

Projektion des Pkw-Bestandes der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2010	425
Finanzplatz Berlin: Struktur, Bedeutung, Perspektiven	433

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 36/89

Berlin

7. September 1989

56. Jahrgang

Projektion des Pkw-Bestandes für die Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2010

Der Motorisierungsboom hält unvermindert an. Mitte dieses Jahres waren in der Bundesrepublik Deutschland 29,8 Mill. Personenkraftwagen (einschließlich Kombinationskraftwagen) zugelassen. Dieser Wert liegt geringfügig über dem vom DIW vor 10 Jahren erst für das Jahr 2000 erwarteten Bestand von 29,4 Mill.¹. Dies ist deshalb besonders bemerkenswert, weil die DIW-Prognose damals wegen der zugrundegelegten energiewirtschaftlichen, verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen von manchen Seiten als zu hoch beurteilt wurde².

Die traditionelle Unterschätzung des künftigen Pkw-Bestandes wird zumeist darauf zurückgeführt, daß es bisher nicht gelungen sei, das Phänomen der „Massenmotorisierung“ methodisch adäquat zu beschreiben. Die Überprüfung der DIW-Bestandsprognose ergab jedoch, daß es in erster Linie die demographischen Eingangsgrößen — wie Bevölkerungs- und Haushaltszahlen — waren, die zu niedrig vorausgeschätzt wurden³.

Vor 10 Jahren wurden für das Jahr 1990 ein Pkw-Bestand von 27,7 Mill. bzw. ein Motorisierungsgrad von 480 Pkw je 1000 Einwohner geschätzt. Diesen Werten lag eine Bevölkerungs- und Haushaltszahl von 57,7 Mill. bzw. 24,7 Mill. zugrunde. Aus der Volkszählung 1987 ergaben sich eine Wohnbevölkerung von 61,1 Mill. sowie etwa 26,2 Mill. Privathaushalte⁴. Beide Werte dürften sich bis 1990, hauptsächlich wegen der aktuellen Entwicklung bei den Zuwanderungen aus der DDR und aus Osteuropa, eher erhöhen als vermindern. Bezieht man nun den 1979 für 1990 geschätzten Motorisierungsgrad von 480 auf eine Bevölkerungszahl von rund 61 Mill., dann ergibt sich rein rechnerisch ein Pkw-Bestand von 29,3 Mill., ein Wert also, der dem aktuellen Stand schon sehr nahe kommt. Dies zeigt, daß kein Anlaß besteht, den methodischen Ansatz grundlegend zu verändern. Gleichwohl erfordern die starken Bestandszuwächse der letzten vier Jahre, die veränderte Einschätzung der weiteren demographischen Entwicklung, die Ergebnisse der jüngsten Einkommens- und Verbrauchsstichprobe des Statistischen Bundesamtes (EVS 1988)⁵ sowie die immer stärker an Bedeutung gewinnende Umweltdiskussion eine Überprüfung

der Pkw-Bestandsprojektion. Mit dieser Aktualisierung wird der Projektionshorizont gleichzeitig bis zum Jahr 2010 ausgedehnt.

¹ Vgl. Entwicklung des Pkw-Bestandes in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2000. Bearb.: Rainer Hopf. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 37/1979, S. 385 ff.

² Der DIW-Zahl wurden z. T. deutlich darunter liegende Projektionswerte gegenübergestellt. Vgl. u.a. Straßenverkehr 2000. Eine Studie des ADAC über die zukünftige Entwicklung des Straßenverkehrs und seiner sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen, Mai 1979, sowie Motorisierung mit gebremster Fahrt, Shell-Prognose des Pkw-Bestandes bis zum Jahr 2000. In: Aktuelle Wirtschaftsanalysen der Deutschen Shell Aktiengesellschaft, Heft 11/1979.

³ Aktualisierte Pkw-Bestandsprognosen für die Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000. Bearb.: Rainer Hopf. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 37/1985, S. 419.

⁴ Vgl. hierzu insbesondere: Lage und Perspektiven am Wohnungsmarkt. Bearb.: Bernd Bartholmai. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 24/1989, S. 267 ff.

⁵ Vgl. M. Euler: Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten langlebigen Gebrauchsgütern im Januar 1988. In: Wirtschaft und Statistik (WISTA) 5/1989, S. 307 ff.

Entwicklung des Pkw-Bestandes bis 2010

Jahr	Pkw-Bestand ¹⁾ in 1000	Motorisierungsgrad ¹⁾		
		Pkw je 1000 Einwohner	Pkw je 1000 Einwohner zw. 18 u. 75 Jahren	Pkw je 1000 Haushalte
1952	945	19	27	56
1953	1 203	23	34	70
1954	1 463	28	40	84
1955	1 748	33	48	99
1956	2 550	48	68	142
1957	2 584	48	68	142
1958	3 097	57	81	167
1959	3 684	67	95	196
1960	4 490	81	114	235
1961	5 343	95	133	274
1962	6 335	111	157	320
1963	7 305	127	180	363
1964	8 274	142	203	406
1965	9 267	157	226	448
1966	10 302	173	249	491
1967	11 016	184	267	520
1968	11 683	194	282	546
1969	12 585	207	301	580
1970	13 941	230	332	634
1971	15 115	247	359	677
1972	16 055	260	379	711
1973	17 023	275	399	748
1974	17 341	279	405	748
1975	17 898	289	418	770
1976	18 920	307	443	806
1977	20 020	326	468	827
1978	21 212	346	494	877
1979	22 535	367	521	920
1980	23 192	377	532	935
1981	23 730	385	540	945
1982	24 105	391	545	953
1983	24 580	400	553	964
1984	25 218	412	566	990
1985	25 845	424	577	1 006
1986	26 917	441	598	1 035
1987	27 908	457	619	1 065
1988	28 878	473	639	1 094
1989	29 755	487	658	1 119
2000	34 000	556	739	1 236
2010	34 600	593	775	1 296

¹⁾ Einschließlich Kombinationskraftwagen und einschließlich vorübergehend abgemeldeter Fahrzeuge.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Berechnungen des DIW.

