav.: Grundst.-u. Prod.-güter	1 288	918	328	42	290	138	138	14	1 578	-0,7	-1,0	-0,8
Investitionsgüter	3 190	2 073	836	281	1 053	646	362	45	4 243	1,1	1,0	1,0
Verbrauchsgüter	1 052	772	221	59	913	719	154	40	1 965	0,8	0,2	0,5
Nahrungs- u. Genußmittel	468	308	109	51	336	181	118	37	804	0,9	1,5	1,1
Baugewerbe	1 387	1 113	132	142	99	13	78	8	1 486	2,7	4,2	2,8
Produzierendes Gewerbe	7 802	5 484	1 727	591	2 722	1 705	873	144	10 524	0,9	0,7	0,9
Handel	1 292	475	644	173	1 413	202	997	214	2 705	0,5	1,3	0,9
Verkehr 4)	1 148	508	590	50	249	82	158	9	1 397	0,7	0,8	0,7
Handel und Verkehr	2 440	983	1 234	223	1 662	284	1 155	223	4 102	0,6	1,2	0,9
Öffentlicher Dienst 5)	2 373	378	1 957	38	1 197	215	943	39	3 570	1,2	1,9	1,4
Geld-, Bank- u. Vers.-wesen	409	14	349	46	369	27	309	33	778	3,5	3,1	3,3
Gaststättenwesen	149	81	47	21	265	145	110	10	414	2,8	1,9	2,2
Häusliche Dienste	1	-	1	-	247	158	78	11	248	.	-1,2	-1,2
Dienstleistungshandwerk 6)	91	63	14	14	426	261	99	66	517	3,4	4,2	4,0
Sonstige Dienstleistungen 7)	402	88	278	36	859	181	602	76	1 261	2,3	2,5	2,4
Dienstleistungen, gesamt	3 425	624	2 646	155	3 363	987	2 141	235	6 788	1,7	2,2	2,0
Insgesamt	13 844	7 216	5 631	997	7 827	3 041	4 175	611	21 671	1,0	1,4	1,2
Bruttolöhne und -gehälter (in Mill. DM) ⁸⁾												
Land- und Forstwirtschaft	824	583	207	34	281	237	34	10	1 105	5,5	5,2	5,4
Bergbau	1 820	1 302	504	14	51	11	40	0	1 871	7,1	.	7,1
Energiewirtschaft	1 684	1 000	676	8	174	32	142	0	1 858	6,0	11,5	6,5
Verarbeitendes Gewerbe 3)	49 187	30 572	18 030	585	13 879	8 146	5 560	173	63 066	5,4	5,6	5,5
dav.: Grundst.-u. Prod.-güter	11 757	7 332	4 364	61	1 874	736	1 118	20	13 631	5,8	5,5	5,7
Investitionsgüter	26 464	15 908	10 174	382	6 228	3 422	2 748	58	32 692	5,0	5,1	5,0
Verbrauchsgüter	7 612	5 184	2 347	81	4 311	3 218	1 041	52	11 923	6,1	5,9	6,0
Nahrungs- u. Genußmittel	3 354	2 148	1 145	61	1 466	770	653	43	4 820	6,6	7,6	6,9
Baugewerbe	10 679	9 050	1 434	195	553	69	474	10	11 232	11,4	12,4	11,5
Produzierendes Gewerbe	63 370	41 924	20 644	802	14 657	8 258	6 216	183	78 027	6,5	6,0	6,4
Handel	8 730	2 818	5 699	213	6 694	900	5 543	251	15 424	7,0	8,1	7,5
Verkehr 4)	8 460	3 484	4 911	65	1 482	360	1 111	11	9 942	5,9	6,7	6,1
Handel und Verkehr	17 190	6 302	10 610	278	8 176	1 260	6 654	262	25 366	6,5	7,8	6,9
Öffentlicher Dienst 5)	21 242	2 598	18 590	54	8 824	985	7 786	53	30 066	7,5	8,5	7,8
Geld-, Bank- u. Vers.-wesen	3 346	94	3 185	67	2 243	128	2 070	45	5 589	9,6	10,1	9,8
Gaststättenwesen	881	459	395	27	1 080	543	526	11	1 961	7,8	8,2	8,0
Häusliche Dienste	7	-	7	-	891	523	355	13	898	.	4,2	4,3
Dienstleistungshandwerk 6)	450	315	117	18	1 536	952	507	77	1 986	8,2	11,0	10,3
Sonstige Dienstleistungen 7)	2 957	533	2 376	48	3 922	757	3 067	98	6 879	7,8	8,8	8,4
Dienstleistungen, gesamt	28 883	3 999	24 670	214	18 496	3 888	14 311	297	47 379	7,8	8,7	8,2
Insgesamt	110 267	52 808	56 131	1 328	41 610	13 643	27 215	752	151 877	6,8	7,5	7,0
Monatliches Durchschnittseinkommen (in DM)												
Land- und Forstwirtschaft	1 552	1 555	2 875	405	1 171	1 215	1 889	370	1 433	6,1	6,6	6,3
Bergbau	2 720	2 480	4 421	467	2 429	1 833	2 667	.	2 712	9,0	.	9,0
Energiewirtschaft	2 893	2 667	3 577	444	2 417	1 778	2 630	.	2 841	5,4	6,9	5,5
Verarbeitendes Gewerbe 3)	2 734	2 503	4 023	450	1 785	1 612	2 401	424	2 447	4,8	5,1	4,9
dav.: Grundst.-u. Prod.-güter	3 043	2 662	4 435	484	2 154	1 778	2 700	476	2 879	6,5	6,6	6,5
Investitionsgüter	2 765	2 558	4 057	453	1 972	1 766	2 530	430	2 568	3,8	4,1	3,9
Verbrauchsgüter	2 412	2 238	3 540	458	1 574	1 492	2 253	433	2 023	5,3	5,6	5,5
Nahrungs- u. Genußmittel	2 389	2 325	3 502	399	1 454	1 418	1 845	387	1 998	5,7	6,0	5,7
Baugewerbe	2 566	2 710	3 621	458	1 862	1 769	2 026	417	2 520	8,5	7,9	8,5
Produzierendes Gewerbe	2 707	2 548	3 985	452	1 795	1 614	2 373	424	2 471	5,5	5,2	5,5
Handel	2 252	1 978	2 950	410	1 579	1 485	1 853	391	1 901	6,4	6,7	6,5
Verkehr 4)	2 456	2 286	2 775	433	1 984	1 463	2 344	407	2 372	5,2	5,8	5,3
Handel und Verkehr	2 348	2 137	2 866	416	1 640	1 479	1 920	392	2 061	5,8	6,5	6,0
Öffentlicher Dienst 5)	2 984	2 291	3 166	474	2 457	1 527	2 752	453	2 807	6,3	6,5	6,3
Geld-, Bank- u. Vers.-wesen	2 727	2 238	3 042	486	2 026	1 580	2 233	455	2 395	5,9	6,8	6,3
Gaststättenwesen	1 971	1 889	2 801	429	1 358	1 248	1 594	367	1 579	4,9	6,2	5,7
Häusliche Dienste	2 333	-	2 333	-	1 202	1 103	1 517	394	1 207	.	5,5	5,6
Dienstleistungshandwerk 6)	1 648	1 667	2 786	429	1 202	1 216	1 707	389	1 280	4,6	6,6	6,1
Sonstige Dienstleistungen 7)	2 452	2 019	2 849	444	1 522	1 394	1 698	430	1 818	5,4	6,1	5,8
Dienstleistungen, gesamt	2 811	2 136	3 108	460	1 833	1 313	2 228	421	2 327	6,0	6,3	6,1
Insgesamt	2 655	2 439	3 323	444	1 772	1 495	2 173	410	2 336	5,7	6,0	5,8

