



STATISTISCHE MONATSHEFTE

SCHLESWIG - HOLSTEIN

25. Jahrgang · Heft 7

Juli 1973

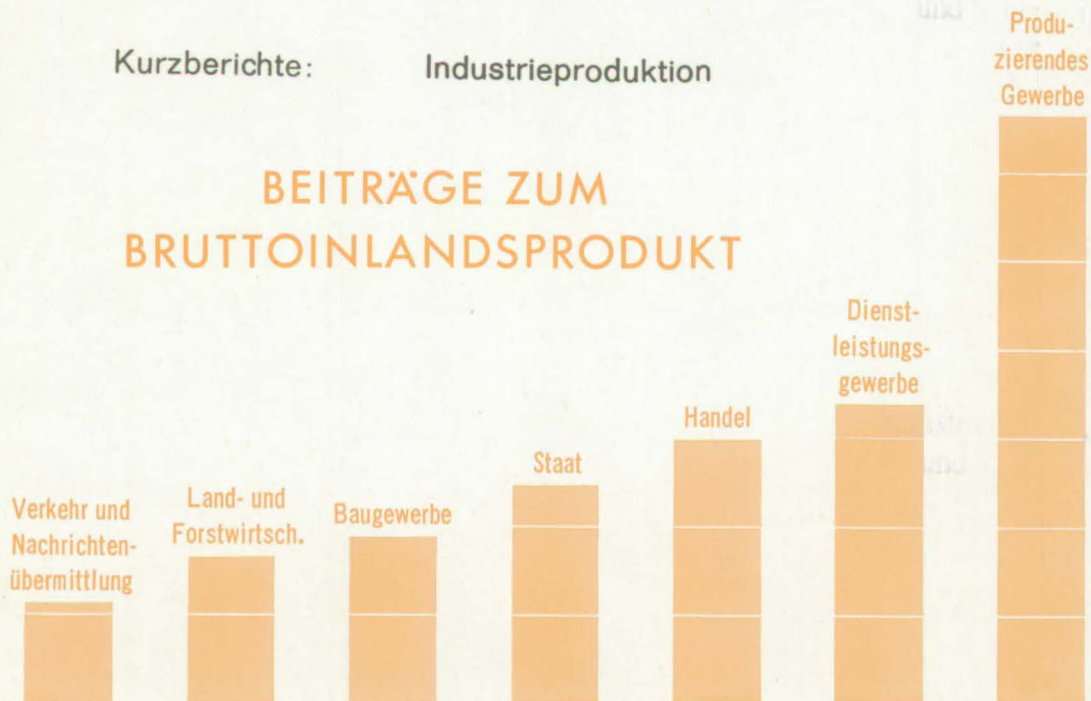
Statistisches Amt für Hamburg
und Schleswig-Holstein
Bibliothek
Standort Kiel

Grafik des Monats: 20 Jahre Preisentwicklung

Aufsätze: Bruttoinlandsprodukt 1972
Bautätigkeit 1972
Nord-Ostsee-Kanal
Binnenfischerei
Vergehen im Straßenverkehr

Kurzberichte: Industrieproduktion

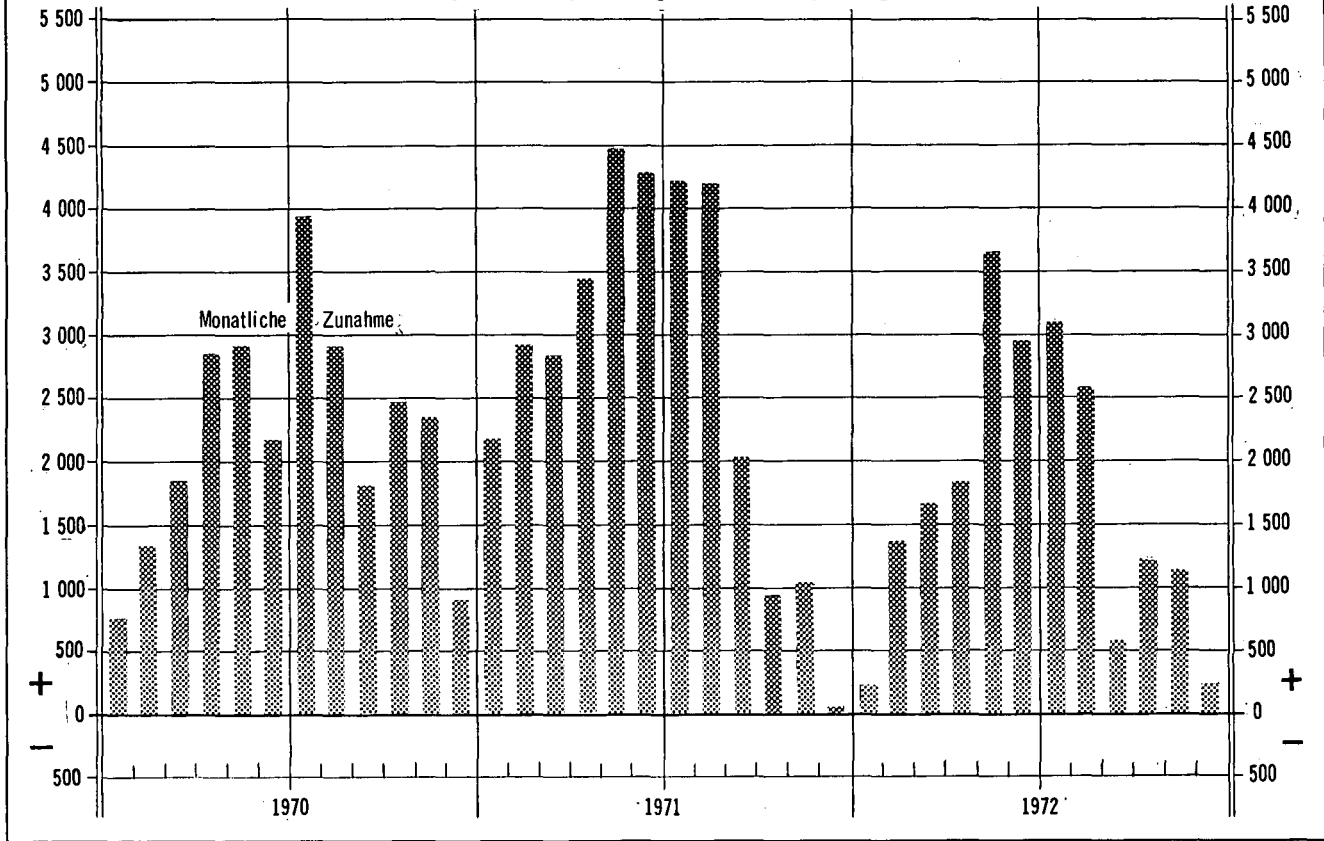
BEITRÄGE ZUM BRUTTOINLANDSPRODUKT



Herausgegeben vom

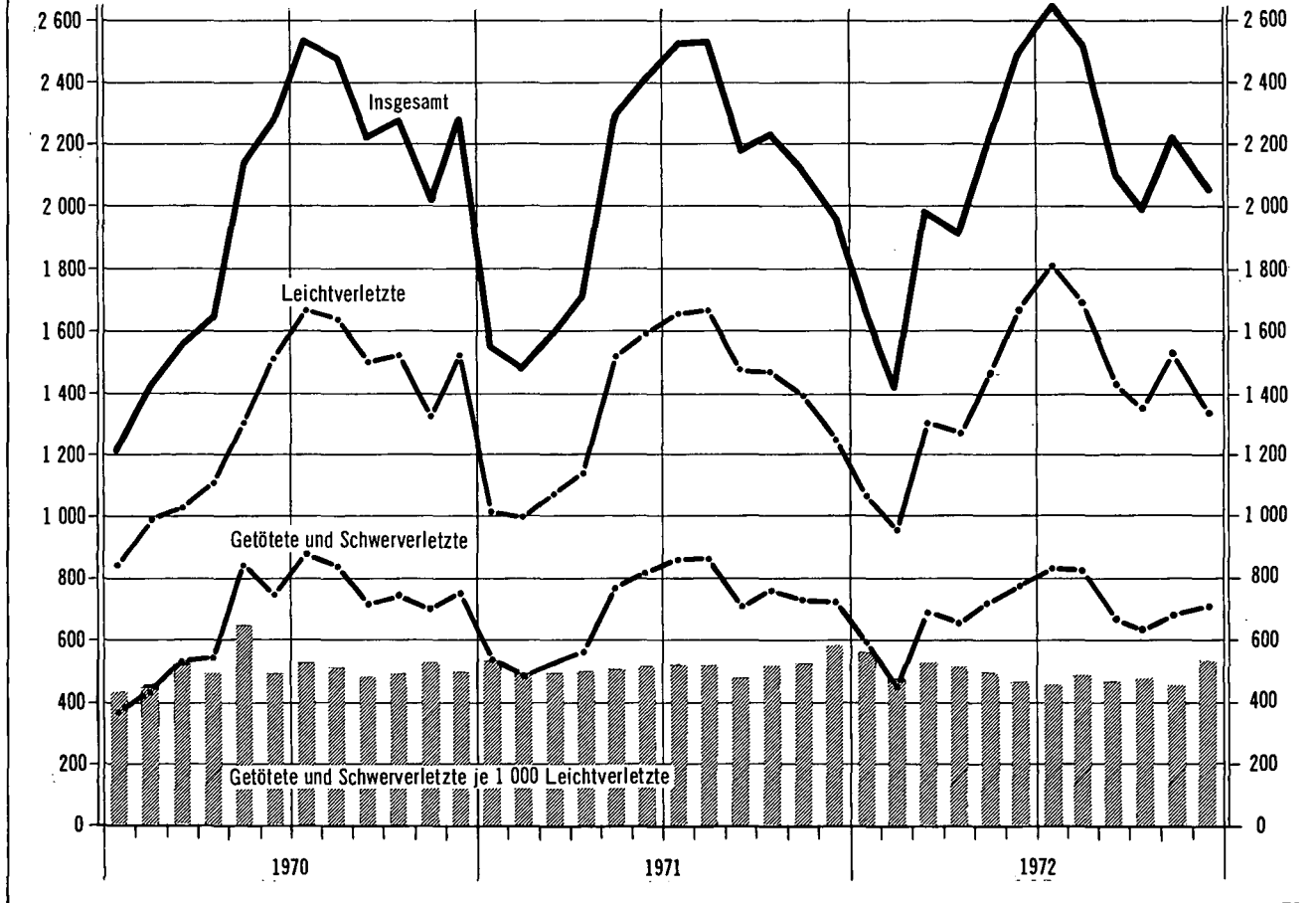
STATISTISCHEN LANDESAMT SCHLESWIG-HOLSTEIN

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG



D - 4331

VERUNGLÜCKTE IM STRASSENVERKEHR





STATISTISCHE MONATSHEFTE

SCHLESWIG - HOLSTEIN

25. Jahrgang · Heft 7

Juli 1973

Aktuelle Auslese



Neuer Industrie-Boom?

In den ersten vier Monaten des laufenden Jahres produzierten die Industriebetriebe in Schleswig-Holstein um 8 % mehr Güter als in denselben Monaten 1972. Diese Mehrproduktion wurde ohne entsprechend mehr Arbeitskräfte und mit nur gering gestiegener Zahl von Arbeitsstunden geleistet. Sie ist folglich überwiegend durch Rationalisierung und bessere Auslastung erweiterter Kapazitäten erreicht worden.

Zunahme des Produktionsindex (1962 = 100)
von Januar – April 1972 bis Januar – April 1973
in %

	Schleswig-Holstein	Bundesgebiet
Grundstoffe und Produktionsgüter	14,9	12,3
Investitionsgüter	7,4	8,3
Verbrauchsgüter	8,1	6,4
Nahrungs- und Genußmittel	3,7	2,4
Insgesamt	8,1	8,5

Die Produktionsstruktur ist im Land erheblich anders als im Bund (weniger Produktionsgüter, mehr Nahrungs- und Genußmittel im Land), so daß trotz in 3 von 4 Warenbereichen höherer Zunahmen im Land die Gesamtproduktionszunahme leicht unter der des Bundes bleibt.



Voraussichtliche Schülerzahlen in den Kreisen

Eine Schülervorausschätzung, die erstmals für alle Kreise des Landes durchgeführt wurde, zeigt, daß sich die Schülerzahlen in den einzelnen Schularten zwar recht unterschiedlich, in den Kreisen jedoch im ganzen gesehen ähnlich entwickeln werden. Während in den Grundschulen schon in diesem und im nächsten

Schuljahr ein vorläufiger Höchststand mit etwa 180 000 Schülern (Schleswig-Holstein insgesamt) erreicht sein wird, verläuft die Entwicklung bei den weiterführenden Schulen in einem zeitlich etwa um 4 bis 6 Jahre verzögerten Rhythmus; hier werden die höchsten Schülerzahlen – ebenfalls für Schleswig-Holstein insgesamt – mit 260 000 Schülern Ende der siebziger Jahre erwartet.

Faßt man alle Schüler in allgemeinbildenden Schulen zusammen, so wird voraussichtlich im Schuljahr 1985/86 wieder die Zahl von etwa 370 000 erreicht sein, von der aus man im Basisjahr 1971/72 gerechnet hat. Die Schuljahre 1976/77 und 1977/78 werden insgesamt die höchsten Schülerzahlen in allgemeinbildenden Schulen aufweisen, wenn diese auf über 430 000 klettern werden. Ausführliche Berechnungen bringt der Statistische Bericht B I und II/S – Basis Schuljahr 1971/72, der soeben erschienen ist.



Öffentlicher Tiefbau hält das Niveau

In den ersten fünf Monaten des Jahres 1973 wurden in Schleswig-Holstein Auftragsvergaben im Tiefbau durch die öffentliche Hand – ohne die Gemeinden mit weniger als 5 000 Einwohnern – in Höhe von 190,5 Millionen DM vergeben. Damit wurde nahezu das gleiche Ergebnis erzielt wie im vergleichbaren Vorjahreszeitraum, in dem das Auftragsvolumen 187,9 Millionen DM betragen hatte. Angesichts der nicht unerheblichen Preissteigerungen wird aber real entsprechend weniger gebaut werden.

Vom gesamten Auftragsvolumen der Monate Januar bis Mai 1973 entfiel fast die Hälfte auf den Straßenbaubereich, und zwar 41 % auf Straßenbauten und 6 % auf Straßenbrückenbauten. Daneben sind vor allem die wasserwirtschaftlichen Tiefbauten, zu denen in erster Linie die Erweiterung und der Neubau von Ortskanalisationen und Kläranlagen einschließlich der Investitionen für die Wasserversorgung gehören, mit einem Anteil von 23 % von wesentlicher Bedeutung.

Das Bruttoinlandsprodukt 1972

In Schleswig-Holstein wurde 1972 ein Bruttoinlandsprodukt von 28,7 Mrd. DM erzielt. Damit lag der Wert um 2,9 Mrd. DM oder 11,2% über dem Ergebnis des Jahres 1971. Bei der Ermittlung dieser Größen sind die erstellten Güter und erbrachten Dienstleistungen mit den jeweiligen Preisen bewertet worden. Nach einer Bewertung mit den Preisen im Jahre 1962 ergibt sich für 1972 in Schleswig-Holstein ein reales Bruttoinlandsprodukt von 19,1 Mrd. DM und eine reale Zuwachsrate von 4,4%. Danach stecken in dem nominalen Bruttoinlandsprodukt immerhin 9,6 Mrd. DM, die auf die Preissteigerungen seit 1962 zurückzuführen sind. Das reale Bruttoinlandsprodukt macht also nur zwei Drittel des nominalen Wertes aus, ein Drittel liegt in Preissteigerungen begründet. Besonders in den letzten drei Jahren haben sich die Preise verstärkt auf die Höhe des Bruttoinlandsprodukts ausgewirkt, denn 1972 ergibt sich als Differenz zwischen der nominalen und der realen Zuwachsrate eine Preissteigerungsrate von 6,8%, 1971 lag sie bei 7,9% und 1970 bei 6,4%. Die Preissteigerungsrate gibt die Summe der Preisveränderungen bei sämtlichen erstellten Gütern und Dienstleistungen einschließlich der Vorprodukte an, wobei sich die Mengen von Periode zu Periode ändern. Es handelt sich hier also nicht um den Anstieg der Lebenshaltungskosten, bei dem für einen konstanten Warenkorb der Güter des privaten Verbrauchs die Preissteigerungen ermittelt werden.

Bruttoinlandsprodukt in den Bundesländern

Land	Zuwachsraten 1972 gegenüber 1971 in %	
	nominal	real
Rheinland-Pfalz	11,7	5,7
Schleswig-Holstein	11,2	4,4
Hessen	10,5	4,1
Bayern	10,3	4,1
Baden-Württemberg	10,0	3,9
Bremen	9,6	3,4
Niedersachsen	8,9	2,5
Saarland	8,7	2,2
Berlin (West)	7,9	2,0
Nordrhein-Westfalen	7,7	1,5
Hamburg	7,3	0,8
Bundesgebiet	9,2	3,0

Im Vergleich der wirtschaftlichen Entwicklung mit den Bundesländern schneidet Schleswig-Holstein 1972 sehr gut ab, denn unser Land liegt mit einer nominalen Zuwachsrate von 11,2% nur um 0,5 Punkte unter Rheinland-Pfalz an zweiter Stelle und um 2,0 Punkte über der bundesdurchschnittlichen Entwicklung. Auch im realen Wachstum nimmt Schleswig-Holstein mit einer Rate von 4,4% diese Position ein und erreicht 1,4 Punkte mehr als das Bundesgebiet.

Im Rechenverfahren der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen wird versucht, einerseits den Wünschen nach Aktualität möglichst gerecht zu werden und andererseits durch Einarbeitung aller durch statistische Erhebungen zusammengetragenen wirtschaftlichen Daten einen hohen Grad der Genauigkeit in der Darstellung des wirtschaftlichen Geschehens zu erreichen. Der Wunsch nach Aktualität konkurriert aber mit dem Bestreben nach Genauigkeit. Deshalb wurde das Rechenverfahren in mehrere Abschnitte zerlegt. Erste abgesicherte Werte können erstellt werden, wenn für das abgelaufene Jahr eine Reihe von Wirtschaftsdaten wie Erntemengen in der Landwirtschaft und Umsätze der Industrie und des Handels vorliegen. Damit wird eine Fortschreibung der letzten originär berechneten Werte nach der Methode der symptomatischen Reihen ermöglicht. Das Resultat dieser Berechnungen sind die ersten vorläufigen Ergebnisse, die nach fünf Wirtschaftsbereichen dargestellt und jährlich im April bekanntgegeben werden. Im Laufe des Jahres wird dann versucht, den Grad der Genauigkeit durch Heranziehung weiterer nunmehr auch für kleinere Teilspektoren der Wirtschaft vorliegende Daten zu erhöhen. Bei der Berechnung dieser vorläufigen Ergebnisse können Zahlen aus sämtlichen zur Verfügung stehenden amtlichen und nichtamtlichen Statistiken verwertet werden. Die Darstellung dieser vorläufigen Ergebnisse kann deshalb auch in wesentlich tieferer Gliederung erfolgen. Endgültige Ergebnisse können berechnet werden, wenn die in zweijährigen Abständen durchgeführte Umsatzsteuerstatistik vorliegt und dadurch eine weitere Überprüfung ermöglicht wird.

