

Wochenbericht

Wirtschaft Politik Wissenschaft

Stagnation des Personenverkehrs in Deutschland

Jutta Kloas
jkloas@diw.de

Hartmut Kuhfeld
hkuhfeld@diw.de

In den 90er Jahren ist die Verkehrsleistung (Personenkilometer) in Deutschland nur noch stark abgeschwächt gestiegen, von 1994 bis 1999 um 4 %. Im Jahre 2000 ergab sich sogar ein Rückgang um gut 2 %. Diese Tendenz setzte sich im vergangenen Jahr fort. Besonders der Pkw-Verkehr nahm ab. Ursache dafür dürften in erster Linie die kräftigen Preiserhöhungen für Kraftstoffe gewesen sein. Der öffentliche Nahverkehr hat im betrachteten Zeitraum seine Fahrgastzahlen annähernd gehalten. Im regionalen Schienenverkehr haben die Angebotsverbesserungen (Taktverkehr, moderne Fahrzeuge) sogar zu zusätzlichen Fahrten geführt.

Bestimmungsgrößen für den Personenverkehr

Von 1994 bis 2000 ist die *Bevölkerung* in Deutschland mit rund 82 Mill. Einwohnern nahezu konstant geblieben, die *Bevölkerungsstruktur* hat sich hingegen verändert. Die Zahl der Kinder ist um fast ein Zehntel zurückgegangen; ihr Anteil an der Bevölkerung lag im Jahre 2000 bei 6 %. Die Wegehäufigkeit von Kleinkindern liegt naturgemäß unter dem Durchschnitt aller Personen (1 134 Wege je Person im Jahre 2000); 70 % der Wege von Kindern waren im Jahre 2000 dem Freizeitverkehr zuzurechnen.¹

Der Anteil der Schüler und Studenten lag im Jahre 2000 bei einem Sechstel der Gesamtbevölkerung, er hat seit 1994 leicht zugenommen. Gleichzeitig fand eine Strukturverschiebung hin zu Oberschülern und Studenten statt. Schüler ab 18 Jahren und Studenten sind überdurchschnittlich mobil. Gut 40 % ihrer Wege sind Freizeitverkehr (Abbildung 1). Hier sind sie neben den Kindern (mit knapp 600 Freizeitwegen je Person) die Gruppe mit der höchsten Wegezahl.

Erwerbstätige sind die größte Bevölkerungsgruppe; ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung betrug im Jahre 2000 gut zwei Fünftel, er hat sich im betrachteten Zeitraum nicht verändert. Für 1994 und 2000 gilt gleichermaßen: Mit 1 280 Wegen im Jahr waren Erwerbstätige überdurchschnittlich mobil. Unter ihnen haben Beamte und Selbständige mit über 1 400 Wegen die höchsten Mobilitätsraten. Demgegenüber weisen Arbeitslose eine wesentlich geringere Mobilität auf (1 055 Wege).

Die Mobilität von Hausfrauen/-männern und Rentnern ist ebenfalls vergleichsweise gering. Zur Gruppe der Hausfrauen/-männer zählen alle Personen im erwerbsfähigen Alter, die sich nicht in Ausbildung, Erwerbstätigkeit (einschließlich Arbeitssuche) oder Rente befinden; Personen ab 65 Jahren werden

¹ Zur Mobilität von Kindern gehören auch solche Wege, auf denen sie von Erwachsenen aus Gründen der Betreuung mitgenommen werden.

Königin-Luise-Straße 5
14195 Berlin

Tel. +49-30-897 89-0
Fax +49-30-897 89-200

www.diw.de
postmaster@diw.de

DIW Berlin

Nr. 42/2002

69. Jahrgang / 17. Oktober 2002

Inhalt

Stagnation des Personenverkehrs in Deutschland Seite **685**

Ost- und westdeutsche Jugendliche: Annäherung bei den objektiven Lebensbedingungen stärker als bei der subjektiven Bewertung Seite **694**

Unkorrigiert!

Sperrfrist:

Mittwoch, 16. Oktober 2002, 17 Uhr!

Für Agenturen:

Sendesperfrist

Mittwoch, 16. Oktober 2002, 8 Uhr,

mit Sendesperfristvermerk:

„Freigabe zur Veröffentlichung:

Mittwoch, 16. Oktober 2002, 17 Uhr“

A 22127 C

Kasten

Datenbasis und Modell für die Schätzung des Personenverkehrs in Deutschland

Die amtliche Statistik weist nur Angaben zu Teilbereichen des Verkehrs aus. Nicht erfasst werden der Verkehr mit Pkw und motorisierten Zweirädern sowie der Rad- und der Fußgängerverkehr. Außerdem liegen keine Informationen zu inhaltlichen Differenzierungen des Verkehrs, z. B. nach Wegezwecken (Fahrtsmotiven) oder Bevölkerungsgruppen, vor. Seit vielen Jahren werden daher vom DIW Berlin differenzierte Daten zum gesamten Personenverkehr bestimmt, die Grundlage für weitergehende Analysen und Prognosen sowie für verkehrsplanerische und verkehrspolitische Entscheidungen sind. In diesem Bericht wird die Entwicklung in den Jahren 1994 bis 2000 dargestellt; er knüpft an die letzte umfassende Veröffentlichung dieser Daten vor sechs Jahren an.¹ Die Zeitreihen enthalten das jährliche Verkehrsaufkommen, d. h. alle zurückgelegten Wege einschließlich des nichtmotorisierten Verkehrs, und die Verkehrsleistung, d. h. die zurückgelegten Personenkilometer. Dabei wird nach dem für die längste Wegstrecke benutzten Verkehrsmittel (Verkehrsart) und nach den Fahrt- bzw. Wegezwecken unterschieden.

Die Ergebnisse stützen sich auf Modellrechnungen, deren empirische Basis sich zusammensetzt aus der amtlichen Statistik, der Fahrleistungsrechnung des DIW Berlin,² den drei bundesweiten Querschnitterhebungen zum Verkehrsverhalten³ und dem seit 1994 laufenden Mobilitätspanel.⁴ Letzteres erlaubt wegen des geringen Stichprobenumfangs keine so detaillierte Differenzierung des Verkehrsgeschehens wie die Querschnitterhebungen, es zeigt vielmehr, wie dieselben Personen jährlich ihr Mobilitätsverhalten verändert haben.

Die Ergebnisse der drei bundesweiten Erhebungen bilden eine wesentliche Grundlage für die Bestimmung des nichtmotorisierten Verkehrs und zur Ableitung von Mobilitätsraten im Personenverkehrsmodell des DIW Berlin. Zurzeit wird eine neue Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten unter dem Titel „Mobilität in Deutschland“ durchgeführt, deren Ergebnisse im nächsten Jahr zur Verfügung stehen.⁵

Das Verkehrsverhalten von Personen (Zahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Entfernung der Ziele, Zeitaufwand für Wege) wird im Wesentlichen bestimmt durch

- die Stellung im Lebenszyklus (z. B. in Ausbildung, erwerbstätig),
- die Pkw-Verfügbarkeit,
- das Wohnumfeld (z. B. Siedlungsstruktur, Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln).

Die Eingangsgrößen des Personenverkehrsmodells sind daher nach vier Gebietstypen, zehn Bevölkerungsgruppen und zusätzlich jeweils vier Gruppen der Pkw-Verfügbarkeit differenzierte Mobilitätsraten (Wege je Person, Kilometer und Minuten je Person im Jahr). Das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung ergeben sich durch Verknüpfung dieser Mobilitätsraten mit entsprechend differenzierten Einwohnerzahlen. Bei der jährlichen Fortschreibung werden im ersten Schritt die Mobilitätsraten konstant gehalten und nur die Effekte berücksichtigt, die sich aus geänderter Bevölkerungsstruktur und Motorisierungsentwicklung ergeben (Struktureffekt). Im zweiten Schritt werden Änderungen des Verkehrsverhaltens berücksichtigt, soweit sie aus zusätzlichen Quellen abzuleiten sind. Das zweistufige Vorgehen ermöglicht es, den Einfluss von Verhaltensänderungen zu berücksichtigen.

Einflussfaktoren sind

- der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (z. B. neue Regionalbahnlinien),
- neue Angebote (z. B. Wochenendticket, Mitnahme von Personen),
- Änderungen der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen (z. B. Anhebung der Mineralölsteuer),
- Änderungen der persönlichen Einstellungen und Werthaltungen (z. B. steigendes Umweltbewusstsein).

¹ Vgl.: Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Bearb.: Jutta Kloas und Hartmut Kuhfeld. In: Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 37/96. Aufgrund von Datenrevisionen beim Eisenbahn- und Luftverkehr weichen die jetzt für das Jahr 1994 ausgewiesenen Werte von den seinerzeit veröffentlichten ab.

² Vgl.: Wachstum von Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr. Bearb.: Heilwig Rieke. In: Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 14/96.

³ Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten; durchgeführt 1975/76/77, 1982 und 1989 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr.

⁴ Vgl. Bastian Chlond, Wilko Manz und Dirk Zumkeller: Panelauswertung 1999/2000 – Schlussbericht. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, als Manuskript vervielfältigt. Berlin 2000.

⁵ Zur Methode und Durchführung der Erhebung vgl. DIW und infas: Mobilität in Deutschland – KONTIV 2002. Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten, 1. Zwischenbericht. Projekt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, als Manuskript vervielfältigt. Berlin/Bonn 2002. Vgl. auch die Projekthomepage <http://www.infas.de/mid/index.html>.

den Rentnern zugerechnet. Der Anteil der Hausfrauen/-männer betrug 1994 rund 7 % und ging im betrachteten Zeitraum leicht zurück. Erwartungsgemäß sind Hausfrauen/-männer besonders häufig unterwegs, um einzukaufen. Mindestens jeder zweite ihrer Wege wird aus diesem Anlass unternommen. Hausfrauen/-männer sind ebenfalls häufig für Service-Aktivitäten² (wie Begleiten von Kindern) zuständig; 40 % aller Begleitwege werden von dieser Personengruppe erledigt.

Der Anteil der Rentner ist im betrachteten Zeitraum von 21 % auf knapp 23 % gestiegen. Im Vergleich zu den übrigen Personengruppen haben sie mit 842 Wegen die geringste Mobilität. Ebenso wie Hausfrauen/-männer sind Rentner am häufigsten zum Einkaufen außer Haus; mindestens jeder zweite ihrer Wege ist diesem Zweck zuzurechnen. Rentner verfügen zunehmend häufig über einen Pkw, der jedoch unterdurchschnittlich genutzt wird. Ein Rentner legt im Jahr durchschnittlich 4 100 Kilometer mit seinem Fahrzeug zurück, ein Erwerbstätiger dagegen mit 13 400 Kilometern mehr als das Dreifache.