1) Einschl. Heimarbeiter.- 2) Einschl. Berlin (West).- 3) Einschl. produzierendes Handwerk und sonstiges Kleingewerbe.- 4) Einschl. Bundesbahn und -post.- 5) Einschl. Soldaten.- 6) U.a. fotografisches Gewerbe, Wäschereien, Friseure, Gebäudereinigung.- 7) U.a. Organisationen ohne Erwerbscharakter und freie Berufe.- 8) Abweichungen der Bruttolohn- und -gehaltssumme von der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung ergeben sich durch weitergehende sektorale Differenzierung.

Saisonbereinigte Entwicklung der Beschäftigtenzahl¹⁾
in 1 000 Personen

	1976		1977				1978				1979	
	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II
Land- u. Forstwirtsch.	266	265	263	263	262	261	261	261	260	259	259	259
Produzierendes Gewerbe	10 456	10 474	10 459	10 441	10 438	10 435	10 458	10 459	10 484	10 508	10 537	10 547
dar. Verarb. Gewerbe	8 511	8 532	8 553	8 560	8 568	8 571	8 573	8 563	8 580	8 591	8 596	8 614
Baugewerbe	1 485	1 483	1 450	1 426	1 416	1 410	1 432	1 445	1 457	1 471	1 493	1 484
Handel und Verkehr	4 079	4 081	4 079	4 074	4 073	4 075	4 066	4 073	4 081	4 088	4 098	4 108
Dienstleistungen	6 514	6 539	6 550	6 557	6 566	6 597	6 622	6 657	6 692	6 716	6 752	6 787
Beschäftigte, gesamt	21 315	21 359	21 352	21 335	21 339	21 368	21 408	21 450	21 518	21 571	21 646	21 700

1) Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren.

nen war Ende Juni mit 65 000 nur noch von untergeordneter Bedeutung.

Die jüngste Strukturanalyse der Bundesanstalt für Arbeit¹ bestätigt erneut, daß innerhalb der Gesamtzahl der Arbeitslosen die schwieriger zu vermittelnden Gruppen weiter an Gewicht gewonnen haben. Ende Mai 1979 hatte die Arbeitslosigkeit binnen Jahresfrist insgesamt um 15 vH abgenommen, die der Männer um 22 vH, die der Frauen lediglich um 9 vH. Weit überdurchschnittlich — um 25 vH — sank die Zahl der arbeitslosen Jugendlichen unter 20 Jahre.

In der gleichen Zeit ist jedoch die Arbeitslosenzahl in bestimmten Gruppen noch gestiegen bzw. nicht weiter gesunken. Erhöht hat sich insbesondere die Zahl der älteren Arbeitslosen (55 Jahre und darüber), die den vergleichbaren Vorjahrsstand um fast 6 vH übertraf. Hier darf jedoch nicht übersehen werden, daß viele der älteren Arbeitslosen Leistungen aus betrieblichen Sozialplänen beziehen, diese also nur bedingt dem Kräfteangebot zuzuschreiben sind. Die Zahl der Arbeitslosen mit gesundheitlichen Einschränkungen hat sich im gleichen Zeitabschnitt kaum verringert, so daß sich deren Anteil an der gesamten Arbeitslosenzahl, der 1975 erst 18 vH betragen hatte, im Mai 1979 auf ein Drittel erhöht hat. Auch die Zahl der Arbeitslosen, die eine Teilzeitbeschäftigung suchen, ist unterdurchschnittlich gesunken. Binnen Jahresfrist hat sie sich nur um 6 vH verringert, d. h. weniger noch als die Zahl der arbeitslosen Frauen.

Arbeitslose mit beruflicher Qualifikation waren Ende Mai 1979 nur noch zu reichlich einem Drittel an der Gesamtzahl beteiligt. Da sich auch in dieser Gruppe Arbeitslose befinden, deren Vermittlung aus den bereits genannten oder auch anderen Gründen schwierig ist, kann die Zahl der Arbeitslosen, die von der Qualifikation her ohne Einschränkung vermittlungsfähig sind, auf ein Viertel der gesamten Arbeitslosenzahl veranschlagt werden.

Beschäftigung

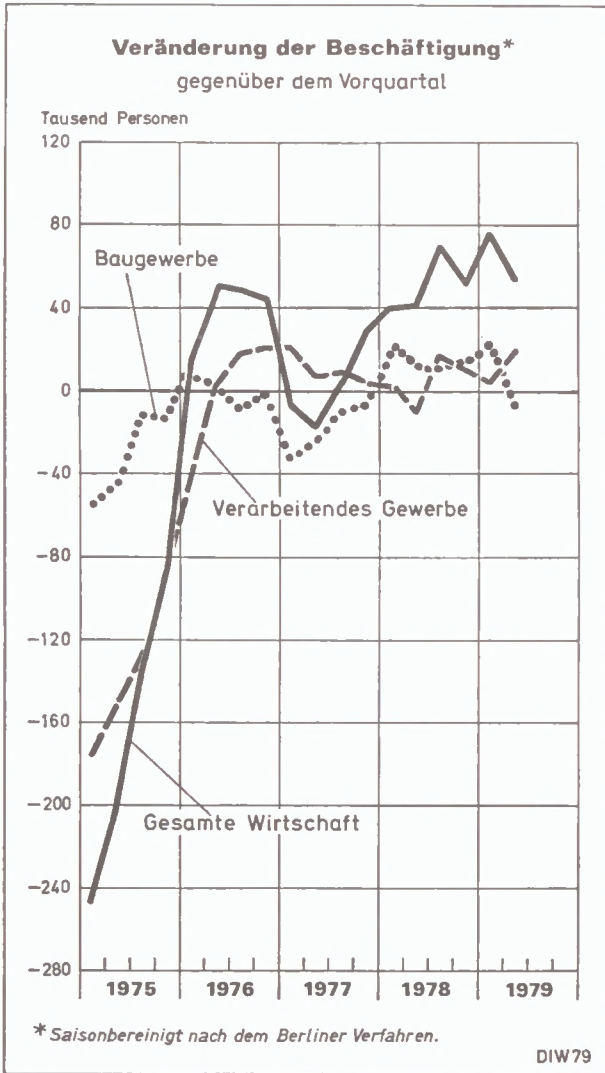
Nachdem sich zu Beginn des Jahres 1979 eine kräftige Beschleunigung ergeben hatte, ist die Beschäftigung² im Berichtsquartal abgeschwächt gestiegen. Saisonbereinigt hat sie um 54 000 zugenommen. Die Belegung der Nachfrage nach Arbeitskräften hat sich nicht in allen Bereichen der Wirtschaft fortgesetzt, die Entwicklung war eher wieder differenzierter als im Vorquartal; der produzierende Bereich expandierte wieder schwächer als der tertiäre Bereich.

