

Insolvenzen: Nur geringe Auswirkungen auf Produktionspotential und Arbeitsmarkt ...	551
Rückläufige Verkehrsinvestitionen im Jahre 1982	557

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 45/82

Berlin

11. November 1982

49. Jahrgang

Stäglich

Insolvenzen: Nur geringe Auswirkungen auf Produktionspotential und Arbeitsmarkt

Für 1982 ist mit voraussichtlich über 12 000 Unternehmensinsolvenzen ein seit über 20 Jahren nicht erreichter Höchststand zu erwarten. Es kann kein Zweifel bestehen, daß die starke Zunahme der Insolvenzzahlen gerade in diesem Jahr ebenso wie der Anstieg in der Zahl der Arbeitslosen von den wirtschaftlichen Schwierigkeiten geprägt ist, mit denen gegenwärtig die Unternehmen in der Bundesrepublik Deutschland zu kämpfen haben. Dennoch sind die Insolvenzen kein Zeichen eines allgemeinen Unternehmenssterbens. Die Zahl der nicht-landwirtschaftlichen Unternehmen ist heute höher als vor 10 Jahren. Die mit den Insolvenzen verbundenen Kapazitätsverluste liegen im Durchschnitt des Unternehmensbereichs unter 0,3 vH und die Zahl der im Zuge von Insolvenzen freigesetzten Arbeitskräfte macht höchstens 7 vH der Zugänge an Arbeitslosen aus¹.

Anstieg der Insolvenzzahlen institutionell überhöht

Bei den monatlich vom Statistischen Bundesamt publizierten Angaben über die Zahl der Insolvenzen handelt es sich nahezu ausschließlich um Anträge auf Eröffnung eines Konkursverfahrens. Der Anteil der Vergleichsanträge ist verhältnismäßig gering. Die von Unternehmen gestellten Insolvenzanträge sind von 2700 im Jahre 1970 auf 8500 im Jahre 1981 gestiegen. Für 1982 ist voraussichtlich mit über 12 000 Anträgen zu rechnen².

Bezogen auf die Zahl der Unternehmen ist die der Insolvenzen von 1 vH im Jahre 1970 auf 3,2 vH im Jahre 1981 gestiegen. 1982 wird die Insolvenzhäufigkeit voraussichtlich bei 4,5 vH liegen. Der starke Anstieg in diesem Jahr ist zweifellos verursacht durch die schlechte wirtschaftliche Lage; längerfristig kann man jedoch kaum von einer erhöhten Insolvenzanfälligkeit der Unternehmen sprechen. Wesentlich zum starken Anstieg der Insolvenzanträge hat das Gesetz über das Konkursausfallgeld beigetragen, das seit Mitte 1974 in Kraft ist. Nach diesem Gesetz können im Konkursfall Arbeitnehmer bei den Arbeitsämtern Konkursausfallgeld gegen Abtretung ihrer Lohnansprüche

erhalten, wenn zuvor ein Konkursverfahren beantragt wurde. Diese Vorschrift hat zu einer starken Zunahme der Anträge auch in den Fällen geführt, in denen die Konkurse masselos blieben³.

Konkursausfallgeld können nicht nur die Arbeitnehmer für nicht gezahlte Löhne beantragen, sondern auch die Sozialversicherungsträger für die ihnen zustehenden gesetzlichen Abgaben. Vom Amtsgericht Essen wird berichtet, daß dort mehr als die Hälfte der von Gläubigern gestellten Konkursanträge von gesetzlichen Krankenkassen eingereicht werden⁴.

¹ Eine Dokumentation der statistischen und methodischen Grundlagen wird in den Vierteljahrsheften des DIW erscheinen.

² Nicht enthalten sind in dieser Zahl die rund 3 000 Insolvenzen, die nicht den Unternehmensbereich betreffen, sondern private Haushalte und Organisationen ohne Erwerbscharakter sowie Nachlässe.

³ Als masselose Konkurse werden jene Konkursanträge bezeichnet, bei denen von den Amtsgerichten die Eröffnung eines Konkursverfahrens abgelehnt wird, weil nicht zu erwarten ist, daß die Konkursmasse die Verfahrenskosten decken wird.

⁴ Vgl. Herbert Wein, Insolvenzverfahren 1981 — am Beispiel des AG Essen, Zeitschrift für Wirtschaftsrecht und Insolvenzpraxis, Köln 1982, Heft 4, S. 498 ff.

Struktur und Häufigkeit der Unternehmensinsolvenzen

	1970	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981 ⁴⁾	1982 ⁵⁾
- Zahl der Unternehmen in 1000 -										
Selbständige Landwirte	767	649	645	624	573	556	546	539	533	530
Nicht-landwirtschaftliche Unternehmen	1 999	2 028	2 010	1 995	2 024	2 053	2 110	2 127	2 116	2 120
Insgesamt	2 766	2 677	2 655	2 619	2 597	2 609	2 656	2 666	2 649	2 650
Einzelunternehmen ¹⁾	2 462	2 331	2 294	2 242	2 202	2 191	2 214	2 198	2 152	2 130
Personengesellschaften ²⁾	167	179	190	200	203	203	203	203	203	200
GmbHs	77	117	127	140	157	182	210	240	271	300
Öbrige ³⁾	60	50	44	37	35	33	29	25	23	20
- Zahl der Insolvenzen -										
Insgesamt	2 716	5 976	6 953	6 808	6 929	5 949	5 483	6 315	8 494	12 300
Einzelunternehmen ¹⁾	1 672	2 652	3 310	3 298	3 219	2 677	2 347	2 506	3 135	4 520
Personengesellschaften ²⁾	446	1 373	1 475	1 288	1 314	948	735	747	1 032	1 500
GmbHs	583	1 927	2 141	2 190	2 373	2 310	2 383	3 038	4 296	6 250
Öbrige ³⁾	15	24	27	32	23	14	18	24	31	30
- Insolvenzen bezogen auf 1000 Unternehmen -										
Insgesamt	1,0	2,2	2,6	2,6	2,7	2,3	2,0	2,4	3,2	4,7
Einzelunternehmen	0,7	1,1	1,4	1,5	1,5	1,2	1,1	1,1	1,4	2,2
Personengesellschaften ²⁾	2,7	7,7	7,8	6,4	6,5	4,7	3,6	3,7	5,1	7,5
GmbHs	7,6	16,5	16,9	15,6	15,1	12,7	11,3	12,7	15,9	20,8
Öbrige	0,3	0,5	0,6	0,9	0,7	0,4	0,6	1,0	1,3	1,2
- Insolvenzen in vH aller Unternehmensinsolvenzen -										
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Einzelunternehmen	61,5	44,4	47,6	48,4	46,5	45,1	42,8	39,7	36,9	37
Personengesellschaften	16,4	23,0	21,2	18,9	19,0	15,9	13,4	11,8	12,1	12
GmbHs	21,5	32,2	30,8	32,2	34,2	38,8	43,5	48,1	50,6	51
Öbrige	0,6	0,4	0,4	0,5	0,3	0,2	0,3	0,4	0,4	0

