

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 45/81

Berlin

5. November 1981

48. Jahrgang

Einkommenseinbußen bei Arbeitslosigkeit

Die besorgniserregend zunehmende Arbeitslosigkeit wird immer mehr auch zu einem erheblichen Finanzierungsproblem. Dies zeigt die Diskussion um den Bundeshaushalt. Die Finanzhilfen, die der Bund zur Deckung der Defizite an die Bundesanstalt für Arbeit (BA) überweisen muß, erreichen in diesem Jahr mit 8 Mrd. bis 9 Mrd. DM ein Volumen, das noch über dem des Rezessionsjahres 1975 liegt. Eine Erhöhung der Beiträge zur Arbeitslosenversicherung ist zwar inzwischen vorgesehen, der Einführung einer Arbeitsmarktabgabe für Selbständige und Beamte ist die Regierung aber weiterhin ausgewichen. Ebenso sind Vorstöße für Maßnahmen zur Überwindung der Arbeitslosigkeit im Stadium der Diskussion stecken geblieben. Hartnäckig halten sich dagegen die Forderungen nach Abbau des Leistungsniveaus.

Die Finanzierungsschwierigkeiten führen auch zunehmend zu Kritik am System der Arbeitslosenunterstützung: Wegen des hohen Versorgungsniveaus der Arbeitslosen fehle der Anreiz, einen neuen Arbeitsplatz zu suchen bzw. die Bereitschaft, eine angebotene Beschäftigung anzunehmen. In Einzelfällen trifft das sicherlich zu, doch generell ist vermehrter Druck auf die Arbeitslosen kein Lösungsansatz, denn das Problem liegt bei den fehlenden Arbeitsplätzen.

In jüngster Zeit wird häufig angeführt, daß viele Arbeitnehmer einen durch Arbeitslosigkeit bedingten Einkommensverlust über Steuerrückzahlungen im Lohnsteuerjahresausgleich mindern, ja sogar mehr als ausgleichen, d. h. das Nettoeinkommen bei Ar-

beitslosigkeit sei höher als im Falle der vollen Erwerbstätigkeit. Das RWI hat kürzlich eine Untersuchung vorgelegt, die diese Aussagen weitgehend bestätigt¹. Sie verweist auf grundsätzliche Schwächen in der Abstimmung zwischen Steuer- und Sozialgesetzgebung. Die Kritik sollte allerdings nicht einseitig bei den Steuerrückzahlungen ansetzen, sondern die beiden folgenden Komplexe im Zusammenhang sehen:

- Beiträge zur Arbeitslosenversicherung werden in der Regel von 13 Monatsgehältern im Jahr entrichtet, Leistungen aber häufig nur auf der Basis von 12 Gehältern gezahlt.
- Der Arbeitslose kann Lohnsteuererstattungen geltend machen, verliert aber meist den Anspruch auf das 13. Gehalt bzw. entsprechende Sonderzuwendungen der Arbeitgeber.

Die hier vorgelegten Modellrechnungen sollen zeigen, wie sich beide Effekte – die Vorteile aus der Steuererstattung und die Nachteile aus dem Wegfall eines 13. Monatsgehalts – auf die Einkommenssituation von Arbeitslosen auswirken. Im Vordergrund steht die Frage nach den Einkommenseinbußen, die sich bei unterschiedlicher Dauer der Arbeitslosigkeit gegenüber dem Nettoeinkommen bei ganzjähriger Beschäftigung unter Berücksichtigung des Lohnsteuerjahresausgleichs ergeben.

¹ Bernd Fritzsche und Hans Dietrich von Loeffelholz, „Unbeabsichtigte Einkommensvorteile bei Arbeitslosigkeit – Zur Problematik der Berechnungspraxis des Arbeitslosengeldes“. In: RWI-Mitteilungen, 32. Jahrgang, 1981/1-2.

Berechnung des Arbeitslosengeldes

Der Bezug von Arbeitslosengeld wird im Arbeitsförderungsgesetz (AFG) geregelt². Anspruch auf Arbeitslosengeld haben Arbeitnehmer, die sich arbeitslos melden und in den letzten drei Jahren vor der Arbeitslosigkeit mindestens 6 Monate beitragspflichtig beschäftigt waren. Die Dauer des Bezugs von Arbeitslosengeld richtet sich nach der Dauer der Beschäftigung. Bei Erfüllung der Anspruchsvoraussetzungen wird Arbeitslosengeld für mindestens 13 Wochen bis zu maximal 1 Jahr gewährt. Die Höhe des Arbeitslosengeldes beträgt 68 vH des zuletzt erzielten Nettoarbeitseinkommens³ bis zur Beitragsbemessungsgrenze (1981: 4 400 DM). Die jeweils geltenden Beträge für das Arbeitslosengeld finden sich in einer Leistungstabelle. Maßgeblich für die Berechnung des Nettolohns als Basis des Arbeitslosengeldes sind der Bruttolohn und die Steuerklasse des arbeitslos gewordenen Arbeitnehmers. Einheitlich für alle werden vom Bruttolohn 16 vH für Sozialbeiträge bzw. Höchstbeträge abgesetzt, wenn das Einkommen die Beitragsbemessungsgrenze überschreitet. Die Abzugsbeträge für die Steuern werden — je nach Steuerklasse — den laufenden Lohnsteuertabellen entnommen. Das so ermittelte Arbeitslosengeld wird endgültig gewährt. Nachträgliche Differenzen zwischen laufendem Lohnsteuerabzug und tatsächlicher Jahressteuerschuld berühren die Höhe des Arbeitslosengeldes nicht.

Steuerzahlung und Steuerschuld

Nach dem Steuerrecht gilt für die Ermittlung der Einkommensteuerschuld das sogenannte Jahresprinzip. Danach wird die endgültige Steuer nach dem Arbeitseinkommen ermittelt, das der Arbeitnehmer im Kalenderjahr bezogen hat. Dem steht der laufende Abzug der Lohnsteuer durch den Arbeitgeber gegenüber. Aus Vereinfachungsgründen werden dafür Lohnsteuertabellen verwendet, die nach Lohnsteuerklassen unterteilt sind. Diese berücksichtigen — je nach Familienstand — bestimmte Pauschbeträge (Vorsorgepauschale, Werbungskosten u. ä.). Bei der Berechnung der Lohnsteuertabellen wird unterstellt, daß ein Arbeitnehmer sein Teileinkommen ein volles Kalenderjahr bezieht, er also anteilig seine Steuern auf die endgültige Steuerschuld zahlt. Häufig beziehen Arbeitnehmer über das ganze Jahr gesehen aber schwankende Einkommen, so daß Jahreslohnsteuer und laufende Lohnsteuer auseinanderfallen.

Die hieraus resultierende Nach- oder Rückzahlung erfolgt im Wege des Lohnsteuerjahresausgleichs. Im Falle der Arbeitslosigkeit genießt der Arbeitnehmer aufgrund seines verringerten (Jahres-)Arbeitseinkommens einen steuerlichen Vorteil, der bei der Bemessung des Arbeitslosengeldes nicht berücksichtigt wird.

Während Ledige und alleinverdienende Ehepartner in den Steuerklassen I bis III im laufenden Lohnsteuerabzug zugleich ihre Steuerschuld begleichen, sofern sie kontinuierlich Einkommen beziehen und keine zusätzlichen Freibeträge geltend machen, trifft dies für Doppelverdiener nur in Ausnahmefällen zu. Die Steuerklassenkombinationen IV/IV und III/V für verheiratete Doppelverdiener sind ein Behelf. In der Kombination IV/IV werden Eheleute wie Ledige behandelt, die nur dann die „richtige“ Steuer zahlen, wenn beide das gleiche verdienen. Nur in diesem Fall ist der Splittingeffekt neutralisiert, der ja darin besteht, daß Ehepaare nach dem Durchschnittseinkommen beider Partner besteuert werden. Verdient einer mehr, so kommt es bei größeren Abweichungen stets zu überhöhten Lohnsteuerabzügen. Um diese zu begrenzen, ist die Kombination III/V eingeführt worden; sie ist zugeschnitten auf die Einkommensrelation von etwa 62:38 der Ehepartner. Bei typischen Nebeneinkommen — 30 vH und weniger — kommt es in der Kombination III/V zu Steuernachzahlungen. Wird einer der Ehepartner arbeitslos, so fällt — auch auf Jahresbasis — das Arbeitslosengeld zu hoch aus, da im laufenden Abzug die Steuernachzahlungen nicht berücksichtigt werden, das Nettoeinkommen als zu hoch angenommen wird. Damit werden Doppelverdiener relativ begünstigt.

Der Steuereffekt, der sich durch den Einkommensausfall bei Arbeitslosigkeit ergibt, wird für einen ledigen Arbeitnehmer mit der Steuerklasse I für den Fall einer zweimonatigen Arbeitslosigkeit verdeutlicht (auf DM gerundet):

	12 Monate erwerbstätig		10 Monate erwerbstätig 2 Monate arbeitslos
	DM/Monat	DM/Jahr	DM/Jahr
Bruttoeinkommen	2 500	30 000	25 000
Sozialbeiträge	400	4 800	4 000
Lohnsteuer, lfd. Abzug	459	5 512	4 593
Lohnsteuerschuld	459	5 512	4 012
Erstattung	—	0	581
Nettoerwerbseinkommen	1 641	19 688	16 988
+ Arbeitslosengeld	—	—	2 232
Nettoeinkommen	1 641	19 688	19 220

² Vgl. §§ 100 ff. Arbeitsförderungsgesetz (AFG).

³ Vgl. §§ 111, 112 AFG.

In zwölf Monaten bezieht dieser Arbeitnehmer 30 000 DM Bruttolohn und knapp 20 000 DM Nettolohn; sein monatlicher Nettolohn von 1 641 DM ist die Basis für die Berechnung des Arbeitslosengeldes in Höhe von 1 116 DM (= 68 vH von 1 641 DM). Wird er z. B. zwei Monate arbeitslos, dann reduziert sich sein Bruttoerwerbseinkommen auf 25 000 DM im Jahr. Auf Jahresbasis führt dies zu einer Steuer von 4 012 DM; im laufenden Monatsabzug sind jedoch 4 593 DM einbehalten worden. Die Rückerstattung dieser zuviel entrichteten Steuer (581 DM) erhöht somit sein tatsächliches Nettoerwerbseinkommen auf 16 988 DM. Zusammen mit dem Arbeitslosengeld beträgt sein gesamtes Nettoeinkommen 19 220 DM. Auf Jahresbasis ergibt sich somit ein zu hohes Versorgungsniveau von 97,6 vH. Nach dem AFG soll die Einkommenseinbuße 32 vH betragen; pro Monat bedeutet dies im vorliegenden Fall 2,7 vH. Im Falle der hier unterstellten zweimonatigen Arbeitslosigkeit müßte die Einbuße 5,3 vH des Nettoeinkommens ergeben, das Versorgungsniveau also bei 94,6 vH liegen. Diese steuerliche Begünstigung variiert in Abhängigkeit von der Dauer der Arbeitslosigkeit und der Höhe des Einkommens.

Leistung von Sonderzuwendungen durch den Arbeitgeber

Nahezu jeder Arbeitnehmer erhält inzwischen jährliche Sonderzuwendungen, überwiegend in Höhe eines Monatsgehalts. Das Steuerrecht hat dieser Entwicklung durch Gewährung des Weihnachtsfreibetrages Rechnung getragen; er soll die Steuerprogression beim doppelten Gehalt mildern. Sofern Sonderzuwendungen anteilig ausgezahlt worden sind, finden sie bei der Berechnung des Arbeitslosengeldes Berücksichtigung. Überwiegend sind jedoch Ansprüche auf Weihnachtsgeld u. ä. nicht in dieser Weise gesichert, sondern entfallen bei Wechsel oder Verlust des Arbeitsplatzes.

Aus der Sicht der Arbeitslosen müssen Vorteile durch Steuervergünstigungen und Nachteile durch den Fortfall von Sonderzuwendungen im Zusammenhang betrachtet werden. Nicht selten haben die Beträge ähnliche Größenordnungen und führen, da sie sich kompensieren, de facto zur gesetzlich vorgesehenen 68 Prozent-Regelung beim Arbeitslosengeld. Für viele Arbeitslose ist der Saldo aber negativ, d. h. der Ausfall des 13. Gehalts wiegt schwerer. Einseitige Korrekturen beim Steuerrecht sind deshalb abzulehnen.