Bisherige Entwicklung

Der am 1. Juli dieses Jahres in der Bundesrepublik Deutschland registrierte Bestand von 29,755 Mill. entspricht einem Motorisierungsgrad von 487 Pkw je 1000 Einwohner. Rechnerisch besitzt demnach fast jeder zweite Bundesbürger (einschließlich der Kinder und Jugendlichen) ein Auto. Bezieht man den Fahrzeugbestand auf die Bevölkerung im fahrfähigen Alter (Einwohner zwi-

schen 18 und 75 Jahren) und auf die Zahl der Privathaushalte, dann sind rund zwei Drittel der Fahrfähigen in der Bundesrepublik motorisiert, bzw. kommen auf einen Haushalt im Durchschnitt 1,1 Pkw.

Durchschnittliche jährliche Wachstumsraten der Pkw-Bestandsentwicklung¹⁾ 1952 - 2010 in vH

Zeitraum	Wachstumsrate
1952 - 1960	21,5
1960 - 1970	12,0
1970 - 1980	5,2
1980 - 1989	2,8
1989 - 2000	1,2
2000 - 2010	0,2

¹⁾ Personen- und Kombinationskraftwagen einschließlich vorübergehend abgemeldeter Fahrzeuge.
Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Berechnungen des DIW.

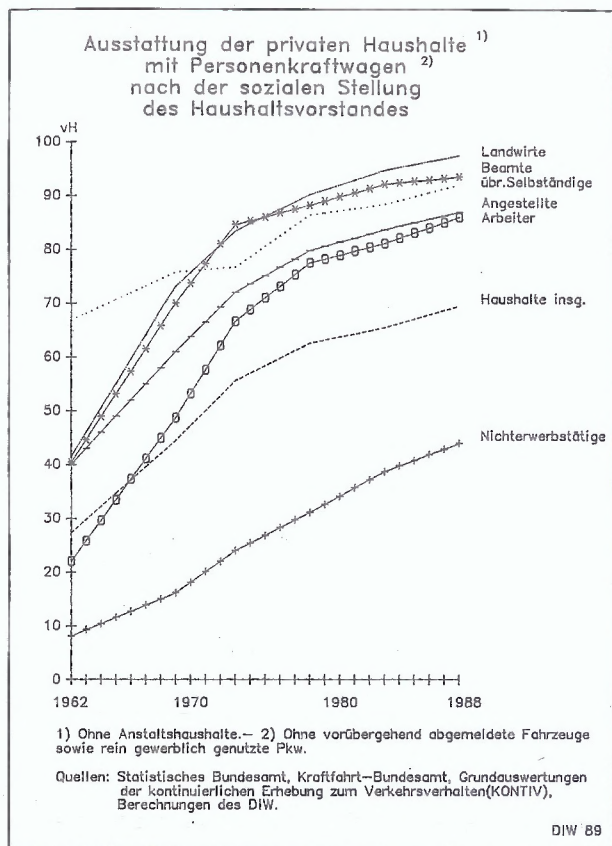
Die durchschnittlichen Pkw-Zuwachsraten haben sich im Verlauf der vergangenen vier Jahrzehnte zwar deutlich verringert, jedoch sind die Zahlen der jährlich zum Bestand hinzukommenden Fahrzeuge nach wie vor beträchtlich. Seit Veröffentlichung der letzten Pkw-Bestandsprognose im Jahre 1985 stieg der Pkw-Bestand im jährlichen Durchschnitt um rund 1 Mill.. Diese vor vier Jahren nicht erwarteten Bestandserhöhungen sind vergleichbar mit denen, die in den siebziger Jahren erreicht wurden, als man den Höhepunkt der Motorisierungswelle in der Bundesrepublik Deutschland erreicht zu haben glaubte und Sättigungstendenzen für die achtziger Jahre voraussagte⁶.

Auch wenn die permanenten Unterschätzungen der Bestandsentwicklung in der Vergangenheit einerseits sowie die Steigerungsraten der Motorisierung in den letzten Jahren andererseits heute die Gefahr einer Überschätzung des künftigen Motorisierungstempos in sich bergen, ist die Annahme eines baldigen Endes der Bestandszunahme wohl doch verfehlt.

Diese Aussage wird abgeleitet aus einer Analyse der Ausstattungsgrade verschiedener Haushaltskategorien mit Privatfahrzeugen. Wie in den vergangenen Bestandsprojektionen entspricht die Einteilung der Haushaltstypen derjenigen in den Einkommens- und Verbrauchsstichproben (EVS) des Statistischen Bundesamtes⁷.

⁶ Dieser These wurde damals vom DIW widersprochen. Sättigung bzw. Vollmotorisierung ist definiert als ein Zustand, in dem weitere Einkommenssteigerungen nicht mehr zu einem Anstieg der Motorisierung führen.

⁷ Vgl. Hierzu M. Euler, a.a.O. Abweichungen in den Ausstattungsgraden der Privathaushalte mit Pkw zwischen den Ergebnissen der EVS 1988 und den hier ausgewiesenen Werten sind darauf zurückzuführen, daß außerdem die Ergebnisse der kontinuierlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV 1975/77 und KONTIV 1982) sowie andere Detailinformationen und Stati-



Die vom Kraftfahrt-Bundesamt regelmäßig veröffentlichten Bestandszahlen enthalten auch die vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge sowie die auf Unternehmen zugelassenen Pkw⁸. Auf diese entfallen gegenwärtig rund 11 vH bzw. 4 vH des Gesamtbestandes. Diese Wagen werden nicht zum Bestand der privaten Haushalte gerechnet. Bei der Bestimmung des tatsächlichen Motorisierungsgrades der Privathaushalte bzw. einzelner Haushaltskategorien ist außerdem zu berücksichtigen, daß viele Haushalte bereits Zweit- und Drittwagen halten.