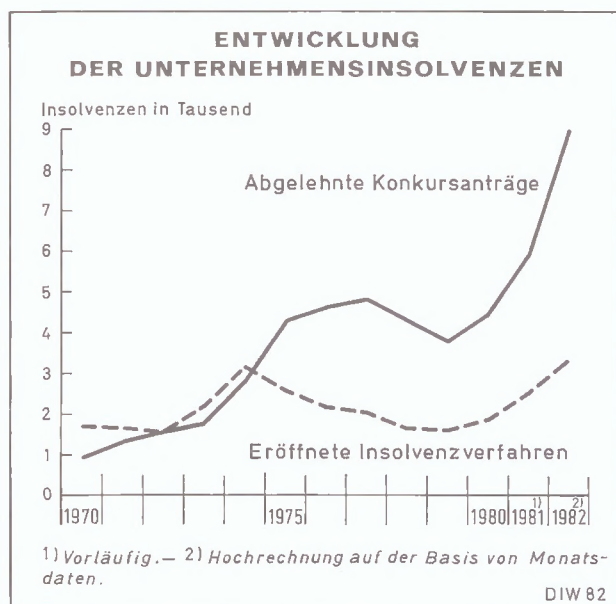
1) Eingetragene Einzelunternehmen, nicht eingetragene Einzelunternehmen und freie Berufe.
2) Offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften.
3) Aktiengesellschaften, Genossenschaften, bergrechtliche Gesellschaften u.ä.
4) Vorläufig.
5) Schätzungen bzw. Hochrechnung auf der Basis von Monatsdaten.
Quelle: Statistisches Bundesamt, Berechnungen des DIW.

Die seit dem Inkrafttreten des Gesetzes über das Konkursausfallgeld stark gestiegene Zahl der Konkursanträge darf nicht zu dem Fehlschluß führen, daß dieses Gesetz eine zunehmende Zahl von Unternehmenszusammenbrüchen 'verursacht' habe. Das Gesetz hat lediglich zur Folge, daß Unternehmenszusammenbrüche, die zuvor in einem außergerichtlichen Vergleich endeten oder bei denen für die Gläubiger von Anfang an klar war, daß ein Konkursantrag zwecklos ist, nunmehr in der amtlichen Insolvenzstatistik erfaßt werden.

Derartige nicht erfaßte Unternehmenszusammenbrüche gibt es vermutlich gegenwärtig noch vor allem bei den Einzelunternehmen, von denen nahezu die Hälfte ohne unselbständig Beschäftigte betrieben wird, so daß das Gesetz über das Konkursausfallgeld nicht zum Zuge kommt. Es überrascht daher nicht,

daß bei den Einzelunternehmen die Insolvenzhäufigkeit vergleichsweise gering ist. Auch nach Einführung des Konkursausfallgeldes stellten fast in allen Jahren weniger als 2 von 1000 Einzelunternehmen einen Konkursantrag. Mehr als viermal so hoch war die — mengenmäßig jedoch weniger ins Gewicht fallende — Konkurshäufigkeit bei den Personengesellschaften.

Wie bei den Einzelunternehmen und Personengesellschaften blieb bis 1981 die Insolvenzhäufigkeit auch bei den GmbHs unter den in den Jahren 1974/75 erreichten Höchstwerten. Mit 16 Insolvenzen, bezogen auf 1000 Unternehmen, haben im Jahre 1981 die GmbHs allerdings eine gegenüber den Einzelunternehmen mehr als zehnmal so hohe Insolvenzhäufigkeit. Dies darf nicht allein auf eine höhere Anfälligkeit dieser Gesellschaftsform zurückgeführt werden. Berücksichtigt werden muß auch, daß den GmbHs, wie



allen Kapitalgesellschaften, der Weg des außergerichtlichen Vergleichs verschlossen ist. Der Geschäftsführer einer GmbH ist auch bei Zahlungsfähigkeit zur Anmeldung des Konkurses verpflichtet, wenn er Überschuldung feststellt. Dies gilt unabhängig von der Größe des Unternehmens oder der Frage, ob die Kosten des Konkursverfahrens durch die noch vorhandene Konkursmasse gedeckt werden können. Welches Gewicht gerade bei den GmbHs die Kleinstunternehmen haben, wird u.a. daran deutlich, daß von 190 000 Unternehmen, die 1978 mit dieser Rechtsform im Handelsregister eingetragen waren, lediglich 100 000 als Steuerpflichtige mit einem Umsatz von mehr als 12 000 DM in der Umsatzsteuerstatistik geführt wurden.

Die Rechtsform der GmbH erfreut sich, forciert durch die Körperschaftsteuerreform von 1977, einer kräftig zunehmenden Beliebtheit bei den Unternehmensgründungen. Gegenwärtig werden jedes Jahr rund 40 000 neue GmbHs gegründet, etwa 10 000 gehen in Liquidation oder melden Konkurs an. Die Gesamtzahl der GmbHs, die 1970 noch bei knapp 80 000 lag, ist inzwischen mit über 270 000 auf mehr als das Dreifache gestiegen. Dies hat wesentlich dazu beigetragen, daß die Zahl der nicht-landwirtschaftlichen Unternehmen heute höher ist als vor 10 Jahren. Bei dieser Gründungswelle spielt sicherlich eine Rolle, daß im Zuge der Körperschaftsteuerreform bestehende Personengesellschaften in GmbHs umgewandelt wurden. Dennoch ist die Zahl der Personengesellschaften, die in der ersten Hälfte der siebziger Jahre noch kräftig zunahm, in den letzten Jahren nicht zurückgegangen, sondern nahezu konstant geblieben.

Insgesamt mit einigen Unterbrechungen rückläufig entwickelte sich dagegen die Zahl der Einzelunterneh-

men. Dies lag jedoch fast ausschließlich an der Entwicklung der landwirtschaftlichen Betriebe, die rund 30 vH der Einzelunternehmen ausmachen. Die Zahl der nicht-landwirtschaftlichen Einzelunternehmen hat sich dagegen kaum vermindert.

Der vergleichsweise starke Rückgang der übrigen Gesellschaftsformen ist nicht auf die zahlenmäßig kaum ins Gewicht fallenden Aktiengesellschaften zurückzuführen, sondern wurde verursacht durch Auflösung traditioneller Gesellschaftsformen, wie bergrechtlicher Gewerkschaften, Genossenschaften, Stiftungen und ähnlicher Körperschaften.

Die Verschiebung in der Unternehmensstruktur zugunsten der GmbHs zusammen mit deren institutionell bedingter hoher Insolvenzhäufigkeit hat dazu geführt, daß gegenwärtig die Hälfte der Insolvenzen auf GmbHs entfällt. 1970 waren es noch wenig mehr als 20 vH. Gegenüber 1975 hat die Zahl der Insolvenzen bis 1982 um mehr als 5 000 zugenommen. Ohne Berücksichtigung der GmbHs betrug die Zunahme nur 1 300.

Entscheidend für die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Insolvenzen ist jedoch ohnehin nicht so sehr deren Anzahl, als vielmehr die Frage, in welchem Umfang wirtschaftliche Verluste durch insolvente Unternehmen entstanden sind.