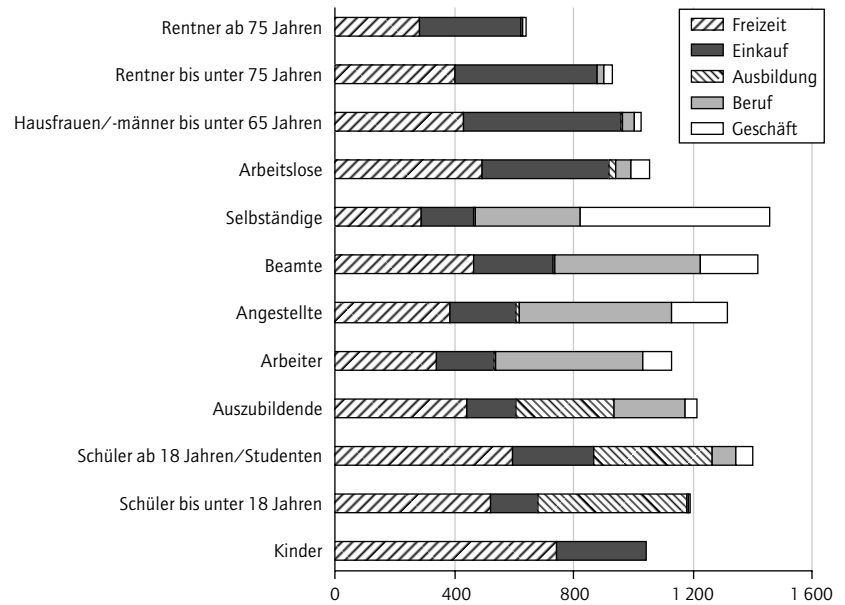
Von 1994 bis 2000 hat sich der *Pkw-Bestand* in Deutschland um gut 3 Mill. auf 42,8 Mill. Fahrzeuge erhöht. Der Anteil der Pkw-Besitzer vergrößerte sich in allen Bevölkerungsgruppen (Abbildung 2). Laut Einkommens- und Verbrauchsstichprobe des Statistischen Bundesamtes verfügten 1998 drei Viertel aller Haushalte über mindestens einen Pkw; im Vergleich zur Erhebung 1993 bedeutet dies einen Zuwachs um 3 Prozentpunkte. Auch der Anteil mehrfach motorisierter Haushalte hat sich von 15 % auf 19 % erhöht.

Ein weiterer wichtiger Einflussfaktor für die Entwicklung des Personenverkehrs ist die Veränderung der *Siedlungsstruktur*. 30 % der Deutschen lebten 1994 in Großzentren und Oberzentren, d. h. in Gemeinden mit dichter Infrastruktur und ausgebautem öffentlichen Personenverkehrsnetz. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist in diesen Ballungsräumen mit 19 % (Großzentren) bzw. 13 % (Oberzentren) deutlich höher als in ländlichen Gemeinden und Mittelzentren (9 % bzw. 8 %). Gut ein Drittel der Bevölkerung wohnte 1994 wie 2000 in Mittelzentren. Die Einwohnerzahl der übrigen, überwiegend ländlich geprägten Gemeinden ist von 1994 bis 2000 überproportional gestiegen; der Prozess der Zersiedlung ist also noch nicht abgeschlossen.

In dünner besiedelten Räumen sind die Wege im Durchschnitt 15 % länger als in den übrigen Gemeindetypen. Mit 12 640 Kilometern hat jeder Einwohner im ländlichen Raum eine um 10 % höhere Verkehrsleistung im Jahr als ein Stadtbe-

Abbildung 1

Mobilität im Jahre 2000 nach Bevölkerungsgruppen und Zwecken¹
Wege je Person



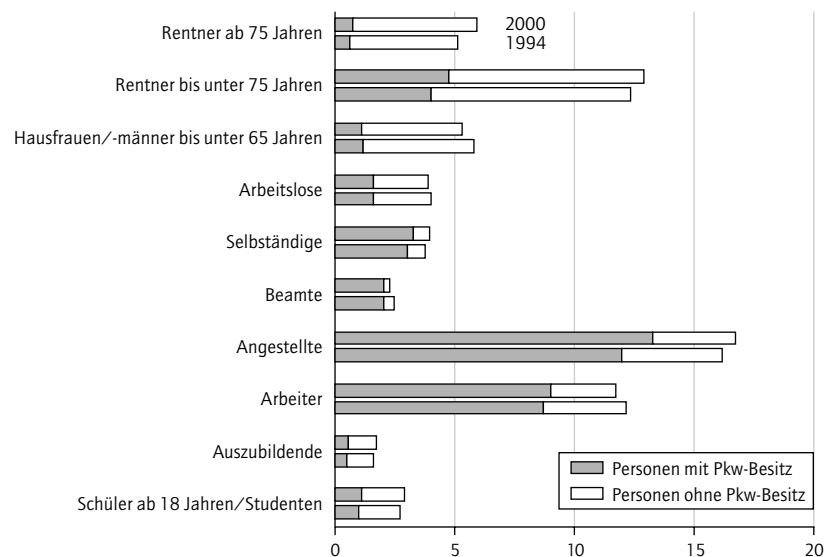
¹ Ohne Urlaubs- und Luftverkehr.

Quelle: Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Abbildung 2

Pkw-Besitz 1994 und 2000 nach Bevölkerungsgruppen
Personen in Mill.



Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

wohner. Dennoch verbringt Letzterer wegen des langsameren Verkehrsflusses jährlich durchschnittlich 50 Stunden länger im Verkehr – insgesamt rund 500 Stunden – als ein Landbewohner.

² Begleiten von Personen gehört zum Zweck Freizeit.

Tabelle 1

Verkehrsaufkommen in Deutschland 1994 bis 2000 nach Zwecken und Verkehrsarten¹

Beförderte Personen in Mill.

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Zu Fuß	25 459	25 623	25 524	25 463	25 343	25 212	25 089
Beruf	2 058	1 977	1 975	1 958	1 976	1 996	1 966
Ausbildung	1 903	1 928	1 946	1 955	1 932	1 910	1 879
Geschäft	317	309	309	310	311	311	311
Einkauf	9 606	9 599	9 592	9 564	9 506	9 413	9 378
Freizeit	11 575	11 810	11 700	11 676	11 619	11 581	11 554
Urlaub	-	-	-	-	-	-	-
Fahrrad	9 153	9 206	9 188	9 177	9 154	9 110	9 188
Beruf	1 662	1 604	1 604	1 582	1 590	1 607	1 583
Ausbildung	1 296	1 317	1 326	1 339	1 338	1 333	1 326
Geschäft	134	133	134	136	135	134	132
Einkauf	2 584	2 582	2 580	2 565	2 550	2 516	2 569
Freizeit	3 476	3 568	3 543	3 555	3 539	3 519	3 577
Urlaub	1	1	1	1	1	1	1
ÖSPV ²	8 179	8 110	8 067	8 070	7 996	8 023	8 087
Beruf	1 789	1 700	1 680	1 652	1 645	1 645	1 655
Ausbildung	2 221	2 243	2 263	2 289	2 294	2 289	2 274
Geschäft	194	195	195	194	193	193	193
Einkauf	2 160	2 137	2 124	2 121	2 083	2 053	2 090
Freizeit	1 796	1 818	1 788	1 798	1 765	1 828	1 859
Urlaub	19	17	16	16	16	16	15
Eisenbahn ³	1 750	1 800	1 857	1 860	1 798	1 823	1 860
Beruf	682	710	700	696	677	695	701
Ausbildung	328	328	329	337	328	335	333
Geschäft	90	95	105	105	102	102	103
Einkauf	267	261	280	279	267	268	280
Freizeit	367	390	431	430	412	412	431
Urlaub	16	16	13	13	13	12	12
MIV ⁴ -Fahrer	37 203	37 656	37 895	38 307	38 842	39 526	38 086
Beruf	10 788	10 863	10 935	10 988	11 213	11 507	11 405
Ausbildung	755	778	785	813	827	837	838
Geschäft	7 091	7 002	7 032	7 150	7 270	7 354	7 359
Einkauf	7 402	7 510	7 609	7 691	7 764	7 879	7 234
Freizeit	11 125	11 462	11 495	11 627	11 729	11 910	11 212
Urlaub	43	41	39	38	39	39	39
MIV ⁴ -Mitfahrer	11 887	11 984	11 861	11 801	11 774	11 740	10 950
Beruf	994	969	947	930	938	949	935
Ausbildung	516	524	530	534	531	528	522
Geschäft	208	205	204	204	204	204	202
Einkauf	2 890	2 887	2 886	2 879	2 882	2 871	2 628
Freizeit	7 219	7 341	7 239	7 200	7 165	7 133	6 609
Urlaub	60	58	55	53	54	54	54
Flugzeug ⁵	81	88	91	96	101	108	116
Geschäft	28	34	35	37	40	44	47
Freizeit	2	2	2	2	3	5	7
Urlaub	51	52	53	57	59	59	62
Insgesamt	93 712	94 467	94 482	94 774	95 009	95 542	93 376
Beruf	17 973	17 823	17 842	17 807	18 039	18 399	18 245
Ausbildung	7 018	7 119	7 179	7 266	7 252	7 232	7 172
Geschäft	8 062	7 973	8 014	8 136	8 254	8 342	8 348
Einkauf	24 909	24 976	25 072	25 098	25 051	25 000	24 179
Freizeit	35 560	36 391	36 199	36 288	36 231	36 388	35 249
Urlaub	190	185	177	178	182	181	183

1 Die Werte sind gerundet; die Summen sind aus ungerundeten Ausgangswerten berechnet.

2 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr: U-Bahn, Straßenbahn, O-Bus und Kraftomnibus; einschließlich Kleinunternehmen sowie ausländischer Unternehmen.

3 Einschließlich S-Bahn, ohne Doppelzählungen von Umsteigern zwischen Zuggattungen.

4 Motorisierter Individualverkehr: Verkehr mit Personenkraftwagen und motorisierten Zweirädern.

5 Im innerdeutschen Verkehr ohne Umsteiger, im grenzüberschreitenden Verkehr einschließlich Ausland/Ausland-Umsteigern und Transit.