Im verarbeitenden Gewerbe hat sich die Situation leicht gebessert. Allerdings dürfte die Beschäftigung in Unternehmen mit weniger als 20 Beschäftigten — überwiegend handwerklichen Betrieben — erheblich stärker als in den größeren Industrieunternehmen zugenommen haben. Hier ist vor allem die starke Erhöhung der Zahl der Auszubildenden im Handwerk zu nennen. Insgesamt nahm im verarbeitenden Gewerbe die Beschäftigtenzahl saisonbereinigt um 18 000 zu. Deutlich war die Belegung im Investitionsgütergewerbe (15 000). Im Bergbau wie auch im Verbrauchsgütergewerbe und in der Herstellung von Nahrungs- und Genussmitteln hat die Beschäftigtenzahl stagniert.

In der Gliederung nach Branchen hat die Beschäftigtenzahl von Ende März bis Ende Juni am stärksten im Straßenfahrzeugbau (+ 5 000) und bei der

¹ Strukturanalyse der Arbeitslosen und der offenen Stellen, Ergebnisse der Sonderuntersuchung von Ende Mai 1979. In: Amtliche Nachrichten der Bundesanstalt für Arbeit, 27. Jg., Nr. 10, 23. 10. 1979.

² Seit der Einführung der Systematik des produzierenden Gewerbes an Stelle der früheren Industrieberichterstattung ist die Beschäftigtenstatistik für diesen Bereich unschärfer geworden. Hinzu kommt, daß die Verbesserung der statistischen Grundlagen, die von der Einführung der Statistik der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer erwartet worden war, bisher nicht erkennbar ist. Vieles spricht dafür, daß die Beschäftigtenzahl — insbesondere im Bereich privater Dienstleistungen — überhöht ausgewiesen wird.



Herstellung von Kunststoffwaren (+ 2 000) zugenommen. Dem stand eine deutliche Verminderung im Maschinenbau (- 5 000) und - wie stets - im Textil- (- 3 000) und Bekleidungs-gewerbe (- 5 000) gegenüber.

Hatte sich trotz ungünstiger Witterung in der Bauwirtschaft im ersten Quartal der kräftige Anstieg der Beschäftigtenzahl fortgesetzt, so zeigt sich im Berichtsquartal saisonbereinigt sogar ein leichter Rückgang. Bei diesem Ergebnis können allerdings auch Unschärfen der Saisonbereinigung eine Rolle gespielt haben. Der Stand des Vorjahres wurde nur noch um 2,8 vH (im Vorquartal um 4,8 vH) übertroffen.

Im Handel ist der Personalbestand stärker als im Vorquartal, saisonbereinigt um 9 000, ausgedehnt worden. Dagegen ist im Verkehrswesen bei anhaltend differenzierter Entwicklung in den Unterbereichen die Beschäftigtenzahl nur noch geringfügig gestiegen. Bei der Bundespost waren im Berichtsquartal reichlich 2 vH mehr Personen beschäftigt als in der entsprechenden Vorjahrszeit, bei der Bundesbahn um 4,3 vH weniger.

Im Dienstleistungsbereich hat die Expansion der Nachfrage nach Arbeitskräften offenbar unvermindert angehalten. Saisonbereinigt ist die Zahl der Beschäftigten sowohl im öffentlichen Dienst (+ 16 000) als auch in den privaten Dienstleistungen (+ 18 000) etwa gleich stark wie im Vorquartal gestiegen.

Der Anteil der Angestellten und Beamten an der Zahl der beschäftigten Arbeitnehmer hat sich abermals vergrößert. Im Vorjahresvergleich hat die Zahl der Arbeiter lediglich um 0,4 vH, die der Gehaltsempfänger jedoch um 1,3 vH zugenommen. Noch stärker als bisher expandierte die Zahl der Auszubildenden, die im Berichtsquartal um 5,6 vH höher war als ein Jahr zuvor.

Entwicklung von Effektiv- und Tariflöhnen¹⁾ und -gehältern in ausgewählten Wirtschaftszweigen²⁾

	1976				1977				1978				1979	
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II
Zunahme in vH gegenüber der entsprechenden Vorjahrszeit														
Arbeiter														
effektiv	6,1	8,2	7,9	8,2	7,9	7,1	5,7	6,4	4,4	5,7	5,6	5,7	5,2	5,9
tariflich 3)	5,1	5,7	5,5	5,6	6,9	6,8	7,2	7,1	5,3	5,0	5,5	5,4	6,0	5,8
Angestellte														
effektiv	6,1	6,3	6,9	7,3	7,7	7,8	7,2	7,7	5,8	5,6	5,9	6,0	6,7	6,0
tariflich 3)	4,5	5,5	5,6	5,5	6,5	6,6	6,5	6,6	5,3	4,8	5,0	5,0	5,4	5,2
Differenz zwischen effektiver und tariflicher Veränderungsrate														
Arbeiter	+1,0	+2,5	+2,4	+2,6	+1,0	+0,3	-1,5	-0,7	-0,9	+0,7	+0,1	+0,3	-0,8	+0,1
Angestellte	+1,6	+0,8	+1,3	+1,8	+1,2	+1,2	+0,7	+1,1	+0,5	+0,8	+0,9	+1,0	+1,3	+0,8

1) Berechnungsbasis: Tarifliche Wochenlöhne.- 2) Produzierendes Gewerbe, Handel, Verkehr und öffentlicher Dienst; bei den Angestellten zusätzlich Geld-, Bank- und Versicherungswesen.- 3) Jeweils der erste Monat eines Vierteljahres.

Durchschnittseinkommen

Die tariflichen Lohnerhöhungen waren nicht stärker als zuvor. Nach der Erhebung des Statistischen Bundesamtes betragen sie 5,5 vH. Mit dem Wegfall witterungsbedingter Einkommenseinbußen im Winter expandierten jedoch die effektiven Bruttoeinkommen je Beschäftigten etwas stärker als die Tarifföhne und -gehälter.

Der Witterungseffekt hat insbesondere die Entwicklung in der Bauwirtschaft beeinflusst. Hier wurden im ersten Quartal die Verdienste des Vorjahres um fast 9 vH unterschritten, im Berichtsquartal bei wieder normaler Arbeitszeit jedoch um 8,5 vH übertroffen. Dagegen haben die Verdienststeigerungen im Investitionsgütergewerbe, die im ersten Viertel-

führte ebenfalls das Grundstoffgewerbe (1 778 DM) und schließlich bei weiblichen Angestellten der öffentliche Dienst (2 752 DM).