Eine Zusammenstellung über tariflich vereinbarte Leistungen, z. B. Weihnachts-, Urlaubsgeld, 13. Monatsgehalt u. ä., zeigt, daß sich im Durchschnitt aller Arbeitnehmer die tariflichen Lohnnebenleistungen 1980 auf etwa 85 vH eines vollen Monatsgehalts beliefen. Jeder zweite Arbeitnehmer erhielt minde-

stens ein volles Monatsgehalt, während nur jeder siebente auf weniger als 30 vH Anspruch hatte⁴. Häufig sind diese Zahlungen an einen Stichtag (z. B. 1. Dezember) gebunden.

Ein 13. Gehalt erhöht das Jahreseinkommen um 8,3 vH. Netto ist es weniger wegen der hohen Grenzsteuer auf das zusätzliche Einkommen; bezogen auf die größere Basis beträgt das Arbeitslosengeld in der Jahresrechnung für Alleinverdiener etwa 63 vH statt der vorgesehenen 68 vH des Nettolohnes. In krassen Fällen kann der Prozentsatz unter 50 vH absinken. Die Norm von 68 vH wird nur übertroffen, wenn die Steuerprogression so stark ist, daß der Fortfall des 13. Gehalts durch die Steuererstattung im Lohnsteuerjahresausgleich mehr als ausgeglichen wird. Dies gilt allerdings nur für sehr hohe Einkommen und eine Dauer der Arbeitslosigkeit, die zwischen vier und acht Monaten im Jahr liegt⁵. Aber auch dann beträgt das Arbeitslosengeld meist nur wenig mehr als 70 vH des ausgefallenen Nettolohnes.

Wirkung von Steuerfreibeträgen

Darüber hinaus kann es zu einem weiteren Absinken des Versorgungsniveaus kommen, wenn der Arbeitslose im Wege des Lohnsteuerjahresausgleichs steuermindernde Abzüge geltend machen kann, die über die für den laufenden Lohnsteuerabzug maßgeblichen Steuertabellen hinausgehen. In diesem Fall erhöht sich die Bezugsgröße, nämlich das Nettoeinkommen bei Erwerbstätigkeit. Dies dürfte für die meisten Steuerpflichtigen zutreffen. Somit kann der Anteil des Arbeitslosengeldes am tatsächlichen Nettoeinkommen (nach Lohnsteuerjahresausgleich) im Einzelfall sogar noch deutlich unter die 63 vH-Grenze sinken — ein Faktum, das man in der gegenwärtigen Diskussion um die Kürzung der Sätze beim Arbeitslosengeld nicht aus dem Auge verlieren sollte.

Für einen ledigen Arbeitnehmer mit einem monatlichen Verdienst von 2 500 DM und 13 Monatsgehältern bewirkt das Geltendmachen von zusätzlichen Freibeträgen in Höhe von 1 500 DM z. B., daß das Versorgungsniveau von 63 vH auf etwa 61 vH sinkt.

Einkommenseinbußen bei Arbeitslosigkeit

Die folgenden Modellrechnungen sollen den tatsächlichen Versorgungsgrad bei Bezug von Arbeitslosengeld und Erwerbseinkommen in einem Kalenderjahr zeigen. Dabei wird für unterschiedliche Ein-

⁴ Vgl. L. Clasen, 40 Stunden für fast alle, in: Bundesarbeitsblatt 3/1981, S. 22 ff.

⁵ Die Bedingungen bei sechs Monaten Arbeitslosigkeit im Jahr gelten analog für durchgehend zwölf Monate in zwei Kalenderjahren, wenn der Arbeitslose danach wieder erwerbstätig ist.

Einkommenseinbußen von Arbeitslosengeld-

12-monatige Erwerbstätigkeit				Dauer der												
Durchschn. Bruttoeinkommen/DM			Nettoeink. n. Lohnsteuer- jahres- ausgl. in DM	2 Monate					4 Monate					6 Mo-		
Insgesamt ¹⁾	1.Einkommensbezieher(EBZ)	2.Einkommensbezieher(EBZ)		Einbuße					Einbuße					Ein-		
				DM ²⁾	vH ³⁾	vH ⁴⁾	vH ⁵⁾	vH ⁶⁾	DM ²⁾	vH ³⁾	vH ⁴⁾	vH ⁵⁾	vH ⁶⁾	DM ²⁾	vH ³⁾	
Steuer-																
5 998			5 038	- 617	-12,2	-12,2	-12,2	-5,3	- 846	-16,8	-16,8	-16,8	-10,6	-1075	-21,3	
8 396			6 846	- 698	-10,2	-10,2	-10,2	-5,3	-1060	-15,5	-15,5	-15,5	-10,6	-1422	-20,8	
10 795			8 394	- 719	- 8,6	-10,6	-10,2	-5,3	-1025	-12,2	-14,7	-14,2	-10,6	-1526	-18,2	
13 988			10 403	- 936	- 9,0	-11,1	-10,3	-5,3	-1214	-11,7	-15,8	-14,5	-10,6	-1673	-16,1	
17 965			12 893	-1221	- 9,5	-11,8	-10,7	-5,3	-1616	-12,5	-16,9	-14,9	-10,6	-2037	-15,8	
22 476			15 689	-1571	-10,0	-12,3	-11,0	-5,3	-2071	-13,2	-17,7	-15,3	-10,6	-2611	-16,6	
30 421			20 217	-1802	- 8,9	-11,6	-10,0	-5,3	-2569	-12,7	-17,3	-14,3	-10,6	-3325	-16,5	
42 857			25 957	-1863	- 7,2	-11,2	- 9,0	-5,3	-2461	- 9,5	-16,4	-12,4	-10,6	-3676	-14,2	
62 110			34 161	-2216	- 6,5	-11,4	- 8,6	-5,3	-2727	- 8,0	-16,9	-11,8	-10,6	-4042	-11,8	
86 975			44 959	-3945	- 8,8	-13,0	-10,3	-5,3	-5447	-12,1	-20,1	-15,3	-10,6	-7717	-17,2	
Steuer-																
5 998			5 038	- 617	-12,2	-12,2	-12,2	-5,3	- 846	-16,8	-16,8	-16,8	-10,6	-1075	-21,3	
8 396			7 053	- 884	-12,5	-12,5	-12,5	-5,3	-1225	-17,4	-17,4	-17,4	-10,6	-1567	-22,2	
10 795			9 068	-1125	-12,4	-12,4	-12,4	-5,3	-1553	-17,1	-17,1	-17,1	-10,6	-1981	-21,9	
13 988			11 517	-1252	-10,9	-10,9	-10,9	-5,3	-1832	-15,9	-15,9	-15,9	-10,6	-2412	-20,9	
17 965			14 098	-1180	- 8,4	-10,5	-10,1	-5,3	-1816	-12,9	-14,6	-14,3	-10,6	-2648	-18,8	
22 476			16 998	-1558	- 9,2	-11,3	-10,6	-5,3	-1976	-11,6	-15,8	-14,7	-10,6	-2887	-17,0	
30 421			22 057	-2134	- 9,7	-12,0	-11,0	-5,3	-2818	-12,8	-16,9	-15,0	-10,6	-3491	-15,8	
42 857			30 089	-3416	-11,4	-13,6	-12,2	-5,3	-4353	-14,5	-19,0	-16,4	-10,6	-5393	-17,9	
62 110			42 465	-4456	-10,5	-13,2	-11,7	-5,3	-6436	-15,2	-19,4	-16,4	-10,6	-8469	-19,9	
86 975			56 973	-6068	-10,7	-13,5	-11,9	-5,3	-9407	-16,5	-21,3	-18,5	-10,6	-14000	-24,6	
Steuerklasse																
6 291	3 775	2 516	5 284	- 254	- 4,8	- 4,8	- 4,8	-2,1	- 345	- 6,5	- 6,5	- 6,5	- 4,2	-436	- 8,3	
8 656	5 194	3 462	7 271	- 349	- 4,8	- 4,8	- 4,8	-2,1	- 474	- 6,5	- 6,5	- 6,5	- 4,2	-599	- 8,2	
11 022	6 613	4 409	9 258	- 465	- 5,0	- 5,0	- 5,0	-2,1	- 644	- 6,9	- 6,9	- 6,9	- 4,2	-824	- 8,9	
14 274	8 564	5 710	11 990	- 701	- 5,9	- 5,9	- 5,9	-2,1	-1033	- 8,6	- 8,6	- 8,6	- 4,2	-1366	-11,4	
18 178	10 907	7 271	14 596	- 593	- 4,1	- 4,8	- 4,7	-2,1	- 818	- 5,6	- 7,0	- 6,9	- 4,2	-1133	- 7,8	
22 572	15 800	6 772	17 406	- 529	- 3,0	- 3,6	- 3,4	-1,6	- 724	- 4,2	- 5,3	- 4,9	- 3,2	- 918	- 5,3	
30 500	21 350	9 150	22 383	- 689	- 3,1	- 3,7	- 3,4	-1,6	- 956	- 4,3	- 5,5	- 4,9	- 3,2	-1209	- 5,4	
42 956	30 069	12 887	30 219	-1003	- 3,3	- 4,0	- 3,6	-1,6	-1380	- 4,6	- 5,8	- 5,1	- 3,2	-1784	- 5,9	
62 280	46 710	15 570	41 591	- 776	- 1,9	- 2,7	- 2,3	-1,3	-1008	- 2,4	- 4,0	- 3,1	- 2,7	-1276	- 3,1	
87 139	69 711	17 428	55 051	- 434	- 0,8	- 1,7	- 1,2	-1,1	- 364	- 0,7	- 2,5	- 1,5	- 2,1	-344	- 0,6	
Steuerklasse																
6 312	3 472	2 840	5 303	- 228	- 4,3	- 4,3	- 4,3	-2,4	- 273	- 5,2	- 5,2	- 5,2	- 4,8	-318	- 6,0	
8 648	4 778	3 910	7 298	- 347	- 4,8	- 4,8	- 4,8	-2,4	- 442	- 6,1	- 6,1	- 6,1	- 4,8	-536	- 7,3	
11 064	6 085	4 979	9 284	- 435	- 4,7	- 4,7	- 4,7	-2,4	- 548	- 5,9	- 5,9	- 5,9	- 4,8	-661	- 7,1	
14 373	7 905	6 468	12 073	- 682	- 5,7	- 5,7	- 5,7	-2,4	- 946	- 7,8	- 7,8	- 7,8	- 4,8	-1210	-10,0	
18 307	10 069	8 238	14 678	- 512	- 3,5	- 4,5	- 4,3	-2,4	- 608	- 4,1	- 6,1	- 5,9	- 4,8	-858	- 5,9	
22 779	13 667	9 112	17 554	- 598	- 3,4	- 4,2	- 3,9	-2,1	- 710	- 4,1	- 5,8	- 5,2	- 4,2	-836	- 4,8	
30 610	18 366	12 244	22 449	- 764	- 3,4	- 4,4	- 4,0	-2,1	- 944	- 4,2	- 6,2	- 5,3	- 4,2	-1137	- 5,1	
43 000	25 800	17 200	30 197	-1154	- 3,8	- 4,8	- 4,2	-2,1	-1467	- 4,9	- 6,8	- 5,7	- 4,2	-1781	- 5,9	
62 356	37 414	24 942	41 285	-1171	- 2,8	- 4,2	- 3,5	-2,1	-1422	- 3,4	- 6,1	- 4,6	- 4,2	-1774	- 4,3	
87 212	61 048	26 164	53 714	- 497	- 0,9	- 2,5	- 1,6	-1,6	- 243	- 0,5	- 3,5	- 1,8	- 3,2	- 82	- 0,2	
Steuerklasse																
6 291	3 775	2 516	5 284	- 321	- 6,1	- 6,1	- 6,1	-3,2	- 398	- 7,5	- 7,5	- 7,5	- 6,4	-475	- 9,0	
8 656	5 194	3 462	7 271	- 445	- 6,1	- 6,1	- 6,1	-3,2	- 555	- 7,6	- 7,6	- 7,6	- 6,4	-664	- 9,1	
11 022	6 613	4 409	9 258	- 684	- 7,4	- 7,4	- 7,4	-3,2	- 941	-10,2	-10,2	-10,2	- 6,4	-1197	-12,9	
14 274	8 564	5 710	11 990	- 891	- 7,4	- 7,4	- 7,4	-3,2	-1228	-10,2	-10,2	-10,2	- 6,4	-1565	-13,1	
18 178	10 907	7 271	14 596	- 669	- 4,6	- 5,9	- 5,8	-3,2	- 916	- 6,3	- 7,9	- 7,7	- 6,4	-1358	- 9,3	
22 572	15 800	6 772	17 406	- 996	- 5,7	- 7,3	- 6,9	-3,7	-1230	- 7,1	-10,1	- 9,4	- 7,4	-1568	- 9,0	
30 500	21 350	9 150	22 382	-1344	- 6,0	- 7,9	- 7,0	-3,7	-1708	- 7,6	-10,8	- 9,5	- 7,4	-2112	- 9,4	
42 956	30 069	12 887	30 219	-2117	- 7,0	- 8,6	- 7,7	-3,7	-2676	- 8,9	-12,2	-10,3	- 7,4	-3248	-10,8	
62 280	46 710	15 570	41 591	-2771	- 7,7	- 9,0	- 7,7	-4,0	-3677	- 8,8	-12,8	-10,3	- 8,0	-4765	-11,5	
87 139	69 711	17 428	55 051	-3749	- 6,8	- 9,9	- 8,2	-4,2	-5127	- 9,3	-14,7	-11,7	- 8,5	-7173	-13,0	
Steuerklasse																
6 312	3 472	2 840	5 302	- 288	- 5,4	- 5,4	- 5,4	-2,9	- 352	- 6,6	- 6,6	- 6,6	- 5,8	-416	- 7,8	
8 688	4 778	3 910	7 298	- 427	- 5,8	- 5,8	- 5,8	-2,9	- 545	- 7,5	- 7,5	- 7,5	- 5,8	-664	- 9,1	
11 064	6 085	4 979	9 294	- 634	- 6,8	- 6,8	- 6,8	-2,9	- 874	- 9,4	- 9,4	- 9,4	- 5,8	-1114	-12,0	
14 373	7 905	6 468	12 073	- 830	- 6,9	- 6,9	- 6,9	-2,9	-1150	- 9,5	- 9,5	- 9,5	- 5,8	-1470	-12,2	
18 307	10 069	8 238	14 678	- 674	- 4,6	- 5,7	- 5,5	-2,9	- 879	- 6,0	- 7,9	- 7,7	- 5,8	-1343	- 9,2	
22 779	13 667	9 112	17 554	- 960	- 5,5	- 6,6	- 6,3	-3,2	-1230	- 7,0	- 9,4	- 8,8	- 6,4	-1499	- 8,5	
30 610	18 366	12 244	22 449	-1263	- 5,6	- 6,9	- 6,3	-3,2	-1664	- 7,4	-10,0	- 8,9	- 6,4	-2089	- 9,3	
43 000	25 800	17 200	30 197	-1881	- 6,2	- 7,6	- 6,8	-3,2	-2464	- 8,2	-10,9	- 9,3	- 6,4	-3072	-10,2	
62 356	37 414	24 942	41 285	-2268	- 5,5	- 7,4	- 6,3	-3,2	-3034	- 7,4	-10,7	- 8,7	- 6,4	-4086	- 9,9	
87 212	61 048	26 164	53 714	-3283	- 6,1	- 8,7	- 7,3	-3,7	-4408	- 8,2	-12,9	-10,4	- 7,4	-6029	-11,2	