Bei entsprechender Bereinigung des Gesamtbestandes ergibt sich, daß 1988 sieben Zehntel aller Privathaushalte in der Bundesrepublik Deutschland über mindestens ein Auto verfügten.

Die Haushalte von Landwirten, übrigen Selbständigen sowie Beamten haben weit darüber liegende Ausstattungsgrade (jeweils über 90 vH), während die Haushalte von Nichterwerbstätigen (Arbeitslose, Rentner, Studenten) den niedrigsten Ausstattungsgrad (44 vH) aufweisen. Bei einer Betrachtung der Haushaltskategorien nach dem Mehrfachbesitz (2 oder mehr Pkw im Haushalt) ist die Reihenfolge ähnlich.

In den vergangenen 30 Jahren⁹ haben sich die Ausstattungsquoten der einzelnen Haushaltskategorien immer mehr angeglichen. Schon zu Beginn der sechziger Jahre waren die Haushalte der „übrigen Selbständigen“

(alle Selbständigen außerhalb der Landwirtschaft) zu rund zwei Dritteln mit einem oder mehreren Pkw ausgestattet, Arbeiter-Haushalte dagegen erst zu einem Fünftel und die Haushalte von Nichterwerbstätigen sogar nur zu 8 vH. Die Haushalte von Landwirten, Beamten und Angestellten (Ausstattungsquote 1962: jeweils rund zwei Fünftel), die damals noch deutlich unter den Motorisierungsziffern der übrigen Selbständigen lagen, haben inzwischen gleichgezogen bzw. diese sogar überholt. Heute haben die Landwirte die höchste Ausstattungsquote (97,5 vH). Die Ausübung des Berufs in einem landwirtschaftlichen Betrieb erfordert offensichtlich besonders dringend die Verfügbarkeit eines Pkw. Weitere Gründe für die vergleichsweise hohe Ausstattungsquote dürften die auf dem Lande häufig schlechte Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel sowie die überdurchschnittlich große Zahl der Haushaltsmitglieder sein.

Haushaltseinkommen und Pkw-Besitz sozialer Gruppen 1985

Soziale Stellung des Haushaltsvorstandes	Verfügbares Einkommen ¹⁾ in DM je Haushalt u. Monat	Ausstattungsgrad mit einem oder mehreren Pkw in vH
Selbständige in der Land- und Forstwirtschaft	3 734	95,8
Übrige Selbständige	11 806	90,0
Beamte	4 483	92,7
Angestellte	4 137 ²⁾	85,2
Arbeiter	3 180 ²⁾	83,2
Nichterwerbstätige	2 338 ³⁾	41,5 ⁴⁾

1) Bruttoerwerbs- und Vermögenseinkommen abzüglich geleisteter Transfers, zuzüglich empfangener Transfers. — 2) Einschließlich arbeitsloser Arbeiter und Angestellter. In der EVS des Statistischen Bundesamtes werden diese gesondert erfaßt. — 3) Rentner einschließlich sonstiger Personen, die überwiegend von laufenden Übertragungen oder Vermögenseinkommen leben; ohne Pensionäre. — 4) Alle Nichterwerbstätigen-Haushalte.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Berechnungen des DIW.

stiken berücksichtigt worden sind. Eine Korrektur der EVS-Werte war auch insofern erforderlich, als in den EVS-Untersuchungen Haushalte von Ausländern, Haushalte mit einem monatlichen Haushaltseinkommen von über 25.000 DM sowie Anstaltshaushalte nicht berücksichtigt sind.

⁸ Genauere Angaben sind aufgrund der vorhandenen Statistiken nicht möglich. Das Kraftfahrt-Bundesamt trennt im Nachweis nach Haltergruppen lediglich Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen (Beamte, Angestellte, Arbeiter, Nichterwerbspersonen) von Unternehmen und Selbständigen. Die auf Unternehmen und Selbständige zugelassenen Pkw (1. Juli 1988: rund 4 Mill.) dürften insbesondere in den Selbständigen-Haushalten sowohl für private als auch für gewerbliche Zwecke genutzt werden. Diese privat-gewerblichen Pkw wurden insgesamt dem privaten Sektor zugerechnet und unter Berücksichtigung der EVS-Ergebnisse auf etwa 3 Mill. geschätzt.

⁹ Die erste EVS des Statistischen Bundesamtes wurde 1962/63 durchgeführt.