Seit 1981 wieder zunehmende Gläubigerverluste

Die Verluste der Gläubiger durch Unternehmensinsolvenzen erreichten 1974 mit etwas über 9 Mrd. DM ihren bisherigen Höchstwert. 1980 waren die Gläubigerverluste mit 4 Mrd. DM nicht einmal halb so hoch, doch ist angesichts der angemeldeten Forderungen für 1981 wieder mit einem Anstieg auf knapp 8 Mrd. DM zu rechnen. Die bisher vorliegenden Informationen lassen vermuten, daß 1982 die Gläubigerverluste mit etwa 12 Mrd. DM größer sein werden als 1974. Der Anstieg in den letzten beiden Jahren ist nicht allein Folge von mehr Insolvenzen. Von 1974 bis 1980 sind die Gläubigerverluste je Insolvenzfall von 1,5 Mill. DM auf knapp 700 000 DM gefallen. Seit 1981 steigen auch die durchschnittlichen Gläubigerverluste wieder. 1982 werden sie 1 Million DM je Insolvenzfall betragen und damit noch immer um 50 vH unter den durchschnittlichen Gläubigerverlusten von 1974 liegen.

Der Durchschnittswert gibt allerdings kein unverzerrtes Bild, da er in immer stärkerem Maße durch die große Zahl der masselosen Konkurse geprägt wird, bei denen vergleichsweise geringe Gläubigerverluste auftreten. Das wirtschaftliche Gewicht der Insolvenzen kommt besser zum Ausdruck, wenn man die entstandenen Gläubigerverluste zur Bruttowertschöp-

Indikatoren für die wirtschaftliche Bedeutung der Unternehmensinsolvenzen

	Zahl der Insolvenzen	Gläubigerverluste		
		Mrd.DM	Mill.DM je Fall	DM je 1000 DM Bruttowertschöpfung ³⁾
1970	2 716	1,44	0,53	2,5
1974	5 976	9,16	1,53	10,1
1975	6 953	6,93	1,00	8,1
1976	6 808	8,19	1,20	8,7
1977	6 929	5,50	0,79	5,5
1978	5 949	4,47	0,75	4,1
1979	5 483	4,23	0,77	3,6
1980	6 315	4,17	0,66	3,3
1981 ¹⁾	8 494	7,70	0,91	5,9
1982 ²⁾	12 300	12,30	1,00	9,0

1) Zum Teil vorläufige Angaben.

2) Schätzungen bzw. Hochrechnungen auf der Basis von Monatsdaten.

3) des Unternehmensbereichs.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Berechnungen des DIW.

fung der Unternehmen insgesamt in Beziehung setzt. Im Durchschnitt der Unternehmen ist diese Relation von 1 vH im Jahr 1974 auf 0,3 vH im Jahr 1980 gesunken. 1982 werden die Gläubigerverluste rund 0,9 vH der Bruttowertschöpfung ausmachen. Betrachtet man die einzelnen Wirtschaftszweige, so ist zu erkennen, daß selbst 1980, dem Jahr mit den geringsten insolvenzbedingten Gläubigerverlusten seit Inkrafttreten des Gesetzes über das Konkursausfallgeld, die Gläubigerverlust im Stahlbau und dem Textilgewerbe bei über 1,0 vH der Bruttowertschöpfung dieser Zweige lagen. Mehr als doppelt so hoch wie beim Durchschnitt aller Unternehmen waren die entsprechenden Relationen für die Gläubigerverluste durch Insolvenzen beim Leder- und Bekleidungsgewerbe, dem Bauhauptgewerbe, dem Großhandel und dem Holz-, Papier- und Druckgewerbe.

Durch den Konkurs von Unternehmen können Produktionskapazitäten vernichtet werden. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn die Anlagen des in Konkurs gegangenen Unternehmens verschrottet werden. Werden dagegen Anlagen oder komplette Betriebsteile an andere Unternehmen verkauft, so gehen sie nicht verloren, sondern werden in einem anderen, möglicherweise effizienteren Produktionsprozeß eingebunden.

Doch selbst wenn die Produktionsanlagen der insolventen Unternehmen aus dem Produktionspotential ausscheiden, dürfte die quantitative Bedeutung noch geringer sein als das Ausmaß der insolvenzbedingten Gläubigerverluste. Die Analyse von Unternehmensbilanzen⁵ zeigt, daß im verarbeitenden Gewerbe den Verbindlichkeiten nur zu durchschnitt-

Insolvenzen für ausgewählte Wirtschaftszweige im Jahre 1980

	Zahl der Insolvenzen	Gläubigerverluste		
		Mrd.DM	Mill.DM je Fall	DM je 1000 DM Bruttowertschöpfung ¹⁾
Unternehmen insgesamt	6 315	4,17	0,66	3,3
Verarbeitendes Gew.	1 375	1,50	1,09	3,0
darunter				
Kunstst.u.Gummiw.	76	0,06	0,79	3,5
Stahlbau	206	0,15	0,72	14,2
Holz-, Papier-, Druckgewerbe	283	0,27	0,96	7,0
Textilgewerbe	58	0,13	2,26	10,3
Leder-u.Bekleid.	150	0,12	0,81	9,1
Baugewerbe	1 328	0,60	0,45	6,0
Bauhauptgewerbe	1 041	0,53	0,51	8,1
Ausbaugewerbe	287	0,07	0,26	2,0
Handel	1 634	0,86	0,53	5,9
Großhandel, Handelsvermittlg.	780	0,57	0,73	8,2
Einzelhandel	854	0,29	0,34	3,8
Obrige Wirtschaftszweige	1 978	1,21	0,61	2,4

1) Wert für die jeweilige Branche bzw. den gesamten Unternehmensbereich.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Berechnungen des DIW.

lich 60 vH Werte des Anlagevermögens gegenüberstehen. Beim Baugewerbe und beim Handel ist diese Relation mit 20 bis 30 vH noch geringer.

Geringer Beitrag der Insolvenzen zur Arbeitslosigkeit

Zur Quantifizierung von Obergrenzen für die durch Insolvenzen entstandenen Anlagenverluste ist eine Modellrechnung durchgeführt worden. In einem ersten Schritt wurde von den Gläubigerverlusten in den Wirtschaftszweigen auf das betroffene Nettoanlagevermögen zu Anschaffungspreisen geschlossen. Dabei mußte berücksichtigt werden, daß in konkursreifen Unternehmen zur Erhaltung der Zahlungsfähigkeit die Gegenstände des Umlaufvermögens schon soweit wie möglich in liquide Mittel umgewandelt worden sind und somit das Anlagevermögen einen größeren Anteil an der Vermögensstruktur hat als im Durchschnitt der Unternehmen. Die aus den Unternehmensbilanzen gewonnenen Werte für die Relation zwischen Anlagevermögen und Verbindlichkeiten wurden daher um 50 vH heraufgesetzt. Auf dieser Basis wurde mit Hilfe der DIW-Vermögensrechnung⁶ das bei

⁵ Vgl. Deutsche Bundesbank, Jahresabschlüsse der Unternehmen, Sonderheft 4; Monatsberichte der Deutschen Bundesbank, Heft 11, 1980, S. 23 ff.