1) Durchschnittliches Einkommen je Einkommensklasse aus der mit dem DIW-Lohnsteuermodell fortgeschriebenen Lohnsteuerschichtung. Dieses Gehalt setzt sich aus 13 Monatsgehältern zusammen. 2) Einbuße in DM gegenüber Nettoeinkommen bei ganzjähriger Beschäftigung (einschl. Lohnsteuerjahresausgleich). 3) Einbuße in vH des Nettoeinkommens. 4) Einbuße in vH des Nettoeinkommens bei Einziehung des Arbeitslosengeldes in den Lohnsteuerjahresausgleich (Vollständige Besteuerung). 5) Einbuße in vH des Nettoeinkommens bei

Quelle: Berechnungen des DIW. Berechnungsgrundlagen sind die im Jahre 1981 geltenden Bestimmungen.

empfängern bei unterschiedlichen Annahmen

Arbeitslosigkeit																	
nate			8 Monate					10 Monate					12 Monate				
buße			Einbuße					Einbuße					Einbuße				
vH ⁴⁾	vH ⁵⁾	vH ⁶⁾	DM ²⁾	vH ³⁾	vH ⁴⁾	vH ⁵⁾	vH ⁶⁾	DM ²⁾	vH ³⁾	vH ⁴⁾	vH ⁵⁾	vH ⁶⁾	DM ²⁾	vH ³⁾	vH ⁴⁾	vH ⁵⁾	vH ⁶⁾
k l a s s e I																	
-21,3	-21,3	-16,0	-1304	-25,9	-25,9	-25,9	-21,3	-1533	-30,4	-30,4	-30,4	-26,7	-1762	-35,0	-35,0	-35,0	-32,0
-20,8	-20,8	-16,0	-1784	-26,1	-26,1	-26,1	-21,3	-2147	-31,4	-31,4	-31,4	-26,7	-2509	-36,7	-36,7	-36,7	-32,0
-19,0	-18,7	-16,0	-2027	-24,1	-24,1	-24,1	-21,3	-2527	-30,1	-30,1	-30,1	-26,7	-3028	-36,1	-36,1	-36,1	-32,0
-20,7	-19,1	-16,0	-2378	-22,9	-25,4	-24,1	-21,3	-3083	-29,6	-30,3	-29,8	-26,7	-3788	-36,4	-36,4	-36,4	-32,0
-21,9	-19,4	-16,0	-2888	-21,8	-27,3	-24,6	-21,3	-3774	-29,3	-32,7	-30,3	-26,7	-4739	-36,8	-38,0	-36,8	-32,0
-23,9	-19,9	-16,0	-3266	-20,8	-28,8	-24,9	-21,3	-4517	-28,8	-34,2	-30,4	-26,7	-5768	-36,8	-40,0	-36,8	-32,0
-23,4	-19,1	-16,0	-4133	-20,4	-29,5	-24,2	-21,3	-5522	-27,3	-35,5	-29,8	-26,7	-7301	-36,1	-41,6	-36,1	-32,0
-22,1	-16,8	-16,0	-5021	-19,3	-28,7	-22,4	-21,3	-6638	-25,6	-36,1	-29,0	-26,7	-9421	-36,3	-43,6	-36,3	-32,0
-23,0	-16,3	-16,0	-6492	-19,0	-30,1	-22,5	-21,3	-9334	-27,3	-38,4	-30,5	-26,7	-13756	-40,3	-48,3	-40,3	-32,0
-27,8	-21,5	-16,0	-11475	-25,5	-36,8	-29,8	-21,3	-17085	-38,0	-47,4	-40,6	-26,7	-24555	-54,6	-60,7	-54,6	-32,0
k l a s s e III																	
-21,3	-21,3	-16,0	-1304	-25,9	-25,9	-25,9	-21,3	-1533	-30,4	-30,4	-30,4	-26,7	-1762	-35,0	-35,0	-35,0	-32,0
-22,2	-22,2	-16,0	-1908	-27,1	-27,1	-27,1	-21,3	-2250	-31,9	-31,9	-31,9	-26,7	-2591	-36,7	-36,7	-36,7	-32,0
-21,9	-21,9	-16,0	-2409	-26,6	-26,6	-26,6	-21,3	-2837	-31,3	-31,3	-31,3	-26,7	-3265	-36,0	-36,0	-36,0	-32,0
-20,9	-20,9	-16,0	-2993	-26,0	-26,0	-26,0	-21,3	-3573	-31,0	-31,0	-31,0	-26,7	-4154	-36,1	-36,1	-36,1	-32,0
-18,8	-18,8	-16,0	-3480	-24,7	-24,7	-24,7	-21,3	-4312	-30,6	-30,6	-30,6	-26,7	-5144	-36,5	-36,5	-36,5	-32,0
-20,4	-19,2	-16,0	-3992	-23,5	-24,9	-24,2	-21,3	-5098	-30,0	-30,0	-30,0	-26,7	-6203	-36,5	-36,5	-36,5	-32,0
-22,1	-19,6	-16,0	-4835	-21,9	-27,2	-24,6	-21,3	-6426	-29,1	-32,3	-30,0	-26,7	-8017	-36,4	-37,5	-36,4	-32,0
-24,5	-20,9	-16,0	-6486	-21,6	-30,0	-25,7	-21,3	-8795	-29,2	-35,5	-31,1	-26,7	-11182	-37,2	-41,1	-37,2	-32,0
-26,3	-22,1	-16,0	-10606	-25,0	-33,2	-28,0	-21,3	-13481	-31,8	-40,2	-34,4	-26,7	-17599	-41,4	-47,1	-41,4	-32,0
-30,0	-26,3	-16,0	-19030	-33,4	-39,7	-35,4	-21,3	-24281	-42,6	-50,2	-45,5	-26,7	-32107	-56,4	-60,6	-56,4	-32,0
III/V (2. EBZ arbeitslos)																	
- 8,3	- 8,3	- 6,4	-527	-10,0	-10,0	-10,0	- 8,5	-619	-11,7	-11,7	-11,7	-10,6	-710	-13,4	-13,4	-13,4	-12,7
- 8,2	- 8,2	- 6,4	-724	-10,0	-10,0	-10,0	- 8,5	-849	-11,7	-11,7	-11,7	-10,6	-974	-13,4	-13,4	-13,4	-12,7
- 8,9	- 8,9	- 6,4	-1004	-10,8	-10,8	-10,8	- 8,5	-1184	-12,8	-12,8	-12,8	-10,6	-1363	-14,7	-14,7	-14,7	-12,7
-11,4	-11,4	- 6,4	-1698	-14,2	-14,2	-14,2	- 8,5	-2030	-16,9	-16,9	-16,9	-10,6	-2363	-19,7	-19,7	-19,7	-12,7
- 9,2	- 9,1	- 6,4	-1579	-10,8	-11,4	-11,4	- 8,5	-2025	-13,9	-13,9	-13,9	-10,6	-2470	-16,9	-16,9	-16,9	-12,7
- 6,9	- 6,5	- 4,8	-1126	- 6,5	- 8,6	- 8,1	- 6,4	-1321	- 7,6	-10,2	- 9,6	- 8,0	-1516	- 8,7	-11,9	-11,2	- 9,6
- 7,3	- 6,5	- 4,8	-1475	- 6,6	- 9,0	- 8,0	- 6,4	-1766	- 7,9	-10,7	- 9,5	- 8,0	-2045	- 9,1	-12,5	-11,1	- 9,6
- 7,7	- 6,6	- 4,8	-2161	- 7,2	- 9,6	- 8,2	- 6,4	-2539	- 8,4	-11,5	- 9,7	- 8,0	-2916	- 9,7	-13,4	-11,3	- 9,6
- 5,3	- 4,1	- 4,0	-1566	- 3,8	- 6,7	- 5,0	- 5,3	-1911	- 4,6	- 8,1	- 6,1	- 6,7	-2324	- 5,6	- 9,4	- 7,1	- 8,0
- 3,3	- 1,8	- 3,2	-333	- 6,6	- 4,1	- 2,2	- 4,3	-354	- 0,6	- 4,9	- 2,6	- 5,3	-430	- 0,8	- 5,8	- 3,0	- 6,4
IV/IV (2. EBZ arbeitslos)																	
- 6,0	- 6,0	- 7,2	-362	- 6,8	- 6,8	- 6,8	- 9,6	-407	- 7,7	- 7,7	- 7,7	-12,0	-452	- 8,5	- 8,5	- 8,5	-14,4
- 7,3	- 7,3	- 7,2	-630	- 8,6	- 8,6	- 8,6	- 9,6	-725	- 9,9	- 9,9	- 9,9	-12,0	-819	-11,2	-11,2	-11,2	-14,4
- 7,1	- 7,1	- 7,2	-774	- 8,3	- 8,3	- 8,3	- 9,6	-887	- 9,5	- 9,5	- 9,5	-12,0	-1000	-10,8	-10,8	-10,8	-14,4
-10,0	-10,0	- 7,2	-1473	-12,2	-12,2	-12,2	- 9,6	-1737	-14,4	-14,4	-14,4	-12,0	-2001	-16,6	-16,6	-16,6	-14,4
- 7,7	- 7,5	- 7,2	-1200	- 8,2	- 9,3	- 9,1	- 9,6	-1542	-10,5	-10,9	-10,8	-12,0	-1884	-12,8	-12,8	-12,8	-14,4
- 7,4	- 6,6	- 6,4	-961	- 5,5	- 8,9	- 8,0	- 8,5	-1074	- 6,1	-10,5	- 9,5	-10,6	-1393	- 7,9	-12,0	-11,0	-12,7
- 8,0	- 6,7	- 6,4	-1369	- 6,1	- 9,7	- 8,2	- 8,5	-1601	- 7,1	-11,5	- 9,7	-10,6	-1820	- 8,1	-13,3	-11,2	-12,7
- 8,8	- 7,1	- 6,4	-2109	- 7,0	-10,8	- 8,7	- 8,5	-2422	- 8,0	-12,8	-10,2	-10,6	-2749	- 9,1	-14,9	-11,8	-12,7
- 8,0	- 5,8	- 6,4	-2280	- 5,5	- 9,9	- 7,2	- 8,5	-2855	- 6,9	-12,0	- 8,6	-10,6	-3403	- 8,2	-14,1	-10,2	-12,7
- 4,6	- 2,2	- 4,8	25	0,1	- 5,6	- 2,6	- 6,4	30	0,1	- 6,8	- 3,0	- 8,0	-35	- 0,1	- 7,9	- 3,5	- 9,6
III/V (1. EBZ arbeitslos)																	
- 9,0	- 9,0	- 9,6	-552	-10,4	-10,4	-10,4	-12,8	-629	-11,9	-11,9	-11,9	-15,6	-706	-13,4	-13,4	-13,4	-19,2
- 9,1	- 9,1	- 9,6	-774	-10,6	-10,6	-10,6	-12,8	-884	-12,2	-12,2	-12,2	-15,6	-993	-13,7	-13,7	-13,7	-19,2
-12,9	-12,9	- 9,6	-1454	-15,7	-15,7	-15,7	-12,8	-1711	-18,5	-18,5	-18,5	-15,6	-1967	-21,3	-21,3	-21,3	-19,2
-13,1	-13,1	- 9,6	-1902	-15,9	-15,9	-15,9	-12,8	-2239	-18,7	-18,7	-18,7	-15,6	-2577	-21,5	-21,5	-21,5	-19,2
-10,0	- 9,9	- 9,6	-1800	-12,3	-12,3	-12,3	-12,8	-2243	-15,4	-15,4	-15,4	-15,6	-2685	-18,4	-18,4	-18,4	-19,2
-12,9	-12,0	-11,3	-2268	-13,0	-15,6	-14,8	-14,9	-2968	-17,1	-18,4	-17,8	-18,2	-3669	-21,1	-21,2	-21,2	-22,4
-14,0	-12,2	-11,2	-2502	-11,2	-17,2	-15,1	-14,9	-3332	-14,9	-20,4	-18,2	-18,2	-4370	-19,5	-23,8	-21,5	-22,4
-15,7	-13,1	-11,2	-3885	-12,9	-19,3	-16,0	-14,9	-4549	-15,1	-22,9	-19,0	-18,2	-5573	-18,4	-26,4	-22,3	-22,4
-16,9	-13,3	-12,0	-5855	-14,1	-21,2	-16,7	-16,0	-6983	-16,8	-25,6	-20,2	-19,5	-8227	-19,8	-30,1	-24,0	-24,0
-20,0	-15,8	-12,8	-10047	-18,3	-25,7	-20,7	-17,0	-12990	-23,6	-31,9	-26,3	-20,8	-16077	-29,2	-38,8	-32,6	-25,6
IV/IV (1. EBZ arbeitslos)																	
- 7,8	- 7,8	- 7,0	-480	- 9,1	- 9,1	- 9,1	- 9,4	-544	-10,3	-10,3	-10,3	-14,3	-607	-11,5	-11,5	-11,5	-17,2
- 9,1	- 9,1	- 7,0	-782	-10,7	-10,7	-10,7	- 9,4	-900	-12,3	-12,3	-12,3	-14,3	-1019	-14,0	-14,0	-14,0	-17,2
-12,0	-12,0	- 7,0	-1355	-14,6	-14,6	-14,6	- 9,4	-1595	-17,2	-17,2	-17,2	-14,3	-1836	-19,8	-19,8	-19,8	-17,2
-12,2	-12,2	- 7,0	-1789	-14,8	-14,8	-14,8	- 9,4	-2109	-17,5	-17,5	-17,5	-14,3	-2428	-20,1	-20,1	-20,1	-17,2
-10,1	-10,0	- 7,0	-1807	-12,3	-12,4	-12,4	- 9,4	-2271	-15,5	-15,5	-15,5	-14,3	-2735	-18,6	-18,6	-18,6	-17,2
-12,2	-11,4	- 9,6	-2041	-11,6	-15,0	-14,1	-12,8	-2726	-15,5	-17,7	-17,0	-15,6	-3411	-19,4	-20,5	-20,0	-19,2
-13,0	-11,5	- 9,6	-2541	-11,3	-16,1	-14,3	-12,8	-2979	-13,3	-19,3	-17,3	-15,6	-3896	-17,4	-22,4	-20,4	-19,2
-14,2	-12,0	- 9,6	-3666	-12,1	-17,5	-14,7	-12,8	-4338	-14,4	-20,9	-17,6	-15,6	-5010	-16,6	-24,2	-20,5	-19,2
-14,1	-11,3	- 9,6	-5177	-12,5	-17,8	-14,3	-12,8	-6241	-15,1	-21,8	-17,5	-15,6	-7332	-17,8	-25,7	-20,8	-19,2
-17,5	-13,9	-11,2	-8295	-15,4	-22,4	-18,0	-14,9	-10934	-20,4	-27,8	-22,8	-18,2	-13587	-25,3	-33,6	-28,1	-22,4