Bruttoinlandsprodukt (BIP) nach Wirtschaftsbereichen 1972

— in jeweiligen Preisen —

Bereich	Schleswig-Holstein		Bundesgebiet	
	BIP Mill.DM	Zu- wachs- rate %	BIP Mill.DM	Zu- wachs- rate %
Land- und Forstwirtschaft, Tierhaltung u. Fischerei	1 856	13,5	24 180	11,0
Warenproduzierendes Gewerbe	12 635	9,8	441 800	8,0
Handel und Verkehr	5 449	8,8	147 320	8,4
Dienstleistungsunternehmen	4 482	13,9	127 520	12,9
Staat, private Haushalte und private Organisationen ohne Erwerbscharakter	4 578	15,7	99 380	12,5
Summe der Bereiche	29 000		840 200	
Abzug bez. der Vorsteuer auf Investitionen	342		10 300	
Bruttoinlandsprodukt	28 658	11,2	829 900	9,2

Bei den hier behandelten Werten handelt es sich um die ersten vorläufigen Ergebnisse in der Darstellung nach fünf Wirtschaftsbereichen, aus der deutlich wird, daß die einzelnen Wirtschaftsbereiche mit sehr unterschiedlichen Anteilen an der Erstellung des Bruttoinlandsprodukts beteiligt sind. Nach einer derartigen Aufgliederung des Bruttoinlandsprodukts in jeweiligen Preisen ergibt sich, daß der wesentliche Beitrag in Schleswig-Holstein mit 44% vom warenproduzierenden Gewerbe geleistet wird. Zum warenproduzierenden Gewerbe gehören u. a. das Baugewerbe, das Nahrungs- und Genußmittelgewerbe, der Stahl-, Maschinen- und Fahrzeugbau, die Mineralölverarbeitung und das Holz-, Papier- und Druckgewerbe, die hier in der Rangfolge ihrer wirtschaftlichen Bedeutung in unserem Lande im Jahre 1970 aufgeführt sind. Das Gewicht dieses Bereiches ist für ein Land in besonderem Maße bedeutungsvoll, weil hier die Produktivität - gemessen am realen Bruttoinlandsprodukt je Beschäftigten - weitaus am größten ist und dementsprechend die Wirtschaftskraft dieses Bereiches sich auf die Höhe der gesamtwirtschaftlichen Leistung eines Landes überdurchschnittlich stark auswirkt. Schleswig-Holstein liegt mit seinem Anteilswert erheblich unter dem Bundesdurchschnitt, denn im Bundesgebiet erwirtschaftet dieser Bereich mit 53% mehr als die Hälfte des Gesamtwerts. Lediglich Hamburg liegt mit 41% unter dem Anteil Schleswig-Holsteins. Dieser niedrige Anteil Hamburgs wird aber aufgewogen durch den im Vergleich mit allen Bundesländern höchsten Anteil des ebenfalls überdurchschnittlich produktiven Bereichs Handel und Verkehr, der in Hamburg insbesondere infolge des Hafens ein derartiges Gewicht hat. Die höchsten Anteile des warenproduzierenden Gewerbes weisen Baden-Württemberg mit 58% und Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen mit jeweils 55% auf. Die Zuwachsrate dieses Bereichs 1972 gegenüber 1971 ist mit 9,8% in Schleswig-Holstein um 1,8 Punkte höher als im Bundesgebiet und hinter Rheinland-Pfalz die zweitgrößte aller Bundesländer. Andererseits bleibt das warenproduzierende Gewerbe mit seiner Zuwachsrate unter dem durchschnittlichen Wirtschaftswachstum unseres Landes, wodurch sein Gewicht von 44,2% auf 43,6% gesunken ist. Dies gilt aber - wenn auch in unterschiedlicher Stärke - für alle Bundesländer und damit für das gesamte Bundesgebiet, weil das wirtschaftliche Wachstum dieses größten Bereiches jeweils unter dem Durchschnitt geblieben ist.

Der zweitstärkste Wirtschaftsbereich, Handel, Verkehr und Nachrichtenübermittlung, hat in Schleswig-Holstein dagegen nur noch knapp ein Fünftel zum Bruttoinlandsprodukt bei-

getragen. Daran wird noch einmal die besondere Bedeutung des warenproduzierenden Gewerbes deutlich. Das Schwergewicht des Bereichs Handel, Verkehr und Nachrichtenübermittlung liegt ganz eindeutig beim Handel, wobei der Großhandel zusammen mit der Handelsvermittlung über dem Beitrag des Einzelhandels liegt. Die übrigen Bereiche Nachrichtenübermittlung (Deutsche Bundespost) und Verkehr bleiben zusammen noch unter dem Teilbereich Einzelhandel. Schleswig-Holstein liegt mit einem Anteil von 18,8% dieses überdurchschnittlich produktiven Bereichs am Bruttoinlandsprodukt insgesamt über dem Bundesdurchschnitt von 17,5% und hinter den beiden Stadtstaaten Hamburg und Bremen an dritter Stelle der Bundesländer. Diese gute Position Schleswig-Holsteins ist nicht zuletzt auf die geographische Randlage mit seiner Öffnung zu den nordischen Ländern zurückzuführen, während Hamburg und Bremen insbesondere durch ihre Häfen wichtige Handels- und Verkehrsknotenpunkte sind. Die Zuwachsrate 1972 gegenüber 1971 ist auch hier in Schleswig-Holstein etwas günstiger als im Bundesgebiet. Sie liegt aber mit 8,8% nur um 0,4 Punkte über der Rate des Bundes. Die beiden Hansestädte liegen dagegen mit Zuwachsraten von nur 4,5% für Hamburg, 7,3% für Bremen unter dem Bundesdurchschnitt. Hier zeigen sich ganz eindeutig die Auswirkungen der währungspolitischen Maßnahmen der Bundesregierung auf den Exporthandel. Da die Zuwachsrate in Schleswig-Holstein ganz erheblich unter dem gesamtwirtschaftlichen Wachstum liegt, ist der Anteil des Bereichs Handel, Verkehr und Nachrichtenübermittlung von 19,2% auf 18,8% zurückgegangen. Nur das Saarland und Nordrhein-Westfalen konnten hier ihre Anteilswerte erhöhen, während im gesamten Bundesgebiet auch ein leichter Rückgang festzustellen ist. In Schleswig-Holstein bleiben also sowohl im bedeutendsten Bereich warenproduzierendes Gewerbe als auch im zweitstärksten Bereich Handel, Verkehr und Nachrichtenübermittlung die Zuwachsraten unter dem gesamtwirtschaftlichen Wachstum in unserem Lande. Im Ländervergleich ist aber positiv zu vermerken, daß Schleswig-Holstein in beiden Bereichen über dem bundesdurchschnittlichen Wachstum liegt.

Das gleiche wirtschaftliche Gewicht haben in Schleswig-Holstein das Dienstleistungsgewerbe und der etwas heterogene Bereich Staat, private Haushalte und private Organisationen ohne Erwerbscharakter. Zu den Dienstleistungsunternehmen gehören die Kreditinstitute und Versicherungsunternehmen, die Wohnungsvermietung und die sonstigen Dienstleistungen wie das Gesundheits- und Veterinärwesen und das Gaststätten- und Beherbergungs-

Anteile der Wirtschaftsbereiche an ihrer Summe in den Bundesländern 1972

Land	Land- und Forstwirtschaft, Tierhaltung und Fischerei	Warenproduzierendes Gewerbe	Handel und Verkehr	Dienstleistungsunternehmen	Staat, priv. Haushalte und priv. Organisationen ohne Erwerbscharakter
	%				
Schleswig-Holstein	6,4	43,6	18,8	15,5	15,8
Hamburg	0,6	40,7	27,5	20,6	10,5
Niedersachsen	5,8	50,2	17,0	13,4	13,7
Bremen	0,9	47,3	27,0	13,9	10,8
Nordrhein-Westfalen	1,8	54,7	17,6	14,9	11,0
Hessen	2,3	48,3	18,7	19,4	11,3
Rheinland-Pfalz	4,3	55,4	16,3	11,6	12,4
Baden-Württemberg	2,7	57,8	14,4	13,9	11,1
Bayern	3,9	53,1	16,7	15,2	11,2
Saarland	1,7	52,1	18,6	13,4	14,3
Berlin (West)	0,2	52,1	15,6	15,6	16,4
Bundesgebiet	2,9	52,6	17,5	15,2	11,8

gewerbe. Das Dienstleistungsgewerbe hat in Schleswig-Holstein nahezu das gleiche Gewicht wie im Bundesgebiet, denn Schleswig-Holstein liegt mit einem Anteil von 15,5% nur um 0,3 Punkte über dem Bundesdurchschnitt. Andererseits ist nur in Hamburg, Hessen und Berlin die Bedeutung dieses Bereichs relativ größer als in Schleswig-Holstein. Die Zuwachsrates 1972 gegenüber 1971 ist mit 13,9% in Schleswig-Holstein um 1,0 Punkte höher als im Bundesgebiet; sie liegt auch erheblich über der gesamtwirtschaftlichen Wachstumsrate, so daß dieser Bereich seine Bedeutung für unser Land vergrößern konnte.

Ein erheblich über dem Bundesdurchschnitt liegendes Gewicht hat in Schleswig-Holstein der Bereich Staat, private Haushalte usw., dessen Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt 15,8% beträgt gegenüber nur 11,8% im Bundesgebiet. Dieser Beitrag wird nahezu ausschließlich vom Teilbereich Staat geleistet. Damit hat dieser Bereich in Schleswig-Holstein nach Berlin das zweitstärkste Gewicht unter den Bundesländern. Mit der Zuwachsrates 1972 gegenüber 1971 von 15,7% liegt Schleswig-Holstein sogar an der Spitze der Bundesländer und um 3,2 Punkte über dem Zuwachs im Bundesgebiet. Gegenüber dem gesamtwirtschaftlichen Wachstum im Lande war die Zunahme in diesem Bereich um 4,5 Punkte höher, wodurch der Anteil an der Summe der Bereiche von 15,2% auf 15,8% angestiegen ist.

Der restliche Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt kommt aus dem Bereich Land- und

Forstwirtschaft, Tierhaltung und Fischerei, im folgenden abgekürzt als "Land- und Forstwirtschaft" bezeichnet, der mit 6,4% in Schleswig-Holstein den weitaus größten Anteil unter allen Bundesländern aufweist. Im Bundesgebiet entfallen auf diesen Bereich nur 2,9%. Auf einen annähernd so großen Anteil wie Schleswig-Holstein kommt dann noch Niedersachsen mit 5,8%, während das nächstfolgende Land Rheinland-Pfalz mit 4,3% bereits wesentlich darunter bleibt. Die schleswig-holsteinische Land- und Forstwirtschaft kann für 1972 ein besonders gutes Ergebnis vorweisen, denn die Zuwachsrates liegt mit 13,5% um 2,5 Punkte über der des Bundesgebietes und um 2,3 Punkte über dem landesdurchschnittlichen Wachstum. Allerdings sind die Entwicklungen in Niedersachsen, Bayern und Rheinland-Pfalz noch positiver. Bei einer Darstellung der Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft mit Hilfe des Anteils dieses Bereichs an dem Bruttoinlandsprodukt in jeweiligen Preisen wird man diesem Bereich nicht ganz gerecht, weil die Preissteigerungen hier seit Jahren nicht unerheblich unter der durchschnittlichen jährlichen Preissteigerungsrate liegen. Deshalb schneidet die Land- und Forstwirtschaft bei einer realen Betrachtungsweise auch merklich besser ab. So war dieser Bereich 1971 am realen Bruttoinlandsprodukt mit 9,0% beteiligt, während der nominale Anteil nur 6,3% betrug.

Peter Möller

Bautätigkeit und Baugenehmigungen 1972

Das Jahr 1972 brachte den bereits an dieser Stelle vorausgesagten neuen Rekord im schleswig-holsteinischen Wohnungsbau mit insgesamt 31 546 fertiggestellten Wohnungen. Damit wurde das bisherige Rekordjahr 1964 (29 855 Wohnungen) um fast 1 700 Wohnungen übertroffen. Gegenüber 1971 ist eine Steigerung um knapp 3 300 Wohnungen oder 12% festzustellen. Dieses neue Rekordergebnis war erwartet worden, weil zu Beginn des Jahres der Bauvorrat mit rund 44 200 genehmigten aber noch nicht fertiggestellten Wohnungen den bisher höchsten Wert erreicht hatte. 43% dieser Wohnungen standen Anfang 1972 bereits unter Dach und zusammen mit den übrigen bereits begonnenen, aber noch nicht unter Dach befindlichen Wohnungen war ein beachtlich hoher Anteilswert von 82% gegeben. Ebenfalls dürften die überaus günstigen Witterungsverhältnisse sowohl im Winter als auch im Herbst den Wohnungsbau begünstigt haben. Hinzu kommt, daß das Geld weiter und sogar beschleunigt an Wert verliert und dadurch die Nachfrage nach realen Werten immer größer wird.

Fertiggestellte Wohnungen 1972

	Neubauten	Bau- maßnahmen an bestehenden Gebäuden	Insgesamt
Wohnbau	29 441	1 218	30 659
Nichtwohnbau	882	5	887
Hochbau insgesamt	30 323	1 223	31 546

Fast jede dritte Wohnung entstand in einem Großgebäude

1972 wurden insgesamt 11 603 neue Wohngebäude mit 29 441 Wohnungen errichtet. Die große Masse dieser Wohngebäude sind Einfamilienhäuser, ihr Anteil beträgt 79%. Auf die Zweifamilienhäuser entfallen 9% und auf die Mehrfamilienhäuser 12%. Von den 1 367 Mehrfamilienhäusern sind 214 ausgesprochene Großgebäude mit 20 und mehr Wohnungen.

Fertiggestellte Wohngebäude 1972

Gebäudeart	Gebäude	Wohnungen	Wohnräume	Brutto- wohn- fläche 1 000 m ²
Einfamilienhäuser	9 191	9 191	51 154	1 017,2
Zweifamilienhäuser	1 045	2 090	9 332	177,8
Mehrfamilienhäuser	1 367	18 160	59 004	1 145,3
Wohngebäude insgesamt	11 603	29 441	119 490	2 340,3

Die große Masse (62%) der in Wohngebäuden fertiggestellten Wohnungen befindet sich in Mehrfamilienhäusern. Damit entfielen auf ein Mehrfamilienhaus im Durchschnitt 13,3 Wohnungen und auf die Großgebäude sogar durchschnittlich 42,8 Wohnungen. Welche Bedeutung die Großgebäude heute für den Wohnungsbau haben, wird daran deutlich, daß fast jede dritte Wohnung (31%) in einem Großgebäude entstanden ist. Gemessen an der Zahl der Wohngebäude erreichen die Großgebäude aber nur einen Anteil von knapp 2%.

Jede fünfte Wohnung ist eine Kleinwohnung

Bereits jede fünfte durch Errichtung neuer Wohngebäude entstandene Wohnung ist eine ausgesprochene Kleinwohnung mit ein oder zwei Räumen. Dieser verhältnismäßig hohe Anteil liegt vor allem darin begründet, daß die Ein- und Zweipersonenhaushalte in den letzten Jahren durch die fortschreitende Auflösung der Mehr-Generationen-Haushalte und die steigende Zahl der Alleinstehenden und kinderlosen Ehepaare ein immer stärkeres Gewicht bekommen haben. Außerdem wurden in letzter Zeit verstärkt für das Wochenende und die Ferien Zweitwohnungen gebaut, die vornehmlich in diese Größenklasse fallen. Die Kleinwohnungen werden von den Bauherren ganz bevorzugt in Größengebäuden geschaffen, denn 67% der 1972 fertiggestellten Kleinwohnungen liegen in Wohngebäuden mit mindestens 20 Wohnungen. Zur Methode sei erläuternd hinzugefügt, daß bei der Klassifizierung der Wohnungen nach der Zahl der Räume die Küche als Raum gerechnet wird, nicht dagegen die Räume mit weniger als 6 qm Wohnfläche. Hierzu sei aber noch angemerkt, daß die meisten Kleinwohnungen keine Küche, sondern eine Kochnische haben, so daß hier tatsächlich ein oder zwei Zimmer in der Wohnung vorhanden sind. Abgesichert wird diese Aussage durch die Feststellung, daß 5 923 Kleinwohnungen 5 865 Wohnungen mit Kochnischen gegenüberstehen und sicherlich nur wenige Wohnungen mit drei und mehr Räumen keine Küche haben.

Auch die großen Wohnungen mit sechs und mehr Räumen hatten 1972 mit 18% einen ganz bedeutenden Anteil. Wohnungen dieser Größenklasse sind fast ausschließlich in Ein- und Zweifamilienhäusern errichtet worden, denn von den insgesamt 5 195 Großwohnungen liegen nur 9% in Mehrfamilienhäusern. Am häufigsten vertreten sind die Wohnungen mit vier Räumen, die auf einen Anteil von 27% kommen. Fast jede zweite Wohnung hat vier oder fünf Räume.

In den Wohnungen befinden sich insgesamt rund 119 300 Räume. In diesen Räumen sind etwa 23 600 Küchen enthalten, wovon nur 19% große Küchen mit über 10 Quadratmeter Fläche sind. Von den Zimmern in den Wohnungen ist immerhin fast jedes fünfte ein kleines Zimmer mit 10 oder weniger Quadratmetern Wohnfläche. Die Ausstattung der Wohnungen ist, gemessen am Vorhandensein von Zentralheizung und Bad/Dusche, nahezu vollkommen, denn 99,0% der Neubauwohnungen werden zentral beheizt und 98,7% haben Bad/Dusche.

Private Haushalte bauten fast die Hälfte der Wohnungen

Das Rekordbauergebnis 1972 ist zu einem ganz erheblichen Teil auf die Initiative der privaten Haushalte zurückzuführen, denn diese Bauherrengruppe hat mit 45% fast die Hälfte zum Fertigstellungsergebnis beigetragen. Unter den privaten Haushalten sind die Beamten und Angestellten (35%) am stärksten vertreten, dicht gefolgt von den Selbständigen (31%), während die Arbeiter als drittstärkste Gruppe nur auf einen Anteil von 16% kommen. Da die privaten Haushalte in erster Linie Ein- und Zweifamilienhäuser bauen, ist es klar, daß sie an den Fertigstellungen von Wohnungen in diesen beiden Gebäudearten noch wesentlich stärker beteiligt sind. Tatsächlich kommen die privaten Haushalte hier auf einen Anteil von 77%.