Quellen: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten 1976, 1982, 1989; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Tabelle 2

Verkehrsleistung in Deutschland 1994 bis 2000 nach Zwecken und Verkehrsarten¹

In Mrd. Personenkilometern

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Zu Fuß	30,1	30,4	30,3	30,3	30,2	30,1	30,0
Beruf	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Ausbildung	2,0	2,1	2,1	2,1	2,1	2,0	2,0
Geschäft	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Einkauf	9,0	9,0	9,0	9,0	8,9	8,9	8,8
Freizeit	16,6	17,0	16,8	16,9	16,8	16,8	16,8
Urlaub	-	-	-	-	-	-	-
Fahrrad	23,6	23,8	23,8	23,8	23,8	23,7	23,9
Beruf	4,2	4,1	4,1	4,0	4,0	4,0	4,0
Ausbildung	3,3	3,3	3,3	3,4	3,4	3,4	3,3
Geschäft	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Einkauf	4,5	4,5	4,5	4,5	4,4	4,4	4,5
Freizeit	11,3	11,6	11,5	11,6	11,6	11,5	11,7
Urlaub	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ÖSPV ²	86,9	85,9	85,2	84,3	84,2	84,0	85,4
Beruf	20,6	19,8	19,7	19,5	19,5	19,3	19,7
Ausbildung	18,4	18,6	18,7	18,9	19,0	18,7	18,8
Geschäft	3,3	3,3	3,3	3,1	3,1	3,1	3,1
Einkauf	13,9	13,8	13,7	13,6	13,4	13,0	13,3
Freizeit	25,6	25,9	25,5	24,7	24,9	25,7	26,5
Urlaub	5,1	4,6	4,3	4,4	4,3	4,2	4,1
Eisenbahn ³	72,3	75,0	76,0	73,9	72,4	73,6	75,1
Beruf	22,6	23,5	22,8	21,8	21,4	22,3	22,3
Ausbildung	8,8	8,9	8,7	8,6	8,4	8,7	8,6
Geschäft	6,8	7,3	7,9	7,7	7,6	7,8	7,9
Einkauf	6,3	6,1	6,5	6,3	6,1	6,1	6,4
Freizeit	21,9	23,5	25,4	24,6	24,2	24,4	25,6
Urlaub	5,9	5,7	4,7	4,9	4,7	4,4	4,3
MIV ⁴ -Fahrer	517,7	527,7	532,6	539,2	543,4	550,8	533,4
Beruf	134,8	137,2	139,2	140,2	142,0	145,1	143,9
Ausbildung	11,3	11,8	12,1	12,6	12,7	12,9	12,9
Geschäft	121,8	121,7	122,8	125,1	126,3	127,3	127,4
Einkauf	53,8	55,0	56,2	57,0	57,2	57,7	53,1
Freizeit	174,3	181,0	182,6	185,2	185,7	188,0	176,6
Urlaub	21,6	21,0	19,7	19,2	19,5	19,8	19,4
MIV ⁴ -Mitfahrer	213,5	215,2	211,7	210,5	210,8	210,8	197,8
Beruf	11,6	11,5	11,3	11,2	11,3	11,5	11,4
Ausbildung	3,6	3,6	3,7	3,7	3,7	3,8	3,7
Geschäft	6,0	6,0	6,0	6,0	6,1	6,1	6,1
Einkauf	24,5	24,5	24,5	24,6	24,7	24,6	22,5
Freizeit	139,1	141,7	140,1	139,7	139,4	138,8	128,6
Urlaub	28,7	27,9	26,1	25,4	25,7	26,0	25,5
Flugzeug ⁵	30,1	32,6	33,8	36,0	37,7	40,2	43,2
Geschäft	10,6	12,8	13,4	14,1	15,2	16,9	18,1
Freizeit	0,8	0,8	0,9	0,9	1,1	1,8	2,7
Urlaub	18,7	19,0	19,5	20,9	21,4	21,5	22,4
Insgesamt	974,1	990,6	993,3	998,0	1 002,4	1 013,1	988,7
Beruf	196,0	198,1	199,2	198,7	200,2	204,2	203,2
Ausbildung	47,4	48,3	48,6	49,3	49,3	49,4	49,4
Geschäft	149,2	151,6	153,9	156,7	159,0	161,8	163,3
Einkauf	112,0	112,9	114,4	114,9	114,7	114,7	108,6
Freizeit	389,6	401,4	402,9	403,6	403,6	407,1	388,4
Urlaub	80,0	78,2	74,3	74,8	75,6	75,9	75,8

1 Die Werte sind gerundet; die Summen sind aus ungerundeten Ausgangswerten berechnet.

2 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr: U-Bahn, Straßenbahn, O-Bus und Kraftomnibus; einschließlich Kleinunternehmen.

3 Einschließlich S-Bahn, ohne Doppelzählungen von Umsteigern zwischen Zugkategorien.

4 Motorisierter Individualverkehr: Verkehr mit Personenkraftwagen und motorisierten Zweirädern.

5 Im innerdeutschen Verkehr ohne Umsteiger, im grenzüberschreitenden Verkehr einschließlich Ausland/Ausland-Umsteigern und Transit. Leistung über dem Gebiet Deutschlands.

Quellen: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten 1976, 1982, 1989; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Entwicklung des Personenverkehrs

... nach Verkehrszwecken

Im Jahre 2000 hat jeder Bundesbürger im Durchschnitt 1 100 Wege unternommen und dabei 11 500 Kilometer zurückgelegt. Die Werte entsprechen fast genau denen des Jahres 1994. Das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung waren jedoch innerhalb des betrachteten Zeitraums nicht konstant, sondern nahmen, insbesondere wegen der Entwicklung im motorisierten Individualverkehr, bis 1999 um 2 % (Aufkommen) bzw. 4 % (Leistung) zu und gingen 2000 auf das Niveau von 1994 zurück (Tabellen 1 und 2). Ursache für den Rückgang des Pkw-Verkehrs dürften in erster Linie die kräftigen Preiserhöhungen für Kraftstoffe im Jahre 2000 gewesen sein: Für Normalbenzin musste 18 % mehr bezahlt werden, und Dieselkraftstoff war im Vergleich zum Vorjahr um 25 % teurer.

Die Zusammensetzung des Personenverkehrs nach Zwecken ist von 1994 bis 2000 im Wesentlichen konstant geblieben. Rund 20 % der Wege und Personenkilometer entfielen auf den *Berufsverkehr*, d. h. die Hin- und Rückwege zum und vom Arbeitsplatz (Tabelle 3). Die Zahl der Erwerbstätigen als wichtigster Einflussfaktor hat sich im betrachteten Zeitraum kaum verändert. Die durchschnittliche

Entfernung zum Arbeitsplatz betrug rund 11 Kilometer, in gut zwei Dritteln der Fälle wurde das Auto benutzt. In dieser Zeit ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs leicht gestiegen, zu Lasten des Fußwegeanteils und des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs.

Auf den *Ausbildungsverkehr* entfielen rund 8 % der Wege und 5 % der Personenkilometer. 87 % der Ausbildungswege wurden von Schülern und Studenten, weitere 7 % von Auszubildenden unternommen. Die restlichen 6 % setzten sich zusammen aus Begleitwegen Erwachsener sowie aus Wegen im Rahmen der Erwachsenenbildung. Die Strukturverschiebung hin zu den älteren Schülern führte zu einem leichten Rückgang des Fußwege- und Fahrradanteils.

Der *Geschäfts- und Dienstreiseverkehr* umfasst alle Wege während der Ausübung des Berufs. Hierzu rechnen Liefer-, Kundendienst- und Handwerkerfahrten ebenso wie Dienst- und Geschäftsreisen sowie Fahrten zu Tagungen und Messen. Es gab kaum Verschiebungen in der Verkehrsmittelstruktur; der Anteil des Pkw-Verkehrs betrug im gesamten Zeitraum fast neun Zehntel (Tabelle 4). Bezogen auf das gesamte Aufkommen hat der Geschäfts- und Dienstreiseverkehr einen Anteil von rund 9 %, bezogen auf die Leistung von gut 16 %.

Tabelle 3

Struktur des Verkehrsaufkommens in Deutschland im Jahre 2000

	Beruf	Ausbildung	Geschäft	Einkauf	Freizeit	Urlaub	Insgesamt
Anteil der Verkehrsarten in %							
Zu Fuß	10,8	26,2	3,7	38,8	32,8	–	26,9
Fahrrad	8,7	18,5	1,6	10,6	10,1	0,4	9,8
ÖSPV ¹	9,1	31,7	2,3	8,6	5,3	8,4	8,7
Eisenbahn ²	3,8	4,6	1,2	1,2	1,2	6,5	2,0
MIV ³ -Fahrer	62,5	11,7	88,2	29,9	31,8	21,3	40,8
MIV ³ -Mitfahrer	5,1	7,3	2,4	10,9	18,7	29,7	11,7
Flugzeug ⁴	–	–	0,6	–	0,0	33,7	0,1
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100
Anteil der Zwecke in %							
Zu Fuß	7,8	7,5	1,2	37,4	46,1	–	100
Fahrrad	17,2	14,4	1,4	28,0	38,9	0,0	100
ÖSPV ¹	20,5	28,1	2,4	25,8	23,0	0,2	100
Eisenbahn ²	37,7	17,9	5,5	15,1	23,2	0,6	100
MIV ³ -Fahrer	29,9	2,2	19,3	19,0	29,4	0,1	100
MIV ³ -Mitfahrer	8,5	4,8	1,8	24,0	60,4	0,5	100
Flugzeug ⁴	–	–	40,8	–	6,2	53,0	100
Insgesamt	19,5	7,7	8,9	25,9	37,7	0,2	100

¹ Öffentlicher Straßenpersonenverkehr: U-Bahn, Straßenbahn, O-Bus und Kraftomnibus; einschließlich Kleinunternehmen sowie ausländischer Unternehmen.

² Einschließlich S-Bahn, ohne Doppelzählungen von Umsteigern zwischen Zuggattungen.

³ Motorisierter Individualverkehr: Verkehr mit Personenkraftwagen und motorisierten Zweirädern.

⁴ Im innerdeutschen Verkehr ohne Umsteiger, im grenzüberschreitenden Verkehr einschließlich Ausland-/Ausland-Umsteigern und Transit.