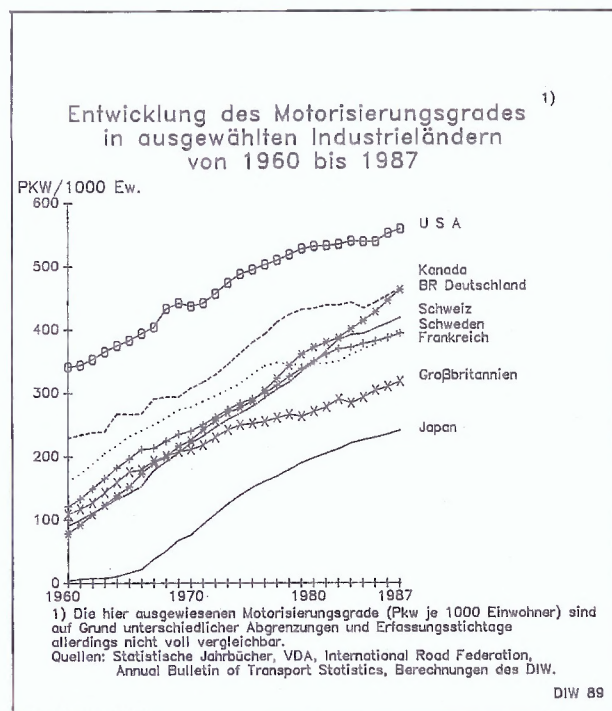
Die gegenwärtigen Niveauunterschiede der Ausstattungsquoten zwischen den Haushaltskategorien sind zum Teil einkommensbedingt¹⁰. So erklären sich insbesondere die Unterschiede zwischen der Gruppe der Haushalte mit einem abhängig beschäftigten Haushaltsvorstand (Beamte, Angestellte, Arbeiter) und den Nichterwerbstätigen-Haushalten. Vor allem bei den Letztgenannten dürfte der Zusammenhang zwischen Einkommen und Motorisierung allerdings häufig überlagert sein vom hohen Alter der Betroffenen (Rentner) wie auch vom Einfluß des überdurchschnittlich großen Anteils der Einpersonen-Haushalte. Die Bedeutung des Durchschnittseinkommens, der Altersstruktur sowie der Haushaltsgröße für die Pkw-Ausstattung wird auch durch die Ergebnisse der EVS 1988¹¹ belegt.

Internationaler Vergleich

In allen Ländern ist die Motorisierung in den vergangenen 3 Jahrzehnten deutlich gestiegen. Die Bundesrepublik Deutschland hat hinsichtlich des Motorisierungsgrades (Pkw je 1000 Einwohner) inzwischen zu traditionell hochmotorisierten Ländern wie Kanada, Australien und Neuseeland fast aufgeschlossen und wird bei den großen westlichen Industrieländern nur noch von den USA (1987: rund 560), dies allerdings noch immer deutlich, übertroffen. Der Motorisierungsgrad war beispielsweise 1960 in Schweden etwa doppelt so hoch wie in der Bundesrepublik, 1987 war er mit rund 400 etwa 60 Punkte niedriger. Auch Länder wie Großbritannien, Frankreich und die Schweiz sind deutlich hinter der Bundesrepublik Deutschland zurückgeblieben. Bemerkenswert ist die Entwicklung in Japan. Von allen betrachteten westlichen Industrieländern hatte Japan in den vergangenen drei Jahrzehnten zwar die größten Wachstumsraten in der Motorisierung aufzuweisen, jedoch hatte dieses Land 1987 mit 241 noch immer einen für ein Industrieland — und dazu den weltweit größten Automobilhersteller — sehr niedrigen Ausstattungsgrad.

Vergleicht man das Bruttoinlandsprodukt (BIP je Einwohner¹²) als wichtigen Indikator für den Wohlstand eines Landes mit den jeweiligen Motorisierungsgraden, dann zeigt sich, daß die These von einer auch international einkommensbedingten Abstufung der Pkw-Ausstattung — mit Ausnahme Japans — nicht generell verworfen werden kann.

In der Darstellung der Ergebnisse der EVS 1988¹³ werden für einige europäische Länder die jeweiligen Ausstattungsquoten der Haushalte mit Pkw miteinander verglichen. Frankreich, Italien und die Niederlande, die im Motorisierungsgrad einwohnerbezogen hinter der Bundesrepublik zurückliegen, weisen haushaltsbezogen höhere Ausstattungsquoten auf (Bundesrepublik: 66 vH; Niederlande: 67 vH; Italien: 73 vH; Frankreich: 75 vH). Das hängt mit der in diesen Ländern wesentlich größeren



Zahl der durchschnittlich in einem Haushalt lebenden Personen zusammen; erkennbar wird daran auch, daß das Auto offensichtlich noch immer vorrangig ein auf den Haushalt bezogenes Gebrauchsgut ist.

Die Verkehrsinfrastruktur wie auch die Qualität des öffentlichen Verkehrs, die topographischen Gegebenheiten sowie die Siedlungsstruktur sind weitere wichtige Einflußfaktoren für die international unterschiedlichen Motorisierungsgrade. Auch die wirtschafts- und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Energieeinsparung, des Umweltschutzes und/oder der allgemeinen Lebensqualität in jedem Lande anders gesetzt sind, dürften eine Rolle spielen. Auch wenn sich diese Ziele in der Bundesrepublik Deutschland künftig verstärkt in politischen Maßnahmen und Gesetzen niederschlagen sollten, würde dies allein den Anstieg der Motorisierung auf absehbare Zeit nicht stoppen. Die Unterschiede in der Pkw-Ausstattung verschiedener Haushaltskategorien in der Bundesrepublik einerseits sowie der einwohner- und haushaltsbezogene Vergleich mit anderen Ländern andererseits zeigen, daß das Motorisierungspotential noch nicht ausgeschöpft ist.

¹⁰ Vgl. u.a. Das Einkommen sozialer Haushaltsgruppen in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1985. Bearb.: Klaus-Dietrich Bedau. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 51-52/1986, S. 658 ff.

¹¹ Vgl. M. Euler, a.a.O., Tab. 1, 3 und 4.

¹² Vgl. Statistisches Jahrbuch 1988, S. 727 und S. 700.

¹³ Vgl. M. Euler, a.a.O., S. 315.

Rahmenbedingungen der Projektion

Bevölkerungs- und Haushaltsprognosen, die ein wichtiges Grundelement vieler Langfristprojektionen im wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bereich bilden und bis in die jüngste Vergangenheit hinein im Vergleich zu anderen Leitgrößen noch als einigermaßen „verlässlich“ galten, haben sich in immer kürzeren Zeitabständen als revisionsbedürftig erwiesen¹⁴. Dies muß auch bei der Bewertung dieser Langfristprognose im Auge behalten werden.