Bei den übrigen Bauherrengruppen liegt das Schwergewicht demnach bei den Mehrfamilienhäusern, in denen sie für 75% der Wohnungen als Bauherren zeichneten. Nach den privaten Haushalten sind die Wohnungsunternehmen mit einem Anteil von 39% an den in Wohngebäuden errichteten Wohnungen die zweitstärkste Bauherrengruppe. Der Rest entfällt fast ausschließlich auf die sonstigen Unternehmen, denn die öffentlichen Bauherren sind im Wohnungsbau von untergeordneter Bedeutung.

Jede 9. Wohnung entstand in Fertigteilbauweise

Seit 1970 werden in der Statistik der Baufertigstellungen Wohngebäude und Wohnungen, die in Fertigteilbauweise errichtet werden, gesondert ausgewiesen, damit die Bedeutung und Entwicklung dieser neuen gegenüber der konventionellen Bauweise beurteilt werden kann. Als Fertigteilbau gilt danach ein Bauwerk, bei dem für Außen- oder Innenwände geschoßhohe oder raumbreite Fertigteile (vorgefertigte Bauteile), zum Beispiel großformatige Wandtafeln, verwendet werden.

Vorgefertigte Bauteile sind nach den Richtlinien für die Bautätigkeitsstatistik tragende oder nichttragende Teile, die nicht an der Einbaustelle hergestellt wurden. Sie müssen ohne weitere Bearbeitung mit Hilfe von Anschlußmitteln zum Bauwerk zusammengefügt oder mit örtlich (im Bauwerk) hergestellten Bauteilen fest verbunden werden können. Daneben können Teile eines Gebäudes in herkömmlicher Bauweise erstellt werden.

Wohin die Entwicklung des Fertigteilbaus im schleswig-holsteinischen Wohnbau geht, kann nach den bisher vorliegenden drei Jahresergebnissen der Fertigstellungen noch nicht gesagt werden, denn die in Fertigteilbauweise errichteten Wohnungen hatten 1970 einen Anteil von 10,4% an allen Wohnungen, im Jahre 1971 schwächte sich dieser Anteil auf 9,2% ab und stieg dann im Vorjahr wieder auf 11,2% an. Bemerkenswert ist die unterschiedliche Bedeutung, die der Fertigteilbau für die einzelnen Wohngebäudearten hat. So sind 1972 in den Einfamilienhäusern immerhin 14,0%, den Zweifamilienhäusern dagegen nur 7,5% und den Mehrfamilienhäusern 10,2% der Wohnungen in Fertigteilbauweise erstellt worden. Zu den Mehrfamilienhäusern ist noch als Besonderheit zu bemerken, daß die in Fertigteilbauweise erstellten Gebäude mit durchschnittlich 23,2 Wohnungen wesentlich größer sind als die in konventioneller Bauweise gefertigten Gebäude mit durchschnittlich nur 12,7 Wohnungen. Das bedeutet wiederum, daß die Mehrfamilienhäuser nach der Zahl der Gebäude nur zu 5,9% am Fertigteilbau beteiligt sind.

Neben den Fertigstellungen durch Errichtung neuer Wohngebäude sind durch Baumaßnahmen an bestehenden Wohngebäuden weitere 1 218 Wohnungen und 7 683 Wohnräume entstanden, so daß im Wohnbau insgesamt 30 659 Wohnungen und 127 173 Wohnräume gebaut wurden.

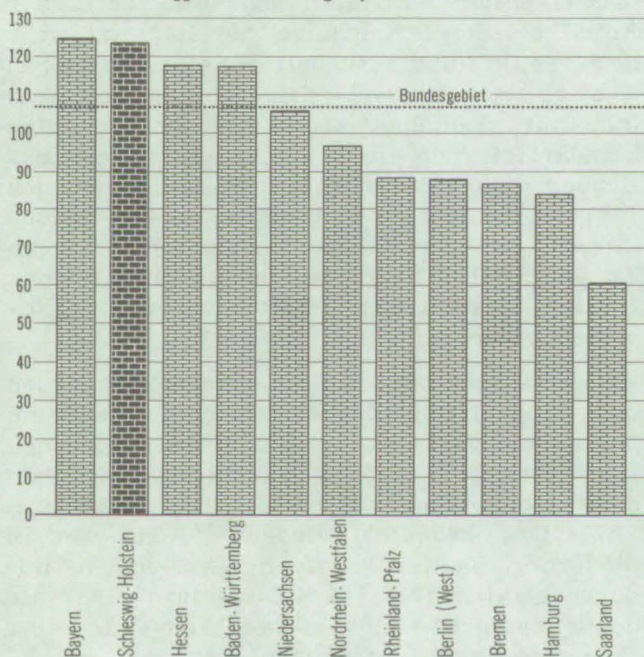
Für rund 4 500 der insgesamt fertiggestellten Wohnungen wurden Mittel des öffentlich geförderten sozialen Wohnungsbaus bereitgestellt. Damit ist absolut fast das gleiche Ergebnis erzielt worden wie 1971, relativ ist aber ein weiterer Rückgang festzustellen, denn der Anteil der öffentlich geförderten Wohnungen ist von 16% auf 14% gesunken.

An den vollgeforderten reinen Wohnbauten sind die gemeinnützigen Wohnungs- und ländlichen Siedlungsunternehmen - gemessen an der Zahl der fertiggestellten Wohnungen - mit einem Anteil von 63% weitaus am stärksten beteiligt. Die privaten Haushalte kommen auf einen Anteil von 26%. Innerhalb dieser Bauherrengruppe haben die Arbeiter mit 49% und die Beamten und Angestellten mit 28% die öffentlichen Mittel am meisten in Anspruch genommen.

Bauproduktion
erheblich über dem Bundesdurchschnitt

Beim Vergleich der Bauproduktion 1972, gemessen an den fertiggestellten Wohnungen je 10 000 Einwohner, liegt Schleswig-Holstein mit einem Wert von 123,2 hinter Bayern an zweiter Stelle unter den Bundesländern. Im gesamten Bundesgebiet wurde nur eine Quote von 106,8 erzielt. Schleswig-Holstein hat also die bundesdurchschnittliche Bauproduktion ganz erheblich übertroffen.

D - 4496 Bautätigkeit in den Bundesländern 1972
Fertiggestellte Wohnungen je 10 000 Einwohner



Die Nichtwohnbauten werden immer größer

Im schleswig-holsteinischen Nichtwohnbau 1972 wurden 1 914 neue Gebäude mit rund 8,5 Mill. Kubikmeter umbautem Raum und etwa 1,5 Mill. Quadratmeter Nutzfläche errichtet. Damit sind 127 Gebäude (6%) weniger erstellt worden als 1971, wogegen der umbaute Raum um 5% und die Nutzfläche um 4% zugenommen haben. Folglich ist die in den letzten Jahren festgestellte Entwicklung zu immer größeren Ausmaßen weiter fortgeschritten. Gegenüber 1971 ist hier die durchschnittliche Größe der Nichtwohngebäude von 3 981 auf 4 446 Kubikmeter umbauten Raum gestiegen. Bei dieser zusammenfassenden Darstellung ist zu berücksichtigen, daß insbesondere im Nichtwohnbau sehr unterschiedlich ausgestattete und für ganz verschiedene Verwendungszwecke vorgesehene Gebäudearten erfaßt werden. So stehen beispielsweise Krankenhäusern und Schulen landwirtschaftliche Scheunen und gewerbliche Lagerhallen gegenüber.

Fertiggestellte Nichtwohngebäude 1972

Gebäudeart	Umbauter Raum		darunter Fertigteilbau	
	Gebäude	1 000 m ³	Gebäude	umbauter Raum 1 000 m ³
Anstaltsgebäude	51	272,1	6	40,6
Bürogebäude	177	6 06,9	39	89,7
Landwirtschaftl. Betriebsgebäude	360	918,6	51	146,0
Gewerbliche Betriebsgebäude	850	4 999,4	161	1 691,6
Schulgebäude	77	488,2	38	193,2
Sonstige Nichtwohngebäude	399	1 224,7	67	273,2
Nichtwohngebäude insgesamt	1 914	8 509,9	362	2 434,3

Von weitaus größter Bedeutung nach Anzahl und umbautem Raum im Nichtwohnbau 1972 sind die gewerblichen Betriebsgebäude wie Fabrik-, Werkstatt- und Lagergebäude, Warenhäuser und Filmtheater, die 44% der Gebäude stellen und sogar zu 59% am umbauten Raum beteiligt sind. Wesentlich geringeres Gewicht haben dann bereits die in einer Restgruppe zusammengefaßten sonstigen Nichtwohngebäude, die sehr unterschiedlich strukturiert sind, denn zu ihnen gehören beispielsweise Kirchen, Museen, Theater, Schwimm- und Turnhallen, Garagen der privaten Haushalte und Hochbauten der Bundeswehr. Etwa jedes fünfte im Jahre 1972 errichtete Nichtwohngebäude fällt in diese Restgruppe. Nahezu auf denselben Anteil kommen die landwirtschaftlichen Betriebsgebäude wie Ställe, Scheunen, Silos, Gewächs- und Treibhäuser. Von geringer Bedeutung nach Anzahl und umbautem Raum sind Büro-, Schul- und Anstaltsgebäude.

Bei einer Rangfolge nach der Größe, gemessen am umbauten Raum, sind die Gebäude für allgemein- und berufsbildende Schulen und Hochschulen mit durchschnittlich 6 340 Kubikmetern die größten Gebäude. Auch die gewerblichen Betriebsgebäude mit durchschnittlich 5 882 Kubikmetern und die Anstaltsgebäude wie Krankenhäuser, Sanatorien, Strafvollzugsgebäude und Wohnheime mit durchschnittlich 5 335 Kubikmetern weisen beachtliche Ausmaße auf. Dagegen sind die landwirtschaftlichen Betriebsgebäude mit 2 552 Kubikmetern im Durchschnitt verhältnismäßig klein.

Mißt man dagegen die Bedeutung an den veranschlagten reinen Baukosten je Kubikmeter umbauten Raumes, dann ergibt sich wieder ein anderes Bild. Danach liegen die Büro- und Verwaltungsgebäude mit kalkulierten 179 DM je Kubikmeter an der Spitze, gefolgt von den Schulbauten mit 169 DM und den Anstaltsgebäuden mit 162 DM. Wesentlich weniger Kosten verursachte dagegen der Bau

von landwirtschaftlichen Betriebsgebäuden, für die 36 DM je Kubikmeter veranschlagt wurden. Auch die gewerblichen Betriebsgebäude sind mit 75 DM je Kubikmeter noch relativ kostengünstig. Für alle im Jahre 1972 fertiggestellten Nichtwohngebäude wurden im Durchschnitt je Kubikmeter umbauten Raumes 95 DM reine Baukosten angesetzt. Einschränkung ist anzumerken, daß es sich bei den Kosten um die zum Zeitpunkt der Baugenehmigung kalkulierten Kosten handelt, Preisveränderungen bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung also nicht berücksichtigt sind. Im Niveau werden die tatsächlichen Kosten sicherlich höher liegen. Da das aber für alle Gebäudearten zutrifft, behält die vergleichende Betrachtung ihren Wert.

Öffentliche Hand baut teure Objekte

Bei den Fertigstellungen neuer Gebäude im Nichtwohnbau 1972 stellen die Unternehmen und freien Berufe die stärkste Bauherrengruppe. Auf sie entfallen 74% der Gebäude und 75% des umbauten Raumes. Gemessen an diesen Werten haben die öffentlichen Bauherren mit einem Anteil von 22% an den Gebäuden und 24% am umbauten Raum ein wesentlich geringeres Gewicht. Nimmt man als Maßstab für die Beteiligung dieser beiden Bauherrengruppen dagegen die veranschlagten reinen Baukosten, so nähern sie sich in ihrer Bedeutung für den schleswig-holsteinischen Nichtwohnbau mit Anteilen von 59% für die Unternehmen und freien Berufe und 40% für die öffentlichen Bauherren. Diese Annäherung liegt darin begründet, daß die öffentlichen Bauherren relativ stärker an den Objekten mit überdurchschnittlich hohen Kosten je Kubikmeter umbauten Raumes beteiligt sind. Die Schulgebäude fallen ausschließlich in den öffentlichen Bereich, von den 51 Anstaltsgebäuden wurden 43 von öffentlichen Bauherren errichtet und vor allem an den sonstigen Nichtwohngebäuden ist die öffentliche Hand wertmäßig zu 91% beteiligt. Selbst bei den Büro- und Verwaltungsgebäuden ergibt sich noch ein Anteil von 40% an der veranschlagten Kostensumme.

Jedes 2. Schulgebäude war ein Fertigteilbau

Der Fertigteilbau hat sich im Nichtwohnbau wesentlich stärker durchsetzen können als im Wohnbau, denn er ist zu 29% am umbauten Raum und zu 28% an der Nutzfläche beteiligt, die insgesamt durch den Bau von Nichtwohngebäuden geschaffen wurden. Auch in den Vorjahren hatte der Fertigteilbau mit Anteilen am umbauten Raum von 29% im Jahre 1971 und 27% im Jahre 1970 bereits diese große Bedeutung. Die in Fertigteilbauweise her-

gestellten Nichtwohngebäude sind mit 6 725 Kubikmetern durchschnittlich wesentlich größer als die in konventioneller Bauweise erstellten Gebäude, die durchschnittlich 3 915 Kubikmeter umfassen.

Bei den einzelnen Gebäudearten sind erhebliche Unterschiede festzustellen. So kam die Fertigbauweise 1972 besonders bei Schulbauten zum Zuge: jedes zweite Schulgebäude war ein Fertigteilbau. Da bei dieser Gebäudeart aber im Gegensatz zur Gesamttendenz die in konventioneller Bauweise errichteten Schulgebäude durchschnittlich größer waren, ergibt sich am umbauten Raum für die Fertigteilbauweise nur ein Anteil von 40%. Ist dieser Anteil bei den Schulbauten bereits jetzt sehr hoch, so ist für die Zukunft mit einem weiteren Anstieg zu rechnen, denn Verwaltung und Industrie bemühen sich intensiv um eine Standardisierung im Schulbau. Zur Verwirklichung dieses Ziels ist am Ende des vorigen Jahres ein von der Arbeitsgruppe Schulbau in der Länderarbeitsgemeinschaft Hochbau in Zusammenarbeit mit dem Schulbauinstitut der Länder aufgestellter Behördenentwurf verabschiedet worden.

Auch die gewerblichen Betriebsgebäude wurden mit einem Anteil von 34% am umbauten Raum überdurchschnittlich stark in dieser modernen Bauweise gefertigt. Zahlenmäßig kommen diese Gebäude aber nur auf einen Anteil von 19%. Das bedeutet wiederum, daß die in moderner Bauweise gefertigten Gebäude mit durchschnittlich 10 507 Kubikmetern mehr als doppelt so groß sind wie die in konventioneller Bauweise errichteten Gebäude, die durchschnittlich 4 801 Kubikmeter umfassen.

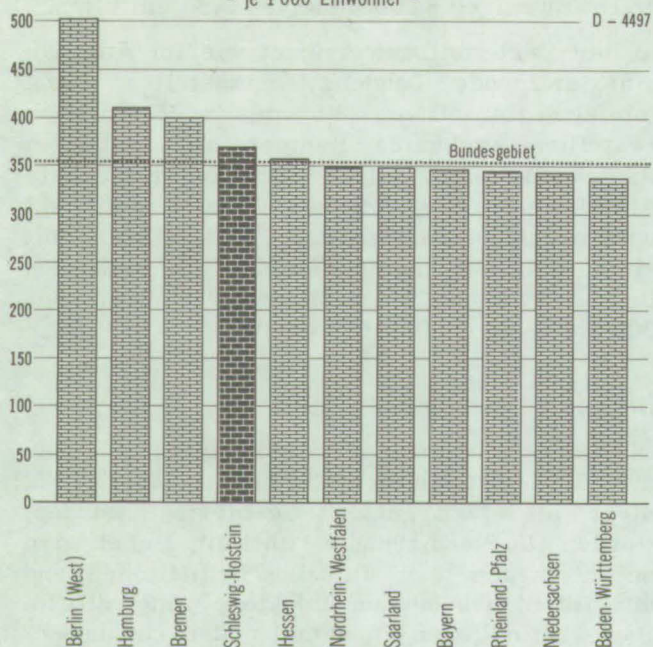
Wohnungsbestand am 31. 12. 1972

Aus dem Saldo der im Jahre 1972 fertiggestellten Wohnungen mit den Abgängen durch Abbruch, Brand, Zusammenlegung und Umwidmung von Wohnungen ergibt sich der Reinzugang, mit dem der Wohnungsbestand zu Beginn des Jahres fortgeschrieben wird. Danach gab es am Jahresende 1972 in Schleswig-Holstein etwa 465 000 Wohngebäude und rund 946 000 Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden. Damit entfielen auf eine Wohnung 2,7 Personen. Wie stark sich die Wohnverhältnisse in den letzten Jahren verbessert haben, zeigt sich daran, daß vor zehn Jahren die Wohndichte noch 3,3 und vor zwanzig Jahren gar 4,8 Personen je Wohnung erreichte.

Beim Vergleich des Bestandes an Wohnungen je 1 000 Einwohner mit den anderen Bundesländern nimmt Schleswig-Holstein eine hervorragende Stelle ein, denn unser Land liegt mit 369 Wohnungen je 1 000 Einwohner an der

Wohnungsbestand in den Bundesländern am 31.12.1972

- je 1 000 Einwohner -



Spitze der Flächenländer und wird nur von den drei Stadtstaaten übertroffen.

Baugenehmigungen im Wohnungsbau weiterhin auf sehr hohem Niveau

Im Gegensatz zu den Baufertigstellungen, die ein Ergebnis der Bautätigkeit sind, geben die Baugenehmigungen Aufschluß über die Bauabsichten von natürlichen und juristischen Personen in Schleswig-Holstein und damit einen Hinweis auf die zukünftige Entwicklung der Hochbautätigkeit in unserem Land. Da die im Jahre 1972 erteilten Genehmigungen für insgesamt 34 242 Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden nur um rund 300 Wohnungen unter dem bisherigen Höchststand im Jahre 1971 blieben, ist zumindest noch für dieses Jahr mit einer Hochbautätigkeit auf sehr hohem Niveau zu rechnen. Die Stabilitätsmaßnahme der Bundesregierung in Form der Aussetzung der Sonderabschreibungen für Ein- und Zweifamilienhäuser für ein Jahr wird sich erst mit zeitlicher Verzögerung auswirken können, weil sie erst die nach dem 8. Mai 1973 genehmigten Wohnungen betrifft. Welchen Erfolg diese Maßnahme haben wird, kann frühestens an den Baugenehmigungen ab Mai 1973 abgelesen werden.