Quellen: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten 1976, 1982, 1989; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Tabelle 4

Struktur der Verkehrsleistung in Deutschland im Jahre 2000

	Beruf	Ausbildung	Geschäft	Einkauf	Freizeit	Urlaub	Insgesamt
Anteil der Verkehrsarten in %							
Zu Fuß	1,0	4,1	0,2	8,1	4,3	–	3,0
Fahrrad	2,0	6,7	0,2	4,1	3,0	0,1	2,4
ÖSPV ¹	9,7	38,0	1,9	12,2	6,8	5,4	8,6
Eisenbahn ²	11,0	17,5	4,8	5,9	6,6	5,7	7,6
MIV ³ -Fahrer	70,8	26,2	78,1	48,9	45,5	25,6	53,9
MIV ³ -Mitfahrer	5,6	7,6	3,7	20,7	33,1	33,7	20,0
Flugzeug ⁴	–	–	11,1	–	0,7	29,5	4,4
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100
Anteil der Zwecke in %							
Zu Fuß	6,7	6,7	1,1	29,5	56,1	–	100
Fahrrad	16,6	14,0	1,3	18,7	49,2	0,2	100
ÖSPV ¹	23,0	22,0	3,7	15,5	31,0	4,8	100
Eisenbahn ²	29,8	11,5	10,5	8,5	34,1	5,7	100
MIV ³ -Fahrer	27,0	2,4	23,9	10,0	33,1	3,6	100
MIV ³ -Mitfahrer	5,7	1,9	3,1	11,4	65,0	12,9	100
Flugzeug ⁴	–	–	42,0	–	6,2	51,8	100
Insgesamt	20,6	5,0	16,5	11,0	39,3	7,7	100

1 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr: U-Bahn, Straßenbahn, O-Bus und Kraftomnibus; einschließlich Kleinunternehmen.

2 Einschließlich S-Bahn, ohne Doppelzählungen von Umsteigern zwischen Zugattungen.

3 Motorisierter Individualverkehr: Verkehr mit Personenkraftwagen und motorisierten Zweirädern.

4 Im innerdeutschen Verkehr ohne Umsteiger, im grenzüberschreitenden Verkehr einschließlich Ausland-/Ausland-Umsteigern und Transit. Leistung über dem Gebiet Deutschlands.

Quellen: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten 1976, 1982, 1989; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Der *Einkaufsverkehr* einschließlich Arztbesuchen und Behördengängen hat einen Anteil an allen Wegen von gut einem Viertel. Einkaufswege sind die Wege mit den kürzesten Entfernungen, die durchschnittliche Wegelänge beträgt gut 4 Kilometer. Bewohner ländlicher Gemeinden sind seltener zum Einkaufen unterwegs als die übrige Bevölkerung; ihr durchschnittlicher Einkaufsweg ist jedoch zwei Kilometer länger als der von Großstadtbewohnern.

Zum *Freizeitverkehr* gehören vor allem Besuche von Kultur- und Sportveranstaltungen, Restaurantbesuche, Fahrten zu Freunden und Verwandten sowie Ausflüge und Kurzreisen, Kindergartenbesuche und das Begleiten von Personen.³ Der Anteil des Freizeitverkehrs am Verkehrsaufkommen und an der Verkehrsleistung ist im betrachteten Zeitraum mit rund 38 % bzw. 40 % nahezu konstant geblieben. Gut die Hälfte der Freizeitwege fand mit dem Auto statt, rund ein Drittel wurde zu Fuß unternommen, und die öffentlichen Verkehrsmittel wurden zu rund 6 % genutzt. Bei Arbeitslosen, Rentnern und Schülern/Studenten haben Freizeitwege mit einem Anteil von mehr als 40 % die höchste Bedeutung.

Eine rückläufige Entwicklung ist für den *Urlaubsverkehr* zu verzeichnen. Sowohl die Zahl der Reisenden als auch die individuelle Reishäufigkeit

ist zwar von Anfang bis Mitte der 90er Jahre gestiegen, danach aber zurückgegangen. Nur der Luftverkehr hat kontinuierlich zugenommen. Am gesamten Personenverkehrsaufkommen hatten Urlaubsfahrten zuletzt einen Anteil von knapp 0,2 %; ihr Anteil an der Leistung betrug knapp 8 %.

... und nach Verkehrsarten

Zum ersten Mal seit einigen Jahren ist für 2000 ein Rückgang im *motorisierten Individualverkehr* (MIV)⁴ zu verzeichnen. Trotz der Pkw-Bestandzunahme um knapp 8 % gegenüber 1994 entsprach das Verkehrsaufkommen hier dem Ausgangsniveau, die Fahrleistung dem Niveau von 1996 (Abbildung 3).

Vor allem die kräftigen Preiserhöhungen bei Benzin- und Dieselmotorkraftstoff im Jahre 2000 dürften dazu geführt haben, dass die Autonutzung eingeschränkt wurde. Prinzipiell sind unterschiedliche Möglichkeiten zur Kraftstoffeinsparung denkbar: Bündelung von Erledigungen, Fahrgemeinschaften, Umstieg auf andere Verkehrsmittel, Wahl nä-

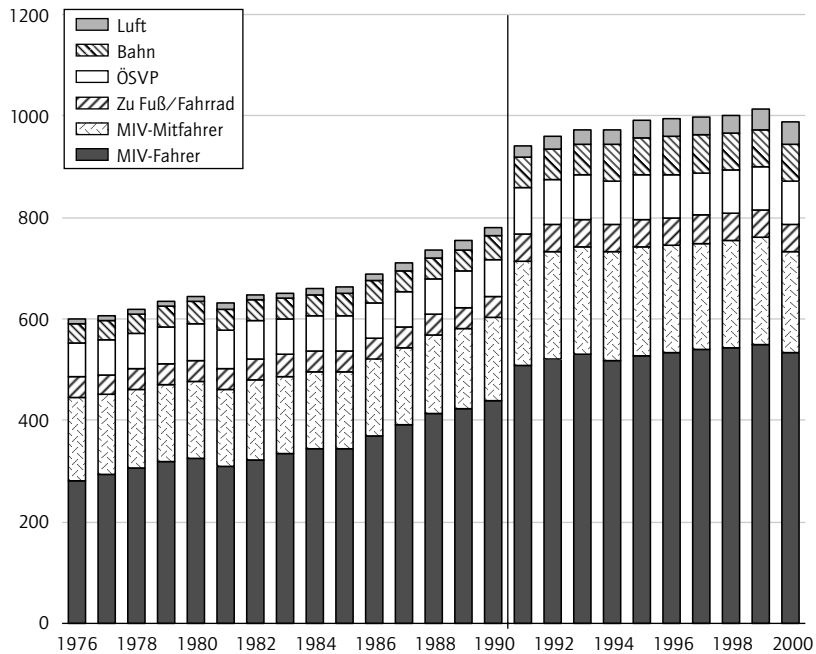
3 Die jetzt laufende Haushaltserhebung zum Personenverkehr „Mobilität in Deutschland“ wird u. a. differenzierte Ergebnisse zu den verschiedenen Freizeitaktivitäten liefern.

4 Verkehr mit Pkw, Kombinationskraftwagen und motorisierten Zweirädern.

Abbildung 3

Verkehrsleistung in Deutschland 1976 bis 2000¹ nach Verkehrsarten

In Mrd. Personenkilometern

¹ 1976 bis 1990 Westdeutschland.

Quelle: Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

her gelegener Ziele, sparsamere Fahrweise, Mobilitätsverzicht.

Im Deutschen Mobilitätspanel werden von Jahr zu Jahr dieselben Personen befragt, so dass Änderungen in deren Verkehrsverhalten deutlich werden. Der Rückgang der Autonutzung ist danach überwiegend auf eine geringere Fahrtzahl zurückzuführen. Diese Fahrten sind nicht vollständig auf andere Verkehrsmittel verlagert worden, denn die Wegezähl bei den anderen Verkehrsarten ist nicht entsprechend gestiegen. Betroffen von diesem Rückgang sind vor allem der Einkaufs- und Freizeitverkehr. Hinweise auf eine Zunahme von Fahrgemeinschaften gibt es nicht.

Die Zahl der Fahrten mit dem Pkw ist stärker zurückgegangen als die Zahl der zurückgelegten Kilometer. Die durchschnittliche Fahrtweite ist geringfügig gestiegen. Folglich müssen es überwiegend kurze Fahrten sein, die ersatzlos entfielen.

Offen bleiben muss, in welchem Umfang der Verzicht auf Wege auch durch andere Faktoren als dem Preisanstieg bei Kraftstoffen (z. B. durch Internet und andere Nutzung des PC) bewirkt sein könnte.

Die *Eisenbahn (einschließlich S-Bahn)* konnte ihre Fahrgastzahlen im betrachteten Zeitraum um 6% steigern; die zurückgelegten Personenkilometer nahmen etwas weniger zu. Diese Entwicklung ist in erster Linie dem Regionalverkehr zuzurechnen. Hier fanden Angebotsverbesserungen (z. B. neue Fahrzeuge, Taktverkehr) statt, ohne die die Bahnverkehrsleistung leicht zurückgegangen wäre.

Zum *öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)* rechnen alle Fahrten mit Bus, Straßenbahn und U-Bahn. Auf den ÖSPV entfallen rund 9% der Wege und der zurückgelegten Personenkilometer. Die rückläufige Benutzung von Bus und Bahn im Berufsverkehr (von 1994 bis 1999 um 8%) setzte sich im Jahre 2000 nicht mehr fort, die Fahrgastzahlen im Ausbildungsverkehr konnten leicht gesteigert werden. Dies dürfte u. a. an der Änderung der Altersstruktur der Schüler (weniger Grundschüler) liegen. Auch das Kundensegment der Pkw-Besitzer konnte gehalten werden. 1994 entfielen knapp 15% aller Wege auf Fahrgäste, die einen Pkw besaßen; bis zum Jahre 2000 stieg dieser Anteil um 2 Prozentpunkte. Insgesamt ist die ÖSPV-Nachfrage im betrachteten Zeitraum relativ stabil geblieben, trotz weiter zunehmender Zersiedelung und steigender Motorisierung, also von Faktoren, die zugunsten der Pkw-Nutzung wirken.