Für das Jahr 2000 werden eine Wohnbevölkerung von 61,1 Mill. und für 2010 eine von 58,3 Mill. erwartet¹⁵. Bei vorsichtiger Fortschreibung des Rückgangs der durchschnittlichen Personenzahl je Haushalt (heute: rund 2,35) ergeben sich für das Jahr 2000 rund 27,5 Mill. (2,22) und für 2010 etwa 26,7 Mill. (2,18) Privathaushalte¹⁶. Diese der Pkw-Bestandsprojektion zugrundegelegten Bevölkerungs- und Haushaltszahlen stellen vor allem wegen der starken Zuwanderungen wohl eher die Untergrenze für die mögliche Entwicklung dar.

Die 'fahrfähige' Bevölkerung (18 bis 75 Jahre) wird bis zum Jahr 2010 auf etwa 44,5 Mill. zurückgehen. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, daß nicht alle nach dieser Abgrenzung Fahrfähigen künftig ein Auto haben werden, ist hier selbst bei einem langfristigen Rückgang dieser Zahlen noch ein nennenswertes Motorisierungspotential vorhanden. Statistisch gesehen ist dieser Personenkreis erst zu knapp zwei Dritteln motorisiert. Läßt man aber die vorübergehend stillgelegten sowie die rein gewerblich genutzten Pkw außer Betracht, dann reduziert sich dieser Wert auf weniger als drei Fünftel.

1985 verfügten 81 vH der Männer der Bevölkerung im Alter von 18 Jahren und darüber und nur 50 vH der Frauen über eine Pkw-Fahrerlaubnis. Bei einer geschlechtsspezifischen Betrachtung der Pkw-Verfügbarkeit sind die Unterschiede noch größer gewesen (zwei Drittel zu einem Viertel)¹⁷. Auch wenn sich bei den Frauen in den vergangenen vier Jahren die entsprechenden Anteilssätze deutlich erhöht haben dürften, so ist auch hier noch eine beträchtliche Steigerung der Motorisierung wahrscheinlich.

Ähnliche Impulse dürften von der zunehmenden Integration der ausländischen Wohnbevölkerung ausgehen, bei der Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit 1985 noch erheblich unter den entsprechenden Kennziffern für die deutsche Wohnbevölkerung lagen¹⁸.

Für den in Zukunft stark steigenden Anteil der Rentnerbevölkerung kann man annehmen, daß dieser zunehmend aus Personen besteht, die schon viele Jahre Auto gefahren sind und das Auto im Rentenalter vorerst nicht abschaffen. Vermindern werden sich hier allerdings die Fahrleistungen.

Von der Einkommensseite sind für das Pkw-Bestandswachstum limitierende Einflüsse nicht zu erwarten. Alle

vorliegenden Vorausschätzungen kommen für die hier relevanten Indikatoren (Bruttoinlandsprodukt, verfügbares Einkommen) noch zu nennenswerten Steigerungen¹⁹.

Für den Projektionszeitraum wird grundsätzlich angenommen, daß alternative Kraftstoffe und Antriebsarten praktisch keine Bedeutung erlangen werden und daß es zu keinen Versorgungsengpässen beim Treibstoff kommt. Unsicherheiten bestehen hingegen bei der künftigen Entwicklung der Kraftstoffpreise (Benzin und Diesel). Am Tankstellenpreis haben die Rohölkosten nur einen relativ geringen Anteil, so daß selbst eine Verdoppelung des Rohölpreises bei Überwälzung auf alle Mineralölprodukte für sich genommen den Endpreis nicht so stark erhöhen würde, daß dies zu nennenswerten Reaktionen beim Autofahrer führte.

Anders wäre es, wenn etwa aus Gründen des Umweltschutzes hohe Energieverbrauchssteuern eingeführt würden. Neben der Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer werden deren kräftige Anhebung und spezielle Schadstoffabgaben diskutiert. Endgültige Maßnahmenart und Höhe der Belastungen sind noch nicht absehbar; mit derartigen Preisanreizen zur rationelleren Energienutzung ist aber zu rechnen. Dies wird die Fahrleistungen der Pkw beeinflussen sowie den Kauf und die Produktion von energieeffizienteren Fahrzeugen begünstigen, nennenswerte Rückwirkungen auf die Entwicklung des Pkw-Bestandes sind von derartigen Maßnahmen oder Maßnahmenbündeln allein allerdings nicht zu erwarten.

¹⁴ Vgl. Zur Langfristigen Entwicklung der Bevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland. Bearb.: Erika Schulz. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 32/1988, S. 405. In diesem Bericht werden die Ergebnisse verschiedener Bevölkerungsprognosen der letzten fünf Jahre einander gegenübergestellt.

¹⁵ Diese Zahlen basieren auf bisher unveröffentlichten Angaben der PROGNOSE AG.

¹⁶ Für die Darstellung der Perspektiven am Wohnungsmarkt bis zum Jahr 2000 hat das DIW kürzlich eine revidierte Bevölkerungsprognose, allerdings nur bis zum Jahr 2000 vorgelegt, bei der die Wohnbevölkerung bereits um 1 Mill. höher liegt (62,1 Mill.). Vgl. Lage und Perspektiven am Wohnungsmarkt, a.a.O., S. 274.

¹⁷ Vgl. Jutta Kloas und Christiane Recke: Verkehr. In: Lebenslagen im Wandel: Daten 1987. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin, und Sonderforschungsbereich 3 „Mikroanalytische Grundlagen der Gesellschaftspolitik“ der Universitäten Frankfurt und Mannheim (Hg.). Frankfurt/M. 1988, S. 172 ff.

¹⁸ ebenda.