Im Wohnbau sollten nach den 1972 erteilten Genehmigungen etwa 11 900 Wohngebäude mit rund 32 300 Wohnungen entstehen. Von diesen Wohngebäuden sind 9 255 Einfamilienhäuser, 1 236 Zweifamilienhäuser und 1 403 Mehrfamilienhäuser. Die Wohnungen in diesen Gebäuden sind gegenüber 1971 noch größer

Baugenehmigungen für Wohngebäude 1972

Gebäudeart	Gebäude	Wohnungen	darunter Fertigteilbau	Brutto-Wohnfläche 1 000 m ²
Einfamilienhäuser	9 255	9 255	1 166	1 052,0
Zweifamilienhäuser	1 236	2 472	134	211,4
Mehrfamilienhäuser	1 403	20 540	3 058	1 285,8
Wohngebäude insgesamt	11 894	32 267	4 358	2 549,2

geworden. In den Einfamilienhäusern planen die Bauherren im Durchschnitt 114 Quadratmeter Wohnfläche gegenüber 111 Quadratmeter im Jahre 1971. In den Zweifamilienhäusern umfaßt die Wohnung im Durchschnitt 86 Quadratmeter (1971 = 85 qm) und in den Mehrfamilienhäusern 63 Quadratmeter (1971 = 61 qm).

Gegenüber 1971 sind die Zahl der Wohngebäude (+ 2%), der Wohnungen (- 1%) und der umbaute Raum (+ 3%) nahezu auf unverändert hohem Niveau geblieben, während die veranschlagten reinen Baukosten insgesamt um 14% und je Kubikmeter umbauten Raumes um 11% gestiegen sind. In den veranschlagten reinen Baukosten sind die Grundstückskosten, die Baunebenkosten wie Architektengebühren, die Kosten der Außenanlagen, der Erschließung und des Erwerbs nicht enthalten. Außerdem handelt es sich hierbei um die zum Zeitpunkt der Baugenehmigung kalkulierten Kosten. Preisveränderungen bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung kommen häufig vor.

Steigende Tendenz

bei den genehmigten Fertigteilwohnbauten

Im schleswig-holsteinischen Wohnbau kündigt sich nach den Baugenehmigungen 1972 eine steigende Tendenz für den Fertigteilbau an, denn der Anteil der zum Montagebau freigegebenen Wohnungen an den genehmigten Wohnungen insgesamt ist von 9,1% um immerhin 4,4 Punkte auf 13,5% gestiegen und hat den bisher höchsten Wert im Jahre 1966 um zwei Punkte übertroffen. Damit scheint die Bauwirtschaft sich nunmehr doch verstärkt auf diese Bauweise umgestellt zu haben, nachdem seit 1967 bei einem nahezu konstanten Anteil eine Stagnation festzustellen war. Für einen weiteren und endgültigen Erfolg wird allerdings entscheidend sein, ob es gelingt, durch Schaffung eines ständig aufnahmebereiten Marktes die Abnahme großer Serien auf längere Zeit zu sichern.

Die positive Wende ist auf die Entwicklung bei den Mehrfamilienhäusern zurückzuführen, bei denen 14,9% der Wohnungen gegenüber nur 7,9% im Jahre 1971 in Fertigteilbauweise entstehen sollen. Damit hat sich ein bemerkenswerter Wandel vollzogen, denn bis

1971 konzentrierte sich der Montagebau ganz eindeutig auf die Einfamilienhäuser, die 1972 zwar ihren Anteil noch leicht auf 12,6% verbessern konnten, aber immerhin um 2,3 Punkte unter dem Anteilswert der Mehrfamilienhäuser blieben. Bei den Zweifamilienhäusern scheint sich die Fertigteilbauweise wegen der relativ geringen Bedeutung dieser Gebäudeart und damit fehlender Voraussetzungen für günstige Serienfertigung vorerst nicht durchsetzen zu können; sie kommen nur auf einen Anteil von 5,4%.

Genehmigungsvolumen im Nichtwohnbau nahezu unverändert

Mit 1 890 genehmigten Nichtwohngebäuden und 8,6 Mill. Kubikmetern umbauten Raumes blieb die Nachfrage nach Nichtwohnbauten auf dem Niveau des Jahres 1971. Damit ist die 1971 einsetzende rückläufige Tendenz wieder zum Stillstand gekommen, denn der Rückgang des umbauten Raumes um 12% im Jahre 1971 ist in eine Zunahme um 3% im Jahre 1972 umgeschlagen. Ist die Veränderung, gemessen an der Zahl der Gebäude und dem umbauten Raum, bei den Nichtwohngebäuden insgesamt unbedeutend, so ergeben sich bei den einzelnen Gebäudearten zum Teil doch erhebliche Unterschiede. So wurden zwar 1972 sechs Anstaltsgebäude (12%) weniger genehmigt als 1971, der umbaute Raum ist aber um 95% größer. Das bedeutet, daß die 1972 zum Bau freigegebenen Anstaltsgebäude mit durchschnittlich rd. 15 000 Kubikmetern umbauten Raumes mehr als doppelt so groß sind wie die 1971 genehmigten Gebäude. Bei den Schulgebäuden ist die Zahl von 79 auf 97 (+ 23%) erheblich gestiegen, und auch der umbaute Raum hat zugenommen (+ 4%); die durchschnittliche Größe ist aber gesunken. Als drittes Beispiel seien noch die sonstigen Nichtwohngebäude

angeführt, bei denen auf eine größere Anzahl (+ 10%) weniger Kubikmeter (- 17%) entfallen.

In der Fertigteilbauweise ist wie im Wohnbau eine steigende Tendenz festzustellen, denn mit einem Anteil von 29,5% des im Montagebau erstellten umbauten Raumes am umbauten Raum insgesamt wurde der bisher höchste Anteilswert erzielt. Damit hat sich der 1971 unterbrochene Anstieg des Fertigteilbaus mit einer Erhöhung seines Anteils am umbauten Raum von knapp 3% im Jahre 1965 auf knappe 30% im Jahre 1972 fortgesetzt.

Höchster Bauvorrat für 1973

Die Baugenehmigungen für Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden, die bis zum 31.12.1972 nicht als fertiggestellt gemeldet wurden, werden als Bauüberhang ermittelt. Dabei wird unterschieden nach im Bau befindlichen und noch nicht begonnenen Objekten, wobei die im Bau befindlichen nochmals danach untergliedert werden, ob sie bereits unter Dach oder noch nicht unter Dach sind. Der Bauüberhang gibt also den bereits vorhandenen Bauvorrat für 1973 an und ist durch die aufgegliederte Form ein Anhaltspunkt für die kurzfristige Entwicklung der Bauwirtschaft.

Der Bauüberhang in das Jahr 1973 hat in Schleswig-Holstein mit 45 889 Wohnungen den bisher höchsten Stand erreicht. Damit ist das bisherige Rekordjahr 1971 noch um rund 1 700 Wohnungen (4%) übertroffen worden. Über die Hälfte (54%) der Wohnungen standen Anfang 1973 bereits unter Dach und bei weiteren 29% war der Bau bereits begonnen, so daß sich für den "echten" Bauüberhang der sehr hohe Anteil von 83% ergibt. Da man davon ausgehen kann, daß die bereits unter Dach stehenden Wohnungen von wenigen Ausnahmen abgesehen im Jahre 1973 fertiggestellt werden, braucht von den übrigen bereits begonnenen Wohnungen nur noch etwa die Hälfte fertig zu werden, um wieder auf ein Bauergebnis von über 30 000 Wohnungen zu kommen. Die Aussichten für das Wohnungsbaujahr 1973 erscheinen also trotz der Stabilitätsmaßnahme der Bundesregierung in Form der Aussetzung der Sonderabschreibungen für Ein- und Zweifamilienhäuser recht günstig. Die Stabilitätsmaßnahme dürfte sich bei dem hohen Bauvorrat erst ab 1974 auswirken.

Peter Möller

Baugenehmigungen für Nichtwohngebäude 1972

Gebäudeart	Gebäude	Umbauter Raum 1 000 m ³	darunter Fertigteil- bau	Veran- schlagte reine Baukosten 1 000 DM
Anstaltsgebäude	45	681,1	25,7	111 056,2
Bürogebäude	145	676,8	160,8	143 490,5
Landwirtschaftliche Betriebsgebäude	406	785,3	159,0	36 587,8
Gewerbliche Betriebsgebäude	828	4 865,5	1 624,5	394 940,9
Schulgebäude	97	671,9	359,7	136 918,2
Sonstige Nichtwohngebäude	369	915,8	206,1	132 813,4
Nichtwohngebäude insgesamt	1 890	8 596,4	2 535,8	955 807,0

Nähere Angaben sind in den Statistischen Berichten Reihe F enthalten. Vergleiche auch: "Wohnungsbau in Schleswig-Holstein nach dem Kriege" in dieser Zeitschrift 1973, S. 65 (März)

Der Schiffs- und Güterverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal im Jahre 1972

Aufgrund der vorliegenden Verkehrsergebnisse muß die Entwicklung des Schiffs- und Güterverkehrs auf dem Nord-Ostsee-Kanal im Jahre 1972 als befriedigend angesehen werden, zumal man nicht die Tatsache vergessen darf, daß die schwerwiegende Rezession des Vorjahres bis weit in die Mitte des Berichtsjahres hinein andauerte. Daß die Wende im maritimen Konjunkturklima erst Mitte September einsetzte, ist auf eine Reihe von Ereignissen zurückzuführen, die im ersten Halbjahr zeitlich zusammentrafen und eine durchgreifende Belebung der Schifffahrtsmärkte verhinderten.

Obwohl die verladende Wirtschaft durch die währungspolitischen Beschlüsse im Dezember 1971 wieder eine sichere Kalkulationsbasis für ihre Außenhandelsgeschäfte erhalten hatte, ging die internationale Schifffahrt mit pessimistischen Erwartungen in das Jahr 1972. Die befürchteten Ereignisse stellten sich in der ersten Jahreshälfte leider ein. Aufgrund des mangelnden Ladungsaufkommens und des daraus resultierenden Tonnageüberangebotes tendierte das Ratenniveau nach unten. Geringe Frachtraten und steigende Kosten (für Personal, Kapital, Versicherung und Reparatur) zwangen viele Reedereien, ihre Schiffe aufzulegen, da eine Deckung der Betriebskosten nicht mehr eingefahren werden konnte. Während in der ersten Jahreshälfte die Größe der aufgelegten Tonnage ständig wuchs, nahm sie in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres aufgrund der zunehmenden Belebung der internationalen Schifffahrtsmärkte wieder ständig ab.

Die internationale Schifffahrt wurde von weltweiten Streiks beeinträchtigt. Der Hafenarbeiterstreik in den Vereinigten Staaten und der langfristige Streik der japanischen Seeleute brachten neben dem mangelnden Ladungsaufkommen zusätzliche Unsicherheitsmomente in den Markt, wodurch die erhoffte Wende im Marktgeschehen zunächst ausblieb. Für die europäische Fahrt sei in diesem Zusammenhang an den Streik der finnischen Hafenarbeiter und an den Berg- und Hafenarbeiterstreik in Großbritannien erinnert. Der englische Hafenarbeiterstreik, der fast alle Häfen vier Wochen lang blockierte, wirkte sich auf den europäischen Frachtenmarkt sehr hemmend aus, da die Seetransporte von und nach Großbritannien für die europäische Fahrt von großer Bedeutung sind. Diese Aussage gilt auch für den Nord-Ostsee-Kanal, denn die britische Wirtschaft trans-

portiert jährlich ungefähr 8 Millionen t Güter durch den Kanal, was einem Anteil an dem im Transitverkehr beförderten Gütervolumen von annähernd 16% entspricht.

Die Freigabe des Wechselkurses des britischen Pfundes war ein weiteres Ereignis, das den Befrachtungsmarkt stark belastete, denn im europäischen Fahrtgebiet wird der größte Teil der Abschlüsse auf Pfund-Basis quotiert. Da aufgrund der Marktkonstellation nun in Ausnahmefällen Wechselkurs-Sicherungsklauseln durchgesetzt werden konnten, reduzierte das Floating des Pfundes die Frachteinnahmen in heimischer Währung.

Mitte September setzte mit den umfangreichen Getreidekäufen der Sowjetunion und der Volksrepublik China in der westlichen Welt die lang ersehnte Wende an den Frachtenmärkten ein. Allein die Sowjetunion kaufte ungefähr 20 Millionen t Getreide auf dem Weltmarkt. Die gewaltigen Getreidekäufe waren erforderlich, um die durch die Mißernte verursachten Produktionslücken zu füllen. Nach vorliegenden Pressemeldungen ist es nicht ausgeschlossen, daß es auch in diesem Jahr wieder zu Mißernten kommen wird. Die positive Marktentwicklung in der Getreidefahrt pflanzte sich natürlich auf die anderen Teilbereiche des internationalen Frachtenmarktes fort, so daß eine weltweite Belebung des Befrachtungsmarktes einsetzte, die im europäischen Bereich noch durch einen sich anbahnenden Konjunkturaufschwung verstärkt wurde. Seit diesem Zeitpunkt tendieren die Märkte wieder fester und die internationalen Schifffahrtszweige schauen dem Jahr 1973 mit einem gewissen Optimismus entgegen.

Gesamtverkehr¹

Im Berichtsjahr 1972 befuhren insgesamt 69 073 (73 357) Schiffseinheiten den Nord-Ostsee-Kanal, wobei die Sport- und sonstigen Fahrzeuge nicht berücksichtigt sind, deren Anzahl sich auf 8 155 (7 368) Einheiten belief. Der zugehörige Schiffsraum - Sport- und sonstige Fahrzeuge ausgenommen - betrug 77,7 (77,2) Millionen BRT, davon entfielen 68,6 (67,8) Millionen BRT auf den Transitverkehr und 9,1 (9,4) Millionen BRT auf den Teilstreckenverkehr. Aus der Aufteilung des Schiffsverkehrs wird ersichtlich, daß die Verkehrsfunktion des Nord-Ostsee-Kanals hauptsächlich im Bereich des Transitverkehrs liegt.

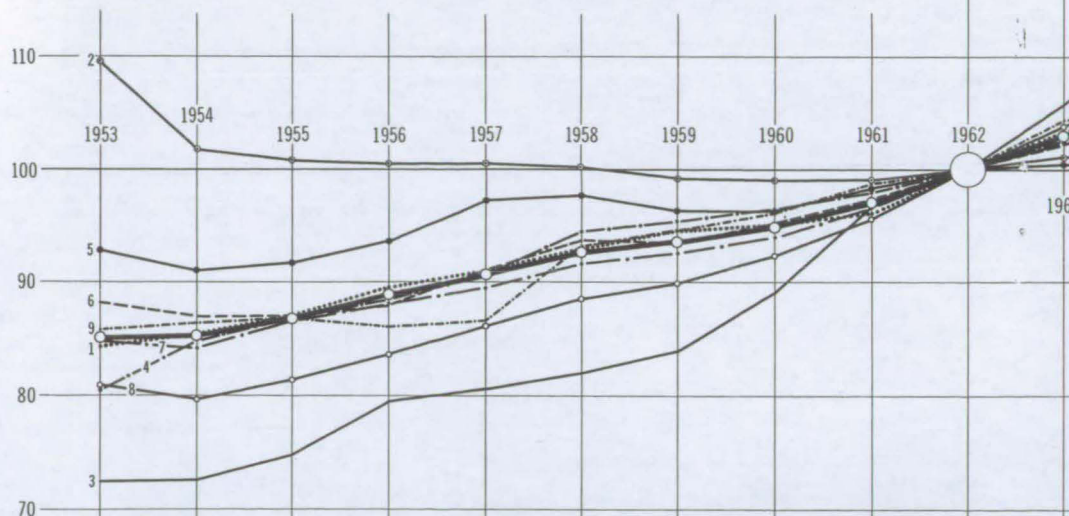
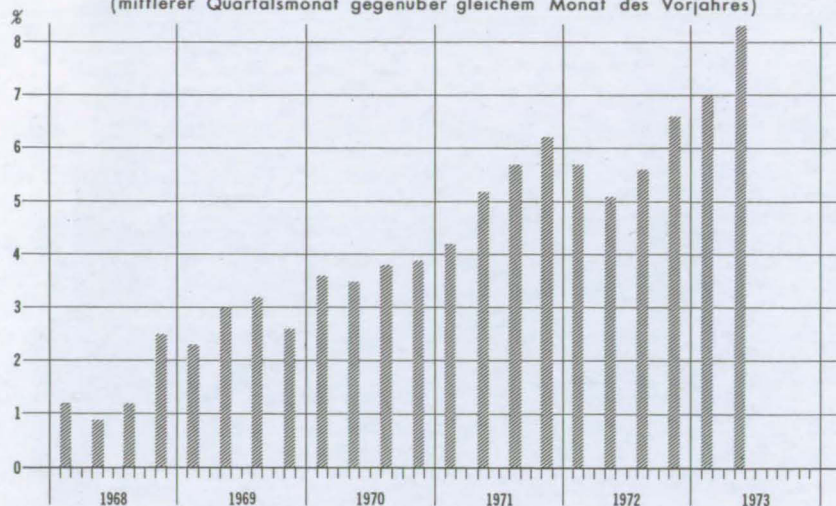
1) Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Jahr 1971

20 JAHRE PREISENTWICKLUNG

Dargestellt am Preisindex für die Lebenshaltung (1962=100)