Ausblick

Bei anhaltend guter Konjunktur blieb im dritten Vierteljahr die Nachfrage nach Arbeitskräften hoch. Die Beschäftigung im Baugewerbe, die über ein Jahr lang die Expansion der Gesamtwirtschaft maßgeblich beeinflusst hatte, ist saisonbereinigt kaum gestiegen, wobei das Arbeitskräfteangebot ausschlaggebend gewesen sein dürfte. Im verarbeitenden Gewerbe hat sich der Personalbestand etwas stärker, im Dienstleistungsbereich etwas schwächer als zuvor erhöht. Insgesamt ist der Anstieg der Beschäftigtenzahl im dritten Vierteljahr 1979 - saisonbereinigt etwa 50 000 - nur wenig schwächer als im Vorquartal gewesen.

Zahl der durchschnittlich geleisteten Arbeiterstunden
Veränderung in vH gegenüber der entsprechenden Vorjahrszeit

	1977		1978				1979	
	III	IV	I	II	III	IV	I	II
Verarb. Gew. ¹⁾	-2,2	-2,6	-3,0	-0,2	-1,2	-1,3	+1,0	-1,0
Bauhauptgew.	-3,9	-6,1	-11,5	+0,8	-2,0	-1,4	-17,5	-1,8

1) Einschl. Bergbau. Nur Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten.

jahr weit über dem Durchschnitt gelegen hatten, im Berichtsquartal nur knapp 4 vH erreicht. Hier hat der Basiseffekt, der sich 1978 aufgrund verspäteter Nachzahlungen ergeben hatte, eine maßgebliche Rolle gespielt. In den anderen Wirtschaftsbereichen streute die Lohnentwicklung nur wenig um den gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt; auch zwischen männlichen und weiblichen Beschäftigten wie zwischen Arbeitern und Angestellten gab es nur geringe Differenzierungen.

Hinsichtlich der absoluten Einkommenshöhe lagen bei den männlichen Arbeitern die Beschäftigten in der Bauwirtschaft (2 710 DM durchschnittliches Monatslohn) an der Spitze. Bei männlichen Angestellten waren es die Beschäftigten des Grundstoffgewerbes (4 435 DM), bei weiblichen Arbeitern

Beschäftigtenentwicklung und Lohndrift führten insgesamt zu einem beschleunigten Anstieg der Bruttolohn- und -gehaltsumme, die im dritten Quartal 1979 das Niveau des Vorjahres um gut 7 vH übertroffen haben dürfte.

Die bis Ende Oktober vorliegenden Arbeitslosenzahlen lassen einen weiteren saisonbereinigten Rückgang erkennen, der sich jedoch im Vergleich zur ersten Jahreshälfte merklich verlangsamt hat. Das steigende Stellenangebot (+ 60 000 im Vorjahresvergleich) deutet ebenfalls darauf hin, daß sich die Situation am Arbeitsmarkt nochmals verbessert hat. Für das Jahr 1979 ist nach den bisher vorliegenden Informationen mit einer durchschnittlichen Erhöhung der Beschäftigtenzahl um 1,2 vH zu rechnen. Die Arbeitslosenzahl wird sich im Jahresdurchschnitt auf 870 000 belaufen.

Die Entspannung am Arbeitsmarkt dürfte sich allerdings im kommenden Jahr nicht fortsetzen. Vor allem werden 1980 aufgrund der Altersstruktur der Bevölkerung in stärkerem Umfang als in diesem Jahr die Zugänge an Erwerbspersonen die Abgänge übertreffen. Zudem wird aus Konjunkturgründen bei vermindertem Wachstum des Sozialprodukts die Nachfrage nach zusätzlichen Arbeitskräften zurückgehen.

Beschäftigung, Bruttolöhne und -gehälter sowie Durchschnittseinkommen
Veränderung in vH gegenüber der entsprechenden Vorjahrszeit

	1977	1978	1977			1978				1979		
			II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III ¹⁾
Beschäftigung	0,3	0,7	0,3	0,1	0,0	0,3	0,5	0,8	1,0	1,2	1,2	1,1
Bruttolöhne und -gehälter	7,1	5,9	7,8	6,4	6,4	5,2	5,5	6,2	6,5	6,8	7,0	7,5
Durchschnittseinkommen	6,9	5,2	7,4	6,3	6,4	4,9	4,9	5,3	5,5	5,6	5,8	6,3

1) Schätzung.

Leichte Zunahme der Investitionstätigkeit und der Beschäftigung im Verkehr

Die Verkehrsinvestitionen in der Bundesrepublik Deutschland werden sich 1979 nominal um 8 vH auf 41 Mrd. DM erhöhen; zu Preisen von 1970 wird die Steigerung knapp 2 vH betragen. Für 1980 kann mit einer Zunahme der investiven Ausgaben in Höhe von 6 vH gerechnet werden, preisbereinigt werden sie dagegen etwas unter dem Niveau von 1979 liegen.

Der seit Jahren anhaltende Rückgang der Zahl der Erwerbstätigen im Verkehrsbereich – sie sank von 1973 bis 1978 um annähernd 100 000 – setzte sich 1979 nicht mehr fort. Vielmehr war eine Zunahme um 3 000 auf 1,424 Mill. zu verzeichnen. 1980 wird die Beschäftigung in etwa auf diesem Niveau verharren.

Brutto-Anlageinvestitionen

Die Struktur der realen Verkehrsinvestitionen hat sich auch 1979 nicht wesentlich verändert. Schwerpunkt war wie in den vorangegangenen Jahren der Straßenbau. Mit real 11 Mrd. DM entfielen auf ihn allein 40 vH des gesamten Investitionsvolumens. Es folgen die Deutsche Bundespost (22 vH), die Deutsche Bundesbahn (10 vH) und der öffentliche Straßenpersonenverkehr (8 vH).

1979 sind die Investitionen für die Straßen auf ein seit 1973 nicht mehr erreichtes Niveau gestiegen. Der Zuwachs war mit 2 vH allerdings geringer als im Vorjahr (9 vH). Ins Gewicht fiel 1978 vor allem die Verstärkung des Mitteleinsatzes der Gemeinden. Grundlage dafür war die starke Steigerung der aus der Mineralölsteuer resultierenden Zuwendungen aufgrund des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Zusätzliche Mittel sowohl für den kommunalen Straßenbau als auch für den Bundesfernstraßenbau standen außerdem aus dem „Programm für Zukunftsinvestitionen“ zur Verfügung.

Bei den Wasserstraßen hat sich dagegen – nach Fertigstellung des Elbe-Seiten-Kanals – das Investitionsvolumen 1978 und 1979 um jeweils rund 10 vH verringert. Die beiden noch laufenden Großbauvorhaben Rhein-Main-Donau-Kanal und Saarkanalisation wurden jedoch kontinuierlich fortgeführt. Mit ihrer Fertigstellung ist nicht vor Mitte der achtziger Jahre zu rechnen. Beim Saarkanal wird nach wie vor über die Durchführung des Gesamtvorhabens diskutiert.