Anwendung des Steuersatzes aus Erwerbseinkommen plus Arbeitslosengeld auf das tatsächlich bezogene Erwerbseinkommen - ohne Arbeitslosengeld - (Progressionsvorbehalt). -6) Einbuße in vH des Nettoeinkommens. Hierbei wurde die im AFG vorgesehene Einbuße von 32 vH anteilig auf die Monate der Arbeitslosigkeit umgerechnet. Dieser Anteil wurde bei Doppelverdienern mit dem Bruttoeinkommen des Arbeitslosen am Gesamteinkommen gewichtet.

kommen das Nettoeinkommen bei ganzjähriger Beschäftigung unter Einschluß des Lohnsteuerjahresausgleichs dem Nettoeinkommen bei Arbeitslosigkeit gegenübergestellt. Bei der Berechnung wurde die Jahreslohnsteuertabelle zugrunde gelegt. Sie enthält in jeder Steuerklasse folgende Abzugsposten: Grundfreibetrag, Arbeitnehmerfreibetrag, Werbungskosten- und Sonderausgabenpauschale, ferner die bis zu einem Maximum ansteigende Vorsorgepauschale und den Weihnachtsfreibetrag.

In zwei Varianten werden die Auswirkungen von Vorschlägen untersucht, die in letzter Zeit im Gespräch sind:

- Besteuerung des Arbeitslosengeldes,
- Einbau eines Progressionsvorbehalts.

Die Besteuerung des Arbeitslosengeldes bedeutet, daß das zu versteuernde Einkommen unter Einbeziehung des Arbeitslosengeldes berechnet wird. Die Verwirklichung dieses Vorschlages würde faktisch auf eine Doppelbesteuerung des Arbeitslosengeldes hinauslaufen, da dessen Bemessungsgrundlage das Nettoeinkommen ist.

Der Progressionsvorbehalt sieht vor, daß das Erwerbseinkommen mit dem Durchschnittssteuersatz belegt wird, der sich aus der Steuer auf das Arbeits-einkommen zuzüglich des Arbeitslosengeldes ergibt. Durch die Heranziehung dieses höheren fiktiven zu versteuernden Einkommens wird das Absinken des Grenzsteuersatzes — verursacht durch den Einkommensausfall — abgeschwächt. Dieser Vorschlag ist Bestandteil der Sparvorschläge der Bundesregierung vom September 1981.

In den vorliegenden Modellrechnungen ist der Bezug von Sonderzahlungen in Höhe eines 13. Monatsgehalts unterstellt, zusätzliche steuerliche Freibeträge sind dagegen nicht in die Rechnungen eingegangen.

Die Annahme, daß das 13. Monatsgehalt bei kurzer Arbeitslosigkeit ganz entfällt, dürfte in der Realität nicht immer zutreffen. Deshalb können in diesen Fällen die ausgewiesenen Einbußen zu hoch sein. Berücksichtigt man allerdings, daß viele Arbeitnehmer weitere Freibeträge im Lohnsteuerjahresausgleich geltend machen, dürften die hier vorgelegten Ergebnisse dennoch den tatsächlichen Einbußen nahekommen.

Die Bemessung des Arbeitslosengeldes ist neben der Höhe des Einkommens insbesondere von der Lohnsteuerklasse abhängig. In den Rechnungen wurden daher die vier wichtigsten Lohnsteuerklassen⁶ ausgewählt:

- Ledige (Lohnsteuerklasse I),
- verheiratete Alleinverdiener ohne Kinder (III),

- verheiratete Doppelverdiener ohne Kinder (IV/IV),
- verheiratete Doppelverdiener ohne Kinder (III/V).

Neben den verschiedenen Steuerklassen wurden unterschiedlich hohe Bruttoeinkommen (10 Einkommensklassen) und die Dauer der Arbeitslosigkeit berücksichtigt.

Die Tabellen und die Schaubilder zeigen die Entwicklung der Nettoeinkommen für die vier Lohnsteuerklassen nach der Höhe des Einkommens und der Dauer der Arbeitslosigkeit (2, 4, 6, 8, 10 und 12 Monate). In den Tabellen sind zuerst die Einbußen — bei unterschiedlicher Dauer der Arbeitslosigkeit — in absoluten DM-Beträgen und in Relation zum Nettojahreseinkommen nach Lohnsteuerjahresausgleich bei voller Erwerbstätigkeit ausgewiesen. In den jeweils nächsten Spalten werden die vH-Einbußen aufgeführt, die sich bei voller Einbeziehung des Arbeitslosengeldes in die Besteuerung bzw. bei der steuerlichen Berücksichtigung des Arbeitslosengeldes in Form eines „Progressionsvorbehalts“ errechnen würden. In einer weiteren Spalte ist die vom AFG vorgesehene vH-Einbuße angegeben. Sie beträgt 32 vH und wurde anteilig nach den Monaten der Arbeitslosigkeit — im Fall der Doppelverdiener gewichtet mit dem Anteil des Bruttoeinkommens des arbeitslos gewordenen am Gesamteinkommen beider Einkommensbezieher — umgerechnet. So müßte z. B. bei einem Alleinverdiener im Falle einer zweimonatigen Arbeitslosigkeit die Einkommenseinbuße 5,3 vH des letzten Nettojahresentgelts bei voller Erwerbstätigkeit betragen. Bei gleicher Dauer der Arbeitslosigkeit würde die Einbuße bei Doppelverdienern für den Fall, daß der arbeitslos gewordene Zweitverdiener zwei Drittel des Erstverdienereinkommens bezieht, dagegen nur 2,1 vH des gesamten Nettoeinkommens ausmachen. Diese hypothetischen Pfade sind in den Schaubildern zusammen mit den tatsächlichen Einbußen eingezeichnet. Die Fläche zwischen beiden Kurven verdeutlicht, in welchem Maße die tatsächliche Einbuße von der im AFG angestrebten Einkommensminderung (32 vH des Nettoarbeitsentgelts) abweicht. Liegt die Kurve des tatsächlichen Einkommensverlaufs oberhalb (unterhalb) des hypothetischen Pfades, so bedeutet dies eine Benachteiligung (Begünstigung) gegenüber der angestrebten Norm.