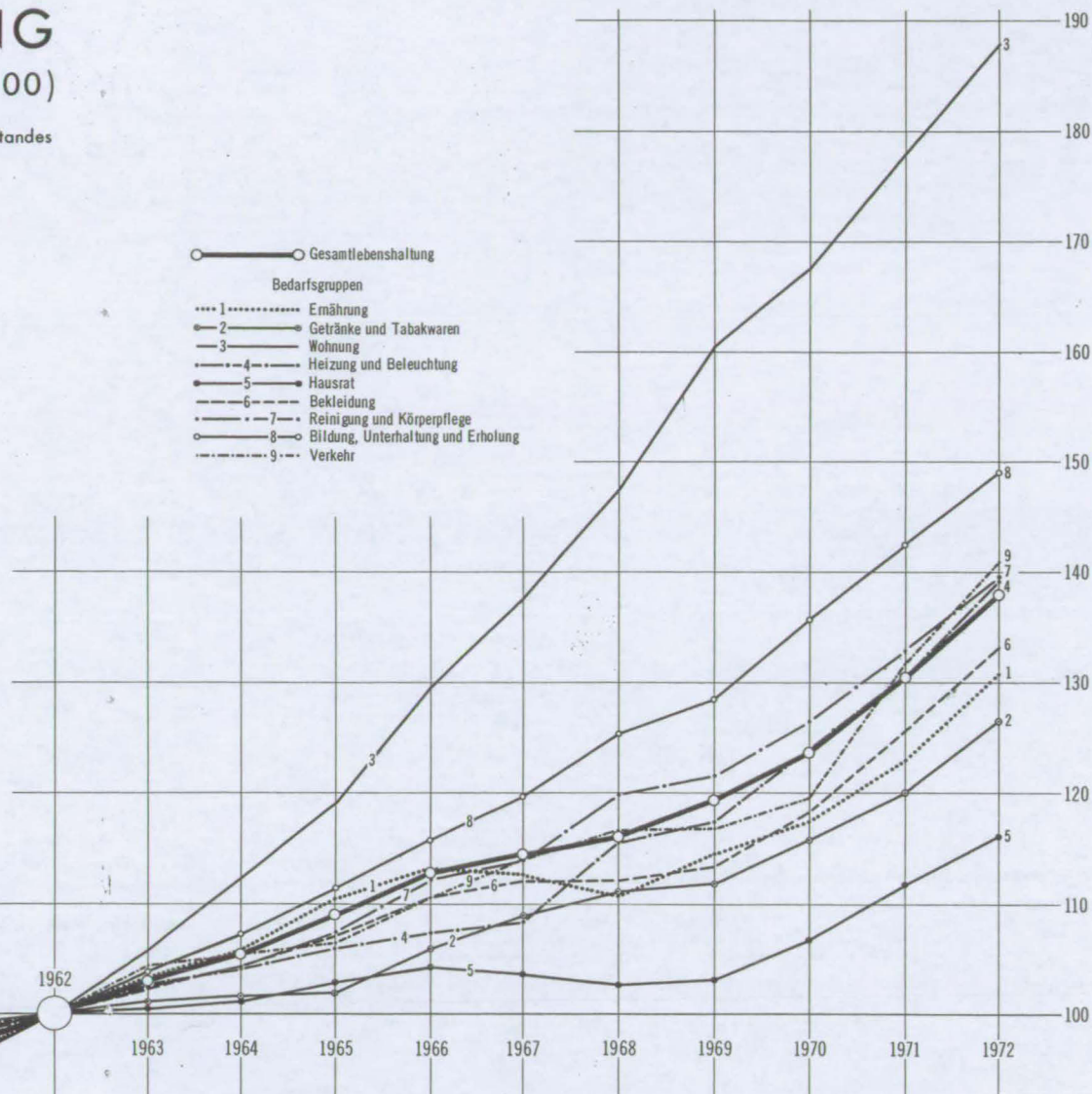
von 4-Personen-Arbeitnehmerhaushalten mit mittlerem Einkommen des alleinverdienenden Haushaltsvorstandes

DIE JÄHRLICHEN ZUWACHSRATEN DES GESAMTINDEXES
(mittlerer Quartalsmonat gegenüber gleichem Monat des Vorjahres)



GRAFIK DES MONATS JULI 1973

- Gesamtlebenshaltung
- Bedarfsgruppen
- 1..... Ernährung
 - 2..... Getränke und Tabakwaren
 - 3..... Wohnung
 - 4..... Heizung und Beleuchtung
 - 5..... Hausrat
 - 6..... Bekleidung
 - 7..... Reinigung und Körperpflege
 - 8..... Bildung, Unterhaltung und Erholung
 - 9..... Verkehr



Das große Bild mit seiner Kurvenschar ermöglicht einen Überblick über 20 Jahre Preisentwicklung. Die stark gezeichnete, mitten im Feld liegende Kurve für die Preise der gesamten Lebenshaltung stieg lange Zeit stetig, aber wenig. Mit 1970 jedoch begannen die jährlichen Zunahmen, sich über das lange tolerierte Maß hinaus zu vergrößern, und zwar seitdem Jahr um Jahr. Für den spezieller Interessierten sind auch die Kurven für die einzelnen Bedarfsgruppen des Warenkorbes, der der Indexberechnung zugrundeliegt, eingezeichnet. Ganz aus dem Rahmen fällt die Gruppe "Wohnung", am geringsten verteuerten sich die Getränke und Tabakwaren und der Hausrat. Die im Vordergrund des Interesses stehenden Preise für Ernährung haben

sich bis 1966 wie die Gesamtpreise entwickelt, blieben dann zurück und liegen seitdem darunter. Das kleinere Bild links oben lenkt die Aufmerksamkeit wie durch eine Lupe auf den Zeitraum der letzten 5 Jahre, in dem die Preisentwicklung kritisch zu werden begann. Die Darstellung kommt durch ihre andere Art der kurzfristigen Betrachtungsweise entgegen. Sie gibt an, um wieviel die Preise im Laufe jeweils eines Jahres gestiegen sind, und nennt diese jährliche Steigerung für 4 gleichmäßig über das Jahr verteilte Zeitpunkte. Der in Konjunkturbeobachtung und Wirtschaftspolitik Versierte erkennt bestimmte Ereignisse und Maßnahmen im Auf und Ab der Säulen wieder.

	Schiffszahl	BRT	Ladung in t
Gesamtverkehr 1971	73 357	77 220 698	52 921 028
1972	69 073	77 702 148	53 509 078
Veränderung absolut	- 4 284	+ 481 450	+ 588 050
in %	- 5,8	+ 0,6	+ 1,1
Transitverkehr 1971	57 379	67 824 124	47 513 196
1972	54 094	68 587 181	48 162 061
Veränderung absolut	- 3 285	+ 763 057	+ 648 865
in %	- 5,7	+ 1,1	+ 1,4
Teilstrecken- 1971	15 978	9 396 574	5 407 832
verkehr 1972	14 979	9 114 967	5 347 017
Veränderung absolut	- 999	- 281 607	- 60 815
in %	- 6,3	- 3,0	- 1,1

1) ohne Sport- und sonstige Fahrzeuge ohne Tonnageangabe

Die Tatsache, daß die Anzahl der Schiffe um 5,8% gesunken und der zugehörige Schiffsraum um 0,6% gestiegen ist, deutet darauf hin, daß die Verkehrseinbußen vorwiegend in den unteren Größenklassen zu suchen sind. Die Vermutung läßt sich anhand der Verkehrsergebnisse in den einzelnen Größenklassen bestätigen. Da die Entwicklung im Gesamtverkehr primär von der im Transitverkehr bestimmt wird, soll der sich abzeichnende Strukturwandel im Rahmen des Transitverkehrs behandelt werden.

Transitverkehr

Im Berichtsjahr 1972 passierten insgesamt 54 094 (57 379) Schiffseinheiten den Nord-Ostsee-Kanal. Der angedeutete Strukturwandel kommt in den Ergebnissen des Transitverkehrs noch eindeutiger zum Ausdruck als in denen des Gesamtverkehrs, da im Transitverkehr der Schiffsraum sogar um 1,1% gewachsen ist.

Wie aus der Tabelle über die Größenklassenstruktur der Handelsfahrzeuge zu ersehen ist, konzentriert sich der Verkehrsrückgang (Schiffsanzahl) auf die beiden Größenklassen bis 500 BRT, wenn man einmal von geringen Verkehrseinbußen in den Größenklassen 4 000 bis 6 000 BRT und 6 000 bis 8 000 BRT absieht. In den beiden Größenklassen bis

500 BRT ist die Anzahl der Schiffe um fast 3 500 Einheiten zurückgegangen. Dieser Verkehrsrückgang war mit einem Schiffsraumverlust von ungefähr 1,2 Millionen BRT verbunden. Die erfreuliche Verkehrsentwicklung in den Größenklassen über 8 000 BRT dürfte wohl zum größten Teil durch die umfangreichen Getreidetransporte in die Ostblockstaaten verursacht worden sein, die Mitte September einsetzten. Ein beachtlicher Teil dieser im Getreideverkehr eingesetzten Schiffe könnten den Kanal erst auf dem Wege von der Ostsee passieren, denn vollbeladen wiesen diese Schiffe einen zu großen Tiefgang auf.

Die beachtlichen Veränderungen in den beiden unteren Größenklassen und das relativ konstante Verkehrsvolumen in der Größenklasse 500 bis 1 500 BRT deuten auf einen Strukturwandel im Bereich der Küstenschifffahrt hin, das heißt, auch in der Küstenschifffahrt ist die Tendenz zum größeren Transportgefäß unverkennbar. Die kleinen, älteren Küstenmotorschiffe müssen nach und nach aus dem Verkehr gezogen werden, da sie den steigenden Anforderungen des Marktes nicht mehr gewachsen sind, der nach dem Kriege auf dem Stückgutsektor durch das starke Aufkommen des Fährverkehrs geprägt worden ist. Der internationale Fährverkehr konnte nach dem Kriege in Teilbereiche des Ostseemarktes eindringen, weil die im Fährverkehr zur Anwendung kommende Transporttechnik - Roll-on/Roll-off-Verkehr - den Erfordernissen der durchgehenden Transportkette entspricht, deren Vorteile aufgrund der relativ kurzen Seestrecken im Ostseeraum besonders stark zur Geltung kommen. Die in der Nord-Ostseefahrt traditionelle Schifffahrt steht der stürmischen Entwicklung des Fährverkehrs nicht tatenlos gegenüber, sondern sie stellt sich in steigendem Maße auf den Konkurrenzkampf mit den Fährlinien ein, indem sie in der Nord-Ostseefahrt moderne und leistungsfähige Spezialtonnage einsetzt. Die Spezialtonnage ist für den Containerverkehr,

Transitverkehr der Handelsfahrzeuge nach Größenklassen

Größenklasse in BRT	Schiffszahl			BRT		
	1971	1972	Veränderung	1971	1972	Veränderung
bis - 250	7 118	5 722	- 1 396	1 351 180	1 104 078	- 247 102
250 - 500	29 863	27 761	- 2 102	12 406 249	11 455 157	- 951 092
500 - 1 500	7 207	7 205	- 2	7 579 833	7 529 398	- 50 437
1 500 - 4 000	6 861	7 171	+ 310	15 837 208	16 530 818	+ 693 610
4 000 - 6 000	1 119	1 066	- 53	5 701 323	5 388 445	- 312 878
6 000 - 8 000	766	669	- 97	5 317 803	4 647 160	- 670 643
8 000 - 10 000	933	1 035	+ 102	8 389 103	9 272 525	+ 883 422
über 10 000	729	800	+ 71	9 654 889	10 859 802	+ 1 204 913
Insgesamt	54 596	51 429	- 3 167	66 237 588	66 787 383	+ 549 795

Palettenverkehr und für andere Formen von Einheitsladungen eingerichtet und wird in der Stückgutfahrt oder bei der Verschiffung von paketi- siertem Holz aus den nordischen Ländern eingesetzt. Die deutsche Küstenschiffahrt, die mit über 150 containerfähigen Schiffen über die leistungsfähigste Containerflotte im Bereich der europäischen Fahrt verfügt, kann den Verladern auf dem Nord-Ostsee- markt eine Tonnage anbieten, die in jeder Hinsicht den modernen Transportbedürfnissen gerecht wird.

Der starke Verkehrsrückgang im Bereich der Küstenschiffahrt hat vor allem die Flagge der Bundesrepublik Deutschland getroffen, da die deutsche Flagge innerhalb der Küsten- schiffahrt eine dominierende Stellung ein- nimmt. Im Jahre 1972 passierten insgesamt 40 688 (44 188) Küstenschiffe - Schiffseinheiten der Größenklasse bis 1 500 BRT - den Kanal, davon entfielen 26 398 (30 539) Fahrzeuge auf die Flagge der Bundesrepublik Deutschland, was einem Anteil von 64,9% (69,1) entspricht. Im gleichen Jahr wurden von der Küsten- schiffahrt 24,9 (21,2) Millionen t durch den Nord-Ostsee-Kanal transportiert. Von dieser gesamten Transportmenge konnte die deutsche Küstenschiffahrt einen Ladungsanteil von 62,1% (72,4) auf sich vereinigen. Die beträchtlichen Verkehrseinbußen, die die Flagge der Bundes- republik Deutschland hat hinnehmen müssen, sind teilweise auch auf die umfangreichen Ausflagungen deutscher Schiffe zurückzu- führen. Die bedeutenden Verkehrs- und Ladungsanteile der Küstenschiffahrt am gesamten Transitverkehr des Kanals stellen eindeutig unter Beweis, daß die im euro- päischen Seeverkehrsraum tätige Küsten- schiffahrt den Kanal als sicheren und leistungsfähigen Transportweg zwischen Nord- und Ostsee ansieht. Die Bedeutung, die die europäische Küstenschiffahrt im Kanalverkehr einnimmt, wird auch in absehbarer Zukunft anhalten, zumal man sich die Tatsache vor Augen halten muß, daß die Küstenschiffahrt schon heute - nach Schätzungen des Verbandes der deutschen Küstenschiffahrt - annähernd 65 Millionen t Trockengüter (ohne Erz) trans- portiert. Dieses gewaltige Transportvolumen wird sich in Zukunft sicherlich vergrößern.

Für diese optimistische Prognose sprechen mehrere Gründe. Aufgrund vorliegender Prognosen über die künftige Entwicklung des Weltseeverkehrs kann damit gerechnet werden, daß der internationale Seeverkehr in den siebziger Jahren durchschnittlich um ungefähr 7% pro Jahr wachsen wird. Da der inter- nationale Ostseeverkehr im letzten Jahrzehnt relativ langsamer zugenommen hat als der Weltseeverkehr, ist es wahrscheinlich, daß seine durchschnittliche jährliche Wachstums-

rate auch in den kommenden Jahren unter der des weltweiten Seeverkehrs liegen wird. H. Heeckt nimmt deshalb in seinem Gutachten über den Kieler Hafen an, daß der seewärtige Güterverkehr im Ostseeraum in den siebziger Jahren jährlich um durchschnittlich 5% wachsen wird. Diese Schätzung dürfte nicht zu hoch gegriffen sein, wenn man andere Prognosen auf diesem Gebiete berücksichtigt. Für den seewärtigen Güterverkehr Skandina- viens rechnet man damit, daß sich dieser im Jahre 1980 auf 240 bis 270 Millionen t belaufen wird. Bei dieser Prognose wurde von einer jährlichen Zuwachsrate von 4 bis 5% ausgegangen. Im Vergleich dazu sei der seewärtige Güterverkehr Skandinaviens im Jahre 1967 genannt. Er belief sich auf 152 Millionen t. Über die Entwick- lungsmöglichkeiten des Seeverkehrs in den COMECON-Staaten liegen nur spärliche Infor- mationen vor. Nach den vorliegenden Ausbau- plänen für alle Bereiche der Seewirtschaft kann man jedoch vermuten, daß der see- wärtige Güterverkehr der COMECON-Staaten in Zukunft beträchtlich ansteigen wird.

Aufgrund der wachsenden Schiffsdimensionen, Schiffsgeschwindigkeiten und der zunehmenden Spezialisierung im Bereich des Massen- und Stückgutverkehrs muß mit einer verstärkten Konzentration des Seeverkehrs auf bestimmte Relationen und Hafengruppen gerechnet werden. Dieser Konzentrationseffekt erfordert für den europäischen Seeverkehrs- raum mit seinen zahlreichen Häfen eine Intensivierung des Zubringer- und Verteiler- verkehrs, um die Bedienung dieser Hafen- gruppen sicherzustellen, die auch im Zeichen der Konzentrationstendenzen ihre Daseins- berechtigung haben. Für diesen Flächen- verkehr im Nord-Ostseeraum ist das Küsten- motorschiff das geeignete Transportmittel. Künftig werden die großen Bulkcarrier ihre Ladungen in den großen westeuropäischen Häfen löschen. Von dort aus werden sie in kleineren Einheiten, sogenannten "Mini- Bulkcarriern", weitertransportiert. Im Bereich des Stückgutverkehrs zeichnet sich schon heute eine Konzentration des überseeischen Containerverkehrs auf eine bestimmte Gruppe von westeuropäischen Häfen ab, die mit anderen Häfen im Nord-Ostseeraum durch sogenannte "feeder services" verbunden sind. Die gegenwärtigen Konzentrationstendenzen im seewärtigen Güterverkehr dürften sich für den Nord-Ostsee-Kanal positiv auswirken, da in dem künftig steigenden Zubringer- und Verteilerverkehr Schiffseinheiten eingesetzt werden, für die der Kanal aufgrund ihrer Abmessungen und Reisegeschwindigkeiten nach wie vor als der schnellste Transportweg zwischen Nord- und Ostsee gilt.

Durch die Erweiterung der EG um Großbritannien, Irland und Dänemark wird der innergemeinschaftliche Warenverkehr starke Wachstumsimpulse erhalten, da die neuen Partner industriell entwickelte Länder sind und bekanntlich der Handel zwischen Industrienationen eine besonders ausgeprägte Tendenz hat zu steigen. Der europäische Seeverkehr wird von der erweiterten EG profitieren, denn die neuen Mitgliedstaaten wickeln aufgrund ihrer geographischen Lage den größten Teil ihres Außenhandels über die nasse Grenze ab. Für den Nord-Ostsee-Kanal ist die Erweiterung der EG insofern interessant, als die durch die EG-EFTA-Spaltung hervorgerufenen Desintegrationstendenzen im Güterverkehr zwischen Skandinavien und Westeuropa beseitigt werden.

Obwohl man im einzelnen die Auswirkungen der Ostverträge auf die Verkehrsentwicklung im Nord-Ostseeraum nicht voraussagen kann, ist doch zu erwarten, daß die Ratifizierung dieser Verträge eine günstige Basis für eine Ausdehnung des Ost-West-Handels schafft, wovon auch der Seeverkehr profitieren wird.

Im Güterverkehr sind insgesamt 48,2 (47,5) Millionen t befördert worden, davon entfielen 28,8 (28,6) Millionen t auf die Ost-West-Richtung und 19,4 (18,9) Millionen t auf die West-Ost-Richtung. Die Güterstruktur des Transitverkehrs ist seit Jahren dadurch gekennzeichnet, daß der Stückgutverkehr zunehmend an Gewicht gewinnt, während der Massengutverkehr eine rückläufige Entwicklung aufweist. Diese Tendenz hat sich auch im Berichtsjahr fortgesetzt, wie aus der Tabelle über die Güterstruktur des Transitverkehrs zu ersehen ist. Besonders erfreulich ist

Güterstruktur des Transitverkehrs
auf dem Nord-Ostsee-Kanal 1971 und 1972

Güterart	1971 1972		Veränderung 1972/1971	
	1 000 t		absolut	%
Erdöl und Derivate	2 685	2 650	- 35	- 1,3
Kohle	6 221	5 672	- 549	- 8,8
Erze	2 248	1 303	- 945	- 42,0
Holz	5 062	5 169	+ 107	+ 2,1
Zellulose	1 712	1 585	- 127	- 7,4
Getreide	2 032	2 849	+ 817	+ 40,2
Düngemittel	2 165	1 755	- 410	- 18,9
Futtermittel	1 000	1 159	+ 159	+ 15,9
Salz	696	730	+ 34	+ 4,9
Eisen und Stahl	3 293	3 500	+ 207	+ 6,3
Kiesabbrände	392	349	- 43	- 11,0
Andere Massengüter	3 172	3 279	+ 107	+ 3,4
Massengüter zusammen	30 678	30 000	- 678	- 2,2
Stückgüter	16 814	18 140	+ 1 326	+ 7,9
Lebendes Vieh	21	22	+ 1	+ 4,8
Insgesamt	47 513	48 162	+ 649	+ 1,4

die Tatsache, daß die Stückguttransporte mit 18,1 Millionen t das Spitzenergebnis des Jahres 1970 wieder erreicht haben.