⁶ Vgl. Bernd Görzig, Das Sachvermögen in den Wirtschaftsbereichen der Bundesrepublik Deutschland. Beiträge zur Strukturforchung des DIW, Heft 71, Berlin 1982.

Ermittlung der insolvenzbedingten Arbeitsplatzverluste

Jahr	Gläubiger- verluste Mrd.DM	Verluste von Vermögenswerten				Kapital- einsatz je Arbeits- platz 3) in Tsd.DM	Verluste von Arbeitsplätzen		Zugänge zur Arbeits- losigkeit insgesamt in 1000
		Nettoanlagevermögen zu Anschaffungspreisen in vH der Gläubiger- verluste 1)	Mrd.DM	Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1970 Bewertungs- faktor 2)	Mrd.DM		in 1000	in vH der Zugänge zur Arbeits- losigkeit	
1970	1,44	60	0,9	1,92	1,7	33	50	3,9	1 296
1974	9,16		5,1	1,70	8,7	47	186	6,7	2 795
1975	6,93		4,0	1,77	6,7	46	145	4,2	3 450
1976	8,19		4,7	1,63	7,7	49	157	4,8	3 256
1977	5,50		3,3	1,59	5,2	48	109	3,3	3 315
1978	4,47		2,6	1,55	4,1	51	85	2,8	3 081
1979	4,23		2,5	1,49	3,7	56	73	2,6	2 844
1980	4,17		2,6	1,45	3,7	56	66	2,1	3 084
1981 ⁴⁾	7,70		4,5	1,40	6,3	60	106	3,0	3 531
1982 ⁵⁾	12,30		7,4	1,36	10,0	63	160	4,2	3 800

- 1) Verhältnis von Nettoanlagevermögen und Verbindlichkeiten in den Jahresabschlüssen deutscher Unternehmen erhöht um 50 vH.
2) Quotient aus den in der DIW-Vermögensrechnung für alle Unternehmen ausgewiesenen Werten für das Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1970 und dem Nettoanlagevermögen zu Anschaffungspreisen.
3) Quotient von Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1970 und Arbeitsplätzen im Durchschnitt aller Unternehmen, vermindert um 20 vH.
4) Vorläufig.
5) Zum Teil Schätzungen bzw. Hochrechnungen auf der Grundlage von Monatsdaten.
Quelle: Statistisches Bundesamt, Berechnungen des DIW.

Insolvenz betroffene Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1970 ermittelt. Der in dieser Rechnung ermittelte Höchstwert von 10 Mrd. DM, der für 1982 zu erwarten ist, entspricht noch nicht einmal 0,3 vH des Bruttoanlagevermögens aller Unternehmen.

Faßt man die in der Modellrechnung ermittelten Werte für das Bruttoanlagevermögen zugleich als insolvenzbedingte Anlagenabgänge auf, so läßt sich über wirtschaftszweigspezifische Kapitalintensitäten auch der Verlust an Arbeitsplätzen ermitteln. Da der Kapitaleinsatz je Arbeitsplatz bei Unternehmen, die in Konkurs gehen, eher geringer anzusetzen ist als im Branchendurchschnitt, wurde eine generell um 20 vH geringere Kapitalintensität angenommen. Die insolvenzbedingten Arbeitsplatzverluste sind nach dieser Rechnung seit 1974 von 190 000 auf 70 000 im Jahr 1980 gefallen, seitdem jedoch wieder kräftig gestiegen und werden 1982 voraussichtlich bei 160 000 liegen. Tendenziell abgenommen haben die Arbeitsplatzverluste je Insolvenzfall, eine Folge der starken Zunahme der masselosen Konkurse, bei denen in der Regel nur wenige Arbeitsplätze betroffen sind.

Vergleicht man die so ermittelten Arbeitsplatzverluste mit den verfügbaren Indikatoren der amtlichen Statistik, so zeigt sich eine gute Übereinstimmung. Die Zahl der durchschnittlich vom Konkurs betroffenen Arbeitnehmer — die allerdings nur für Bayern⁷ erhoben wird — ist ebenso wie die durchschnittliche Zahl der Empfänger von Konkursausfallgeld⁸ im allgemeinen etwas geringer. Dies war zu erwarten, da in

Insolvenzbedingte Arbeitsplatzverluste und betroffene Arbeitnehmer

Jahr	Verlust an Arbeitsplätzen		Empfänger von Konkursausfallgeld		Insolvenz- statistik Betroffene Arbeit- nehmer
	in 1000	je Insol- venzfall	Bund Personen je Insolvenzfall	Bayern	
1970	50	18	.	.	.
1974	186	31	.	.	.
1975	145	21	14	12	10
1976	157	23	14	12	11
1977	109	16	13	12	7
1978	85	14	10	8	8
1979	73	13	11	11	7
1980	66	10	10	9	8
1981 ¹⁾	106	12	10	7	7
1982 ²⁾	158	13	10	10	10

- 1) Vorläufig.
2) Schätzungen bzw. Hochrechnungen auf der Grundlage von Monatsdaten.
Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Landesamt von Bayern, Bundesanstalt für Arbeit, Berechnungen des DIW.

⁷ Vgl. Amtliche Nachrichten der Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg 1982.

⁸ Vgl. Zahlungsschwierigkeiten in Bayern 1981, Statistische Berichte des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung, München 1982.

die durchgeführte Modellrechnung auch die Arbeitsplätze der Selbständigen und der mithelfenden Familienangehörigen und vor allem auch die unbesetzten Arbeitsplätze eingehen. In Jahren, in denen Insolvenzen zumeist mit niedriger Kapazitätsauslastung einhergehen und ein Teil der Arbeitskräfte insolventer Unternehmen vermutlich schon vor Stellung des Konkursantrages entlassen worden ist, muß zwangsläufig der insolvenzbedingte Verlust von Arbeitsplätzen größer sein als die Zahl der betroffenen Arbeitnehmer.

Dagegen kommt eine Rechnung des Verbandes der Vereine Creditreform für 1981 zu weitaus überhöhten Zahlen für die insolvenzbedingten »Arbeitsplatzverluste«. Dies liegt daran⁹, daß Grundlage dieser Berechnung 1447 Insolvenzfälle mit überdurchschnittlichen Gläubigerverlusten waren. Im Durchschnitt dieser besonders ausgewählten Insolvenzfälle waren 36 Arbeitnehmer betroffen. Die von der Creditreform ermittelte

Gesamtzahl der betroffenen Arbeitnehmer wurde durch Hochrechnung auf der Basis dieses nicht repräsentativen Durchschnittswertes ermittelt.

Insolvenzbedingte Entlassungen erhöhen zweifellos die Arbeitslosigkeit. Nicht alle von Insolvenzen betroffenen Arbeitnehmer werden jedoch arbeitslos. Die in dieser Modellrechnung ermittelten insolvenzbedingten Arbeitsplatzverluste zeigen daher nur die Obergrenze der möglichen Belastung des Arbeitsmarkts durch Insolvenzen. Verglichen mit den gesamten Zugängen zur Arbeitslosigkeit liegt der Anteil, der maximal durch Insolvenzen verursacht wird, bei Werten zwischen 2 und 7 vH. Die insolvenzbedingten Arbeitsplatzverluste haben damit nur unwesentlich zum Anstieg der Arbeitslosigkeit beigetragen.