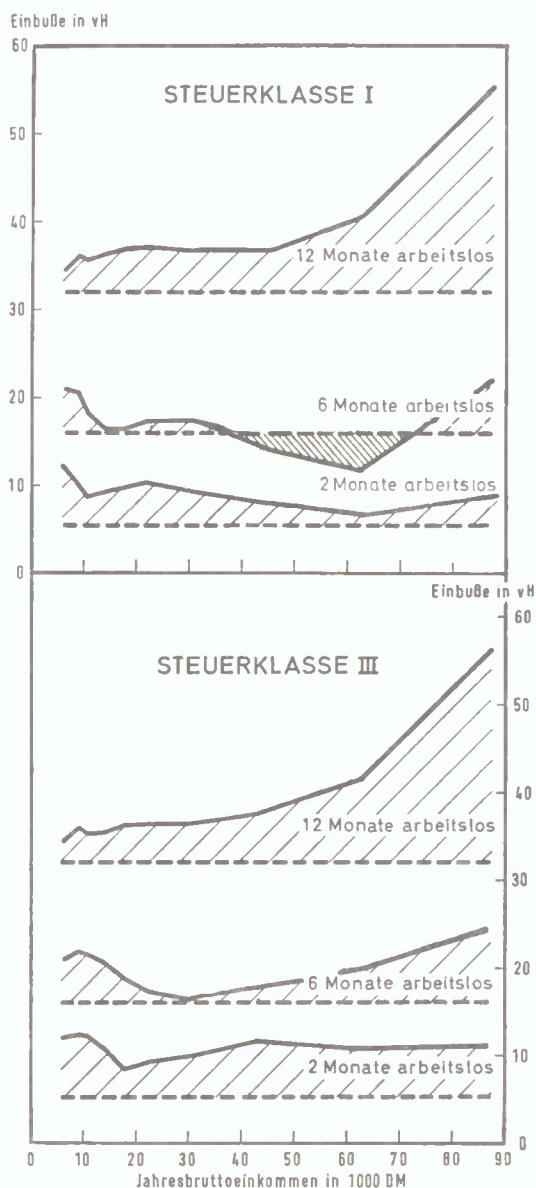
Schlechterstellung der ledigen und verheirateten Alleinverdiener

Wie sich aus den Tabellen und Schaubildern able-
sen läßt, ergibt sich für die großen Gruppen der

⁶ Zur Darstellung des Problems reichen hier die Steuerklassen ohne Kinder aus, da seit der Steuerreform 1975 mit Abschaffung der Kinderfreibeträge die Kinderzahl steuerlich nur noch marginale Bedeutung hat (z. B. Höchstbetrag bei der Vorsorgepauschale).

Einkommenseinbußen von Arbeitslosengeldempfängern bei unterschiedlichen Annahmen im Vergleich zur hypothetischen Einbuße (nach AFG). *

— tatsächliche Einbuße
- - - hypothetische Einbuße
Besserstellung
Schlechterstellung



*Der hypothetische Pfad zeigt die im AFG vorgesehene Einbuße von 32 vH bei anteiliger Umrechnung auf die Dauer der Arbeitslosigkeit. Bei Doppelverdienern wurde dieser Anteil mit dem Bruttoeinkommen des Arbeitslosen am Gesamteinkommen gewichtet.

DIW 81

ledigen Arbeitnehmer (Lohnsteuerklasse I) und der verheirateten Alleinverdiener (Lohnsteuerklasse III) ein ziemlich einheitliches Bild. Bis auf geringe Ausnahmen fallen die Einbußen im Falle der Arbeitslosigkeit höher aus, als es der angestrebten, auf die Monate der Arbeitslosigkeit umgerechneten Einbuße von 32 vH entspräche. So hat ein verheirateter Alleinverdiener mit jährlichen Bruttoeinkommen von 30 421 DM bei einer zweimonatigen Arbeitslosigkeit eine Einbuße von 9 vH seines jährlichen Nettoeinkommens; hypothetisch hätte nur eine Reduzierung um 5,3 vH eintreten dürfen. Insbesondere bei kurzer Arbeitslosigkeit wirkt sich der hier angenommene Wegfall des 13. Monatsgehalts stark aus.

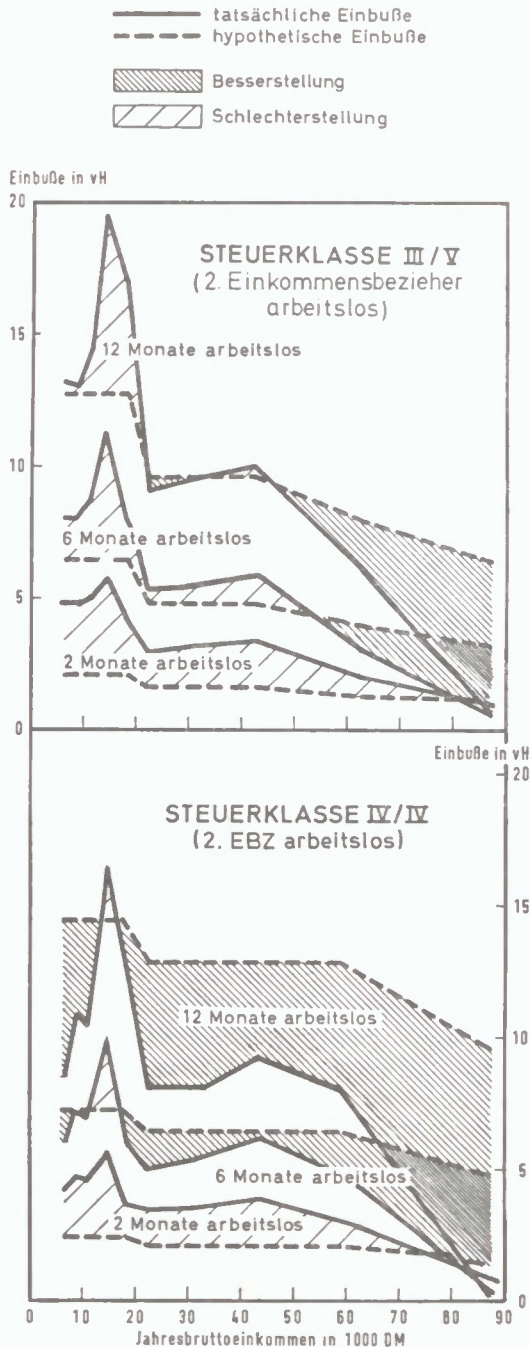
Besserstellung der Doppelverdiener

Wird bei Doppelverdienern ein Ehepartner arbeitslos, dann zeigt sich bei kurzer Arbeitslosigkeit ebenfalls eine – wenn auch geringere – Schlechterstellung gegenüber der hypothetischen Einkommensänderung. Mit zunehmender Dauer der Arbeitslosigkeit kommt es jedoch zu einer immer größer werdenden Begünstigung. Dieser Effekt tritt bei Doppelverdienern deshalb auf, weil sich infolge des entfallenden Einkommens des Arbeitslosen bei der Gesamtveranlagung der Steuersatz erheblich stärker reduziert als beim Alleinverdiener; d. h. der Grenzsteuersatz auf den Lohnausfall ist höher. Die Vorteile sind in der Regel umso ausgeprägter, je höher das Gesamteinkommen der Ehepartner und je geringer der Anteil des Zweiteinkommens ist. Von Bedeutung ist ferner die Steuerklasse des Arbeitslosen.

Wird der Empfänger des kleineren Einkommens arbeitslos, so ist der Vorteil – bei jeweils gleichem Bruttoeinkommen und gleicher Verteilung auf die Ehepartner – im Fall der Steuerklassenkombination IV/IV deutlich größer als im Fall der Kombination III/V. Bei gleicher Steuerschuld erhält der Arbeitslose mit der Steuerklasse IV ein höheres Arbeitslosengeld als der Arbeitslose mit der Lohnsteuerklasse V. So bezieht ein Arbeitsloser (Steuerklasse IV) bei einem Monatsbruttoeinkommen von 2 500 DM ein monatliches Arbeitslosengeld von 1 116 DM; der Arbeitslose mit der Steuerklasse V erhält dagegen bei gleichem Einkommen nur 829 DM. Bei einer Arbeitslosigkeit von 6 Monaten hat somit ein Ehepaar mit der Steuerklassenkombination IV/IV ein um rd. 1 700 DM höheres Arbeitslosengeld als ein Ehepaar mit den Steuerklassen III/V.

Wird bei Doppelverdienern der Hauptverdiener arbeitslos, kommt es bei längerer Dauer der Arbeitslosigkeit in weiten Einkommensbereichen ebenfalls zu einer Besserstellung. Allerdings sind hier die Fälle mit der Steuerklassenkombination III/V gegenüber den Steuerklassen IV/IV im Vorteil, da das

**Einkommenseinbußen
von Arbeitslosengeldempfängern
bei unterschiedlichen Annahmen
im Vergleich zur hypothetischen Einbuße
(nach AFG).***



* Der hypothetische Pfad zeigt die im AFG vorgesehene Einbuße von 32 vH bei anteiliger Umrechnung auf die Dauer der Arbeitslosigkeit. Bei Doppelverdienern wurde dieser Anteil mit dem Bruttoeinkommen des Arbeitslosen am Gesamteinkommen gewichtet.

DIW 81

Arbeitslosengeld nach Steuerklasse III höher ist als nach Steuerklasse IV.

Nur in wenigen der hier untersuchten Fälle ist der steuerliche Begünstigungseffekt so hoch, daß das Nettoeinkommen bei Arbeitslosigkeit das Nettoeinkommen bei voller Erwerbstätigkeit überschreitet. Die in der Öffentlichkeit häufig vertretene Behauptung, daß bei kurzer Dauer der Arbeitslosigkeit ein höheres Einkommen erzielt wird als bei voller Erwerbstätigkeit, liegt darin begründet, daß in diesen Rechnungen weder ein 13. Monatsgehalt noch zusätzliche steuermindernde Freibeträge berücksichtigt sind. Die rechnerische Besserstellung, bei der ein Arbeitsloser mehr als 100 vH seines Activeinkommens erreichen kann, tritt selbst bei diesen Einschränkungen ohnehin nur in den hohen Einkommensklassen (etwa von 4 000 DM Monatseinkommen an) und dort in einem sehr engen Bereich ein (bis 4 400 DM). Aber gerade für diese höheren Einkommensbereiche kann angenommen werden, daß steuermindernde Freibeträge geltend gemacht werden. Deshalb hat diese Rechnung hypothetischen Charakter und dürfte empirisch kaum relevant sein.

**Besteuerung des Arbeitslosengeldes
und Progressionsvorbehalt**

Die für alle Modellfälle durchgerechnete Besteuerung des Arbeitslosengeldes und der Einbau eines Progressionsvorbehalts zeigen deutlich, daß die bestehenden Ungereimtheiten letztlich nicht beseitigt werden können. Durch eine Besteuerung des Arbeitslosengeldes würde die Begünstigung der Doppelverdiener zwar weitgehend beseitigt, dagegen nähme die ohnehin vorhandene Benachteiligung der Ledigen und Alleinverdiener vom mittleren Einkommensbereich an noch weiter zu. Besonders stark würden dabei Ehepaare mit hohem Einkommen betroffen, wenn der Hauptverdiener arbeitslos geworden ist.

Besonders problematisch wäre eine Besteuerung des Arbeitslosengeldes aber für den Fall, daß im Kalenderjahr nur Arbeitslosengeld bezogen wird. Einmal würde hierdurch das ohnehin niedrige Versorgungsniveau durch die Besteuerung insbesondere bei den Alleinverdienern noch weiter gesenkt. Zum anderen ist es wenig sinnvoll, Transfers zu besteuern, da dies, bezogen auf die Nettzahlung, eine unnötige Aufblähung des Transfersystems darstellt. Mit Recht wird gegen derartige Maßnahmen eingewandt, daß der Staat in die linke Tasche gibt, um dann einen Teil gleich wieder aus der rechten Tasche herauszunehmen.

Im Fall des Progressionsvorbehalts ergibt sich ebenfalls eine stärkere Belastung gegenüber der geltenden Regelung. Diese ist allerdings nicht so stark wie im Fall der vollen Besteuerung des Ar-

beträgt dann nicht $4\,400 \text{ DM} \times 12 = 52\,800 \text{ DM}$, sondern $4\,400 \text{ DM} \times 13 = 57\,200 \text{ DM}$. Beiträge und Leistungen pro Monat sind dann auf ein Zwölftel dieser größeren Basis zu beziehen. Ebenso müßte für die Arbeitgeber verbindlich werden, im Fall von Arbeitslosigkeit Sonderzuwendungen anteilig auszu zahlen.