Vom Massengutverkehr sei nur die Güterart Getreide erwähnt, da diese Güterart die stärkste positive Veränderung gegenüber dem Vorjahr aufweist. Die gewaltige Zuwachsrates im Getreideverkehr ist auf die umfangreichen Getreideimporte zurückzuführen, die die Sowjetunion und andere Ostblockstaaten seit September aus dem westlichen Ausland beziehen. Da die Ostblockhäfen im Ostseeraum aufgrund ihrer Umschlagskapazität nicht in der Lage sind, die riesigen Getreidemengen zu bewältigen, muß ein großer Teil des Getreides in den Häfen des Abschnitts Hamburg-Antwerpen zwischengelagert werden, von wo es dann weitergeleitet wird. Dies geschieht sowohl auf dem Landwege als auch auf dem Wasserwege. Für den Nord-Ostsee-Kanal ergeben sich daraus interessante Perspektiven, denn die im seewärtigen Transitverkehr laufenden Getreidetransporte dürften zum größten Teil mit Schiffen abgewickelt werden, die aufgrund ihrer Abmessungen den Kanal ohne weiteres passieren können.

Unter den auf dem Nord-Ostsee-Kanal verkehrenden Flaggen nahm die Bundesrepublik Deutschland mit 23,0% (27,1) des gesamten Schiffsraums eine führende Stellung ein. Der rückläufige Anteil der Bundesrepublik Deutschland ist auf die relativ starken Verkehrseinbußen der deutschen Flagge im Bereich der Küstenschifffahrt zurückzuführen. Die nächsten Plätze werden von Polen mit 9,8% (10,1), Finnland mit 8,4% (7,6), der Sowjetunion mit 7,1% (6,8), Schweden mit 6,5% (7,1) und den Niederlanden mit 4,5% (4,9) belegt. Die wichtigste Veränderung in den Spitzenpositionen der Flaggentabelle des Nord-Ostsee-Kanals besteht darin, daß die Sowjetunion die schwedische Flagge von Platz 4 verdrängt hat.

Teilstreckenverkehr

Im Berichtsjahr 1972 befuhren insgesamt 14 979 (15 978) Schiffe den Nord-Ostsee-Kanal im Teilstreckenverkehr. Der starke Rückgang bei der Schiffsanzahl führte auch zu einer Verringerung des zugehörigen Schiffsraums, und zwar fiel dieser von 9,4 Millionen BRT im Jahre 1971 auf 9,1 Millionen BRT im Jahre 1972. Das im Teilstreckenverkehr beförderte Gütervolumen belief sich auf 5,3 (5,4) Millionen t. Die Flaggenskala im Teilstreckenverkehr führte die Bundesrepublik Deutschland mit 66,4% (66,7), gemessen am Bruttorealm, an. Es folgen Großbritannien und Nordirland mit 5,6% (5,8), Liberia mit 5,3% (7,0) und Panama mit 4,5% (1,0).

Für den Rückgang im Teilstreckenverkehr ist neben der Rezession hauptsächlich die teilweise Verlagerung des Güterumschlages (nasse und trockene Ladung) vom Kanalhafen Brunsbüttel zum Elbehafen Brunsbüttel ursächlich gewesen. Diese Tendenz dürfte sich auch in Zukunft fortsetzen, da der Elbehafen an Bedeutung gewinnen wird, wenn die einzelnen Industrieprojekte realisiert sein werden. Für den Teilstreckenverkehr kann sich die Industrieansiedlung im Raume Brunsbüttel aber auch positiv auswirken, sofern ein Teil der in diesen Betrieben produzierten Erzeugnissen via Nord-Ostsee-Kanal abtransportiert wird.

Ausblick

Aufgrund der Erweiterung der EG, der Ratifizierung der Ostverträge, der sich im Seeverkehr abzeichnenden Konzentrations-tendenz und der optimistischen Prognosen über den Ostseeverkehr kann man damit rechnen, daß in der Entwicklung des Kanalverkehrs die Konsolidierungsphase der sechziger Jahre durch eine Phase des gemäßigten Wachstums in den siebziger Jahren abgelöst wird.

Entwicklung der jahresdurchschnittlichen Wachstumsraten im Transitverkehr 1955 bis 1970

Zeitraum	Schiffszahl	BRT	Ladung
		in %	
1955 bis 1960	+ 4,4	+ 5,9	+ 4,2
1961 bis 1965	+ 1,0	+ 0,5	+ 0,4
1966 bis 1970	- 1,9	+ 0,9	- 0,4
1955 bis 1970	+ 1,2	+ 2,4	+ 1,3

Diese optimistische Prognose wird durch die zurückliegende Rezession in der internationalen Seeschifffahrt nicht beeinträchtigt, da die Rezession nur eine Unterbrechung des prognostizierten Wachstumsprozesses darstellt. Wenn bei der Verkehrsentwicklung von einer Phase des gemäßigten Wachstums ausgegangen wird, dann sind hierfür die den Kanalverkehr limitierenden Faktoren verantwortlich, unter denen der Fährverkehr, der Handelsaustausch zwischen den Ostseeanrainern und die Strukturwandlungen der Schiffstonnage hervorzuheben sind. Die Fährschifffahrt, die künftig relativ hohe Zuwachsraten im euro-

päischen Verkehr aufweisen wird, wird für den Nord-Ostsee-Kanal insofern an Bedeutung gewinnen, als die Stückguttransporte ihren Anteil am Transitverkehr von 35% im Jahre 1970 auf schätzungsweise 55% im Jahre 1980 erhöhen werden. Die negativen Auswirkungen der Strukturwandlungen der Schiffstonnage auf den Kanalverkehr werden zukünftig in abgeschwächter Form auftreten, da die Konzentrationseffekte im Seegüterverkehr, ihrerseits durch Strukturwandlungen der Schiffstonnage hervorgerufen, die negativen Auswirkungen mildern werden.

Unter der Voraussetzung eines proportionalen Wachstums in den siebziger Jahren werden der Schiffs- und der Güterverkehr im Transitverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal im Jahr 1980 voraussichtlich folgende Werte annehmen: die Anzahl der Schiffe wird sich auf 65 000 Einheiten (jährliche Wachstumsrate: + 1,2%), die Schiffstonnage wird sich auf 92 Millionen BRT (+ 2,4%) und der Güterverkehr wird sich auf 60 Millionen t (+ 1,3%) belaufen. Als Basis für die Berechnung wurde das Jahr 1970 gewählt. Vergleicht man die Prognosewerte mit den Verkehrsergebnissen des Jahres 1970, so stellt sich heraus, daß die Schiffstonnage in diesen 10 Jahren um ungefähr 27% wachsen wird, während die Steigerung bei der Schiffsanzahl und dem Güterverkehr bei annähernd 14% liegen wird. Im Rahmen des Transitverkehrs werden die Stückguttransporte zunehmend an Gewicht gewinnen. Unter der Voraussetzung eines proportionalen Wachstums von 6,3% im Jahr kann man davon ausgehen, daß der Stückgutverkehr 1980 ungefähr 33,5 Millionen t betragen wird. Diese Entwicklungsperspektiven sind für die künftige Verkehrspolitik des Nord-Ostsee-Kanals von großer Bedeutung, da außer dem Konkurrenzweg um Skagen die Landverkehre in Gestalt der Durchfrachttransporte verstärkt in den Kampf um die Anteile am Stückgutverkehr der Ostseestaaten eingreifen werden. Für die künftige Entwicklung des Nord-Ostsee-Kanals kommt es entscheidend darauf an, daß die Durchfahrtszeiten durch den Kanal weiter gesenkt werden, um der Forderung der Stückguttransporte nach Schnelligkeit gerecht zu werden.

Dr. Horst Mühl

Vergleiche auch: "Die Verkehrsentwicklung auf dem Nord-Ostsee-Kanal im Jahre 1971" in dieser Zeitschrift 1972, S. 106 (Mai)

Die Binnenfischerei 1972

Im Programm der Landwirtschaftszählung 1971 sind für Schleswig-Holstein drei Nacherhebungen vorgesehen. Eine dieser Nacherhebungen befaßte sich mit den Betriebsverhältnissen der schleswig-holsteinischen Binnenfischerei. Zu diesem Zweck wurden im Juni 1972

82 Betriebe der Fluß- und Seenfischerei

121 Betriebe der Teichwirtschaft und Fischzucht

befragt. Das sind 9% mehr Betriebe als 1962. Die Sportfischer blieben auch bei dieser Erhebung unberücksichtigt.

Die Erhebung 1972 ist nach der gleichartigen Befragung 1962 die zweite Erhebung der amtlichen Statistik über die Betriebsverhältnisse der Binnenfischerei. Vorangegangene Erhebungen befaßten sich 1936 mit der Zahl und der Fläche der ablaßbaren Teiche und 1940 mit den Erträgen der Fluß- und Seenfischerei sowie der Teichwirtschaft.

Die Ergebnisse der Erhebungen 1962 und 1972 sind voll vergleichbar. 1972 wurden jedoch zusätzlich die Satzische in der Fluß- und Seenfischerei nachgewiesen und es fehlen gegenüber 1962 die Fragen nach den Maschinen und sonstigen technischen Einrichtungen und nach den Fischereischäden.

Die Fluß- und Seenfischerei

Die 82 erfaßten Betriebe der Fluß- und Seenfischerei fischten auf einer gut 20 000 ha großen Gewässerfläche, davon bewirtschafteten 20 Flußfischereien nur knapp 2 000 ha. Die Zahl der Flußfischereien verringerte sich gegenüber 1962 um 26%; die restlichen Betriebe arbeiten hauptsächlich auf den schleswig-holsteinischen Flüssen Eider, Treene, Stör, Trave und auf dem Nord-Ostsee-Kanal.

Den weitaus größeren Anteil, nämlich 91% der befischten Gewässerfläche, bewirtschafteten die 62 Seenfischereien. Das sind drei Betriebe weniger und eine etwa 6% kleinere Gewässerfläche als 1962.

Die Zahl der Betriebe veränderte sich in den einzelnen Größenklassen gegenüber 1962 sehr unterschiedlich; während sie in der Größenklasse unter 10 ha um 4 Seenfischereien zunahm, verringerte sie sich in den Größenklassen 10 bis 500 ha um 7 Betriebe. Die 11 Betriebe mit einer Gewässerfläche von 500 und mehr ha bestanden auch 1962. Die befischte Gewässerfläche hat in den äußeren Größenklassen zugenommen.

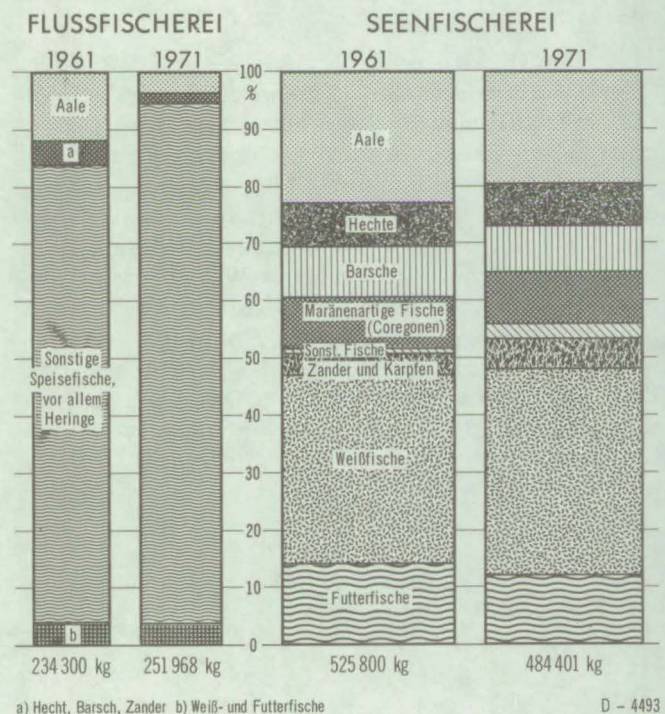
Betriebe der Fluß- und Seenfischerei (ohne Sportfischerei) 1972

Größenklasse nach der befischten Gewässerfläche	Flußfischerei		Seenfischerei	
	Betriebe	befischte Gewässerfläche in ha	Betriebe	befischte Gewässerfläche in ha
unter 10 ha	6	22	9	31
10 – 50 ha	–	–	13	298
50 – 100 ha	6	356	7	552
100 – 500 ha	8	1 566	22	5 869
500 und mehr ha	–	–	11	11 802
Insgesamt	20	1 944	62	18 552
dagegen 1962	27	2 846	65	19 819

Anders als die Zahl der Betriebe und die Gewässerfläche entwickelten sich die Fangergebnisse der beiden Betriebsbereiche. Die Flußfischer konnten 1971 insgesamt 259 t Fische fangen. Darunter sind 242 t Speisefische gefangen worden, das sind rund 8% mehr als 1961. Dagegen meldeten die Seenfischer einen um 8% geringeren Fischertrag.

Die Ertragssteigerung bei den Flußfischern (Bild 1) ist vor allem auf den guten Heringsfang im Nord-Ostsee-Kanal zurückzuführen. Hier konnten die Betriebe eine Steigerung um 27% verzeichnen. Dagegen meldeten auch die Flußfischer rückläufige Erträge an Edelfischen, besonders bei den Aalen. Der

Fangergebnis der Seen- und Flußfischereibetriebe



D - 4493

geringere Aalertrag ist unter anderem auch auf die Kanalerweiterungen zurückzuführen, da der Aal ständige Unruhe im Gewässer meidet.

Die Seenfischer konnten ihren Fischertrag von 27 kg pro Hektar Wasserfläche des Jahres 1961 auch 1971 halten. Dies war möglich, weil die Erträge in den Betrieben unter 50 ha Gewässerfläche gestiegen sind; dagegen gaben die Betriebe mit über 50 ha Gewässerfläche geringere Fangergebnisse als 1961 an.

Auf den größeren schleswig-holsteinischen Seen, wie Großer Plöner See, Großer Ratzeburger See, Selenter See und Wittensee - das sind zusammen bereits 40% der befischten Gewässerfläche - erzielten die Betriebe ein Fangergebnis von insgesamt 167 t Speisefisch, das sind 34% des Fangergebnisses der Seenfischer überhaupt. Berücksichtigt man, daß die Intensität der Bewirtschaftung bei größeren Gewässerflächen nicht so hoch sein kann, wie bei kleinen Gewässerflächen, dann kann dies als ein gutes Ergebnis gewertet werden.

Der Anteil der Fischarten am Fangergebnis der Seenfischerei wird im Bild 1 dargestellt. Demnach entfallen 36% des Fanges auf die Gruppe der Weißfische, das sind Fische der Familie Cyprinidae, hauptsächlich aber Leuciscusarten, wie zum Beispiel Plötze. Dieser Gruppe folgt mit 19% der Aal (Familie: Anguillidae). Das Fangergebnis an Aalen hat sich auch in der Seenfischerei um 23% gegenüber dem Ergebnis von 1961 verringert.

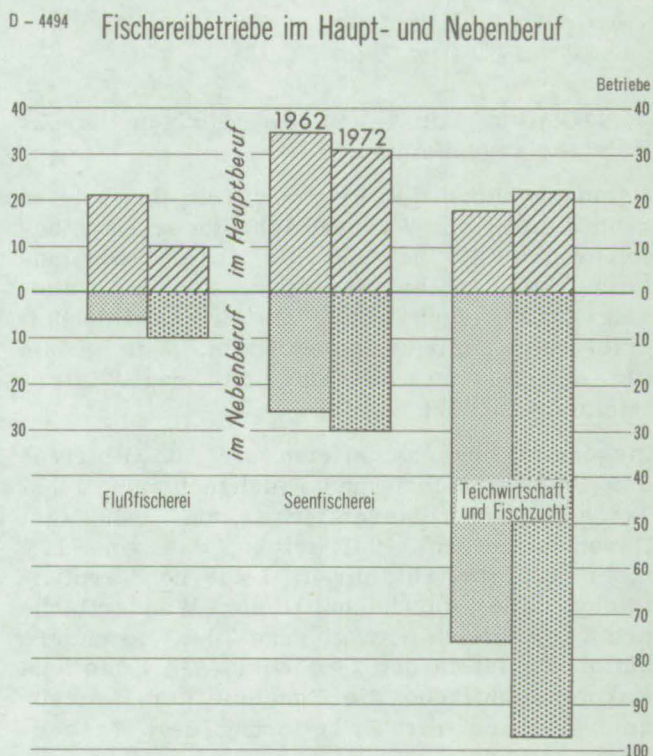
Betrachten wir das Fangergebnis der Fluß- und Seenfischerei im Zusammenhang, dann wurden 206 t (28%) Edelfische gefangen. Davon entfallen 49% auf den Aalfang - "Brotfisch der Binnenfischer" -, dem folgen mit 19% die Barsche, mit 18% die Hechte. Die Karpfen haben einen Anteil von 9% und die Zander von 4% am Fangergebnis.

Um zu einer umfassenden Beurteilung der Ertragsfähigkeit unserer Gewässer zu kommen, müßten hier unbedingt die Fänge der Sportfischer mit erfaßt werden. Deren Ergebnis ist zwar von geringer wirtschaftlicher Bedeutung, aber ein wichtiger Maßstab zur Beurteilung unserer Gewässer im Umweltprogramm. Nach den Unterlagen des Sportfischerverbandes kann geschätzt werden, daß die Sportfischer etwa eine 5 000 ha große Binnengewässerfläche befischen.

Zum Zeitpunkt der Erhebung waren in der Fluß- und Seenfischerei 210 (zum Vergleich 1962: 239) Arbeitskräfte beschäftigt. Darunter waren 68 vollbeschäftigte Betriebsinhaber und Familienangehörige und 37 vollbeschäftigte

familienfremde Arbeitskräfte. Diesen 105 (131) Vollbeschäftigten standen 105 (108) Teilbeschäftigte zur Seite. Von diesen Teilbeschäftigten waren 56 Familienarbeitskräfte. In der Fluß- und Seenfischerei wurde 1972 ein Lehrling ausgebildet, vor 10 Jahren waren es noch 7 Lehrlinge.