Die Deutsche Bundesbahn konnte aufgrund der seit 1976 drastisch erhöhten Investitionshilfe des Bundes das Investitionsniveau der letzten drei Jahre halten. 1979 beliefen sich die für Investitionszwecke einschließlich S-Bahnvorhaben zur Verfügung gestellten Bundesmittel auf mehr als 4 Mrd. DM. Damit wurden erstmals die gesamten Investitionen der Deutschen Bundesbahn vom Bund finanziert. Wegen der Verzögerungen beim Bau neuer Strecken infolge der Einsprüche durch kommunale Verwaltungen sowie Bürgerinitiativen wer-

den die dafür vorgesehenen Beträge verstärkt für andere Vorhaben (z. B. Elektrifizierung, Rangierbahnhöfe, allgemeine Rationalisierungsmaßnahmen) verwendet. Von den Investitionen in Höhe von 2,8 Mrd. DM zu Preisen von 1970 entfielen 1979 lediglich 6 vH auf die Neubau- und Ausbaustrecken und weitere 13 vH auf die Fortführung der S-Bahnvorhaben.

Die Deutsche Bundespost hat aufgrund der verstärkten Nachfrage nach Fernsprechan schlüssen, vor allem aber wegen der positiven Entwicklung der Wirtschaftsergebnisse in den letzten Jahren ihre Investitionen deutlich erhöht. Der stark gesunkene Eigenkapitalanteil der Deutschen Bundespost – Ursache für die Investitionszurückhaltung in den Jahren 1974 bis 1977 – hat sich nach dem Tiefstand von 15 vH im Jahre 1974 bis 1978 wieder auf 37 vH erhöht. 1979 liegt das Investitionsvolumen mit 6 Mrd. DM zu Preisen von 1970 um etwas mehr als ein Viertel über dem Wert von 1977 bzw. um 8 vH über dem des Vorjahres. Investitionsschwerpunkt ist nach wie vor der Fernmeldebereich, auf ihn entfallen auch 1979 rund 90 vH der Investitionssumme.

In der Binnenschifffahrt verringert sich 1979 das Neubauvolumen gegenüber dem Vorjahr wiederum, und zwar um 13 vH. In den nächsten Jahren dürfte die Investitionstätigkeit aber wieder zunehmen. Ins Gewicht fällt dabei, daß die Verkehrsleistung schon 1978 stark gestiegen ist und 1979 weiter zunimmt, ferner die einsetzende Nachfrage nach Container-Binnenschiffen.

Das Investitionsvolumen der öffentlichen Binnenhäfen nimmt 1979 ebenfalls zu (12 vH). Bestehende Hafenanlagen werden ausgebaut und modernisiert, außerdem werden in Erwartung vermehrter Container-Transporte auch in zunehmendem Maße Umschlagsanlagen installiert. Ein neuer Binnenhafen wird im Zuge der Saarkanalisation gegenwärtig im Raum Dillingen/Saarlouis errichtet.

Die Investitionen der deutschen Seeschifffahrt liegen 1979 real um knapp ein Viertel unter dem Vorjahreswert und haben damit das niedrigste

Brutto-Anlageinvestitionen¹⁾ der Verkehrsbereiche

Verkehrsbereiche	Zu jeweiligen Preisen					Zu Preisen von 1970					
	Mill. DM			Veränderung in vH		Mill. DM			Veränderung in vH		Anteil in vH
	1977	1978	1979	1978/77	1979/78	1977	1978	1979	1978/77	1979/78	1979
Deutsche Bundesbahn	4 020	4 040	4 350	0,5	7,7	2 765	2 681	2 770	- 3,0	3,3	10,2
Nichtbundes-eigene Eisenbahnen ²⁾	270	230	250	- 14,8	8,7	183	150	157	- 18,0	4,7	0,6
Eisenbahnen	4 290	4 270	4 600	- 0,5	7,7	2 948	2 831	2 927	- 4,0	3,4	10,8
Binnenschifffahrt ³⁾	120	110	100	- 8,3	- 9,1	89	78	68	- 12,4	- 12,8	0,3
Binnenhäfen ⁴⁾	90	100	120	11,1	20,0	64	68	76	6,3	11,8	0,3
Seeschifffahrt ⁵⁾	2 630	2 320	1 850	- 11,8	- 20,3	1 973	1 704	1 305	- 13,6	- 23,4	4,8
Seehäfen	540	430	520	- 20,4	20,9	381	288	324	- 24,4	12,5	1,2
Schifffahrt	3 380	2 960	2 590	- 12,4	- 12,5	2 507	2 138	1 773	- 14,7	- 17,1	6,5
Öffentl. Straßenpersonenvkehr ⁶⁾	2 800	3 380	3 510	20,7	3,8	1 949	2 220	2 207	13,9	- 0,6	8,1
Güterkraftverkehr ⁷⁾	1 960	2 290	2 650	16,8	15,7	1 222	1 377	1 520	12,7	10,4	5,6
Fluggesellschaften ⁸⁾	890	1 030	1 050	15,7	1,9	722	801	795	10,9	- 0,7	2,9
Flughäfen ⁹⁾	370	510	530	37,8	3,9	252	334	327	32,5	- 2,1	1,2
Rohrfernleitungen ¹⁰⁾	70	70	70	0,0	0,0	48	46	44	- 4,2	- 4,3	0,2
Übriger Verkehr	6 090	7 280	7 810	19,5	7,3	4 193	4 778	4 893	14,0	2,4	18,1
Deutsche Bundespost	6 140	7 260	8 100	18,2	11,6	4 754	5 524	5 982	16,2	8,3	22,1
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	19 900	21 770	23 100	9,4	6,1	14 402	15 271	15 575	6,0	2,0	57,5
Straßen und Brücken	13 060	15 100	16 900	15,6	11,9	9 876	10 755	10 945	8,9	1,8	40,4
Wasserstraßen ¹¹⁾	920	870	880	- 5,4	1,1	699	620	570	- 11,3	- 8,1	2,1
Staatlicher Verkehrsbereich	13 980	15 970	17 780	14,2	11,3	10 575	11 375	11 515	7,6	1,2	42,5
Verkehr insgesamt	33 880	37 740	40 880	11,4	8,3	24 977	26 646	27 090	6,7	1,7	100,0

- 1) Ohne Grunderwerb.
- 2) Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.
- 3) Binnenflotte der Bundesrepublik Deutschland.
- 4) Öffentliche Binnenhäfen.
- 5) Handelsflotte der Bundesrepublik.
- 6) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler und gemischtwirtschaftlicher sowie privater Unternehmen; einschließlich Taxis und Mietwagen.
- 7) Gewerblicher Verkehr einschließlich Verkehrsnebgewerbe (Spedition, Lagerei und Verkehrsvermittlung).
- 8) Unternehmen in der Bundesrepublik.
- 9) Einschließlich Flugsicherung.
- 10) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge.
- 11) Bis zur Seegrenze.

Quellen: Deutsche Bundesbahn, Deutsche Bundespost, Bundesminister für Verkehr, Berechnungen des DIW.

Niveau seit 1966. Der Tonnageüberhang konnte so durch die zunehmende Verkehrsnachfrage merklich verringert werden. Leicht steigende Frachtraten und ausbleibende Wettbewerbsverschlechterungen aufgrund der relativen Dollarstabilität führen 1979 erstmals wieder zu erhöhten Neubaufträgen.