⁹Vgl. Insolvenzen 1981, in: Jahresbericht 1981, Verband der Vereine Creditreform e.V., Neuss.

Rückläufige Verkehrsinvestitionen im Jahre 1982

Die Verkehrsinvestitionen in der Bundesrepublik Deutschland liegen im laufenden Jahr mit annähernd 43 Mrd. DM nominal um 4 vH unter dem Wert des Vorjahres; real (zu Preisen von 1976) beläuft sich der Rückgang auf 6 vH. Für 1983 zeichnet sich eine leichte Zunahme der Investitionstätigkeit ab.

Die Zahl der Erwerbstätigen im Verkehr geht 1982 geringfügig, um 5 000 auf 1,430 Mill., zurück. Im kommenden Jahr muß mit einer weiteren Abnahme in dieser Größenordnung gerechnet werden.

Wegen der Umstellung der amtlichen Produktions- und Preisindizes durch das Statistische Bundesamt auf die Preisbasis 1976 war es erforderlich, Investitionen und Anlagevermögen der Verkehrsbereiche neu zu bewerten. Durch diese Umrechnung ist gewährleistet, daß die im DIW für alle Verkehrsbereiche erhobenen Daten mit denen der stärker aggregierten amtlichen Statistik weiter vergleichbar sind. Außerdem wurden die Anlageinvestitionen der Deutschen Bundesbahn neu berechnet und dadurch nahezu eine Übereinstimmung mit den revidierten Investitionskennziffern der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung des Statistischen Bundesamtes erreicht¹.

Brutto-Anlageinvestitionen

Zum wichtigsten Investor im Sektor Verkehr und Nachrichtenübermittlung ist in den letzten zehn Jahren die Deutsche Bundespost geworden. Sie konnte ihren Anteil am Investitionsvolumen aller Bereiche bis 1982 auf 33 vH erhöhen (1972: 22 vH), während der des Straßenbaus im gleichen Zeitraum von 39 auf 30 vH zurückging. Es folgen die Deutsche Bundesbahn und der öffentliche Straßenpersonenverkehr mit Anteilen von 14 bzw. 8 vH. Diese Anteile blieben in den letzten zehn Jahren nahezu unverändert².

Der bereits in den beiden vorangeegangenen Jahren zu beobachtende Rückgang im *Straßenbau* setzt sich 1982 fort (9 vH). Damit hat sich das Investitionsvolumen innerhalb von drei Jahren um mehr als ein Viertel bzw. fast 4 Mrd. DM (zu Preisen von 1976) verringert. Der Schwerpunkt dieser Abnahme liegt gegenwärtig bei den Straßen in der Baulast der Länder und Gemeinden. Eine für die Fortführung von Maßnahmen zur qualitativen Verbesserung des Straßennetzes erwünschte Steigerung oder auch nur eine Stabilisierung der Bautätigkeit wurde wegen der zunehmenden Mittelknappheit der öffentlichen Haushalte als nicht finanzierbar angesehen. Diese Tendenz verstärkte sich im laufenden Jahr noch durch den Abbau der Haushaltsdefizite bei den Gemeinden³.

Bei den *Wasserstraßen* hat sich der in den letzten fünf Jahren zu beobachtende Rückgang des Investitionsvolumens 1982 nicht mehr fortgesetzt. Schwerpunkte der Bautätigkeit sind die beiden — nach wie vor umstrittenen — Großbauvorhaben Main-Donau-

Kanal und Saarkanalisation. Sollten die Investitionen auf dem gegenwärtigen Stand verharren, ist mit einer Fertigstellung kaum vor Mitte der neunziger Jahre zu rechnen. Der Ausbau des Mittellandkanals für den Verkehr mit 1 350 t-Schiffen wird sogar erst nach dem Jahr 2000 abgeschlossen sein⁴.

Nachdem die realen Investitionen der *Deutschen Bundesbahn* seit Mitte der siebziger Jahre ständig abgenommen hatten, stiegen sie 1982 erstmals wieder geringfügig (1 vH). Wie bisher werden sie zu zwei Dritteln durch direkte Investitionshilfen des Bundes finanziert. Die Investitionen in Höhe von 4,6 Mrd. DM (zu Preisen von 1976) umfassen sowohl die Aktivitäten zur Erweiterung und Erneuerung als auch den investiven Bereich der Erhaltung der Anlagen und Fahrzeuge⁵. Jeweils etwa 10 vH der DB-Investitionen entfallen im Berichtsjahr auf die Neu- und Ausbaustrecken und auf die Fortführung der S-Bahn-Vorhaben, weitere 25 vH auf den Fahrzeugbereich. Der überwiegende Teil wird wiederum für die Erhaltung und Erneuerung des vorhandenen Schienennetzes verwendet. Wegen der jahrelangen Verzögerungen beim Streckenneubau aufgrund zahlreicher, noch nicht abgeschlossener Planfeststellungsverfahren vor allem für die Strecke Mannheim-Stuttgart konnten für die Neubaustrecken bisher lediglich 1,4 Mrd. DM ausgegeben werden. Das sind etwa 10 vH der dafür nach dem Preisstand 1981 insgesamt veranschlagten Summe. Bei den *nichtbundeseigenen Eisenbahnen* gehen die Investitionen 1982 real um 12 vH zurück. Drei Viertel der Aufwendungen entfallen wiederum auf die Erneuerung und Modernisierung der Anlagen und Fahrzeuge für den Schienenverkehr, das restliche Viertel auf Omnibus-Neuanschaffungen.

¹ Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung — Revidierte Ergebnisse 1960 bis 1981, Fachserie 18, Reihe S. 5.

² Vgl. Verkehr in Zahlen 1982. Bearbeiter: Heinz Enderlein (DIW), Herausgeber: Bundesminister für Verkehr, Bonn.

³ Vgl. Zur Entwicklung der öffentlichen Haushalte in der Bundesrepublik Deutschland 1982/83. Bearb.: Dieter Teichmann und Dieter Vesper. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 38/1982.

⁴ Vgl. Wasserbaumaßnahmen 1982. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen, Nr. 5/1982.

⁵ Durch die Einbeziehung der investiven Aufwendungen (Sach- und Personalkosten) für die Erhaltung der Anlagen und Fahrzeuge erhöht sich das Investitionsvolumen der DB gegenüber den früheren Berechnungen um nahezu 50 vH.