Zusammenfassung

Die hier vorgelegten Ergebnisse der Modellrechnungen widerlegen, insbesondere für Alleinverdiener, weitgehend die in der Öffentlichkeit immer wieder zu hörende Behauptung eines allgemein zu hohen Versorgungsniveaus im Fall der Arbeitslosigkeit. Auch die häufig vertretene Ansicht, daß es in vielen Fällen sogar zu einer Überversorgung, d. h. zu einem höheren Einkommen bei Arbeitslosigkeit im Vergleich zum Nettoeinkommen bei voller Erwerbstätigkeit kommen kann, trifft nach dieser Untersuchung nur in Einzelfällen zu. Eine größere Zahl von Überversorgungsfällen ergibt sich nur dann, wenn Sonderzuwendungen des Arbeitgebers und über die Pauschbeträge hinausgehende Steuerfreibeträge bei den Berechnungen nicht berücksichtigt werden. Diese Annahmen treten jedoch in der Realität kaum auf.

Die Berücksichtigung von Sonderzahlungen und möglicher Freibeträge führt nämlich in vielen Fällen dazu, daß das im AFG festgelegte Versorgungsniveau von 68 vH der Nettoeinkünfte in Abhängigkeit von der Dauer der Arbeitslosigkeit und der Steuer-

klasse zum Teil deutlich unterschritten wird. Dieser Tatbestand sollte bei der Diskussion um eine Reduzierung der Arbeitslosensätze nicht aus dem Auge verloren werden. Ein Blick in die Arbeitslosenstatistik zeigt, daß die Masse der Arbeitslosen ein relativ niedriges Arbeitslosengeld empfängt. Drei Viertel der männlichen Arbeitslosengeldbezieher erhalten eine monatliche Unterstützung zwischen etwa 780 DM und 1 300 DM. Bei den Frauen beziehen mehr als zwei Drittel ein Arbeitslosengeld zwischen 240 DM und 960 DM⁸.

Zu kritisieren ist allerdings insbesondere der Tatbestand, daß Doppelverdiener im Fall der Arbeitslosigkeit im Vergleich zu der großen Gruppe der Ledigen und verheirateten Alleinverdiener deutliche Vorteile haben. Diese Vorteile sind auf eine fehlende Abstimmung zwischen Sozial- und Steuer-gesetzgebung zurückzuführen und durch eine gene-relle Senkung des Versorgungssatzes nicht zu besei-tigen. Die bestehende Ungleichbehandlung läßt sich nur durch die hier vorgeschlagene Einführung eines Jahresausgleichs für das Arbeitslosengeld unter Ein-beziehung von Sonderzuwendungen des Arbeitge-bers beheben. Auf diesem Wege erhalten alle Arbeitslosengeldempfänger 68 vH des Nettolohnaus-falls. Zusätzlicher Verwaltungsaufwand würde nur in geringem Maße entstehen, da Arbeitslose in der Regel den Lohnsteuerjahresausgleich beantragen.

⁸ Vgl. Amtliche Nachrichten der Bundesanstalt für Arbeit, Nr. 7/1981, Übersicht II/4, S. 839.

Rückgang des Investitionsvolumens im Verkehr

Die Verkehrsinvestitionen in der Bundesrepublik Deutschland liegen 1981 mit fast 45 Mrd. DM nominal nur knapp über dem Vorjahresergebnis; real (zu Preisen von 1970) bleiben sie leicht unter dem Wert des Vorjahres. Für 1982 muß mit einem deutlicheren Rückgang der realen Investitionen gerechnet werden.

Die Zahl der Erwerbstätigen im Verkehr steigt im laufenden Jahr um 4 000. Im Jahr 1982 wird die Beschäftigung etwa auf diesem Niveau (1,437 Mill.) verharren. Nach einem Rückgang um nahezu 100 000 in den Jahren 1974 bis 1978 zeichnet sich damit eine vorläufige Stabilisierung des Arbeitskräfteeinsatzes im Verkehr ab.

*Die folgende Untersuchung stützt sich im wesentlichen auf eigene Berechnungen und Erhebungen bei den Unternehmen, Verbänden und Gebietskörperschaften. Ein weiterer wichtiger Bestandteil sind die Ergebnisse der Investitionserhebungen des Bundesverkehrsministeriums. Die zahlreichen Detailinformationen wurden in einheitlicher Abgrenzung zu einer alle Verkehrsbe-
reiche umfassenden und vergleichbaren Gesamtübersicht¹ zusammengefügt. An einer Abstimmung mit den Daten der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung des Statistischen Bundesamtes wird gearbeitet.*

Brutto-Anlageinvestitionen

1981 entfallen auf den Straßenbau und die Deutsche Bundespost jeweils etwa ein Drittel aller realen Verkehrsinvestitionen. Der Anteil der Deutschen Bundesbahn liegt bei 8 vH, der des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs bei 7 vH. Die seit Jahren zu beobachtenden Verlagerungen in der Investitionsstruktur zugunsten der Deutschen Bundespost halten damit an.

Bei den *Straßen* setzt sich der bereits im vergangenen Jahr erkennbare Rückgang der Bautätigkeit 1981 fort (real 11 vH). Innerhalb von zwei Jahren ist das Investitionsvolumen damit um nahezu ein Fünftel bzw. 2 Mrd. DM (zu Preisen von 1970) gesunken. Diese Entwicklung gilt sowohl für die Bundesfernstraßen als auch für die Straßen in der Zuständigkeit der Länder und Gemeinden. Ursache dafür ist in erster Linie die zunehmende generelle Mittelknappheit der öffentlichen Haushalte. Hinzu kommt, daß die aufgrund des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes aus der Mineralölsteuer speziell zur Verfügung stehenden Mittel 1981 real bestenfalls stagnieren werden. Die Mindereinnahmen infolge des im Jahresdurchschnitt um etwa 6 vH zurückgehenden Benzinverbrauchs werden durch die Anhebung der Mineralölsteuersätze am 1. 4. 1981 (Benzin plus 7 Dpf/l, Diesel plus 3 Dpf/l) preisbereinigt nur annähernd ausgeglichen. 1982 dürften sich diese Zuwendungen bei gleichbleibenden Steuersätzen real um nahezu 10 vH verringern. Aus dem seit 1977 laufenden Programm für Zukunftsinvestitionen (ZIP) stehen im Berichtsjahr für den Straßenbau nur noch einige Restbeträge zur Verfügung.

Das Investitionsvolumen für die *Wasserstraßen* vermindert sich 1981 um knapp 11 vH. Hier setzte die rückläufige Entwicklung bereits 1978 nach Fertig-

stellung des Elbe-Seiten-Kanals ein. Die beiden — inzwischen stark umstrittenen — noch laufenden Großbauvorhaben Rhein - Main - Donau - Kanal und Saarkanalisierung werden nur noch mit deutlich reduziertem Mitteleinsatz fortgeführt. Ihre Fertigstellung dürfte sich auf jeden Fall bis in die neunziger Jahre verzögern, zumal gegenwärtig eine weitere Schwerpunktverlagerung zugunsten des Ausbaus des bestehenden Kanalnetzes als sinnvollere Mittelverwendung angesehen wird.

Die *Deutsche Bundesbahn* kann die ursprünglich vorgesehene Steigerung ihrer Investitionstätigkeit 1981 nicht verwirklichen, vielmehr gehen die Investitionen gegenüber dem Vorjahr sogar real um 8 vH zurück. Die für den Streckenneubau bereitstehenden Mittel konnten nicht voll eingesetzt werden, da einige Planfeststellungsverfahren erst im Laufe dieses Jahres abgeschlossen wurden. Wegen der jahrelangen Verzögerungen des Baubeginns dürften sich die Fertigstellung der neuen Strecken und damit die von ihnen erwarteten positiven Auswirkungen auf das Betriebsergebnis nicht vor Mitte der neunziger Jahre einstellen. Wie in den beiden vorangegangenen Jahren werden die Investitionen wiederum vollständig vom Bund finanziert. Vom Investitionswert in Höhe von 2,2 Mrd. DM (zu Preisen von 1970) entfallen 1981 rund 10 vH auf die Neubau- und Ausbaustrecken, weitere 16 vH auf die Fortführung der S-Bahn-Projekte und rund 20 vH auf Fahrzeugkäufe. Der überwiegende Teil dient wiederum dem Ersatz bzw. der Erneuerung der Anlagen.

Die Investitionen der *Deutschen Bundespost* steigen 1981 um knapp 11 vH auf 8 Mrd. DM (zu Preisen

¹ Vgl. „Verkehr in Zahlen 1981“, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin. Herausgeber: Der Bundesminister für Verkehr, Bonn.

Brutto-Anlageinvestitionen¹⁾ der Verkehrsbereiche

Verkehrsbereiche	Zu jeweiligen Preisen					Zu Preisen von 1970					Anteil in vH
	Mill. DM			Veränderung in vH		Mill. DM			Veränderung in vH		
	1979	1980	1981	1979/80	1980/81	1979	1980	1981	1979/80	1980/81	
Deutsche Bundesbahn	3 800	3 940	3 780	3,7	- 4,1	2 406	2 350	2 166	- 2,3	- 7,8	8,1
Nichtbundesgehe Eisenbahnen ²⁾	220	230	250	4,5	8,7	134	131	137	- 2,2	4,6	0,5
Eisenbahnen	4 020	4 170	4 030	3,7	- 3,4	2 540	2 481	2 303	- 2,3	- 7,2	8,6
Binnenschifffahrt ³⁾	150	150	160	0,0	6,7	102	96	96	- 5,9	0,0	0,4
Binnenhäfen ⁴⁾	80	100	130	25,0	30,0	51	59	74	15,7	25,4	0,3
Seeschifffahrt ⁵⁾	1 660	1 660	2 200	0,0	32,5	1 172	1 096	1 364	- 6,5	24,5	5,1
Seehäfen	540	650	660	20,4	1,5	340	377	366	10,9	- 2,9	1,4
Schifffahrt	2 430	2 560	3 150	5,3	23,0	1 665	1 628	1 900	- 2,2	16,7	7,1
Öffentl. Straßen- personenverkehr ⁶⁾	3 810	3 870	3 400	1,6	- 12,1	2 366	2 253	1 895	- 4,8	- 15,9	7,1
Güterkraftverkehr ⁷⁾	2 750	2 430	2 050	- 11,6	- 15,6	1 582	1 323	1 057	- 16,4	- 20,1	4,0
Fluggesellschaften ⁸⁾	1 000	750	1 700	- 25,0	126,7	754	537	1 190	- 28,8	121,6	4,4
Flughäfen ⁹⁾	540	580	600	7,4	3,4	335	334	331	- 0,3	- 0,9	1,2
Rohrfernleitungen ¹⁰⁾	80	80	100	0,0	25,0	50	47	57	- 6,0	21,3	0,2
Ödriger Verkehr	8 180	7 710	7 850	- 5,7	1,8	5 087	4 494	4 530	- 11,7	0,8	16,9
Deutsche Bundespost	8 510	10 470	12 050	23,0	15,1	6 314	7 441	8 225	17,8	10,5	30,8
Verkehr und Nachrichten- übermittlung	23 140	24 910	27 080	7,6	8,7	15 606	16 044	16 958	2,8	5,7	63,4
Straßen und Brücken	17 600	18 470	17 000	4,9	- 8,0	11 401	10 567	9 403	- 7,3	- 11,0	35,1
Wasserstraßen ¹¹⁾	800	760	710	- 5,0	- 6,6	520	448	401	- 13,8	- 10,5	1,5
Staatlicher Verkehrs- bereich	18 400	19 230	17 710	4,5	- 7,9	11 921	11 015	9 804	- 7,6	- 11,0	36,6
Verkehr insgesamt	41 540	44 140	44 790	6,3	1,5	27 527	27 059	26 762	- 1,7	- 1,1	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 Kraftomniibusverkehr 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.