Die investiven Aufwendungen der Seehäfen nehmen 1979 — nach dem Rückgang im vorangegangenen Jahr — real wieder stark zu (12 vH). In Bremerhaven wurden 1979 die Arbeiten für den Ausbau der Container-Umschlaganlagen weseraufwärts abgeschlossen; mit der Erweiterung weserabwärts soll 1980 begonnen werden. In Hamburg stand neben dem Ausbau des Fruchtzentrums ebenfalls die Erweiterung der Container-Terminals im Vordergrund. Die zum Schutz des Hamburger Hafens gegen extremes Hochwasser bei Sturmfluten vorgesehenen Anlagen im Nominalwert von fast einer Milliarde DM konnten fertiggestellt werden. Vorbereitet wird gegenwärtig der Bau des neuen Hafenabschnittes in Hamburg-Altenwerder.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr¹ stagnieren die realen Investitionen 1979 — nach einer überdurchschnittlichen Steigerung von 14 vH im Vorjahr — bei 2,2 Mrd. DM (zu Preisen von 1970). Die im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes aus dem Mineralölsteueraufkommen zur Verfügung stehenden erhöhten Mittel ermöglichten es, daß der U-Bahnbau kontinuierlich fortgeführt werden konnte. Auf ihn entfällt, wie in den vorangegangenen Jahren fast die Hälfte des gesamten Investitionsvolumens. Die außergewöhnlich hohen Omnibus-Neuanschaffungen im Vorjahr haben sich dagegen 1979 nicht wiederholt.

Im gewerblichen Güterkraftverkehr — der Werkverkehr ist in dieser institutionell abgegrenzten Darstellung nicht enthalten — nimmt die Beschaffung neuer Fahrzeuge 1979 abermals um mehr als 10 vH zu und erreicht seit 1971 erstmals wieder einen Wert von mehr als 1,5 Mrd. DM (zu Preisen von 1970). Diese Investitionssteigerung ist verursacht durch die zunehmende Verkehrsnachfrage und den aufgestauten Ersatzbedarf.

Die in der Bundesrepublik beheimateten Luftfahrtunternehmen, insbesondere die Deutsche Lufthansa, haben ihre Flottenerneuerung auch im Berichtsjahr fortgesetzt. Mit rund 800 Mill. DM erreichen die realen Investitionen das Niveau des Vorjahres. Die 1979 zum Ausbau der Verkehrsflughäfen und Flugsicherung aufgewendeten Mittel in Höhe von 330 Mill. DM (zu Preisen von 1970) liegen knapp unter dem Vorjahreswert. Dabei handelt es sich wie in den vorangegangenen Jahren um die Erweiterung bestehender Anlagen, gegenwärtig vor allem in Frankfurt und Düsseldorf. Der Baubeginn des seit langem geplanten und

immer wieder verzögerten Großflughafens München II ist nach dem augenblicklichen Stand für 1980 zu erwarten.

Ausschließlich für die Kapazitätserhaltung bestimmt sind die 1979 in das Netz der Rohöl- und Mineralölproduktenfernleitungen investierten Mittel. Kapazitätserweiterungen waren wegen der auf niedrigem Niveau stagnierenden Durchsatzleistung nach wie vor nicht erforderlich.

Das Investitionsvolumen der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs liegt 1979 geringfügig über dem Wert des Vorjahres. Wie in den vorangegangenen Jahren wurden drei Viertel des Wertes im Schienenverkehr und ein Viertel für Fahrzeuganschaffungen im Omnibusverkehr aufgewendet.

Brutto-Anlagevermögen

Der Bruttowert der Anlagen und Fahrzeuge des Verkehrssektors beläuft sich Ende 1979 ohne Grundbesitz auf knapp 550 Mrd. DM zu Preisen von 1970. Davon entfallen knapp 50 vH auf Straßen, 17 bzw. 12 vH auf Bundesbahn und Bundespost. Merkliche Veränderungen in der Vermögensstruktur — als Folge einer unterschiedlichen Investitionstätigkeit — können sich nur langfristig ergeben. So verringerte sich von 1970 bis 1979 der Vermögensanteil der Deutschen Bundesbahn um 3 Prozentpunkte auf 17 vH, der der Deutschen Bundespost erhöhte sich dagegen im gleichen Zeitraum von 10 auf 12 vH und der der Straßen von 43 auf 46 vH.

Die Altersstruktur des Brutto-Anlagevermögens zeigt, daß fast die Hälfte des gegenwärtigen Vermögenswertes (zu Preisen von 1970) aus den Investitionen seit 1970 stammt. Lediglich 15 vH des Brutto-Anlagevermögens im Verkehr wurden noch in der Zeit vor Gründung der Bundesrepublik investiert. Die zum Teil stark voneinander abweichenden Altersstrukturen bei den einzelnen Verkehrsträgern sind jedoch nicht ausschließlich auf die im Zeitablauf unterschiedliche Investitionstätigkeit, sondern auch auf das in den einzelnen Verkehrsbereichen stark voneinander abweichende Gewicht der jeweiligen Vermögensteile (Tiefbau, Hochbau, Fahrzeuge und maschinelle Ausrüstungen) mit höchst unterschiedlicher Nutzungsdauer zurückzuführen.

1979 entfallen rund drei Viertel des Bruttowertes bei Bundespost und Handelsflotte auf die Investitionen der letzten 10 Jahre, bei den Straßen auf die

¹ Der öffentliche Straßenpersonenverkehr umfaßt in dieser institutionellen Abgrenzung neben dem U-Bahn-, Straßenbahn- und Omnibusverkehr der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen auch die privaten Omnibusbetriebe, Taxis und Mietwagen, nicht jedoch den Omnibusverkehr der Eisenbahnen und der Bundespost sowie die S-Bahn.