Brutto-Anlageinvestitionen¹⁾ der Verkehrsbereiche

Verkehrsbereiche	Zu jeweiligen Preisen				Zu Preisen von 1976				
	Mill. DM			Veränderung in vH	Mill. DM			Veränderung in vH	Anteil in vH
	1980	1981	1982		1980	1981	1982		
Deutsche Bundesbahn	5 920	5 690	6 000	5,4	4 956	4 595	4 640	1,0	14,1
Nichtbundes eigene Eisenbahnen ²⁾	230	260	240	- 7,7	189	204	180	- 11,8	0,5
Eisenbahnen	6 150	5 950	6 240	4,9	5 145	4 799	4 820	0,4	14,6
Binnenschifffahrt ³⁾	150	130	120	- 7,7	126	103	89	- 13,6	0,3
Binnenhäfen ⁴⁾	100	90	110	22,2	79	68	81	19,1	0,2
Seeschifffahrt ⁵⁾	1 660	2 120	1 600	- 24,5	1 405	1 706	1 184	- 30,6	3,6
Seehäfen	650	690	710	2,9	514	521	520	- 0,2	1,6
Schifffahrt	2 560	3 030	2 540	- 16,2	2 124	2 398	1 874	- 21,9	5,7
Öffentl. Straßenpersonenverkehr ⁶⁾	3 970	3 800	3 600	- 5,3	3 183	2 921	2 695	- 7,7	8,2
Güterkraftverkehr ⁷⁾	2 430	1 980	1 820	- 8,1	2 009	1 545	1 360	- 12,0	4,1
Fluggesellschaften ⁸⁾	750	1 460	720	- 50,7	656	1 259	580	- 53,9	1,7
Flughäfen ⁹⁾	580	600	530	- 11,7	466	454	390	- 14,1	1,2
Rohrfernleitungen ¹⁰⁾	80	80	200	150,0	67	64	152	137,5	0,5
Übriger Verkehr	7 810	7 920	6 870	- 13,3	6 381	6 243	5 177	- 17,1	15,7
Deutsche Bundespost	10 470	11 850	12 800	8,0	9 287	10 226	10 735	5,0	32,6
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	26 990	28 750	28 450	- 1,0	22 937	23 666	22 606	- 4,5	68,6
Straßen und Brücken	17 070	15 000	13 500	- 10,0	12 607	10 889	9 860	- 9,4	29,9
Wasserstraßen ¹¹⁾	760	710	710	0,0	570	511	508	- 0,6	1,5
Staatlicher Verkehrsbereich	17 830	15 710	14 210	- 9,5	13 177	11 400	10 368	- 9,1	31,4
Verkehr insgesamt	44 820	44 460	42 660	- 4,0	36 114	35 066	32 974	- 6,0	100

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.

Die *Deutsche Bundespost* kann ihr Investitionsvolumen im laufenden Jahr um weitere 5 vH auf nahezu 11 Mrd. DM (zu Preisen von 1976) erhöhen. Damit hat sie ihre Investitionen innerhalb von fünf Jahren nahezu verdoppelt. Ermöglicht wurde diese Entwicklung vor allem durch die positiven Wirtschaftsergebnisse in den letzten Jahren. Schwerpunkt des Mitteleinsatzes ist wiederum der Fernmeldebereich mit einem (konstanten) Anteil von mehr als 90 vH. Der nach wie vor hohe Investitionsbedarf ergibt sich sowohl aus der anhaltenden Kapazitätserweiterung im Fernsprekbereich (1982 u.a. 800 000 neue Hauptanschlüsse) als auch aus den Vorbereitungen zur bundesweiten Einführung neuer Telekommunikationsdienste (u.a. Bildschirmtext von 1983 an).

Bei der *Binnenschifffahrt* verringert sich das Neubauvolumen gegenüber dem Vorjahr um 14 vH. Wie bisher resultiert der Investitionsbedarf im wesentli-

chen aus der sich ändernden Transportstruktur, vor allem bedingt durch steigende Nachfrage nach Container-Transporten und durch rückläufige Transporte von Mineralölerzeugnissen (seit 1978 um fast 20 vH).

Gestützt werden die Umstrukturierung und die damit verbundene Modernisierung der Binnenflotte nach wie vor durch die Prämien für das Abwracken veralteten Schiffsraumes. Gegen ein Ausweiten der Transportkapazität spricht gegenwärtig die weiter abnehmende Güterverkehrsnachfrage.

Die Investitionen der deutschen *Seeschifffahrt* gehen 1982 real um nahezu ein Drittel zurück. Der beachtliche Anstieg im letzten Jahr (21 vH) war ausschließlich auf den Bau der beiden Kreuzfahrtschiffe »Astor« und »Europa« zurückzuführen. Der Neubau von Handelsschiffen erreichte annähernd den Wert

des Vorjahres. Ursächlich für die geringe Investitionstätigkeit sind die in der Tankerfahrt und Trampfahrt mittlerweile auf den Stand von Anfang der siebziger Jahre gesunkenen Frachtraten.

Die aufgelegte Tonnage (62 Mill. tdw) liegt gegenwärtig weltweit um mehr als 10 vH über dem bisherigen Höchststand von 1978. Dabei handelt es sich in erster Linie um Schiffe für den Transport von flüssigen und trockenen Massengütern.

Die für den Ausbau der *Seehäfen* aufgewendeten Mittel erreichen 1982 real den Wert des Vorjahres. Jeweils rund zwei Fünftel der Investitionen entfallen auf die Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven. In Bremerhaven wird die nördliche Erweiterung des Container-Terminals fortgeführt; der erste Bauabschnitt konnte bereits in Betrieb genommen werden. In Hamburg stehen neben den Kapazitätserweiterungen für den Massengut- und Containerumschlag die Erweiterung und Modernisierung der Hafenbahnanlagen sowie der Ausbau der Norderelbe im Vordergrund. Die *öffentlichen Binnenhäfen* können ihr Investitionsvolumen im laufenden Jahr um 19 vH erhöhen und haben damit, nach der Abnahme im Vorjahr, wieder das Niveau von 1980.

Im *öffentlichen Straßenpersonenverkehr*⁶ gehen die Investitionen wie im Vorjahr um 8 vH auf nunmehr 2,7 Mrd. DM (zu Preisen von 1976) zurück. Schwerpunkt ist mit einem Anteil von etwa 50 vH nach wie vor der U-Bahn-Bau. Die Fortführung dieser Bauvorhaben in Berlin (West), Frankfurt/Main, Hamburg, Nürnberg und München konnte bisher durch die Mittel gewährleistet werden, die im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes aus der Mineralölsteuer zur Verfügung stehen. Der Kauf von Omnibussen verringert sich abermals um mehr als 10 vH. Diese Entwicklung beruht einerseits auf der außerordentlich starken Ausweitung des Fahrzeugparks in den Jahren 1978 bis 1980, andererseits auf der anhaltenden Mittelknappheit der kommunalen Verkehrsbetriebe. Die Fahrzeuganschaffungen für den Schienenverkehr erreichen annähernd das Niveau des Vorjahres.

Im *gewerblichen Güterkraftverkehr* — der Werkverkehr ist in dieser institutionell abgegrenzten Darstellung nicht enthalten — nehmen die realen Investitionen um 12 vH ab. Seit 1979 haben sich die Fahrzeugkäufe nahezu halbiert. Auch unter Beachtung des hohen Ausgangswertes und der leicht zurückgegangenen Verkehrsnachfrage dürfte damit ein kaum noch zu unterschreitendes Investitionsniveau erreicht worden sein. Spätestens 1984 wird der aufgestaute Ersatzbedarf zu einem deutlichen Ansteigen der Fahrzeugkäufe führen, vorausgesetzt, der gewerbliche Güterkraftverkehr will seinen derzeitigen Transportanteil halten.