Mehr als ein Viertel aller Wege werden *zu Fuß* unternommen. Am Fußgängerverkehr sind naturgemäß alle Bevölkerungsgruppen beteiligt. Die Fußwege von Rentnern, Hausfrauen und Arbeitslosen führen hauptsächlich zu Einkaufszielen; bei den übrigen Bevölkerungsgruppen sind die Fußwege am häufigsten dem Freizeitverkehr zuzurechnen.

Mit gut 9 Mrd. Wegen hat das *Fahrrad* seinen Anteil von 10% am Verkehrsaufkommen gehalten. Schüler im Alter von 10 bis unter 18 Jahren fahren überdurchschnittlich viel Rad. Sie unternehmen ein Viertel aller Fahrradfahrten, obwohl ihr Anteil an der Bevölkerung nur knapp 8% beträgt. Mit dem Pkw-Besitz sinkt die Fahrradnutzung: Pkw-Besitzer nehmen nur für jeden zwanzigsten ihrer Wege das Rad; bei Personen ohne Pkw-Besitz ist dies mehr als doppelt so häufig der Fall.

Ausblick

Parallel zu kräftigen Erhöhungen der Kraftstoffpreise war im Jahre 2000 ein Rückgang der Fahrleistung im motorisierten Individualverkehr um gut 3% zu verzeichnen. Ähnliche Entwicklungen hat es bereits in den Jahren 1973/74, 1980/81 und 1993/94 gegeben. Dem jeweiligen Fahrleistungsrückgang waren bis dahin stets ein Anstieg über das vorherige Niveau und ein weiteres kontinuier-

liches Wachstum gefolgt, in den 90er Jahren allerdings in deutlich abgeschwächter Form. Der Rückgang der Fahrleistung im Jahre 2000 wurde erstmals nicht bereits im Folgejahr wieder aufgeholt. Vielmehr sank diese 2001 nochmals leicht, und zwar um rund 1 %. Es wäre allerdings verfrüht, vom Beginn einer Trendwende zu sprechen,⁵ denn die Motorisierung und damit das Mobilitätspotential nehmen weiter zu. In der längerfristigen Per-

spektive sind aber zumindest aus der demographischen Entwicklung, als dem Haupteinflussfaktor des Personenverkehrs, keine weiteren Wachstumsimpulse zu erwarten.

5 Zur Mobilitätsentwicklung in Deutschland und dessen Determinanten vgl. auch Bastian Chlond, Wilko Manz und Dirk Zumkeller: Stagnation der Verkehrsnachfrage – Sättigung oder Episode? In: Internationales Verkehrswesen, Heft 9/2002.

Ost- und westdeutsche Jugendliche: Annäherung bei den objektiven Lebensbedingungen stärker als bei der subjektiven Bewertung

Bettina Isengard
bisengard@diw.de

Thorsten Schneider
tschneider@diw.de

Anders als bei der Bevölkerung insgesamt haben sich die ökonomischen und sozialen Lebensbedingungen der Jugendlichen in Deutschland nach der Wiedervereinigung angeglichen. Mit Hilfe der vom DIW Berlin zusammen mit Infratest Sozialforschung erhobenen Daten des Sozio-ökonomischen Panels (SOEP) kann gezeigt werden, wie sich die Erwerbsbeteiligung und die Bewertung der Lebenssituation der Jugendlichen gegenüber 1991 verändert haben. So ist seitdem der Anteil der Jugendlichen, die eine Schule oder Hochschule (einschließlich Fachhochschulen) besuchten, gestiegen, während der Anteil der erwerbstätigen jungen Leute abgenommen hat. Besonders ausgeprägt war diese Scherenentwicklung bei ostdeutschen Jugendlichen.

Auch bei der subjektiven Bewertung der Lebensumstände haben sich die ostdeutschen Jugendlichen an die westdeutschen angenähert. Sie sind mit der Arbeit, mit der Freizeit und den materiellen Lebensverhältnissen heute zufriedener als kurz nach der Wende. Schüler und Studierende sind mit ihrem materiellen Lebensstandard und ihrem Leben allgemein sehr häufig zufrieden; verständlicherweise ist dies bei arbeitslosen Jugendlichen viel seltener der Fall. Sorgen um die ökonomische Entwicklung sind aber immer noch häufiger bei ostdeutschen Jugendlichen anzutreffen, insbesondere wenn es um die Sicherheit des eigenen Arbeitsplatzes geht.

In der heutigen Jugend entscheidet sich, ob die deutsche Wiedervereinigung, aber auch die Integration der Ausländer im Zuwanderungsland Deutschland befriedigend gelingen. Zu den wichtigen, das gesamte spätere Leben prägenden Ereignissen während der Jugendphase gehören das Verlassen der Schule einerseits und die Aufnahme einer beruflichen Ausbildung oder eines Studiums sowie der Übergang in die Erwerbstätigkeit andererseits.

Zunächst sollen für die Zeit von 1991 bis 2001 Veränderungen im Erwerbsverhalten der Jugendlichen betrachtet werden. Jugendliche, die neben der Schule oder dem Studium erwerbstätig sind, werden als Schüler und Studierende klassifiziert und nicht als Erwerbstätige. Zur Gruppe der Jugendlichen, die sich in einer beruflichen Ausbildung befinden, zählen sowohl die in betrieblicher als auch die in vollzeitschulischer Ausbildung.

Jugendliche aus dem schulischen und universitären Bildungssystem gaben für das Jahr 2001 an, an einem normalen Werktag im Durchschnitt 6,9 Stunden mit Aus- und Weiterbildung verbracht zu haben, 1,2 Stunden erwerbstätig gewesen und 2,8 Stunden ihrem Hobby nachgegangen zu sein. Bei voll erwerbstätigen Jugendlichen lauten die entsprechenden Zahlen 0,3 Stunden, 8,7 Stunden

und 2,2 Stunden, d. h. der Schwerpunkt lag naturgemäß bei der Erwerbsarbeit, während Aus- und Weiterbildung kaum eine Rolle spielten.¹

Gemäß der Definition der „International Labour Organization“ (ILO) gilt als arbeitslos, wer zum Zeitpunkt der Befragung nicht erwerbstätig ist, innerhalb von zwei Wochen bei einem Stellenangebot eine Erwerbstätigkeit aufnehmen würde und sich im letzten Monat aktiv² um eine Stelle bemüht hat. Im Jahre 2001 befanden sich nach diesen Kriterien ein Drittel der 17- bis 25-Jährigen in Deutschland im schulischen oder universitären Bildungssystem und ein Viertel in einer beruflichen Ausbildung. Jeder vierte Jugendliche war erwerbstätig, und 5 % waren arbeitslos (Tabelle 1). 9 % der Jugendlichen und jungen Erwachsenen waren „ökonomisch inaktiv“ (Wert nicht in Tabelle 1 ausgewiesen), d. h. sie standen dem Arbeitsmarkt nicht zur Verfügung, weil sie z. B. als „Hausfrauen“, aber auch als Wehr- und Zivildienstleistende nicht nebenbei erwerbstätig waren.

¹ Jugendliche im Alter von 17 bis 25 Jahren im Jahre 2001; Datenbasis SOEP, vorläufige Gewichte.

² Das letztgenannte Kriterium wurde 1991 im SOEP noch nicht erhoben, so dass hier für jenes Jahr bei der Definition von Arbeitslosigkeit nur auf die beiden ersten Kriterien zurückgegriffen werden kann.

Seit der Wiedervereinigung ist die Partizipation der Jugend am schulischen und universitären Bildungssystem sehr stark gestiegen. War 1991 nur jeder fünfte Jugendliche in einer entsprechenden Einrichtung, war es zehn Jahre später bereits jeder Dritte. Auffällig gering war die Bildungsbeteiligung ostdeutscher Jugendlicher im Jahre 1991, denn in der DDR war der Zugang zu höherer Bildung vom Staat restriktiv geregelt gewesen. Kurz nach der Wende befanden sich nur 15 % der 17- bis 25-jährigen ostdeutschen Jugendlichen noch in einer Schule oder Hochschule; bei den westdeutschen Jugendlichen waren es 23 %. Mit der Wiedervereinigung fielen diese Schranken, und die Bildungsbeteiligung stieg bis 1996 schon um 10 Prozentpunkte, bis 2001 dann um weitere 8 Prozentpunkte. Die ostdeutschen Jugendlichen haben sich an das Bildungsverhalten ihrer westdeutschen Altersgenossen rasch angeglichen; 2001 befand sich jeweils ein Drittel im schulischen oder universitären Ausbildungssystem.

Hingegen war die Bildungsbeteiligung der in Deutschland lebenden ausländischen Jugendlichen in den 90er Jahren deutlich niedriger als die der westdeutschen Jugendlichen. Seit Mitte der 90er Jahre werden sie auch von den ostdeutschen Jugendlichen übertroffen. Obwohl auch für ausländische Jugendliche bis 2001 eine deutliche Zunahme zu verzeichnen ist, bleiben sie hinter ihren deutschen Altersgenossen zurück. Sie verlassen früher das schulische Bildungssystem als deutsche Jugendliche, erreichen somit auch öfter nur geringere Bildungsabschlüsse und sind auch seltener an Hochschulen anzutreffen.

Die Beteiligung an der beruflichen Ausbildung, die hier betriebliche wie auch vollzeitschulische Ausbildungsgänge umfasst, hat sich in den letzten Jahren nur wenig verändert. Bis 1996 befand sich gut ein Fünftel der Jugendlichen in einer beruflichen Ausbildungsmaßnahme; erst im Jahre 2001 war ein leichter Anstieg – auf ein Viertel – zu verzeichnen. Beachtenswert ist jedoch wiederum die überdurchschnittliche Zunahme der Beteiligung an der beruflichen Bildung ostdeutscher Jugendlicher in der ersten Hälfte der 90er Jahre (von 13 % 1991 auf 25 % im Jahre 1996). Der Anteil der jungen Ausländer, die eine berufliche Ausbildung absolvieren, ist über die Jahre hinweg konstant geblieben. Waren zu Beginn der 90er Jahre die Unterschiede zwischen westdeutschen und ausländischen Jugendlichen noch marginal, so ergibt sich jetzt eine Differenz von 5 Prozentpunkten. Im Jahre 2001 befanden sich die jungen Ausländer seltener in einer beruflichen Ausbildungsmaßnahme als die jungen Deutschen in Ost und West.