Brutto-Anlagevermögen¹⁾ der Verkehrsbereiche zu Preisen von 1970

Verkehrsbereiche	Mill. DM		Anteil in vH		Altersstruktur 1979 - Anteil der Investitionsjahrgänge							
	Jahresende		Jahresende		in Mill. DM				in vH			
	1970	1979	1970	1979	bis 1949	1950-1959	1960-1969	1970-1979	bis 1949	1950-1959	1960-1969	1970-1979
Deutsche Bundesbahn	76 771	88 809	20,2	16,7	19 029	14 512	26 320	28 948	21,4	16,4	29,6	32,6
Nichtbundeseigene Eisenbahnen ²⁾	3 423	4 156	0,9	0,8	1 043	597	918	1 598	25,1	14,4	22,1	38,4
Eisenbahnen	80 194	92 965	21,1	17,5	20 072	15 109	27 238	30 546	21,6	16,3	29,3	32,8
Binnenschifffahrt ³⁾	5 207	5 641	1,4	1,1	763	1 671	1 588	1 619	13,5	29,6	28,2	28,7
Binnenhäfen ⁴⁾	5 175	5 408	1,4	1,0	2 521	790	1 153	944	46,6	14,6	21,3	17,5
Seeschifffahrt ⁵⁾	18 086	24 844	4,8	4,7	34	588	6 369	17 853	0,1	2,4	25,6	71,9
Seehäfen	7 447	10 062	2,0	1,9	1 670	1 997	2 656	3 739	16,6	19,8	26,4	37,2
Schifffahrt	35 915	45 955	9,6	8,7	4 988	5 046	11 766	24 155	10,9	11,0	25,6	52,5
Öffentl. Straßenpersonenverkehr ⁶⁾	17 829	29 455	4,7	5,5	3 410	2 196	6 272	17 577	11,6	7,4	21,3	59,7
Güterkraftverkehr ⁷⁾	17 827	17 425	4,7	3,3	1 132	1 750	3 705	10 838	6,5	10,0	21,3	62,2
Fluggesellschaften ⁸⁾	3 478	6 298	0,9	1,2	-	-	579	5 719	-	-	9,2	90,8
Flughäfen ⁹⁾	3 772	6 075	1,0	1,1	178	202	1 543	4 152	2,9	3,3	25,4	68,4
Rohrfernleitungen ¹⁰⁾	2 095	2 638	0,6	0,5	-	321	1 426	891	-	12,2	54,0	33,8
Übriger Verkehr	45 001	61 891	11,8	11,6	4 720	4 469	13 525	39 177	7,6	7,2	21,9	63,3
Deutsche Bundespost	37 816	79 413	10,0	12,1	1 592	2 896	17 743	57 182	2,0	3,7	22,3	72,0
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	198 926	280 224	52,4	49,9	31 372	27 520	70 272	151 060	11,2	9,8	25,1	53,9
Straßen und Brücken	163 796	243 960	43,1	46,0	48 042	16 588	76 128	103 202	19,7	6,8	31,2	42,3
Wasserstraßen ¹¹⁾	17 262	21 818	4,5	4,1	8 329	2 887	4 591	6 011	38,2	13,2	21,0	27,6
Staatlicher Verkehrsbereich	181 058	265 778	47,6	50,1	56 371	19 475	80 719	109 213	21,2	7,3	30,4	41,1
Verkehr insgesamt	379 984	546 002	100,0	100,0	87 743	46 995	150 991	260 273	16,1	8,6	27,6	47,7

1) Ohne Grundbesitz.

2) Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.

3) Binnenflotte der Bundesrepublik Deutschland.

4) Öffentliche Binnenhäfen.

5) Handelsflotte der Bundesrepublik.

6) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler und gemischtwirtschaftlicher sowie privater Unternehmen; einschließlich Taxis und Mietwagen.

7) Gewerblicher Verkehr einschließlich Verkehrsnebgewerbe (Spedition, Lagerei und Verkehrsvermittlung).

8) Unternehmen in der Bundesrepublik.

9) Einschließlich Flugsicherung.

10) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge.

11) Bis zur Seegrenze.

Quelle: Berechnungen des DIW.

Erwerbstätige¹⁾ in den Verkehrsbereichen

Verkehrsbereiche	in 1 000				Anteil in vH			
	1970	1974	1978	1979	1970	1974	1978	1979
Deutsche Bundesbahn	401	429	363	348	28,1	28,5	25,5	24,4
Nichtbundes-eigene Eisenbahnen ²⁾	13	13	11	11	0,9	0,9	0,8	0,8
Eisenbahnen	414	442	374	359	29,0	29,4	26,3	25,2
Binnenschifffahrt ³⁾	18	16	12	12	1,3	1,1	0,8	0,8
Binnenhäfen ⁴⁾	13	13	14	14	0,9	0,9	1,0	1,0
Seeschifffahrt ⁵⁾	48	33	32	31	3,4	2,2	2,3	2,2
Seehäfen	26	27	25	25	1,8	1,8	1,8	1,8
Schifffahrt	105	89	83	82	7,4	5,9	5,9	5,8
Öffentl. Straßenpersonnenverkehr ⁶⁾	146	159	167	169	10,2	10,6	11,8	11,9
Güterkraftverkehr ⁷⁾	289	296	294	297	20,3	19,7	20,7	20,9
Fluggesellschaften ⁸⁾	23	27	31	32	1,6	1,8	2,2	2,3
Flughäfen ⁹⁾	8	11	12	13	0,6	0,7	0,8	0,9
Rohrfernleitungen ¹⁰⁾	1	1	1	1	0,1	0,1	0,1	0,1
Übriger Verkehr	467	494	505	512	32,7	32,8	35,5	36,0
Deutsche Bundespost	441	480	459	471	30,9	31,9	32,3	33,1
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	1 427	1 505	1 421	1 424	100,0	100,0	100,0	100,0

1) Jahresdurchschnitt. - 2) Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs. - 3) Binnenflotte der Bundesrepublik Deutschland. - 4) Öffentliche Binnenhäfen. - 5) Handelsflotte der Bundesrepublik. - 6) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler und gemischtwirtschaftlicher sowie privater Unternehmen; einschließlich Taxis und Mietwagen. - 7) Gewerblicher Verkehr einschließlich Verkehrsnebenberufe (Spedition, Lagerei und Verkehrsvermittlung). - 8) Unternehmen in der Bundesrepublik. - 9) Einschließlich Flugsicherung. - 10) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Deutsche Bundespost, Berechnungen des DIW.

der letzten 20 Jahre und bei der Deutschen Bundesbahn auf die der letzten 30 Jahre.

Beschäftigung

Die Zahl der im Verkehr eingesetzten Arbeitskräfte hat sich 1979 erstmals wieder seit 1973 gegenüber dem Vorjahresdurchschnitt erhöht (3 000). Zu dieser Entwicklung führte in erster Linie die weitere hohe Zunahme der Beschäftigtenzahl bei der Deutschen Bundespost, gleichzeitig fiel der Personalrückgang bei der Deutschen Bundesbahn wesentlich geringer als im Vorjahr aus.

Bis zum Jahresende 1979 wird sich die Mitarbeiterzahl der Deutschen Bundesbahn seit dem Einstellungsstopp im November 1974 um 85 000 vermindert haben. Aufgrund der steigenden Verkehrsnachfrage kommt es gegenwärtig bereits zu Personalengpässen. Die bis 1983 vorgesehene Reduzierung des Personalbestandes um 40 000 auf 300 000 stößt zudem auf zunehmenden politischen Widerstand. Es erscheint daher zweifelhaft, ob dieses Ziel im vereinbarten Zeitraum erreicht wird.

Die Zahl der Beschäftigten bei der Deutschen Bundespost hat nach dem Rückgang um 30 000 in

den Jahren 1975 bis 1977 inzwischen wieder um mehr als 20 000 auf rund 470 000 zugenommen. Wesentlich dazu beigetragen hat die vermehrte Einstellung von Nachwuchskräften, auf die ein Drittel der Personalausweitung seit 1977 entfällt.

Nahezu unverändert ist der Beschäftigungsstand in der Schifffahrt. Lediglich für die Seeschifffahrt ergibt sich eine geringfügige Personalverminderung. Die weitere Zunahme der Zahl der Erwerbstätigen im öffentlichen Straßenpersonnenverkehr ist im wesentlichen auf die starke Ausweitung des Omnibusverkehrs der privaten Unternehmen sowie auf die steigende Zahl der Taxis und Mietwagen zurückzuführen. Im Güterkraftverkehr und in der Luftfahrt erforderte die nach wie vor zunehmende Verkehrsnachfrage ebenfalls eine weitere Erhöhung des Personalbestandes.