Die in der Bundesrepublik beheimateten *Fluggesellschaften*, insbesondere die Deutsche Lufthansa, haben die Erneuerung bzw. Umstellung ihres Fluggerätes (Kauf treibstoffsparender und geringeren Fluglärm verursachender Maschinen) im vorangegangenen Jahr nahezu abgeschlossen und demzufolge ihre Investitionen 1982 um über die Hälfte zurückgenommen. Einer Kapazitätsausweitung steht die seit 1979 nahezu stagnierende Luftverkehrsnachfrage entgegen.

Die sich bereits im vorangegangenen Jahr abzeichnende Abnahme der Investitionstätigkeit im Bereich der *Flughäfen und der Flugsicherung* verstärkt sich 1982 noch (minus 14 vH). Mit einem Anteil von nahezu 50 vH des Gesamtwertes in Höhe von 0,4 Mrd. DM (zu Preisen von 1976) ist Frankfurt/Main wiederum Investitionsschwerpunkt. Nach der Verlegung der beiden parallel verlaufenden Start- und Landebahnen, die in Verbindung mit dem Ausbau der Flugsicherungsanlagen erforderlich war, wurde hier mit dem Bau der nach wie vor umstrittenen »Startbahn West« begonnen. Eine Entscheidung über den Baubeginn für den geplanten Flughafen München II steht dagegen weiterhin aus.

Durch den Bau der Rohölleitung Wilhelmshaven — Hamburg steigt das Investitionsvolumen für den Bereich der *Rohrfernleitungen* zum Transport von Rohöl- und Mineralölprodukten auf nahezu das anderthalbfache des Niveaus der vorangegangenen Jahre, in denen lediglich Investitionen zur Kapazitätserhaltung vorgenommen wurden.

Brutto-Anlagevermögen

Nach der Umstellung auf die Preisbasis 1976 ergibt sich für das Anlagevermögen im Verkehr 1982 ein um ein Drittel höherer Wert als nach der alten Preisbasis 1970. Der Bruttowert aller Verkehrseinrichtungen — Anlagen und Fahrzeuge — beläuft sich danach zum Jahresende 1982 auf 800 Mrd. DM (zu Preisen von 1976). Davon entfallen 42 vH auf das Straßennetz, 19 vH auf die Deutsche Bundesbahn und 15 vH auf die Deutsche Bundespost.

Merkliche Veränderungen in der Vermögensstruktur werden nur langfristig sichtbar. Aus diesem Grund wird im folgenden die Entwicklung seit 1960 analysiert. In diesem Zeitraum hat sich das gesamte Brutto-Anlagevermögen der Verkehrsbereiche real um 160 vH erhöht. In den einzelnen Sektoren veränderten

⁶ 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

Verkehrsbereiche	Mrd. DM zu Preisen von 1976 Jahresende				Anteil in vH			
	1960	1970	1980	1982	1960	1970	1980	1982
Deutsche Bundesbahn	84,40	120,35	151,32	154,45	27,7	23,2	19,8	19,3
Nichtbundeseigene Eisenbahnen ²⁾	4,01	4,68	5,71	5,82	1,3	0,9	0,7	0,7
Eisenbahnen	88,41	125,03	157,03	160,27	29,1	24,1	20,6	20,1
Binnenschifffahrt ³⁾	5,39	6,77	7,32	7,23	1,8	1,3	1,0	0,9
Binnenhäfen ⁴⁾	6,21	6,80	7,05	7,00	2,0	1,3	0,9	0,9
Seeschifffahrt ⁵⁾	15,56	23,18	31,45	31,30	5,1	4,5	4,1	3,9
Seehäfen	6,91	10,03	13,99	14,75	2,3	1,9	1,8	1,8
Schifffahrt	34,08	46,77	59,80	60,28	11,2	9,0	7,8	7,5
Öffentl. Straßenpersonenvkehr ⁶⁾	16,68	24,27	42,06	45,50	5,5	4,7	5,5	5,7
Güterkraftverkehr ⁷⁾	15,22	26,59	26,09	25,65	5,0	5,1	3,4	3,2
Fluggesellschaften ⁸⁾	0,83	4,23	7,71	8,40	0,3	0,8	1,0	1,1
Flughäfen ⁹⁾	1,86	5,19	8,50	8,51	0,6	1,0	1,1	1,1
Rohrfernleitungen ¹⁰⁾	0,73	2,94	3,68	3,66	0,2	0,6	0,5	0,5
Übriger Verkehr	35,32	63,23	88,05	91,72	11,6	12,2	11,5	11,5
Deutsche Bundespost	18,41	50,02	107,39	121,25	6,1	9,7	14,1	15,2
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	176,22	285,05	412,27	433,52	57,9	55,0	54,0	54,3
Straßen und Brücken	111,08	211,19	322,75	336,40	36,5	40,8	42,3	42,1
Wasserstraßen ¹¹⁾	16,93	21,81	27,94	28,65	5,6	4,2	3,7	3,6
Staatlicher Verkehrsbereich	128,02	233,00	350,70	365,05	42,1	45,0	46,0	45,7
Verkehr insgesamt	304,23	518,05	762,97	798,57	100	100	100	100

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.

sich die Vermögensbestände jedoch sehr unterschiedlich. So erhöhte sich das Brutto-Anlagevermögen der Deutschen Bundespost auf das 6,5-fache, bei Straßen auf das 3-fache, bei der Deutschen Bundesbahn dagegen nur um 80 vH. Infolgedessen ging in den letzten 22 Jahren der Anteil der Deutschen Bundesbahn am gesamten Anlagevermögen im Verkehr von 28 auf 19 vH zurück, während der Anteil der Deutschen Bundespost von 6 auf 15 vH und der für die Straßen von 36 auf 42 vH zunahm. Ihren Anteil steigern konnte außerdem nur noch die Luftfahrt, der des öffentlichen Straßenpersonenvkehrs blieb nahezu konstant; für alle anderen Bereiche verringerte er sich im gleichen Zeitraum um ein Drittel bis zur Hälfte. Diese Entwicklung gibt deutlich die Schwerpunktverlagerungen in der Verkehrs- und Kommunikationsnachfrage in den letzten zwei Jahrzehnten wieder.

Beschäftigung

Die Zahl der Erwerbstätigen im Verkehr nimmt nach einer leichten Zunahme in den Jahren 1979 bis 1981 im Durchschnitt des laufenden Jahres um 5 000 ab.

Bei der Deutschen Bundesbahn geht der Personalbestand nach einer vorübergehenden Stabilisierung im Vorjahr 1982 um 7 000 zurück. Die Zahl der Dienstkräfte vermindert sich um fast 10 000, die der Auszubildenden steigt dagegen um 3 000. Ursächlich dafür sind neben den fortgeführten Rationalisierungsmaßnahmen der seit 1979 anhaltende Rückgang der Güterverkehrsnachfrage und die weitere Verringerung des Verkehrsangebotes für den Schienenpersonenvkehr.