Gegenläufig zum Anstieg der Bildungspartizipation war die Entwicklung der Erwerbstätigkeit

Tabelle 1

Erwerbsstatus von Jugendlichen im Alter von 17 bis 25 Jahren In % der jeweiligen Gruppe

	1991	1996	2001 ¹
In Schule/Hochschule			
Jugendliche insgesamt	21	26	33
Westdeutsche	23	29	34
Ostdeutsche	15	25	33
Ausländer	17	17	28
Jüngere (17–20 Jahre)	33	43	43
Ältere (21–25 Jahre)	14	15	24
In beruflicher Ausbildung			
Jugendliche insgesamt	22	21	26
Westdeutsche	24	19	27
Ostdeutsche	13	25	26
Ausländer	22	21	22
Jüngere (17–20 Jahre)	41	34	37
Ältere (21–25 Jahre)	11	11	17
Erwerbstätig			
Jugendliche insgesamt	45	39	27
Westdeutsche	43	41	27
Ostdeutsche	54	40	26
Ausländer	39	32	31
Jüngere (17–20 Jahre)	16	10	9
Ältere (21–25 Jahre)	61	60	42
Arbeitslos			
Jugendliche insgesamt	6	6	5
Westdeutsche	4	5	3
Ostdeutsche	11	5	8
Ausländer	9	11	6
Jüngere (17–20 Jahre)	5	5	4
Ältere (21–25 Jahre)	6	7	5

¹ Vorläufige Gewichte.

Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

junger Leute. Während 1991 noch fast jeder Zweite (45 %) angab, erwerbstätig zu sein, war es 2001 nur noch gut ein Viertel (27 %). Besonders stark war dieser Rückgang mit 28 Prozentpunkten bei ostdeutschen Jugendlichen. Die bei ihnen sehr hohe Erwerbstätigenquote im Jahre 1991 – mehr als jeder zweite Jugendliche war bereits erwerbstätig – war die Folge der schnelleren schulischen und beruflichen Ausbildung zu Zeiten der DDR. Der Rückgang der Erwerbstätigkeit insgesamt korrespondierte offensichtlich nicht mit einer Zunahme der Jugendarbeitslosigkeit, denn der Anteil der arbeitslosen Jugendlichen an allen Jugendlichen war 2001 mit 8 % geringer als 1991 (11 %). Der Rückgang ist vielmehr das Ergebnis des längeren Verbleibs im Bildungssystem.

Der gravierende Ost-West-Unterschied kurz nach der Wiedervereinigung – sowohl bei der Bildungsbeteiligung als auch bei der Erwerbstätigkeit und der Arbeitslosigkeit – hat sich deutlich verringert. Im Jahre 2001 waren kaum noch Unterschiede im Erwerbsverhalten erkennbar; die einzige Ausnah-

Ost-West-Unterschiede beim Bildungs- und Erwerbsverhalten kaum noch erkennbar

Tabelle 2

Anteil der Nebenerwerbstätigen Schüler und Studierenden
In % der jeweiligen Gruppe

	1991	1996	2001 ¹
Insgesamt	29	40	41
Westdeutsche	32	44	42
Ostdeutsche	(22)	38	34
Ausländer	(14)	(13)	(45)
Schüler (ab 17 Jahre)	26	30	31
Studierende (bis 25 Jahre)	33	62	56

() Fallzahlen Nebenerwerbstätiger kleiner als 30.

¹ Vorläufige Gewichte.

Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

me bildete die Betroffenheit von Arbeitslosigkeit (8 % im Osten gegenüber 3 % im Westen). Ausländische Jugendliche hatten in allen Jahren höhere Arbeitslosenanteile als westdeutsche.

Jugendliche, die eine allgemeinbildende Schule oder eine Hochschule besuchen, sind oftmals nebenbei erwerbstätig. Während zu Beginn der 90er Jahre 29 % der Schüler und Studierenden eine bezahlte Nebentätigkeit ausübten, waren es 2001 bereits 41 %, wobei fast der gesamte Zuwachs schon in die erste Hälfte der 90er Jahre fiel (Tabelle 2). Westdeutsche Schüler und Studierende waren 2001 mit 42 % häufiger nebenerwerbstätig als ostdeut-

sche mit 34 %.³ Erwartungsgemäß war die Quote der Nebenerwerbstätigen bei den untersuchten Studierenden mit 56 % im Jahre 2001 höher als bei den Schülern. Immerhin arbeitete aber fast ein Drittel der über 17-jährigen Schüler. Besonders auffällig ist der Anstieg bei den nebenerwerbstätigen Studierenden in der ersten Hälfte der 90er Jahre. Während 1991 nur jeder Dritte neben dem Studium arbeitete, waren es 1996 fast doppelt so viele. Danach gab es zwar einen – wahrscheinlich konjunkturbedingten – Rückgang, aber im Jahre 2001 war noch mehr als jeder Zweite nebenerwerbstätig.

Sorgen im ökonomischen Bereich

Die Bewertung verschiedener Lebensbereiche spiegelt die gegenwärtige Situation wider, die Frage nach Ängsten und Hoffnungen hingegen die Einschätzung künftiger Entwicklungen. Hierzu werden die Sorgen⁴ der Jugendlichen um die allgemeine und die eigene wirtschaftliche Entwicklung sowie die Furcht vor dem Verlust des Arbeitsplatzes dargestellt, wobei die Jugendlichen nach dem Erwerbsstatus (Tabelle 3) und nach der Herkunft (Abbildungen 1a bis 1c) gruppiert werden.

³ Um eine sichere Aussage für ausländische Schüler und Studierende zu machen, sind die Fallzahlen hier zu gering.

⁴ Im SOEP gibt es die Antwortmöglichkeiten „keine Sorgen“, „einige Sorgen“ und „große Sorgen“.

Tabelle 3

Anteile der Jugendlichen, die sich im ökonomischen Bereich sorgen, nach Erwerbsstatus

In % der jeweiligen Gruppe

	1991	1996	2001 ¹
Sorgen um die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung			
Jugendliche insgesamt	80	87	73
In Schule/Hochschule	75	85	67
In beruflicher Ausbildung	78	86	77
Erwerbstätig	83	88	75
Arbeitslos	84	87	83
Inaktiv	81	89	71
Sorgen um die eigene wirtschaftliche Situation			
Jugendliche insgesamt	69	76	71
In Schule/Hochschule	61	70	63
In beruflicher Ausbildung	66	78	76
Erwerbstätig	70	77	71
Arbeitslos	88	94	92
Inaktiv	73	79	76
Sorgen um die Sicherheit des eigenen Arbeitsplatzes			
Jugendliche insgesamt ²	40	51	48
In beruflicher Ausbildung	35	53	53
Erwerbstätig	42	50	50

¹ Vorläufige Gewichte.

² Einschließlich nebenerwerbstätiger Schüler und Studierender.

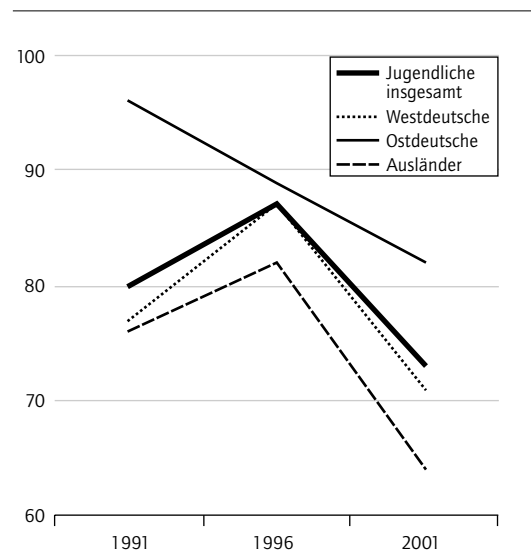
Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Abbildung 1a

Sorgen¹ um die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung²

In % der jeweiligen Gruppe



¹ Anteil derjenigen, die große oder einige Sorgen angeben.

² Für 2001 vorläufige Gewichte.

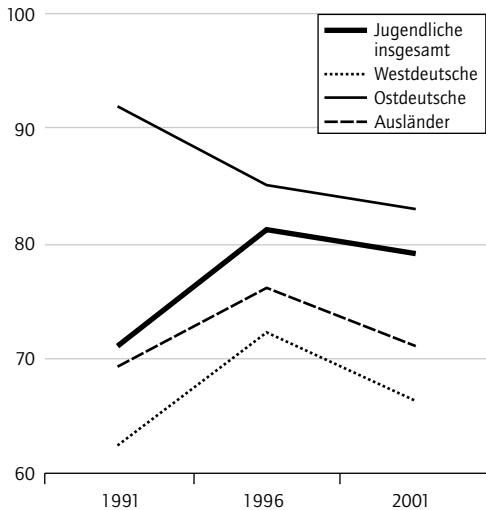
Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Abbildung 1b

Sorgen¹ um die eigene wirtschaftliche Entwicklung²

In % der jeweiligen Gruppe



1 Anteil derjenigen, die große oder einige Sorgen angeben.
2 Für 2001 vorläufige Gewichte.

Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

In allen betrachteten Jahren sorgt sich ein Großteil der Jugendlichen um die *allgemeine wirtschaftliche Entwicklung*. Ein Jahr nach der Wiedervereinigung gab dies fast jeder ostdeutsche Jugendliche an (Abbildung 1a). Während die westdeutschen und ausländischen Jugendlichen zu Beginn der 90er Jahre gleichauf lagen (77 % bzw. 76 %), ist zehn Jahre später – bei geringer gewordenen Sorgen in beiden Gruppen – ein deutlicher Abstand zu erkennen: 2001 sorgten sich die jungen Ausländer weit weniger als ihre westdeutschen Altersgenossen. Am stärksten sind die Besorgnisse dagegen nach wie vor bei den ostdeutschen Jugendlichen, wenn auch weniger stark als kurz nach der Wende. Arbeitslose Jugendliche machen sich durchweg am häufigsten Sorgen um die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, Schüler und Studierende am wenigsten (Tabelle 3).