¹⁹ Diese Langfristprojektionen wurden vor der überaus günstigen wirtschaftlichen Entwicklung der beiden letzten Jahre erstellt und dürften unter Berücksichtigung der Wachstumsraten 1988 und 1989 eher nach oben zu korrigieren sein. Vgl. die Bundesrepublik Deutschland 1990, 2000 und 2010. Die Entwicklung von Wirtschaft und Bevölkerung in der Bundesrepublik und den Bundesländern bis 2010. prognos report Nr. 12., Basel 1986, sowie Perspektiven der wirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000. Bearb.: Jürgen Blazejczak, Wolfgang Kirner und Hans-Jürgen Krupp. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 25/1987, S. 329 ff.

Bei Überlegungen über den künftigen Preis für die Kfz-Nutzung ist auch zu berücksichtigen, daß sich in der Vergangenheit die Belastung des ausgabefähigen Einkommens durch Kfz-Anschaffung und — insbesondere — Kfz-Unterhaltung erheblich vermindert hat²⁰. Zusammen mit den erwarteten Einkommenssteigerungen sind also durchaus Spielräume für Verteuerungen des Autofahrens vorhanden.

Die langfristigen verkehrspolitischen Vorstellungen der Bundesregierung werden derzeit im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung bis zum Jahr 2010 konkretisiert; sie sind noch nicht bekannt. Auch wenn künftig umwelt- und sozialverträglichere Verkehrsabläufe stärker als in der Vergangenheit akzentuiert und gefördert werden sollten, so ist nach allen offiziellen Verlautbarungen und (investitions-) politischen Beschlüssen nicht zu erwarten, daß es zu einer grundlegenden Wende der bisherigen Verkehrspolitik kommt. Auch von den infrastrukturellen Rahmenbedingungen her sind restriktive Auswirkungen auf die Ausweitung des Pkw-Bestandes nahezu auszuschließen.

Der Pkw-Bestand 2000 und 2010

Der Projektion des Pkw-Bestandes liegen wie bisher Hypothesen über die Maximalausstattung einzelner Haushaltskategorien zugrunde. Gegenüber den früheren Projektionen sind diese Annahmen kaum verändert worden, Korrekturen wurden lediglich hinsichtlich des Verhältnisses von Einfach- zu Mehrfachbesitz (Haushalte mit 2 und mehr Pkw) vorgenommen. Die so ermittelten Pkw-Bestandszahlen wurden mit den Ergebnissen, die aus Gegenrechnungen unter Zugrundelegung spezieller Wachstumsfunktionen²¹ für den künftigen Motorisierungsverlauf resultieren, abgestimmt.

²⁰ Vgl. Verkehr in Zahlen 1988. Bearbeitet im DIW von Heinz Enderlein unter Mitarbeit von Bernhard Schrader. Hg.: Der Bundesminister für Verkehr, S. 264.

²¹ Vgl. R. Hopf, H. Rieke und U. Voigt: Analyse und Projektion der Personenverkehrsnachfrage in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000. DIW-Beiträge zur Strukturforchung, Heft 70, Berlin 1982, S. 33 ff.

Ausstattung der privaten Haushalte in der Bundesrepublik Deutschland mit einem oder mehreren Pkw¹⁾
1962 bis 2010

Soziale Stellung des Haushalts- vorstandes	Ausstattungsgrad in vH							
	1962	1969	1973	1978	1983	1988	2000	2010
Haushalte insges.	27.3	44.5	55.6	62.6	65.5	69.5	77.0	80.0
1 Pkw	25.9	41.5	50.7	52.6	54.1	55.5	57.8	58.9
2 u. mehr Pkw	1.4	3.0	4.9	10.0	11.4	14.0	19.2	21.1
Landwirte	41.5	73.1	83.4	90.2	94.7	97.5	97.5	98.0
1 Pkw	39.7	66.8	76.1	77.5	78.6	69.5	62.5	60.0
2 u. mehr Pkw	1.8	6.3	7.3	12.7	16.1	28.0	35.0	38.0
übrige Selbständige	66.8	75.8	76.7	86.4	88.4	92.0	94.0	96.0
1 Pkw	59.3	64.0	61.7	63.1	64.2	65.0	60.0	59.0
2 u. mehr Pkw	7.5	11.8	15.0	23.3	24.2	27.0	34.0	37.0
Beamte	40.4	70.0	84.6	88.2	92.1	93.5	96.0	97.0
1 Pkw	39.3	66.2	76.7	75.7	75.2	72.5	70.0	68.0
2 u. mehr Pkw	1.1	3.8	7.9	12.5	16.9	21.0	26.0	29.0
Angestellte	40.0	61.0	72.0	79.8	83.7	87.0	94.0	96.0
1 Pkw	38.7	57.2	65.9	68.0	68.4	69.0	68.0	67.0
2 u. mehr Pkw	1.3	3.8	6.1	11.8	15.3	18.0	26.0	29.0
Arbeiter	22.0	48.7	66.6	77.5	81.1	86.0	92.0	94.0
1 Pkw	21.5	46.9	62.7	69.0	68.5	69.5	69.0	68.0
2 u. mehr Pkw	0.5	1.8	3.9	8.5	12.6	16.5	23.0	26.0
Nichterwerbstätige	8.1	16.2	24.0	31.1	38.7	44.0	62.0	64.0
1 Pkw	7.7	15.3	22.3	26.5	32.9	37.0	52.0	53.0
2 u. mehr Pkw	0.4	0.9	1.7	4.6	5.8	7.0	10.0	11.0

1) Ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge sowie rein gewerblich genutzte Pkw.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Socialdata München, sowie Berechnungen des DIW.

Für die vorübergehend stillgelegten Pkw sowie die rein gewerblich genutzten Pkw sind die relativ stabilen Trends der Vergangenheit fortgeschrieben worden.