Die Deutsche Bundespost hat die Zahl ihrer Arbeitskräfte 1982 im Jahresdurchschnitt um 5 000 er-

Erwerbstätige¹⁾ in den Verkehrsbereichen

Verkehrsbereiche	In 1000				Anteil in vH			
	1970	1980	1981	1982	1970	1980	1981	1982
Deutsche Bundesbahn	401	343	342	335	28,1	24,0	23,8	23,4
Nichtbundes eigene Eisenbahnen ²⁾	13	11	11	11	0,9	0,8	0,8	0,8
Eisenbahnen	414	354	353	346	29,0	24,7	24,6	24,2
Binnenschifffahrt ³⁾	18	12	12	11	1,3	0,8	0,8	0,8
Binnenhäfen ⁴⁾	13	14	14	14	0,9	1,0	1,0	1,0
Seeschifffahrt ⁵⁾	48	28	26	25	3,4	2,0	1,8	1,7
Seehäfen	26	25	25	25	1,8	1,7	1,7	1,7
Schifffahrt	105	79	77	75	7,4	5,5	5,4	5,2
Öffentl. Straßenpersonenverkehr ⁶⁾	146	175	178	180	10,2	12,2	12,4	12,6
Güterkraftverkehr ⁷⁾	289	297	292	289	20,3	20,7	20,3	20,2
Fluggesellschaften ⁸⁾	23	35	35	35	1,6	2,4	2,4	2,4
Flughäfen ⁹⁾	8	14	14	14	0,6	1,0	1,0	1,0
Rohrfernleitungen ¹⁰⁾	1	1	1	1	0,1	0,1	0,1	0,1
Übriger Verkehr	467	522	520	519	32,7	36,5	36,2	36,3
Deutsche Bundespost	441	477	485	490	30,9	33,3	33,8	34,3
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	1 427	1 432	1 435	1 430	100	100	100	100

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.

hört. Wie in den beiden vorangegangenen Jahren steigt ausschließlich die Zahl der Dienstkräfte, während die Zahl der Auszubildenden nahezu konstant bleibt. Eine weitere Personalausweitung ist zumindest kurzfristig kaum zu erwarten.

In der Binnen- und Seeschifffahrt sowie im gewerblichen Güterkraftverkehr nimmt der Beschäftigungsstand infolge des rückläufigen Transportbedarfes geringfügig ab. Die abermalige leichte Zunahme der Zahl der Erwerbstätigen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist vor allem auf die Netzerweiterungen der kommunalen Verkehrsbetriebe, besonders in den Randgebieten der Ballungsräume, zurückzuführen. Nahezu unverändert bleibt der Personalbestand in der Luftfahrt sowie bei den Binnen- und Seehäfen.

Ausblick

Im Jahre 1983 dürften die Verkehrsinvestitionen real um 2 bis 3 vH zunehmen; bei Bundesbahn und Bundespost ist mit einem deutlichen Plus, bei den Straßen und beim öffentlichen Straßenpersonenverkehr mit einem leichten Minus zu rechnen. Nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand zeichnet sich für die einzelnen Bereiche folgende *reale* Entwicklung ab:

- Die Deutsche Bundesbahn wird ihre Investitionen um 7 vH erhöhen. Ausschlaggebend dafür ist die verstärkte Zunahme der Bautätigkeit im Bereich der beiden Neubaustrecken. Dies wird vor allem dadurch ermöglicht, daß nunmehr für mehr als ein Drittel der jeweiligen Streckenlänge die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen werden konnten. Die zur Weiterführung der S-Bahn-Vorhaben vorgesehenen Mittel dürften den Wert des Vorjahres erreichen. Wie bereits in den vorangegangenen Jahren werden die auch weiterhin vorgesehenen Investitionshilfen des Bundes mehr als zwei Drittel des gesamten Investitionsmittelbedarfes der Bundesbahn decken.
- Bei der Deutschen Bundespost wird sich das Investitionsvolumen 1983 ebenfalls um 7 vH erhöhen. Maßgebend dafür ist neben der bundesweiten Einführung des Bildschirmtextes (1 Mill. Anschlüsse bis 1986) vor allem die vorgesehene verstärkte Installation von Breitband-Verteilnetzen unter Verwendung von Kupfer-Koaxialkabeln (1 Mrd. DM gegenüber 0,3 Mrd. DM in 1982). Die 1985 beginnende Umstellung des Fernsprechbereiches auf ein elektronisches Wählsystem und die zunehmende Installation von Breitband-Verteilnetzen (Kabel-

fernsehen) dürften zusammen mit den neuen Telekommunikationsdiensten den sich abzeichnenden rückläufigen Investitionsbedarf für neue Fernsprechanchlüsse nicht nur ausgleichen, sondern zu einem weiteren Ansteigen des Investitionsvolumens führen. Die künftige Entwicklung der Kommunikationsnachfrage im Breitbandbereich hängt jedoch entscheidend davon ab, ob die medienpolitischen Rahmenrichtlinien eine Erhöhung der Programmvielfalt zulassen.

- Für die Binnenschifffahrt und bei den Häfen ist 1983 mit einem leichten Rückgang der Investitionstätigkeit zu rechnen (minus 3 vH). In der Seeschifffahrt zeichnet sich dagegen aufgrund der gestiegenen Auftragsvergabe von Schiffsneubauten ein Investitionswachstum von etwa 6 vH ab. Dazu beigetragen hat, daß der Bund gegenwärtig für Schiffsneubauten, die bis Ende 1982 in Auftrag gegeben und bis Ende 1983 abgeliefert wer-

den, außer der bereits seit mehreren Jahren gewährten Investitionshilfe (12,5 vH) einen Sonderzuschuß in Höhe von 5 vH zahlt.

- Die Investitionen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr werden leicht unter, die im gewerblichen Güterkraftverkehr geringfügig über dem Wert von 1982 liegen. Bei den deutschen Luftfahrtunternehmen kann mit einer Zunahme des Investitionsvolumens 1983 um voraussichtlich 8 vH gerechnet werden. Im Bereich der Flughäfen und der Flugsicherung dürften die Ausgaben dagegen um etwa ein Sechstel abnehmen.
- Die investiven Aufwendungen für die Bundesfernstraßen werden das gegenwärtige Niveau erreichen, während bei den Straßen in der Zuständigkeit der Länder und Gemeinden mit einem Rückgang in Höhe von 3 vH zu rechnen ist. Das Bauvolumen für die Wasserstraßen bleibt auch 1983 nahezu konstant.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D-1000 Berlin 33
Telefon (0 30) 8 29 11 – Telefax (0 30) 8 29 12 00

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, Prof. Dr. Reiner Stäglin (kommissarisch), Dr. Wolfgang Watter, Hans-Joachim Ziesing (kommissarisch)

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner

*Insolvenzen: Nur geringe Auswirkungen auf Produktionspotential und Arbeitsmarkt. Bearbeitet von Dr. Bernd Görzig.
Rückläufige Verkehrsinvestitionen im Jahre 1982. 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 Berlin, Muskauer Str. 43, D-1000 Berlin 36.
Bezugspreis für den Jahrgang DM 100,-, vierteljährlich DM 30,-, Einzelnummer DM 4,-.
Zuzüglich Versandkosten.