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 Kraftomniabusverkehr kommunaler und gemischtwirtschaftlicher sowie privater Unternehmen; einschließlich Taxis und Mietwagen. - 7) Gewerblicher Verkehr einschließlich Verkehrsnebenberufen (Spedition, Lagerung 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.

von 1970). Die Gewinnentwicklung ermöglichte in den letzten Jahren ständig zunehmende Investitionen. Dabei ist der Eigenkapitalanteil der Bundespost gewachsen. 1980 erreichte er mit 44 vH den höchsten Stand seit Bestehen des Unternehmens. Investitionsschwerpunkt ist nach wie vor der Fernmeldebereich; auf ihn entfallen wiederum 90 vH der eingesetzten Mittel. Ursächlich dafür ist in erster Linie die nach wie vor große Nachfrage nach Fernsprechan schlüssen. Allein in den Jahren 1979 bis 1981 wurden rund 5 Millionen neue Anschlüsse installiert. Die für die nächsten Jahre vorgesehene Umstellung des Fernsprechbereiches auf ein elektronisches Digital-Wahl-system und die Installierung von Glasfaserkabeln dürften einen zu erwartenden Rückgang des Bedarfs an neuen Fernsprechan schlüssen nicht nur kompensieren, sondern zu einem weiteren Ansteigen des Investitionsvolumens führen.

In der *Binnenschifffahrt* erreicht der Schiffsneubau 1981 das Volumen des Vorjahres. Der Investitionsbedarf resultiert gegenwärtig allein aus der Umstrukturierung der Flotte, gestützt durch die weiterlaufenden Zuschüsse für das Abwracken veralteten und nicht mehr den Transportanforderungen entsprechenden Schiffsraumes. Die seit 1978 um 10 vH

gesunkene Verkehrsleistung der deutschen Binnenschiffe läßt zur Zeit keine Kapazitätsausweitung zu.

Die Investitionen der deutschen *Seeschifffahrt* steigen gegenüber dem Vorjahr um ein Viertel. Nach dem drastischen Rückgang der Neubautätigkeit, von 1977 bis 1980 auf nahezu die Hälfte, zeigt sich damit erstmals wieder eine positive Entwicklung. Dieses Niveau wird im nächsten Jahr aber bestenfalls gehalten werden, denn die Vergabe von Neubaufträgen ist seit Anfang des Jahres wieder leicht rückläufig. Hemmenden Einfluß auf die Investitionsneigung haben, aufgrund der bei über 50 vH liegenden Fremdfinanzierung, in erster Linie die anhaltend hohen Zinssätze am Kapitalmarkt. Hinzu kommt, daß der Bund noch nicht entschieden hat, ob die seit 1979 den Reedern gewährten Finanz- und Zinsbeihilfen zur Stärkung der Ertrags- und Investitionskraft über das Jahr 1981 hinaus geleistet werden. Ein zusätzlicher Unsicherheitsfaktor ist die künftige Entwicklung des Welthandels.

Die Investitionen in den deutschen *Seehäfen* gehen 1981 real leicht — um 3 vH — zurück. Nahezu drei Viertel der Mittel werden in den Häfen Hamburg und Bremen — Bremerhaven investiert. Zu den

Schwerpunkten gehören die seewärtige Erweiterung des Container-Terminals in Bremerhaven, in Hamburg neben dem weiteren Ausbau der Container-Umschlagsanlagen die Kapazitätserweiterung für den Massengutumschlag am Sandauhafen. Außerdem werden die Hafen-Bahnhöfe Hamburg — Hohe Schaar und Süderelbe erweitert.

Das Investitionsvolumen der *öffentlichen Binnenhäfen* dagegen nimmt 1981 um 25 vH zu. Hier stehen die Modernisierung der bestehenden Hafenanlagen sowie die — in Erwartung vermehrter Container-Transporte — zunehmende Installierung dafür geeigneter Umschlagsanlagen im Vordergrund.

Im *öffentlichen Straßenpersonenverkehr*² nehmen die Investitionen 1981 real um 16 vH gegenüber dem Vorjahr ab. Der U-Bahnbau, mit einem Anteil von rund 50 vH Schwerpunkt der Investitionstätigkeit, und die Fahrzeuganschaffungen für den Schienen- und Straßenverkehr wurden in gleichem Maße eingeschränkt. Bisher war die Finanzierung der U-Bahnvorhaben durch Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen sichergestellt, die im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zur Verfügung gestellt wurden. Im Berichtsjahr erreichen diese Zuwendungen real lediglich aufgrund der seit April dieses Jahres erhöhten Mineralölsteuersätze noch annähernd das Niveau des Vorjahres. Im Jahr 1982 muß mit einem Rückgang von nahezu 10 vH gerechnet werden. Der geplante Ausbau der Nahverkehrsnetze kann daher in Zukunft nur durch eine Umschichtung der Mittel im Verkehrshaushalt finanziert werden.

Im *gewerblichen Güterkraftverkehr* — der Werkverkehr ist in dieser institutionell abgegrenzten Darstellung nicht enthalten — nehmen die realen Investitionen 1981 um 20 vH ab. Der Rückgang vom vorangegangenen Jahr (16 vH) setzt sich damit verstärkt fort. Für die weitere Einschränkung der Fahrzeug-Neuanschaffungen im laufenden Jahr dürfte in erster Linie der besonders im gewerblichen Verkehr ausgeprägte Rückgang der Verkehrsnachfrage verantwortlich sein.

Das Investitionsvolumen der deutschen *Fluggesellschaften* steigt 1981 mit 1,2 Mrd. DM (zu Preisen von 1970) auf mehr als das Doppelte des Vorjahreswertes. Wie in den vorangegangenen Jahren entfallen rund 90 vH der Investitionssumme auf die Deutsche Lufthansa. Im Rahmen ihrer Flottenerneuerung bzw. -umstellung (Kauf treibstoffsparender Flugzeuge) stellt sie im laufenden Jahr allein 30 Maschinen des Typs Boeing 737 — 230 in Dienst.

Die Investitionen im Bereich der *Flughäfen und Flugsicherung* erreichen 1981 wiederum das Niveau des Vorjahres. Schwerpunkt ist nach wie vor der Ausbau des Flughafens Frankfurt. Die in Verbindung mit dem Ausbau der Flugsicherungsanlagen erfor-

derliche Verlegung der beiden parallel verlaufenden Start- und Landebahnen dürfte Anfang des folgenden Jahres abgeschlossen werden. Daran anschließend wird sich der durch Gerichtsbeschluß gebilligte Bau der stark umstrittenen „Startbahn West“. Über den Baubeginn des geplanten Flughafens München II wurde noch nicht entschieden. Fest steht jedoch, daß er nicht die bisher vorgesehenen Dimensionen eines internationalen Großflughafens haben wird.

Bei den *Rohrfernleitungen* für den Transport von Rohöl und Mineralölprodukten sind die Investitionen wie in den vorangegangenen Jahren ausschließlich für die in steigendem Maße erforderliche Kapazitätserhaltung bestimmt. Mit dem Bau einer Rohölleitung zwischen Wilhelmshaven und Hamburg soll Anfang 1982 begonnen werden. Damit wird die Gefahr einer Ölverschmutzung der Unterelbe infolge von Tankerhavarien ausgeschlossen und die Versorgung der im Raum Hamburg befindlichen Raffinerien von der Befahrbarkeit dieser Wasserstraße unabhängig.

Das Investitionsvolumen der *nichtbundeseigenen Eisenbahnen* des öffentlichen Verkehrs liegt 1981 über dem Vorjahreswert. Es verteilt sich wiederum zu etwa drei Vierteln auf die Anlagen und Fahrzeuge für den Schienenverkehr und zu einem Viertel auf Omnibus-Anschaffungen.

Brutto-Anlagevermögen

Zum Jahresende 1981 wird sich der Bruttowert der Anlagen und Fahrzeuge des Verkehrssektors auf 580 Mrd. DM (zu Preisen von 1970) belaufen. Davon entfallen annähernd die Hälfte auf das Straßennetz und jeweils 16 vH auf Bundesbahn und Bundespost. Merkliche Veränderungen in der Vermögensstruktur — als Folge von Unterschieden in der Investitionstätigkeit — ergeben sich nur langfristig. Von 1970 bis 1981 verringerte sich der Vermögensanteil der Deutschen Bundesbahn um 5 Prozentpunkte, der Anteil der Deutschen Bundespost stieg dagegen um 6 Prozentpunkte, der der Straßen blieb nahezu konstant.

Eine Analyse der Altersstruktur des Brutto-Anlagevermögens der Verkehrssektoren zeigt, daß knapp die Hälfte des gegenwärtigen Vermögenswertes aus den Investitionen der letzten zehn Jahre stammt. Auf die Zeit vor Gründung der Bundesrepublik entfallen weniger als 15 vH des Anlagevermögens. Die zum Teil beachtlich voneinander abweichenden Alters-

² 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 1981 - Anteil der Investitionsjahrgänge							
	Jahresende				in Mill. DM				in vH			
	1970	1981	1970	1981	bis 1951	1952-1961	1962-1971	1972-1981	bis 1951	1952-1961	1962-1971	1972-1981
Deutsche Bundesbahn	76 771	89 285	20,2	15,4	19 283	16 843	26 166	26 993	21,6	18,9	29,3	30,2
Nichtbundes eigene Eisenbahnen ²⁾	3 423	4 202	0,9	0,7	1 020	670	951	1 561	24,3	16,0	22,6	37,1
Eisenbahnen	80 194	93 487	21,1	16,1	20 303	17 513	27 117	28 554	21,7	18,7	29,1	30,5
Binnenschifffahrt ³⁾	5 207	5 633	1,4	1,0	827	1 772	1 682	1 352	14,7	31,4	29,9	24,0
Binnenhäfen ⁴⁾	5 175	5 371	1,4	0,9	2 514	935	1 080	842	46,8	17,4	20,1	15,7
Seeschifffahrt ⁵⁾	18 086	24 560	4,8	4,2	60	466	8 300	15 734	0,2	1,9	33,8	64,1
Seehäfen	7 447	10 626	2,0	1,8	1 875	2 101	3 004	3 646	17,6	19,8	28,3	34,3
Schifffahrt	35 915	46 190	9,6	7,9	5 276	5 274	14 066	21 574	11,4	11,4	30,5	46,7
Öffentl. Straßenpersonenverkehr ⁶⁾	17 829	32 176	4,7	5,5	3 299	2 597	7 465	18 815	10,2	8,1	23,2	58,5
Güterkraftverkehr ⁷⁾	17 827	17 554	4,7	3,0	1 254	2 039	3 756	10 505	7,1	11,6	21,4	59,9
Fluggesellschaften ⁸⁾	3 478	6 995	0,9	1,2		23	722	6 250	-	0,3	10,3	89,4
Flughäfen ⁹⁾	3 772	6 128	1,0	1,1	174	269	2 353	3 332	2,8	4,4	38,4	54,4
Rohrfernleitungen ¹⁰⁾	2 095	2 607	0,6	0,5		337	1 487	783	-	12,9	57,0	30,1
Übriger Verkehr	45 001	65 460	11,8	11,3	4 727	5 265	15 783	39 685	7,2	8,1	24,1	60,6
Deutsche Bundespost	37 816	92 582	10,0	16,0	1 859	3 294	25 049	62 380	2,0	3,6	27,0	67,4
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	198 926	297 719	52,4	51,3	32 165	31 346	82 015	152 193	10,8	10,5	27,6	51,1
Straßen und Brücken	163 796	260 278	43,1	44,8	43 168	22 238	88 408	106 464	16,6	8,5	34,0	40,9
Wasserstraßen ¹¹⁾	17 262	22 378	4,5	3,9	8 589	3 202	4 858	5 729	38,4	14,3	21,7	25,6
Staatlicher Verkehrsbereich	181 058	282 656	47,6	48,7	51 757	25 440	93 266	112 193	18,3	9,0	33,0	39,7
Verkehr insgesamt	379 984	580 375	100,0	100,0	83 922	56 786	175 281	264 386	14,5	9,8	30,2	45,5

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 Verkehrsnebengewerbe (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.

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 Verkehrsnebengewerbe (Spedition, Lagerei und Verkehrsvermittlung). - 8) Unternehmen in der Bundesrepublik. - 9) Einschließlich Flugsicherung. - 10) Röhrl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. - 11) Bis zur Seegrenze.
Quelle: Berechnungen des DIW.

strukturen der einzelnen Verkehrsträger sind jedoch nicht ausschließlich durch die im Zeitablauf unterschiedliche Investitionstätigkeit der einzelnen Verkehrsträger bedingt, sondern auch durch das in den einzelnen Verkehrsbereichen stark abweichende Gewicht der jeweiligen Vermögensaggregate (Tiefbau, Hochbau, Fahrzeuge und maschinelle Ausrüstungen) mit höchst unterschiedlicher Nutzungsdauer.