Für alle Haushaltskategorien mit einem erwerbstätigen Haushaltsvorstand (Landwirte, übrige Selbständige, Beamte, Angestellte und Arbeiter) ist unterstellt, daß sich die heute noch bestehenden Niveauunterschiede im Ausstattungsgrad mit Pkw weiter nivellieren. Der Motorisierungsgrad wird zwar in keinem Fall die 100 vH-Grenze erreichen, jedoch im Jahr 2010 in den Erwerbstätigen-Haushalten nicht weit davon entfernt sein. Die Ausstattungsquoten dieser Haushalte dürften dann zwischen 94 vH (Arbeiter) und 98 vH (Landwirte) liegen.

Für die Nichterwerbstätigen-Haushalte kann ein ähnlicher hoher Ausstattungsgrad nicht erwartet werden. Diese Kategorie besteht zu einem überdurchschnittlich großen Anteil aus Einpersonenhaushalten, deren Durchschnittseinkommen auch im Jahre 2010 deutlich unter dem der anderen Haushaltstypen liegen wird. Gleichwohl wird auch hier aus den erwähnten Gründen der Motorisierungsgrad noch beachtlich zunehmen²².

Gewichtet man die Ausstattungsquoten der Haushaltskategorien, dann werden in den Jahren 2000 und 2010 etwa 77 vH bzw. 80 vH aller Privathaushalte in der Bundesrepublik über mindestens ein Auto und etwa jeder fünfte Haushalt über zwei und mehr Autos verfügen.

Bei den hier zugrundegelegten Annahmen, vor allem im demographischen, aber auch im ökonomischen und verkehrspolitischen Bereich, sowie den Hypothesen über die Ausstattungsquoten einzelner Haushaltskategorien errechnet sich für das Jahr 2000 ein Pkw-Bestand von 34,0 Mill. und für 2010 einer von 34,6 Mill. (jeweils einschließlich der vorübergehend stillgelegten und der rein gewerblich genutzten Fahrzeuge). Dies ist gegenüber 1989 ein Bestandszuwachs von etwa einem Sechstel und bedeutet, daß in den Jahren 2000 und 2010 von 1000 Einwohnern 556 bzw. 593 ein Auto besitzen werden. Die fahrfähige Bevölkerung wird am Ende des Projektionshorizonts zu etwa drei Vierteln mit einem Pkw ausgestattet sein.

Die so skizzierte Entwicklung ist aber als Untergrenze für die Pkw-Bestandsentwicklung anzusehen. Die schon dargestellten möglichen Entwicklungen bei der deutschen Wohnbevölkerung könnten auch nach 2000 noch zu einem stärkeren Bestandswachstum als hier vorausberechnet führen. Unterstellt, die Zuwanderungen hielten an und die Bevölkerung würde bis 2010 nicht um 3 Mill. auf 58,3 Mill. zurückgehen, sondern etwa konstant bleiben, dann könnte der Pkw-Bestand unter sonst gleichen strukturellen Gegebenheiten auch auf über 36 Mill. steigen.

Schlußfolgerungen

Der zu erwartende Pkw-Bestandszuwachs wird vermutlich nicht zu ähnlichen Steigerungsraten bei den Fahrlei-

stungen führen. Dennoch dürften sich die heute in vielen Bereichen aus dem motorisierten Individualverkehr resultierenden Probleme — Umweltbelastung, Verkehrssicherheit, Zerstörung der Städte und Landschaften und damit auch der allgemeinen Lebensqualität — weiter verschärfen. Diese bereits vor 10 Jahren aus der Pkw-Bestandsprojektion gezogenen verkehrspolitischen Schlußfolgerungen²³ gelten unverändert. Die seinerzeit an die Verkehrspolitik gerichteten Forderungen, nämlich den öffentlichen und den nichtmotorisierten Verkehr noch stärker als bisher zu fördern und den Individualverkehr wenigstens in Teilbereichen einzuschränken, müssen heute noch dringlicher gestellt werden.

In der Bundesrepublik Deutschland ist aufgrund der steuerpolitischen Förderungsmaßnahmen und der zu erwartenden EG-Beschlüsse damit zu rechnen, daß Anfang der neunziger Jahre alle Neufahrzeuge (Ottomotor) mit einem geregelten Drei-Wege-Katalysator ausgerüstet sein werden. Unter Berücksichtigung der sich bereits jetzt vollziehenden Bestandsumschichtung werden im Jahre 2000 mehr als 80 vH aller Fahrzeuge mit der Katalysatortechnik ausgestattet sein. Somit dürften sich die Schadstoffemissionen bei Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen und bei den Stickoxiden im Projektionszeitraum erheblich verringern. Bei den besonders klimarelevanten Kohlendioxidemissionen ist so allerdings keine Minderung zu erwarten. Wesentlich energieeffizientere Fahrzeuge bzw. alternative Kraftstoffe und Antriebsarten, die hier eine deutliche Verbesserung bringen würden, dürften im Projektionszeitraum ohne Änderung der politischen Rahmenbedingungen keine große Verbreitung erlangen. Schon deshalb muß konsequent versucht werden, die mit dem Auto zurückgelegten Wege auf andere Verkehrsmittel zu verlagern, sie zu verkürzen oder unnötig zu machen.

Das Umweltbewußtsein in der Bevölkerung ist in den vergangenen Jahren spürbar gewachsen, ebenso wie auch die Akzeptanz umweltpolitischer Maßnahmen gestiegen zu sein scheint. Diesem allmählichen „Wertewandel“ muß aber auch durch geeignete politische Maßnahmen entsprochen werden²⁴, denn der Bewußtseins-

²² Beim Mehrfachbesitz wird es weiterhin relativ große Unterschiede zwischen den Kategorien geben. Einkommensrestriktionen haben bei der Mehrfachausstattung auch im Jahre 2010 noch ein höheres Gewicht als bei der Erst-Motorisierung. Für die divergierenden Ausstattungsgrade bei den Haushaltstypen mit mehr als einem Pkw dürften vor allem auch die berufliche Notwendigkeit der Pkw-Verfügbarkeit (Selbständige) sowie das Alter und die durchschnittliche Haushaltsgröße (Nichterwerbstätige) den Ausschlag geben.