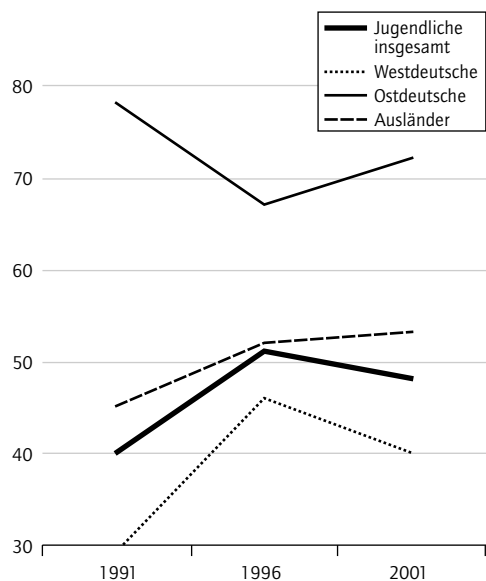
Die Sorge um die *eigene wirtschaftliche Entwicklung* ist zwar beachtlich groß, aber nicht so stark wie die Sorge um die allgemeine Entwicklung. Bezüglich der eigenen Situation spielt insbesondere der Erwerbsstatus eine Rolle (Tabelle 3). Arbeitslose Jugendliche sorgen sich besonders häufig um ihre eigene wirtschaftliche Lage (2001: 92 %); bei den Schülern und Studierenden sind diese Sorgen deutlich geringer (2001: 63 %). Dazwischen liegen die Anteile für erwerbstätige Jugendliche, für Auszubildende und für ökonomisch Inaktive. Auch hier sind über die Jahre hinweg deutliche Ost-West-Unterschiede zu beobachten (Abbildung 1b). In Ostdeutschland sind die Sorgen durchweg größer; sie haben aber in den betrachteten Jahren ständig abgenommen (1991: 92 %, 2001: 83 %), auch wenn das Niveau nach wie vor hoch ist. Bei den westdeutschen Jugendlichen dagegen zeigt sich bis 1996 ein Anstieg und erst danach ein Rückgang. Auch für die ausländischen Jugendlichen ergibt sich insgesamt eine Zunahme (von 71 % im Jahre 1991 auf 79 % im Jahre 2001). Sie liegen damit bei der Sorge um die eigene wirtschaftliche Entwicklung zwischen ost- und westdeutschen Jugendlichen.

Sorgen um die allgemeine und eigene wirtschaftliche Entwicklung bei ostdeutschen Jugendlichen am stärksten ausgeprägt

Abbildung 1c

Sorgen¹ um die Sicherheit des eigenen Arbeitsplatzes²

In % der jeweiligen Gruppe



1 Anteil derjenigen, die große oder einige Sorgen angeben.
2 Für 2001 vorläufige Gewichte.

Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Auch mit Blick auf die *Sicherheit des eigenen Arbeitsplatzes* sind die Unterschiede zwischen ost- und westdeutschen Jugendlichen auffällig (Abbildung 1c). Sorgten sich 1991 78 % der jugendlichen Ostdeutschen um die Sicherheit ihres Arbeitsplatzes, waren es bei den jungen Westdeutschen nur 29 %. Zehn Jahre später war der Anteil der sich sorgenden ostdeutschen Jugendlichen mit 72 % niedriger, der der westdeutschen dagegen mit 40 % höher. Die Sorge um die Sicherheit des eigenen Arbeitsplatzes war auch bei den ausländischen Jugendlichen im Jahre 2001 höher als 1991; mit dem Umfang ihrer Sorgen liegen sie zwischen den Jugendlichen in Ost und West.

... ebenso wie die Sorge um die Sicherheit des eigenen Arbeitsplatzes

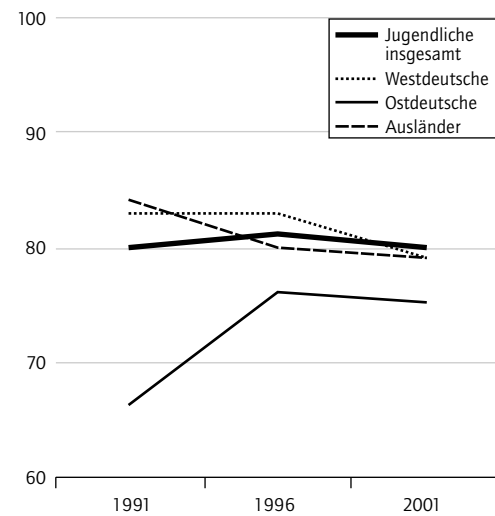
Für alle drei Bereiche zeigt sich, dass der Anteil der sich sorgenden ostdeutschen Jugendlichen im Jahre 2001 zwar niedriger als 1991, aber immer noch hoch war. Dagegen waren die Sorgen bei westdeutschen Jugendlichen im Jahre 2001 größer als zehn Jahre zuvor; ein ähnliches Bild zeigt sich für die jugendlichen Ausländer. Ostdeutsche Jugendliche sorgen sich in allen drei Bereichen mehr als ihre westdeutschen und ausländischen Altersgenossen. Besonders deutlich ist dies an der Frage zur Arbeitsplatzsicherheit zu sehen.

Zufriedenheit mit Lebensbereichen

Ergänzend zu den objektiven Lebensverhältnissen der Jugendlichen wird deren subjektive Beurteilung anhand von Zufriedenheitsbewertungen in einzelnen Lebensbereichen – gruppiert nach Erwerbsstatus (Tabelle 4) und Herkunft (Abbildungen 2a bis 2d) – dargestellt.⁵ Über die Jahre hinweg ist der Großteil der Jugendlichen zu jeweils etwa 80 % mit der *eigenen Arbeit* (eher) zufrieden. Zu Beginn der 90er Jahre gaben ostdeutsche Jugendliche noch völlig andere Urteile ab als westdeutsche und ausländische Jugendliche (Abbildung 2a). Während nur 66 % der ostdeutschen Jugendlichen angaben, (eher) zufrieden zu sein, wa-

Abbildung 2a

Zufriedenheit¹ mit der Arbeit² In % der jeweiligen Gruppe



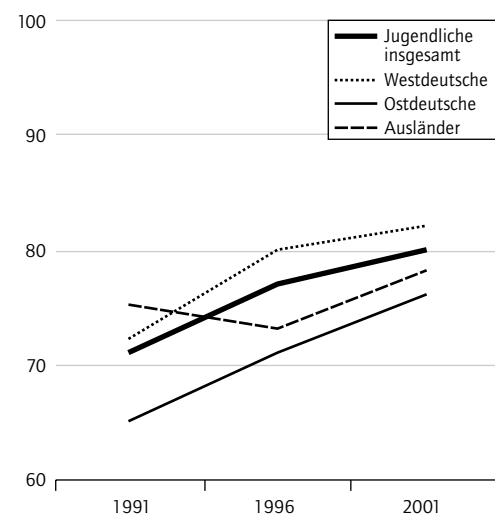
1 Anteil derjenigen, die angeben, (eher) zufrieden zu sein.
2 Für 2001 vorläufige Gewichte.

Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Abbildung 2b

Zufriedenheit¹ mit der Freizeit² In % der jeweiligen Gruppe



1 Anteil derjenigen, die angeben, (eher) zufrieden zu sein.
2 Für 2001 vorläufige Gewichte.

Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

5 Zur Messung der Zufriedenheit wird im SOEP eine Skala von 0 (ganz und gar unzufrieden) bis 10 (ganz und gar zufrieden) verwendet. In der Auswertung wird nur der Anteil derjenigen ausgewiesen, die angeben, (eher) zufrieden zu sein (Werte von 6 bis 10).

Tabelle 4

Anteile der Jugendlichen, die mit verschiedenen Bereichen des Lebens (eher) zufrieden sind, nach Erwerbsstatus

In % der jeweiligen Gruppe

	1991	1996	2001 ¹
Sorgen um die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung			
Jugendliche insgesamt	71	77	80
In Schule/Hochschule	79	82	82
In beruflicher Ausbildung	73	78	80
Erwerbstätig	67	75	77
Arbeitslos	82	75	89
Inaktiv	58	74	80
Zufriedenheit mit dem Lebensstandard			
Jugendliche insgesamt	77	78	84
In Schule/Hochschule	84	88	90
In beruflicher Ausbildung	80	78	82
Erwerbstätig	77	81	85
Arbeitslos	56	52	64
Inaktiv	68	58	79
Zufriedenheit mit dem Leben allgemein			
Jugendliche insgesamt	84	83	84
In Schule/Hochschule	91	89	91
In beruflicher Ausbildung	87	84	81
Erwerbstätig	85	86	85
Arbeitslos	54	41	60
Inaktiv	76	75	81

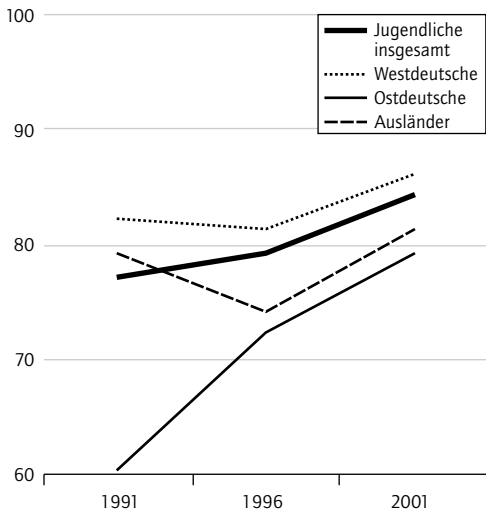
1 Vorläufige Gewichte.

Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Abbildung 2c

Zufriedenheit¹ mit dem Lebensstandard²
In % der jeweiligen Gruppe



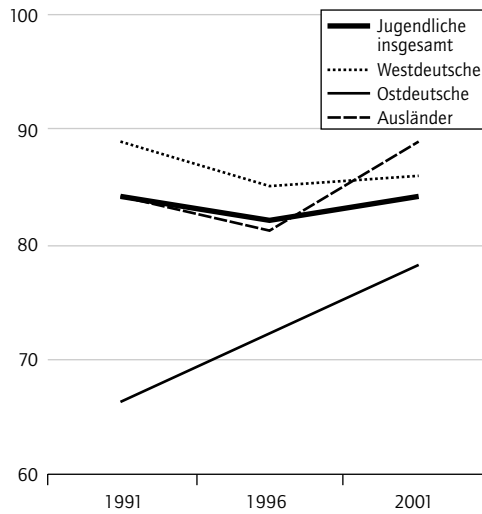
1 Anteil derjenigen, die angeben, (eher) zufrieden zu sein.
2 Für 2001 vorläufige Gewichte.

Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Abbildung 2d

Zufriedenheit¹ mit dem Leben allgemein²
In % der jeweiligen Gruppe



1 Anteil derjenigen, die angeben, (eher) zufrieden zu sein.
2 Für 2001 vorläufige Gewichte.

Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2002

Hohe Zufriedenheitswerte bei allen Jugendlichen – starke Zunahme in Ostdeutschland

ren es bei den anderen beiden Gruppen deutlich mehr (83 % bzw. 84 %). Im Jahre 2001 war die Stimmung der ostdeutschen Jugendlichen viel besser als 1991; mit einer Quote der Zufriedenheit mit der Arbeit von 75 % war sie allerdings noch nicht ganz so gut wie bei den anderen Jugendlichen (79 %).

Die Zufriedenheit mit der für Jugendliche besonders wichtigen *Freizeit* ist heute bei allen von ihnen deutlich höher als noch vor zehn Jahren (1991: 71 %, 2001: 80 %). Auch wegen des Nachholbedarfs in Ostdeutschland war dort der relative Anstieg etwas stärker als in Westdeutschland (Abbildung 2b). Der Anteil der mit der Freizeit zufriedenen jugendlichen Ausländer hat sich insgesamt weniger als bei den anderen Jugendlichen erhöht. Besonders zufrieden mit der Freizeit sind Schüler und Studierende, aber auch arbeitslose junge Leute (Tabelle 4). Jugendliche aus diesen Gruppen haben in allen hier betrachteten Jahren überdurchschnittlich hohe Anteile an Zufriedenen.

Große Unterschiede gibt es aber, wenn es um die Frage nach dem *Lebensstandard* geht, mit der die subjektive Bewertung der materiellen Lebensverhältnisse erhoben wird. Nur 64 % der arbeitslosen Jugendlichen und jungen Erwachsenen gaben im Jahre 2001 an, damit (eher) zufrieden zu sein (Tabelle 4). Bei den Schülern und Studierenden waren es trotz niedriger Einkommen sogar 90 %, bei

den erwerbstätigen Jugendlichen 85 % und bei denen in beruflicher Ausbildung 82 %. Dabei sind alle Gruppen heute mit ihrem Lebensstandard zufriedener als zehn Jahre zuvor.

Auffällig ist der starke Anstieg der Zufriedenheit mit dem Lebensstandard bei ostdeutschen Jugendlichen in den Jahren nach der Wende (Abbildung 2c). Äußerten 1991 nur 60 %, mit ihrem Lebensstandard zufrieden zu sein, waren es zehn Jahre später bereits 80 %. Die noch zu Beginn der 90er Jahre vorhandenen Diskrepanzen zwischen ost- und westdeutschen Jugendlichen bei der Zufriedenheit mit dem Lebensstandard haben sich bis 2001 deutlich verringert. Ostdeutsche Jugendliche sind zwar nach wie vor nicht so zufrieden wie ihre westdeutschen Altersgenossen, allerdings beträgt der Unterschied jetzt nur noch 7 Prozentpunkte – erheblich weniger als direkt nach der Wiedervereinigung (22 Prozentpunkte). Ausländische Jugendliche weisen, ähnlich wie westdeutsche, einen hohen Anteil an Zufriedenen auf. Er unterschied sich im Jahre 2001 mit 81 % kaum mehr von der Quote bei den ostdeutschen Jugendlichen.

Die *allgemeine Lebenszufriedenheit* gilt als globales Maß für subjektives Wohlbefinden. Mit weit über 80 % war ein Großteil der Jugendlichen in allen betrachteten Jahren mit dem Leben allgemein (eher) zufrieden (Tabelle 4). Auffällig – und gut

nachvollziehbar – sind abermals die niedrigen Zufriedenheitsanteile bei den arbeitslosen Jugendlichen (2001: 60%). Dagegen sind Schüler und Studierende am meisten zufrieden mit ihrem Leben allgemein (mit Werten um 90%). Bei einer Betrachtung der allgemeinen Lebenszufriedenheit nach regionaler Herkunft bzw. Nationalität sieht man, dass ausländische Jugendliche im Jahre 2001 am häufigsten zufrieden mit ihrem Leben waren, gefolgt von den westdeutschen Jugendlichen (Abbildung 2d). Ostdeutsche Jugendliche sind nach wie vor am wenigsten zufrieden, allerdings ist ihre Stimmung heute erheblich besser als zur Zeit der Wiedervereinigung. Auch die ausländischen Jugendlichen sind jetzt etwas häufiger zufrieden als 1991.

Fazit

Im Verlauf des vergangenen Jahrzehnts hat sich die objektive Lebenssituation der ostdeutschen Jugendlichen den Lebensbedingungen der westdeutschen Jugendlichen deutlich genähert. Insbesondere bei der Erwerbsbeteiligung ist weitgehend eine Angleichung zu beobachten, wobei der Anteil arbeitsloser Jugendlicher in Ostdeutschland aber etwas höher ist. Zu Beginn der 90er Jahre waren die ostdeutschen Jugendlichen häufiger erwerbstätig und weniger im Bildungssystem als ihre westdeutschen Altersgenossen; zehn Jahre später hat sich das Erwerbs- und Bildungsverhalten der ostdeutschen Jugendlichen dem der westdeutschen praktisch angeglichen. Diskrepanzen

zeichnen sich eher zwischen deutschen und ausländischen Jugendlichen ab. Letztere sind seltener in schulischer und beruflicher Ausbildung.

Ein davon abweichendes Bild ergibt sich aber bei der Bewertung der subjektiven Lebensverhältnisse. Obwohl der Großteil der Jugendlichen mit dem Lebensstandard und dem Leben allgemein zufrieden ist, zeigen sich – trotz einer Annäherung – nach wie vor Unterschiede zwischen Ost und West. Immerhin sind die ostdeutschen Jugendlichen heute merklich zufriedener mit ihrem Leben als noch direkt nach der Wiedervereinigung.

Hinsichtlich der Sorgen lassen sich ebenfalls Unterschiede ausmachen. Während die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung für viele Jugendliche in Ost und West Anlass zu Besorgnis gibt, sorgen sich – aufgrund der höheren Arbeitslosigkeit – deutlich mehr junge Ostdeutsche um ihre eigene wirtschaftliche Situation und die Sicherheit ihres Arbeitsplatzes.

Insgesamt ist zu konstatieren, dass sich die ost- und westdeutschen Jugendlichen bei der Bewertung ihrer Lebensbedingungen angenähert haben. Dies gilt in noch stärkerem Maße für die objektiven Bedingungen. Allerdings hat sich die Hoffnung, dass durch das Nachrücken jener Menschen, die durch die DDR nicht mehr so stark geprägt worden sind, die objektiven wie subjektiven Unterschiede schon innerhalb kurzer Zeit ganz beseitigt werden, nicht erfüllt.

Weitgehende Angleichung der objektiven Lebenssituation

Aus den Veröffentlichungen des DIW Berlin
Diskussionspapiere

Erscheinen seit 1989

Nr. 294

Managerial Incentives, Innovation and Product Market Competition

Von Zhentang Zhang

August 2002

Nr. 295

Endogenous Costs and Price-Cost Margins

Von Damien J. Neven, Lars-Hendrik Röller und Zhentang Zhang

August 2002

Nr. 296

Bug-Fixing and Code-Writing: The Private Provision of Open Source Software

Von Jürgen Bitzer und Philipp J. H. Schröder

September 2002

Nr. 297

Stricter Enforcement May Increase Tax Evasion

Von Rainald Borck

September 2002

Nr. 298

Strategic Path Reliability in Information Networks

Von Rajgopal Kannan, Sudipta Sarangi und S. S. Iyengar

Oktober 2002

Nr. 299

Respondent Behavior in Panel Studies – A Case Study for Income-Nonresponse by Means of the German Socio-Economic Panel (GSOEP)

Von Jörg-Peter Schräpler

Oktober 2002

Nr. 300

A Schumpeter-inspired Approach to the Construction of R&D Capital Stocks

Von Jürgen Bitzer und Andreas Stephan

Oktober 2002

Nr. 301

Does the Behaviour of Myopic Addicts Support the Rational Addiction Model? A Simulation

Von Björn Frank

Oktober 2002

Die Volltextversionen der Diskussionspapiere liegen von 1998 an komplett als Pdf-Dateien vor und können von der entsprechenden Website des DIW Berlin heruntergeladen werden (www.diw.de/deutsch/publikationen/diskussionspapiere).



Einladung zu einem Vortrag im DIW Berlin am 31. Oktober 2002

Chetan Ghatge

The Colorado College, Colorado Springs, USA

Endogenous Distribution, Politics, and Growth

Abstract

This paper generalizes the analysis of distributive conflict, politics, and growth developed by Alesina-Rodrik (1994). We construct a heterogeneous-agent framework in which both growth and the distribution of wealth are endogenous. Due to adjustments in the distribution of wealth, the composition of factor ownership across households equalizes in the long run. This implies that the optimal tax rate is the same for all households and equals the growth maximizing tax rate. Hence, there is no distributive conflict in the long run. When the model is augmented with a non-political redistributive policy, the model predicts that long run growth exhibits a negative monotonic relationship with respect to this policy, i.e., a redistributive policy that leads to a more equitable wealth distribution unambiguously reduces growth in the long run.

Ort: DIW Berlin, Sitzungssaal E 05
Englerallee 40, 14195 Berlin

Zeit: 14 Uhr s. t.

Anmeldungen bitte unter *Information@diw.de*

Impressum

Herausgeber

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann (Präsident)
PD Dr. Gustav A. Horn
Dr. Kurt Hornschild
Wolfram Schrettl, Ph. D.
Dr. Bernhard Seidel
Prof. Dr. Viktor Steiner
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Dr. Hans-Joachim Ziesing

Redaktion

Dörte Höppner
Dr. Elke Holst
Jochen Schmidt
Dieter Teichmann

Pressestelle

Dörte Höppner
Tel. +49-30-897 89-249
presse@diw.de

Verlag

Verlag Duncker & Humblot GmbH
Carl-Heinrich-Becker-Weg 9
12165 Berlin
Tel. +49-30-790 00 60

Bezugspreis

Jahrgang Euro 108,-/sFR 182,-
Einzelnnummer Euro 10,-/sFR 18,-
Zuzüglich Versandkosten
Abbestellungen von Abonnements
spätestens 6 Wochen vor Jahresende

ISSN 0012-1304

Bestellung unter www.diw.de

Druck

Druckerei Conrad GmbH
Oranienburger Str. 172
13437 Berlin

**Einer Teilaufgabe ist ein
Prospekt beigelegt.**