1981 entfallen rund zwei Drittel des Brutto-Anlagevermögens bei den Fluggesellschaften auf die Investitionen der letzten 5 Jahre, bei Bundespost und Handelsflotte auf die der letzten 10 Jahre, bei den Straßen sind es 15 Jahre und bei der Deutschen Bundesbahn 25 Jahre.

Beschäftigung

Der Arbeitskräfteeinsatz im Verkehr steigt 1981 geringfügig an, im Jahresdurchschnitt um rund 4 000. Diese Zunahme beruht ausschließlich auf einer Erhöhung des Personalbestandes bei der Deutschen Bundespost und im öffentlichen Straßenpersonenverkehr. Bei der Bundesbahn, in der Seeschifffahrt sowie im gewerblichen Güterkraftverkehr einschließlich Spedition und Lagerei geht der Arbeitskräfteeinsatz geringfügig zurück. Die drastische Einschränkung der Mitarbeiterzahl bei der Deutschen Bundes-

bahn — innerhalb der letzten sieben Jahre um nahezu ein Viertel — ist im Berichtsjahr praktisch zum Stillstand gekommen. Die Verringerung der Zahl der Dienstkräfte um rund 3 000 im Berichtsjahr wurde durch die verstärkte Einstellung von Nachwuchskräften nahezu ausgeglichen.

Die Zahl der Beschäftigten bei der Deutschen Bundespost nimmt 1981 im Jahresdurchschnitt um 5 000 zu. Wie im Vorjahr erhöht sich ausschließlich die Zahl der Dienstkräfte, die Zahl der Auszubildenden bleibt konstant. Damit dürfte jedoch die Personalausweitung zumindest vorläufig abgeschlossen sein.

In der Seeschifffahrt verringert sich der Arbeitskräfteeinsatz infolge des anhaltenden Ausflaggens von Schiffen, Ursache der rückläufigen Tonnageentwicklung, weiter. In der Binnenschifffahrt, bei den Häfen und in der Luftfahrt bleibt er dagegen unverändert. Die wiederum leichte Zunahme der Beschäftigten im öffentlichen Straßenpersonenverkehr dürfte unter anderem eine Folge der Kapazitätserweiterungen im Schienenverkehr sein. Im gewerblichen Güterkraftverkehr einschließlich Spedition und Lagerei kommt es wegen des nachlassenden Transportbedarfes zu Personaleinsparungen.

Erwerbstätige¹⁾ in den Verkehrsbereichen

Verkehrsbereiche	In 1000				Anteil in vH			
	1970	1975	1980	1981	1970	1975	1980	1981
Deutsche Bundesbahn	401	421	343	342	28,1	28,4	23,9	23,8
Nichtbundes-eigene Eisenbahnen ²⁾	13	12	11	11	0,9	0,8	0,8	0,8
Eisenbahnen	414	433	354	353	29,0	29,3	24,7	24,6
Binnenschifffahrt ³⁾	18	15	12	12	1,3	1,0	0,8	0,8
Binnenhäfen ⁴⁾	13	13	14	14	0,9	0,9	1,0	1,0
Seeschifffahrt ⁵⁾	48	32	28	27	3,4	2,2	2,0	1,9
Seehäfen	26	26	25	25	1,8	1,7	1,7	1,7
Schifffahrt	105	86	79	78	7,4	5,8	5,5	5,4
Öffentl. Straßenpersonenvkehr ⁶⁾	146	162	175	177	10,2	10,9	12,2	12,3
Güterkraftverkehr ⁷⁾	289	291	298	297	20,3	19,7	20,8	20,7
Fluggesellschaften ⁸⁾	23	28	35	35	1,6	1,9	2,4	2,4
Flughäfen ⁹⁾	8	11	14	14	0,6	0,7	1,0	1,0
Rohrfernleitungen ¹⁰⁾	1	1	1	1	0,1	0,1	0,1	0,1
Obriger Verkehr	467	493	523	524	32,7	33,3	36,5	36,5
Deutsche Bundespost	441	468	477	482	30,9	31,6	33,3	33,5
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	1 427	1 480	1 433	1 437	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 Verkehrsnebgewerbe (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.

Ausblick

Im Jahre 1982 werden die Investitionen voraussichtlich real um 7 vH zurückgehen. Nach den bis jetzt vorliegenden Informationen ist bei Bundesbahn und Bundespost mit einem leichten Plus, bei den Straßen und Fluggesellschaften mit einem deutlichen Minus zu rechnen. Im einzelnen zeichnet sich folgende reale Entwicklung ab:

- Die Deutsche Bundesbahn wird ihre Investitionen um etwa 3 vH steigern. Maßgebend dafür ist die jetzt in größerem Umfang anlaufende Bautätigkeit für die Neubaustrecken. Die Ausgaben zur Fortführung der S-Bahnvorhaben dürften nur geringfügig zunehmen. Die weiterhin vorgesehenen Investitionshilfen des Bundes decken wie in den vorangegangenen Jahren den gesamten Investitionsmittelbedarf des Unternehmens.
- Die Investitionen der Deutschen Bundespost dürften 1982 bei der nach wie vor hohen Nachfrage nach Fernsprechan schlüssen, aber auch infolge der Einführung neuer Kommunikationsdienste (Telex und Bildschirmtext) um 2 vH zunehmen.

- In der Binnen- und Seeschifffahrt sowie bei den Häfen wird das Niveau des Investitionsvolumens um etwa 3 vH hinter dem Ergebnis von 1981 zurückbleiben. Die gleiche Entwicklung zeichnet sich für den öffentlichen Straßenpersonenvkehr sowie für den gewerblichen Güterkraftverkehr und die Spedition ab.
- Nachdem die Flottenerneuerung bei den deutschen Fluggesellschaften im Jahr 1981 nahezu abgeschlossen wurde, gehen die Investitionen 1982 um mehr als die Hälfte zurück. Bei den Flughäfen wird — falls sich der Baubeginn für München II weiter verzögert — die Investitionstätigkeit um 4 vH sinken.
- Die Investitionen des Bundes für den Fernstraßenbau dürften 1982 ebenfalls um 4 vH zurückgehen. Bei den Straßen in der Baulast der Länder und Gemeinden ist dagegen mit einer Abnahme um etwa 12 vH zu rechnen. Das Bauvolumen bei den Wasserstraßen wird auf dem Niveau von 1981 verharren.

Aus den Veröffentlichungen des DIW

Beiträge zur Strukturforschung

Erscheinen seit 1967. Format DIN A 4.

- Heft 48 **Dienstleistungen in der Gesamtwirtschaft.** Von Charlotte Otto-Arnold unter Mitarbeit von Ulrich Burschat. 172 S. 1978. DM 82,—.
- Heft 49 **Einkommens- und Verbrauchsschichtung für die größeren Verwendungsbereiche des privaten Verbrauchs und die privaten Ersparnisse in der Bundesrepublik Deutschland 1955 bis 1974.** Von Gerhard Gösseke und Klaus-Dietrich Bedau. 215 S. 1978. DM 89,60.
- Heft 50 **Die Osteinfuhrstruktur der Bundesrepublik Deutschland und anderer westlicher Länder — Eine vergleichende Darstellung.** Von Jochen Bethkenhagen, Hans Martin Duseberg, Maria Lodahl. 139 S. 1978. DM 64,—.
- Heft 51 **Produktions- und Beschäftigungseffekte im Innerdeutschen Handel.** Von Horst Lambrecht und Hans Wessels. 54 S. 1978. DM 29,60.
- Heft 52 **Untersuchungen zu Fragen regional unterschiedlicher Energiepreise in der Bundesrepublik Deutschland. Darstellung — Begründung und Auswirkungen am Beispiel ausgewählter Bundesländer.** Von Urs Dolinski. 217 S. 1979. DM 116,—.
- Heft 53 **Das Arbeitsplatzpotential, die Besetzung mit Arbeitskräften und deren Anspannung im Konjunkturverlauf. Eine Analyse der vierteljährlichen Entwicklung von 1960 bis 1976 für die Hauptgruppen der verarbeitenden Industrie in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Arthur Boneß. 100 S. 1979. DM 48,—.
- Heft 54 **Jährliche nominale Input-Output-Tabellen, Importmatrizen und Investitionsmatrizen für die Bundesrepublik Deutschland 1960 bis 1974.** Von Egon R. Baumgart, Reiner Stäglin, Jörg-Peter Weiß, Hans Wessels und Mitarbeiter. 128 S. 1979. DM 48,60.
- Heft 55 **Vergleich von Präferenzsystem und Präferenzvolumen im Land Berlin und in den übrigen Bundesländern.** Von Kurt Geppert und Kurt Hornschild unter Mitarbeit von Walter Schöning. Betriebliche Fallstudien der Treuarbeit AG, Berlin. 147 S. 1979. DM 89,60.
- Heft 56 **Möglichkeiten und Grenzen der Messung von Einflüssen der Umsatzkonzentration auf industrielle Kennziffern. Eine empirische Analyse anhand ausgewählter Industriezweige der Bundesrepublik Deutschland für die Jahre 1962 bis 1974.** Von Rainer Pischner. 80 S. 1979. DM 39,80.
- Heft 57 **Ursachen für die Unterschiede in der Höhe der Versichertenrenten an Frauen und an Männer in der gesetzlichen Rentenversicherung.** Von Ellen Kirner. 135 S. 1980. DM 89,60.
- Heft 58 **Analyse und Prognose der Wohnungsnachfrage in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Bernd Bartholmai unter Mitarbeit von Klaus-Dietrich Bedau und Rudi Ulbrich. 161 S. 1980. DM 98,—.
- Heft 59 **Anlagevermögen, Produktion und Beschäftigung der Industrie im Gebiet der DDR von 1936 bis 1978 sowie Schätzung des künftigen Angebotspotentials.** Von Manfred Melzer. 250 S. 1980. DM 124,—.
- Heft 60 **Die Bedeutung des strukturellen Wandels für die Beschäftigung. Input-Output-Analysen der Beschäftigungswirkungen von Strukturveränderungen der Nachfrage 1962 bis 1976.** Von Jochen Schmidt, Reiner Stäglin, Jörg-Peter Weiß und Hans Wessels. 69 S. 1980. DM 36,80.
- Heft 61 **Abschwächung der Wachstumsimpulse. Analyse der strukturellen Entwicklung der deutschen Wirtschaft. Strukturberichterstattung 1980.** 288 S. 1981. DM 58,—.
- Heft 62 **Berechnung des Industriellen Brutto-Anlagevermögens in den EG-Ländern unter Anwendung einheitlicher Definitionen, Abgrenzungen und Verfahren.** Von Bernhard Seidel unter Mitarbeit von Inge Schweiger. 363 S. 1981. DM 156,80.
- Heft 63 **Triangulation und Blocktriangulation von Input-Output-Tabellen und ihre Bedeutung.** Von Hans Wessels. 124 S. 1981. DM 86,—.
- Heft 64 **Möglichkeiten und Grenzen der Regionalisierung der sektoralen Strukturberichterstattung.** Von Bernd Bartholmai, Herwig Birg, Wolfgang Erfeld, Nikolai Lutzky, Horst Mentrup, Friedhelm Plogmann, Hans Joachim Schalk. Koordination: Wolfgang Kirner und Rainer Thoss. 84 S. 1981. DM 44,60.
- Heft 65 **Wertschöpfungsorientierte Umsatzsteuerpräferenz nach dem Berlinförderungsgesetz (Berlin FG). Erfolgskontrolle und Vorschläge zur Weiterentwicklung.** Von Peter Ring. 276 S. 1981. DM 64,—.

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. Jürgen Müller, Dr. Reinhard Pohl,
Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner.

Einkommenseinbußen bei Arbeitslosigkeit. Bearbeitet von Oskar de la Chevallerie, Volker Meinhardt, Dieter Teichmann. —
Rückgang des Investitionsvolumens 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 100,—, vierteljährlich DM 30,—, Einzelnummer DM 4,—.
Zuzüglich Versandkosten.