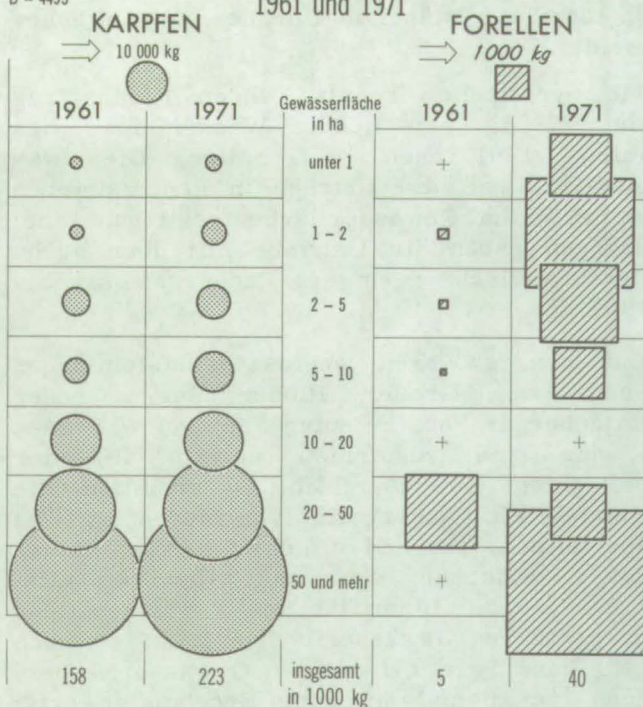
Im folgenden Bild wird die seit 1962 eingetretene zahlenmäßige Veränderung der haupt- und nebenberuflichen Fischereibetriebe dargestellt:



Von den ehemals 56 hauptberuflichen Betriebsinhabern im Jahre 1962 haben 15 die Fischerei als Haupterwerbsquelle aufgegeben. Den weitest stärkeren Rückgang gab es bei den Flußfischereien. Teilweise werden diese Unternehmen im Nebenberuf weitergeführt, zum geringeren Teil sind die Betriebe ganz aufgelöst worden. Die Zahl der nebenberuflich geführten Betriebe hat damit seit 1962 zugenommen.

Teichwirtschaft und Fischzucht

Eine ganz andere Entwicklung zeichnet sich bei den Teichwirten ab, denn in der Teichwirtschaft und Fischzucht stieg die Zahl der Betriebe von 94 auf 121 (jeweils 2 Betriebe hatten ausschließlich Forellenteiche). Bild 2 zeigt, daß die Steigerung bei den hauptberuflich betriebenen Fischereien niedriger liegt, als bei den nebenberuflichen Fischereien. Nach den absoluten Zahlen haben die hauptberuflich bewirtschafteten Teich-



wirtschaften um 4 und die übrigen um 21 Betriebe zugenommen.

Demnach haben die Teichwirte in den letzten zehn Jahren die Wasserfläche ihrer Karpfenteiche um 327 ha und die ihrer Forellenteiche um 15 ha erweitern können. Damit zeigt sich auch, daß die Teichwirtschaft erfolgreich mit Landesmitteln, vor allem für den Ausbau von Aufzucht- und Winterteichen gefördert wurde.

Insgesamt bewirtschafteten die 135 Betriebe der Teichwirtschaft und Fischzucht auf 1 112 Teichen eine Wasserfläche von 1 889 ha. Davon betreiben 119 Betriebe, das sind 29% mehr als vor 10 Jahren, 1 869 ha Karpfenteiche. Die durchschnittliche Wasserfläche pro Karpfenteich beträgt rund 2 ha. Besonders auffallend ist in den Größenklassen 1 bis 5 ha Karpfenteichfläche die Zunahme der Betriebe um 41% und die Erweiterung der Wasserfläche um 56%.

Die 149 Forellenteiche in Schleswig-Holstein werden von 16 Betrieben bewirtschaftet, das sind 78% mehr als 1962. Gleichzeitig erweiterte sich die Wasserfläche für die Forellenteiche auf 20 ha. Die Zahl der Forellenteiche hat sich fast verdoppelt, ebenso ihre durchschnittliche Größe, die sich von 7 Ar auf 13 Ar entwickelte.

Mit der Zunahme der Zahl der Betriebe und dem Umfang der Gewässerfläche, aber auch durch die intensivere Bewirtschaftung erhöhte sich das Fangergebnis der Teichwirtschaft um 100 t auf 263 t. Die Fangmenge an Karpfen stieg um 41% und die an Forellen hat sich fast verneunfacht, und zwar von 4 700 kg auf 40 000 kg. Teilt man die Fangergebnisse den einzelnen Größenklassen zu, wird deutlich, daß eine Leistungssteigerung in allen Betrieben erzielt wurde.

Das Fangergebnis je ha blieb bei den Karpfenteichen mit fast 110 kg/ha etwa unverändert. Das liegt daran, daß gerade in den hier vorherrschenden Betrieben mit über 50 ha

Gewässerfläche die Erträge geringer waren. Ganz anders entwickelte sich der Ertrag aus den Forellenteichen, der sich von 883 kg/ha Wasserfläche auf 2 032 kg/ha steigerte. Diese Leistungssteigerung ist auf den größeren Anteil kleinerer Betriebe und nicht zuletzt auf die zunehmende Verwendung von Trockenfutter für Forellen zurückzuführen. Insgesamt wurden 1971 in den Forellenzuchtbetrieben 172 t Trockenfutter verbraucht. Der durchschnittliche Futterbedarf zur Produktion von 1 kg Forelle liegt nach den Angaben der Betriebe bei 4 kg, tatsächlich dürfte er richtiger zwischen zwei bis drei Kilogramm liegen. Spitzenbetriebe erreichten in der Forellenproduktion einen Futterquotienten von 1 : 1,2.

Am 1. Juni 1972 waren in der Teichwirtschaft und Fischzucht 32 (zum Vergleich 1962: 22) Familienarbeitskräfte und 22 (15) familienfremde Arbeitskräfte voll beschäftigt. Diesen 54 vollbeschäftigten Arbeitskräften standen 161 (130) Teilbeschäftigte zur Seite. Davon waren 107 (73) Familienarbeitskräfte und der Rest teilbeschäftigte familienfremde Arbeitskräfte. Zum Erhebungsstichtag standen 2 Lehrlinge in der Ausbildung zum Fischergehilfen. 1962 waren keine Lehrlinge gemeldet worden. Insgesamt sind 1972 48 Arbeitskräfte mehr als 1962 im Bereich der Teichwirtschaft und Fischzucht beschäftigt gewesen.

Hubertus Nicke

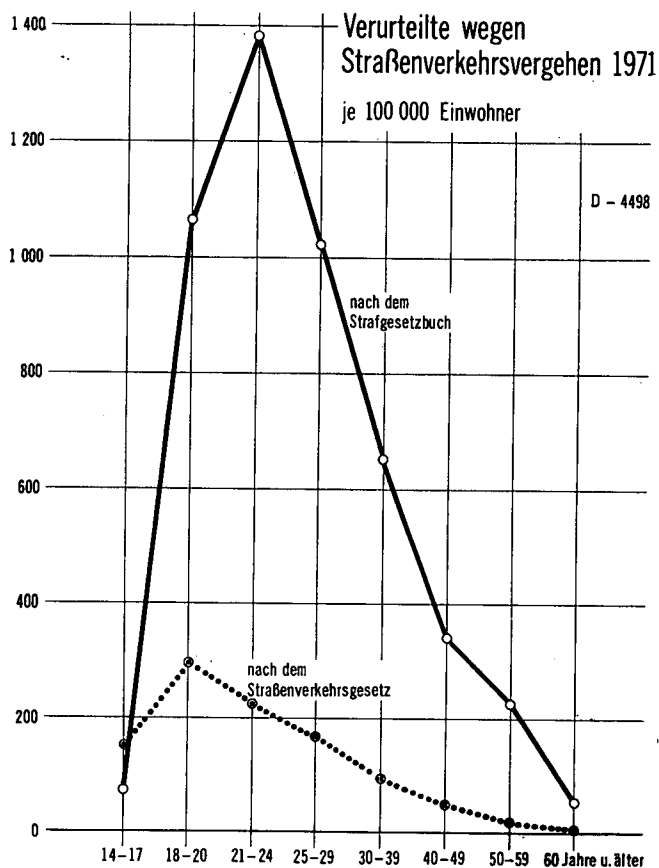
Nähere Angaben sind im Statistischen Bericht C/Binnenfischerei 1972 enthalten. Vergleiche auch: "Binnenfischerei in Schleswig-Holstein 1961/62" in dieser Zeitschrift 1966, S. 88 (April)

Vergehen im Straßenverkehr 1971

23 600 Personen wurden 1971 von den schleswig-holsteinischen Strafgerichten wegen eines Verbrechens oder Vergehens verurteilt. 45% dieser Personen wurde ein Verstoß im Straßenverkehr nachgewiesen. Von den 10 600 Verkehrstätern hatten 9 000 eine Vorschrift des Strafgesetzbuches (StGB) verletzt, 1 700 eine Vorschrift des Straßenverkehrsgesetzes (StVG). Allein 6 900mal war Trunkenheit im Spiel.

Verurteilt wurden 9 000 Erwachsene, 285 Jugendliche im Alter von 14 bis 17 Jahren und 1 300 Heranwachsende von 18 bis 20 Jahren. Diese Zahlen müssen zu denen der gleichaltrigen Einwohner in Beziehung gesetzt werden, sollen sie nicht zu falschen Vorstellungen führen. Es zeigt sich dann, daß die meisten Verkehrssünder in den Altersgruppen zwischen 18 und 30 zu suchen sind. Die höchste Verurteiltenziffer nach dem Strafgesetzbuch ergibt sich für die 21- bis 24jährigen, die höchste nach dem Straßenverkehrsgesetz für die 18- bis 20jährigen. Das ist verständlich, da nach dem Straßenverkehrsgesetz vor allem das Fahren ohne Führerschein oder trotz Fahrverbots geahndet wird und junge Leute oft keine Fahrerlaubnis besitzen.

Das häufigste Delikt war ein Verstoß gegen § 316 StGB, Trunkenheit im Verkehr ohne Gefährdung einer Person oder einer Sache von bedeutendem Wert. Verurteilt wurden 4 200 Personen, die durch ihr Verhalten im Straßenverkehr auffielen, bevor sie Unheil



anrichten konnten. Die fahrlässige Körperverletzung nach § 230 StGB folgt mit 1 600 Fällen. Dicht auf kommen die 1 400 Fälle, in denen die Verurteilten ein Fahrzeug führten, obwohl sie dazu infolge Alkohol-

Verurteilte, schwerste Strafe und Entziehung der Fahrerlaubnis

Strafbare Handlung	Verurteilte				Schwerste Strafe				Entziehung der Fahrerlaubnis in % von Spalte 1
	insges.	Jugendliche	Heranwachsende	Erwachsene	Heranwachsende	Erwachsene	Heranwachsende	Erwachsene	
Vergehen nach dem StGB	8 955	93	1 033	7 829	628	384	699	7 130	71,4
darunter									
Flucht nach Verkehrsunfall (142)	1 239	14	197	1 028	122	72	71	957	40,6
Fahrlässige Tötung (222)	134	2	21	111	12	6	41	70	33,6
Fahrlässige Körperverletzung (230)	1 640	18	262	1 360	151	105	72	1 288	32,7
Trunkenheit am Steuer (315c, Abs. 1, Nr. 1a)	1 418	11	156	1 251	95	59	148	1 103	92,5
Trunkenheit im Verkehr ... (316) ¹	4 208	45	363	3 800	226	131	333	3 467	89,8
Volltrunkenheit i. V. mit Verkehrsunfall (330a)	244	1	19	224	13	6	33	191	83,6
Vergehen nach dem StVG	1 657	192	285	1 180	217	65	79	1 101	8,1
dar.: Fahren ohne Fahrerlaubnis ... (21 Abs. 1 Nr. 1)	1 197	178	224	795	175	46	76	719	10,4
Führenlassen eines Kfz. ohne Fahrerlaubnis (21 Abs. 1 Nr. 2)	373	9	43	321	33	10	1	320	0,5
Straßenverkehrsvergehen insgesamt	10 612	285	1 318	9 009	845	449	778	8 231	61,5

1) ohne Gefährdung von Menschen oder Sachen von bedeutendem Wert

genusses oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage waren und deshalb Menschen und Eigentum gefährdeten (§ 315c I 1a StGB). 1 200 Verkehrsteilnehmer mußten verurteilt werden, weil sie nach einem Unfall flohen. Fahren trotz fehlenden Führerscheins oder trotz Fahrverbots führte 1 200mal zu einer Verurteilung.

65% aller Straßenverkehrsvergehen waren Trunkenheitsdelikte. Hier zeichnen sich für Jugendliche, Heranwachsende und Erwachsene merkliche Unterschiede ab. Von 100 Jugendlichen begingen 23 ihr strafrechtlich geahndetes Straßenverkehrsvergehen in Trunkenheit, von 100 Heranwachsenden 52 und von 100 Erwachsenen 68. Sehr viel besser schneiden Heranwachsende und Erwachsene auch nicht bei den Vergehen mit Unfällen ab. Von 100 jugendlichen Tätern hatten nur 30 einen Unfall verschuldet, von 100 Erwachsenen aber 56 und von 100 Heranwachsenden sogar 64.

Soldaten mußten häufiger als andere eines Trunkenheitsdelikts wegen verurteilt werden: von 100 18- bis 20jährigen Soldaten 65 gegenüber 48 von 100 Zivilisten, von 100 Soldaten über 21 Jahre 77 gegenüber 68. Insgesamt wurden 844 Soldaten wegen eines Straßenverkehrsvergehens verurteilt. 11 waren Offiziere, 110 Unteroffiziere und 723 zählten zu den Mannschaften.

6 500 von 10 600 Verkehrssündern wurde die Fahrerlaubnis auf Zeit oder in 23 Fällen sogar für immer entzogen; besaßen sie keine, wurde ihnen die Erteilung eines Führerscheins gesperrt. Gegen 210 wurde ein Fahrverbot verhängt. 64 von 100 Verurteilten wurde damit zunächst untersagt, am Verkehr teilzunehmen.

Wie nicht anders zu erwarten, griffen die Gerichte bei Trunkenheit besonders hart durch. Von 100 trunkenen Verkehrssündern wurde 91 der Führerschein entzogen. Von den 3 700 Personen, die wegen eines nicht in Trunkenheit begangenen Straßenverkehrsvergehens verurteilt wurden, büßten nur 8% ihre Fahrerlaubnis ein. Dagegen waren 8 von 10 Verurteilten, gegen die das Gericht ein Fahrverbot aussprach, zur Tatzeit nüchtern.

1 800 20 und mehr Jahre alten Personen, das sind 19% aller verurteilten Erwachsenen, waren vorher schon wenigstens einmal wegen Trunkenheit am Steuer verurteilt worden, 376 davon mehrmals. Unter den 6 100 im Berichtsjahr wegen eines Trunkenheitsdelikts Verurteilten lag dieser Anteil der Rückfalltäter bei 22%, unter den übrigen Verurteilten immerhin bei 15%. Wegen sonstiger Straßenverkehrsvergehen waren 13% vorbestraft¹.

Als schwerste Maßnahme wurden gegen 279 der 285 jugendlichen Täter Zuchtmittel und gegen 6 Erziehungsmaßregeln verhängt. Diese Maßnahmen werden nebeneinander angeordnet. Deshalb wurden allein 423 Zuchtmittel angewandt: 41mal wurde ein Jugendarrest angeordnet, 164mal die Zahlung eines Geldbetrages und 192mal wurde der Jugendliche verwarnet. Erziehungsmaßregeln wurden 52mal im Urteil aufgeführt; fast immer handelte es sich um Weisungen, etwa um Auflagen für Aufenthalt, Arbeit und persönlichen Umgang.

449 der 1 300 verurteilten Heranwachsenden erhielten als schwerste Strafe eine Geldstrafe, gegen 845 wurden Zuchtmittel angeordnet. Gegen die übrigen wurde in 10 Fällen eine Freiheitsstrafe und in 8 Fällen eine Jugendstrafe verhängt. Gegen 6 Heranwachsende wurden als schwerstes Erziehungsmaßregeln verfügt. Von den 449 Heranwachsenden, die zu einer Geldstrafe verurteilt wurden, brauchten die meisten höchstens 500 DM zu zahlen. Recht häufig wurde als Zuchtmittel die Zahlung eines Geldbetrages verfügt, insgesamt 719mal.

Die meisten der 9 000 verurteilten Erwachsenen erhielten eine Geldstrafe: 8 200 oder 91%. 3 100 mußten jedoch nicht mehr als 500 DM zahlen; 1 400 wurden zu mehr als 1 000 DM verurteilt. Von den 778 zu einer Freiheitsstrafe Verurteilten brauchten nur 28% ihre Strafe anzutreten. Sie lag in 8 von 10 Fällen unter 6 Monaten. Nur 9% aller erwachsenen Täter erhielten eine Freiheitsstrafe. Gegen die wegen fahrlässiger Tötung Verurteilten wurde sie dagegen in 37% aller Fälle angeordnet.

Begriffe und Methoden

Für jeden rechtskräftig Abgeurteilten, und zwar getrennt für allgemeines und Jugendstrafrecht, legen die Amtsgerichte und Staatsanwaltschaften ein Zählblatt an, das im Statistischen Landesamt ausgewertet wird. Für die Statistik wird nur das schwerste Delikt ausgewertet. Das ist in der Regel das Delikt, für das das Gesetz die höchste Strafe androht. Es gehen statistisch z. B. Verstöße gegen § 316 oder § 315 c I 1 a unter, wenn gleichzeitig Fahrerflucht vorliegt. Von mehreren Strafen, die ein nach allgemeinem Strafrecht Verurteilter erhält, wird nur die schwerste nachgewiesen, also bei einer Verurteilung zu einer Freiheits- und einer Geldstrafe nur die Freiheitsstrafe.

Die Straftat eines Jugendlichen wird mit Erziehungsmaßregeln, Zuchtmitteln oder Jugendstrafe geahndet. Erziehungsmaßregeln sind: die Erteilung von Weisungen, die Erziehungsbeistandschaft und die Fürsorgeerziehung. Zuchtmittel sind: die Verwarnung, die Auferlegung besonderer Pflichten und der Jugendarrest. Als besondere Pflicht kann der Richter dem Jugendlichen auferlegen, den Schaden wieder gutzumachen, sich persönlich bei dem Betroffenen zu entschuldigen oder einen Geldbetrag zugunsten einer gemeinnützigen Einrichtung zu zahlen.