Ausblick

Die investiven Aufwendungen im Verkehrssektor dürften 1980 um 6 vH zunehmen, real werden die Investitionen aber voraussichtlich geringfügig unter dem Wert des Vorjahres liegen.

Für die einzelnen Verkehrsbereiche zeichnet sich

nach den bis jetzt vorliegenden Informationen folgende Entwicklung der nominalen Investitionen ab:

- Die Deutsche Bundesbahn wird ihre Aufwendungen um etwa 5 vH auf 4,5 Mrd. DM steigern. Die vorgesehenen Investitionshilfen des Bundes decken wie im Berichtsjahr den gesamten Investitionsmittelbedarf des Unternehmens. Die relativ geringe Ausweitung der Investitionstätigkeit läßt darauf schließen, daß auch 1980 noch nicht mit einer verstärkten Bautätigkeit im Bereich der projektierten Neubaustrecken zu rechnen ist.
- Bei der Deutschen Bundespost dürften die Investitionen 1980 um 12 bis 15 vH über dem Vorjahreswert liegen. Neben der verstärkten Nachfrage nach Fernsprechan schlüssen hängt diese Steigerung vor allem mit der beginnenden Einführung des elektronischen Wählsystems im Fernsprechnahbereich zusammen.
- Die Ausgaben für den Neubau von Binnenschiffen werden sich voraussichtlich leicht erhöhen, die für Schiffsneubauten in der Seeschifffahrt werden infolge des stark abgebauten Tonnageüberhangs mit 15 bis 20 vH beachtlich zunehmen. Bei den öffentlichen Binnenhäfen dürften die Investitionsaufwendungen lediglich das Niveau des Vorjahres erreichen, bei den Seehäfen dagegen analog zur Seeschifffahrt um etwa 15 vH steigen.
- Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist wie 1979 mit einem Investitionszuwachs von etwa 5 vH zu rechnen. Im Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs und der Speditionen dürften sich die umfangreichen Fahrzeugkäufe der Jahre 1978 und 1979 nicht wiederholen, vielmehr ist ein Ausgabenrückgang von mehr als 10 vH zu erwarten.
- Die Investitionen der deutschen Luftfahrtunternehmen werden 1980 voraussichtlich ebenfalls um mindestens 10 vH unter dem Wert des Vorjahres liegen. Für die Flughäfen einschließlich der Flugsicherung zeichnet sich dagegen ein Plus von mehr als 10 vH ab. Sollte mit dem Bau des Großflughafens München II 1980 begonnen werden, ist für 1981 mit einer wesentlichen Erhöhung der Ausgaben zu rechnen.
- Die Investitionen im Straßenbau werden 1980 voraussichtlich um 5 bis 10 vH gegenüber dem Vorjahr steigen. Der zu erwartende Kapitaleinsatz für den Neubau und Ausbau der Wasserstraßen dagegen dürfte nur geringfügig höher sein als 1979.

Aus den Veröffentlichungen des DIW

Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung

Erscheinen zur Zeit im 48. Jahrgang. Format DIN A 4.

Heft 1/79. 104 S. DM 59,60.

Stagnation nach einer kalkulatorischen Verteuerung des Kapitals. Industrielle Kapazitätsauslastung und Anlageinvestitionen in der neueren Konjunkturgeschichte. Von *Eirik Svindland*. — Einige Trugschlüsse des Konjunkturforschers beim Gebrauch von Wachstumsraten. Von *Reinhard Pohl*. — Zur Methodenfrage. Reichen die Methoden des kritischen Rationalismus zum Erfassen einer konfliktgeladenen Realität aus? Von *Manfred Teschner*. —

Beschäftigte und Arbeitsvolumen in Berlin (West). Eine Analyse für die Jahre 1960 bis 1976. Von *Uwe Müller*. —

Politische Einflußmöglichkeiten auf die Energiepreisbildung in der Bundesrepublik Deutschland und in einigen Nachbarländern sowie ein Vergleich ausgewählter Energiepreise. Von *Urs Dolinski* und *Klaus-Dieter Labahn*. —

Kurzberichte: Gutachten-Dokumentation. —

Zahlenanhang: Vierteljährliche volkswirtschaftliche Gesamtrechnung.

Heft 2/79. 108 S. DM 62,60.

Amtseinführung von Professor Dr. Hans-Jürgen Krupp

Dr. Hellmuth Wagner

Dietrich Stobbe

Dr. Otto Graf Lambsdorff: Wirtschaftspolitik — Herausforderung für die Wirtschaftsforschung

Professor Dr. Hans-Jürgen Krupp: Konjunkturpolitik und Strukturwandel als Probleme empirischer Wirtschaftsforschung

Zum Investitions- und Finanzierungsbedarf eines beschäftigungsorientierten europäischen Finanzausgleichs. Budgetäre Redistributionswirkungen und Integrationsimpulse in einer präföderativen Phase der Europäischen Gemeinschaft. Von *Fritz Franzmeyer* und *Bernhard Seidel*. —

Zinsvorstellungen und Verzinsungsperiode in ausgewählten Zinstheorien. Von *Eirik Svindland*. —

Saisonschwankungen im innerdeutschen Handel. Von *Horst Lambrecht* und *Hans-Martin Duseberg*. —

Zahlenanhang: Vierteljährliche volkswirtschaftliche Gesamtrechnung.

Heft 3/79. 152 S. DM 82,60.

Elementare Probleme der Analyse der Geldmengenpolitik bei rationalen Erwartungen. Von *Eirik Svindland*. —

Ökonomische Aspekte der Industrie-, Betriebs- und Arbeitssoziologie in der DDR. Von *Angela Scherzinger*. — Wie rigide sind die Steuergrenzen in der Europäischen Gemeinschaft? Zum Konzept der abgestuften Integration. Von *Fritz Franzmeyer*. —

Wachstumsfördernde und wachstumshemmende Effekte der Integration der DDR in den RGW. Von *Jochen Bethkenhagen* und *Horst Lambrecht*. —

Zur Frage der Substitution von Mineralöl durch andere Energieträger. Dargestellt am Beispiel der Energiewirtschaft eines Bundeslandes. Von *Urs Dolinski* und *Klaus-Dieter Labahn*. —

Ausländer in Berlin. Demographische Perspektiven bis zum Jahre 2000. Von *Ingo Pfeiffer*. —

Kurzberichte: Gutachten-Dokumentation. —

Zahlenanhang: Vierteljährliche volkswirtschaftliche Gesamtrechnung. Beschäftigung und Arbeitnehmerinnen 1978.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D-1000 Berlin 33
Telefon (030) 8 29 11

Präsident: Prof. Dr. Hans-Jürgen Krupp

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer,
Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Rolf Krengel, Dr. Reinhard Pohl, Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner.

Tendenzwende am Arbeitsmarkt steht bevor: Beschäftigung und Arbeitnehmerinnen in der Bundesrepublik Deutschland im zweiten Quartal 1979 bearbeitet von Gerhard Göseke. —

Leichte Zunahme der Investitionstätigkeit und der Beschäftigung im Verkehr bearbeitet von Heinz Enderlein.

Verlag: Duncker & Humblot, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe 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,—.