Gustav Thissen

¹) ohne fahrlässige Tötung oder fahrlässige Körperverletzung in Trunkenheit

Kurzberichte

Industrieproduktion auf vollen Touren

Wirtschaftliche Entwicklungen werden - daran haben wir uns im Laufe vieler Jahre gewöhnt - in den täglichen Informationen der Massenmedien oft vereinfachend nur durch Nennung von Veränderungsraten, meist Zuwachsraten, ausgedrückt. Die ihnen zugrunde liegenden Ausgangsdaten bleiben vielfach unerwähnt: Man will den "Normalverbraucher" nicht mit allzuviel Zahlen belasten, und eine kleine Prozentzahl ist in der Tat viel einprägsamer als zwei miteinander verglichene vielstellige Grundzahlen, die oft nur dem Fachmanne etwas bedeuten. Der Verzicht auf sie hat allerdings auch Nachteile: Es fehlt die Information, wohin die Dinge sich im Auf und Ab des Zeitgeschehens denn nun eigentlich entwickelt haben, also die Angabe des gegenwärtigen Standorts.

Dabei liefern Meßreihen, wie sie die verschiedenen Indices darstellen, diesen Bezug sogar ziemlich plastisch "frei Haus". So bedeutet ein Stand des Preisindex für die Lebenshaltungskosten von 140, daß die einbezogenen Waren gegenüber dem Basisjahr - 1962 (= 100) - im Durchschnitt um 40% teurer geworden sind.

Infolge gestiegener Nachfrage nach Erzeugnissen der verarbeitenden Industrie, besonders von Bestellern aus dem Ausland, produzierten die Industriebetriebe in Schleswig-Holstein im ersten Drittel des Jahres 1973 um 8% mehr Güter als im gleichen Zeitraum 1972. Dabei überrascht es zunächst, daß dieser kräftige Aufschwung überhaupt möglich war, obwohl ihm kein entsprechender Zugang an Arbeitskräften gegenüberstand und die durchschnittliche Arbeitsleistung nur geringfügig angestiegen ist. Andererseits ist in den letzten Jahren der Kapitaleinsatz der Industrie erheblich verstärkt worden. Der Investitionsboom der Jahre 1969 und 1970 ist dafür ein deutlich sichtbarer Ausdruck. Die kräftige Zunahme der Ausrüstungsinvestitionen führte zu weiterer Anpassung an neue Erkenntnisse der Technologie und damit zur Rationalisierung der Fertigungsabläufe, was im Endeffekt natürlich die Arbeitsproduktivität steigerte. Mit dieser Entwicklung gingen eine Ausweitung der Produktionskapazitäten und deren bessere Auslastung einher.

Die konjunkturellen Auftriebskräfte belebten die Gütererzeugung im Bund wie im Land etwa gleich stark. Auch die Unterteilung nach den großen Warenbereichen zeigt ungefähr das gleiche Bild:

Index der industriellen Produktion¹
1962 = 100

Warenbereich	Januar bis April				Veränderung 1973 gegen 1972 in %	
	1972		1973			
	Land	Bund	Land	Bund	Land	Bund
Grundstoffe und und Produktionsgüter	167	184	192	206	+ 14,9	+ 12,3
Investitionsgüter	184	161	197	174	+ 7,4	+ 8,3
Verbrauchsgüter	205	163	221	174	+ 8,1	+ 6,4
Nahrungs- und Genußmittel	131	141	136	143	+ 3,7	+ 2,4
Insgesamt	165	161	178	174	+ 8,1	+ 8,5

1) von Kalenderunregelmäßigkeiten bereinigt

Hinsichtlich der Produktionsstruktur bestehen zwischen Bund und Land erhebliche Unterschiede, die ihre Ursache in wirtschaftsgeographischen Gegebenheiten haben. So entfällt auf den Produktionsgüterbereich mit seiner weit überdurchschnittlichen Zuwachsrate im Bund ein viel größerer Gewichtsanteil als in Schleswig-Holstein, während für den nur wenig expansiven Nahrungsmittelsektor das Gegenteil gilt. Würde man auf die Zuwachsraten der einzelnen Warenbereiche in Schleswig-Holstein die Bundesgewichte anwenden, so ergäbe sich hier insgesamt eine noch stärkere Produktionszunahme als im Bund.

Im ersten Drittel des Jahres 1973 war der Produktionsausstoß der bundesdeutschen wie der schleswig-holsteinischen Industrie um drei Viertel größer als in einer gleich langen Periode im Durchschnitt des Basisjahres 1962. Dabei errechnet sich für Schleswig-Holstein sogar ein geringer Vorsprung. Am stärksten, nämlich auf mehr als das Doppelte des damaligen Produktionsvolumens, stieg seitdem im nördlichsten Bundesland die Herstellung von Verbrauchsgütern an. Grundstoffe und Produktionsgüter sowie Investitionsgüter wurden etwa doppelt soviel erzeugt wie vor 11 Jahren, Nahrungs- und Genußmittel dagegen nur um gut ein Drittel mehr.

In diesem Zusammenhang darf nicht unerwähnt bleiben, daß der Produktionsindex die Gütererzeugung in einem bestimmten Zeitraum und in einer bestimmten Region am Volumen des Basisjahres mißt; Niveauunterschiede, die damals bestanden haben, kommen also in ihm nicht zum Ausdruck. Eine Vorstellung, wie es

in dieser Hinsicht um die Industrie in Schleswig-Holstein bestellt war und ist, vermittelt die Diskrepanz zwischen dem Anteil Schleswig-Holsteins 1962

an der Bevölkerung der BRD = 4,1%
und dem Netto-Produktionswert
der bundesdeutschen Industrie = 2,5%

Mit anderen Worten: Die auf den Einwohner bezogene Nettoleistung der Industrie betrug 1962

in der BRD = 3 185 DM
in Schleswig-Holstein = 1 900 DM,

das sind 60% des Bundesdurchschnitts.

Hermann Egge

Erläuterungen

Die Quelle ist nur bei Zahlen vermerkt, die nicht aus dem Statistischen Landesamt stammen.

Der Ausdruck "Kreise" steht vereinfachend für "Kreise und kreisfreie Städte".

Differenzen zwischen Gesamtzahl und Summe der Teilzahlen entstehen durch unabhängige Rundung; allen Rechnungen liegen die ungerundeten Zahlen zugrunde.

Bei Größenklassen bedeutet z. B. "1-5": "1 bis unter 5".

Zahlen in () haben eingeschränkte Aussagefähigkeit.

p = vorläufige, r = berichtigte, s = geschätzte Zahl, D = Durchschnitt.

Zeichen anstelle von Zahlen in Tabellen bedeuten:

- = Zahlenwert genau Null

0 = Zahlenwert größer als Null, aber kleiner als die Hälfte der verwendeten Einheit

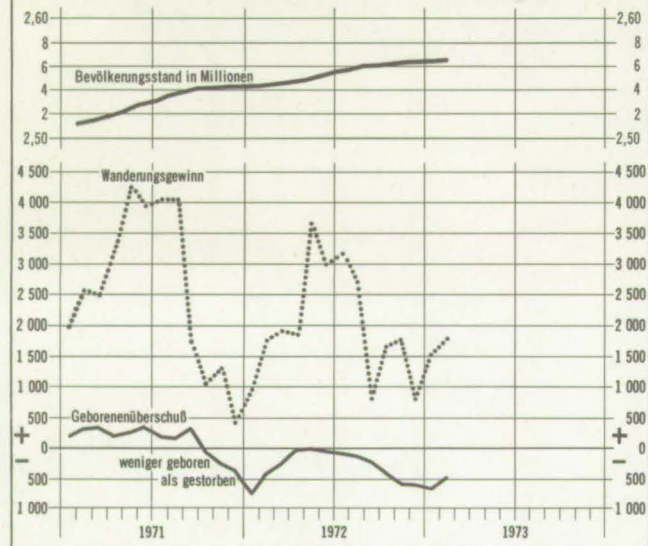
. = Zahlenwert unbekannt, nicht eingesetzt oder sinnlos

... = Zahlenwert noch nicht bekannt

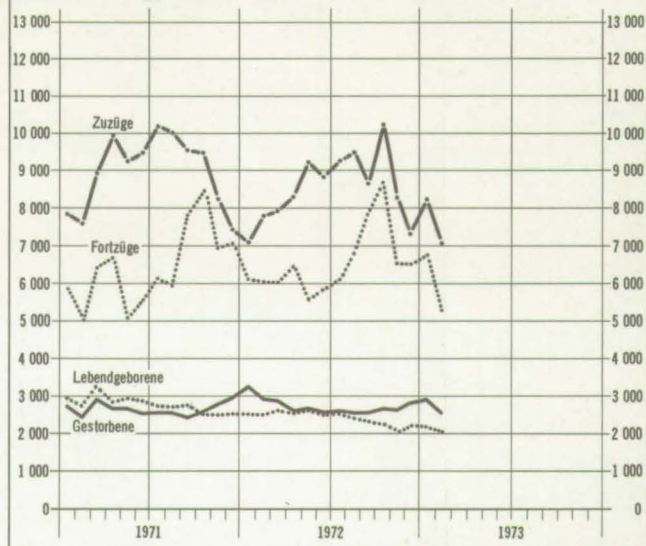
SCHLESWIG - HOLSTEINISCHE WIRTSCHAFTSKURVEN · A

Die "Wirtschaftskurven" A und B erscheinen im monatlichen Wechsel mit unterschiedlichem Inhalt. Teil B enthält folgende Darstellungen aus der Industrie: Produktionsindex und Beschäftigte im Maschinenbau, Schiffbau, Bauhauptgewerbe und Nahrungs- und Genußmittelindustrie.

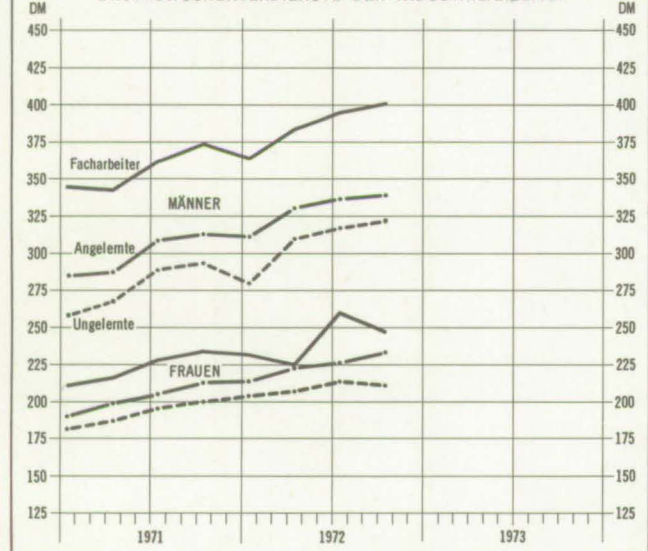
DIE BEVÖLKERUNGSZAHL UND IHRE VERÄNDERUNG



BESTANDTEILE DER BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

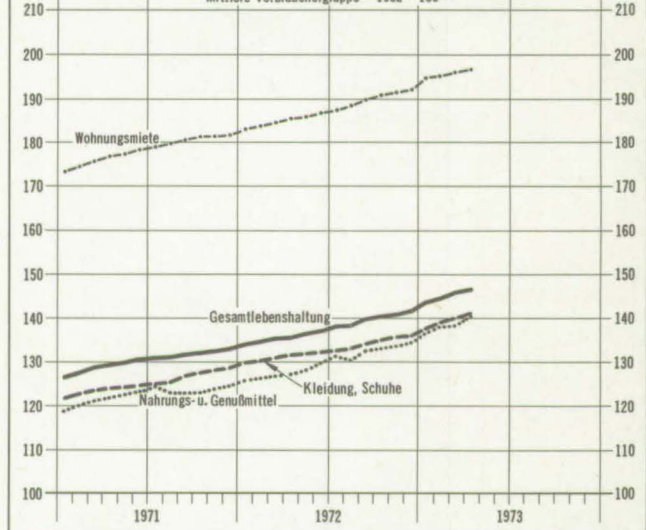


BRUTTOWOCHENVERDIENSTE DER INDUSTRIEARBEITER



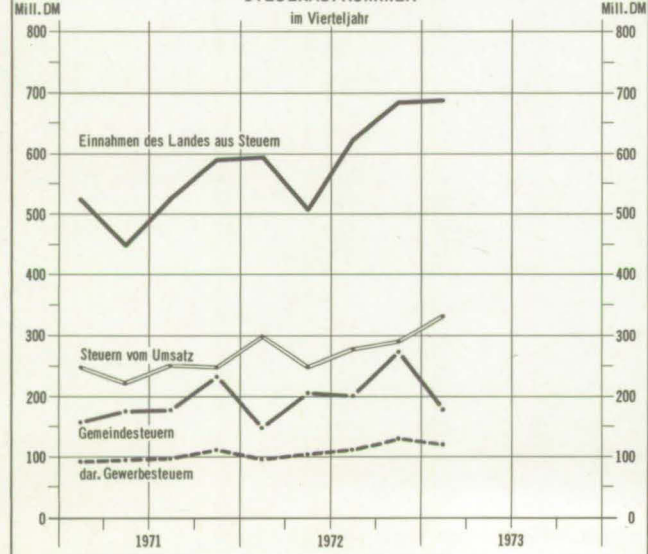
PREISINDEX FÜR DIE LEBENSHALTUNG IM BUNDESGBEIT

Mittlere Verbrauchergruppe - 1962 = 100 -

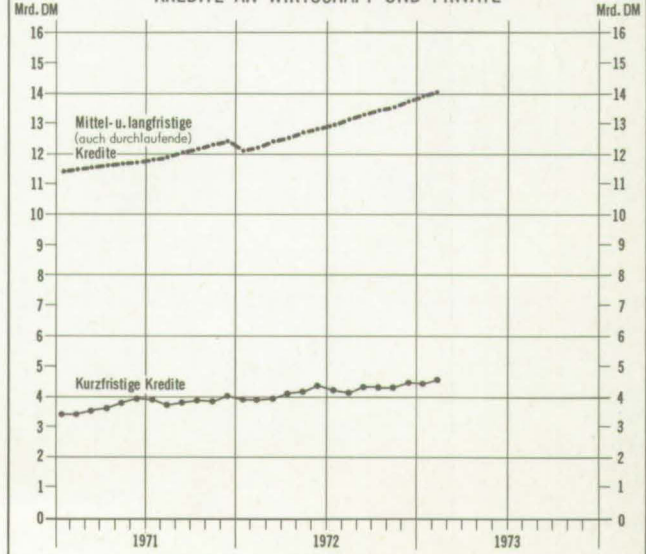


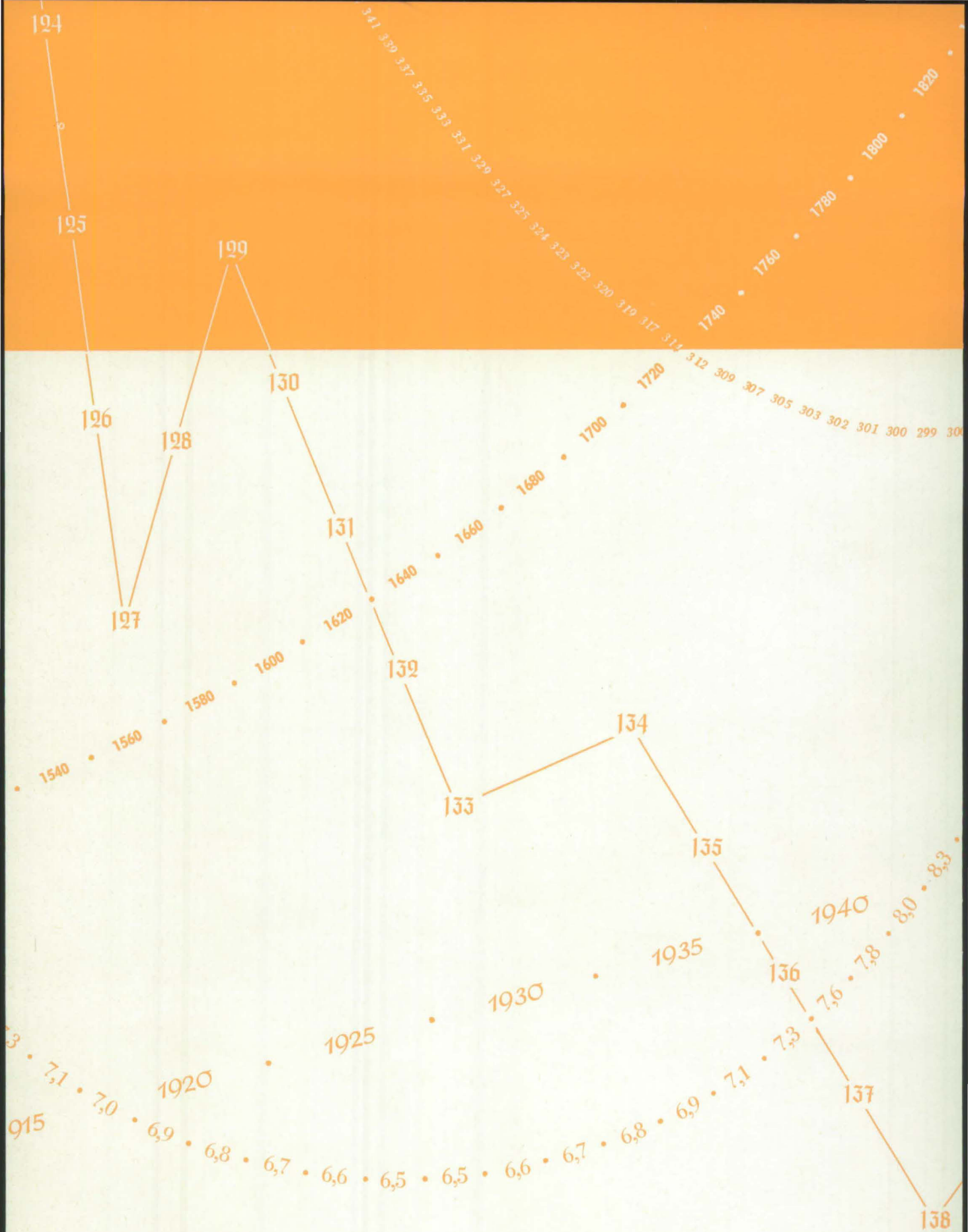
STEUERAUFKOMMEN

im Vierteljahr



KREDITE AN WIRTSCHAFT UND PRIVATE





Herausgeber: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein, 23 Kiel 1, Postfach 11 41; Mühlenweg 166; Fernruf (04 31) 4 07 11

Schriftleitung: Arnold Heinemann unter ständiger Mitarbeit von Lieselotte Korschey

Druck: Schmidt & Klaunig, Kiel, Ringstraße 19/21 — Auflage: 750

Bezugspreis: Einzelheft 2,50 DM, Jahresbezug 25,— DM

— Nachdruck, auch auszugsweise, ist gern gestattet, wenn die Quelle genannt wird —

Postbezugspreis entfällt, da nur Verlagsstücke; Bezugsgebühr wird vom Verlag eingezogen