²³ Vgl. Entwicklung des Pkw-Bestandes in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000, a.a.O., S. 390.

²⁴ Vgl. u.a. BVG-Konzept, Arbeitspaket 120, Veränderung der Nachfrage. Bearb.: Jutta Kloas, Hartmut Kuhfeld und Uwe Kunert unter Mitarbeit von Uwe Müller und Ingo Pfeiffer. Bisher unveröffentlichtes Gutachten des DIW im Auftrage der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Berlin 1987, S. 72 ff.

wandel setzt sich nicht von allein in Verhaltensänderungen um; diese müssen vielmehr durch die Politik gestützt und stimuliert werden.

Spezielle Energieverbrauchssteuern, die Erhöhung der Mineralölsteuer, die Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer oder spezifische Schadstoffabgaben, wie sie jetzt in der Öffentlichkeit diskutiert werden, könnten

bei entsprechender Abgabenhöhe durchaus zu den gewünschten Reaktionen führen. Dies setzt allerdings voraus, daß die durch derartige Abgaben erzielbaren Einnahmen genutzt werden, um den öffentlichen und den nichtmotorisierten Verkehr so zu fördern, daß diese zu einer wirklichen Alternative für den Autofahrer werden. Für viele sind sie es heute nicht.

Finanzplatz Berlin: Struktur, Bedeutung, Perspektiven

In den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts war Berlin international führender Finanzplatz. Heute nimmt die Stadt einen untergeordneten Rang ein, weit hinter London, Tokio und New York, aber auch deutlich hinter dem Finanzplatz Frankfurt am Main. Der Berliner Finanzplatz kann aber ausgebaut werden: Die Kreditinstitute dort verfügen über erhebliche Einlagenüberschüsse, die auf auswärtigen Märkten angelegt werden und sich auch in einem wachsenden Forderungsüberschuß im Interbankgeschäft niederschlagen (Abbildung). Gut sind auch andere wichtige Rahmenbedingungen für einen Finanzplatz, wie die Infrastruktur, die Nähe zum RGW-Raum, die Steuervorteile. Diese Bedingungen vermehrt zu nutzen und zu verbessern, ist ein Ziel, das im Dezember 1984 auf einer Berliner Konferenz der führenden Dienstleistungsunternehmen gesetzt wurde.

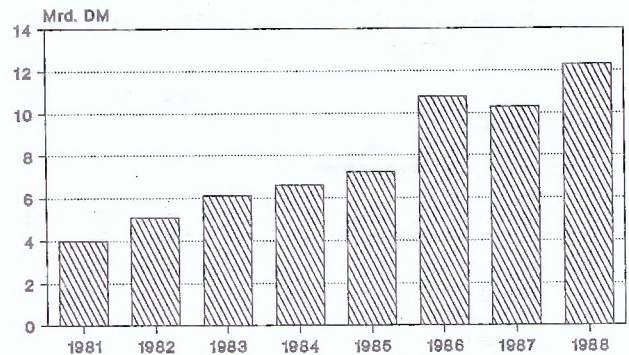
Berlin wird zwar kein Finanzplatz im großen Stil werden, aber auf der Suche nach Nischen kann es seinen „Weg in die Dienstleistungsgesellschaft“ finden. Manches, z. B. die Idee eines Finanzfreihafens Berlin, wurde inzwischen erwogen und verworfen. Anderes, wie der schon 1982 gegründete Berliner Innovationsfonds, wurde vorangetrieben oder, wie der Deutsche Venture Capital Verband und der Bundesverband Deutscher Kapitalbeteiligungsgesellschaften, erfolgreich auf den Weg gebracht. In neuester Zeit entwickeln sich auch Institutionen, die sich mit Beratung, Finanzierung und Abwicklung im Zusammenhang mit dem Ost-West-Handel beschäftigen. Auf dem Sektor „Information“ gab es wichtige Aktivitäten (Tagungen, Gründung von Institutionen).

Den Finanzplatz Berlin kennzeichnet auch die im Vergleich zum übrigen Bundesgebiet überdurchschnittlich starke Bankkreditexpansion. Nach Schätzungen des DIW entfiel ein Drittel des in den Jahren 1985 bis 1988 von den Berliner Kreditinstituten erzielten Forderungszuwachses auf Anlagen außerhalb Berlins. An diesem „Kapitalexport“ auch in Form von Krediten an private Unternehmen und private Haushalte zu partizipieren, ist freilich der Sparkasse der Stadt Berlin West, einer Landesbank und Girozentrale, die am Geschäftsvolumen gemessen das größte Kreditinstitut in Berlin ist, durch das in deren Satzung verankerte Regionalprinzip verwehrt. Dieses Prinzip hat sich auf kommunaler Ebene bewährt. Es paßt aber nicht zu einer Girozentrale einer relativ kleinen Region. Schon gar nicht gehört diese Barriere auf einen Finanzplatz, der im EG-Binnenmarkt bestehen soll!

Anzahl, Beschäftigte und Wertschöpfung der Finanzinstitute

Traditionelle Säulen eines Marktes für Finanzdienste — von den „Nischen“ wird später die Rede sein — sind die Kreditinstitute, die privaten Versicherungen und die Wertpapierbörsen. Die wichtigsten Anbieter auf diesem Markt sind die Kreditinstitute. 42 hatten Ende 1988 ihren juristischen Sitz in Berlin: die Töchter der drei deutschen Großbanken; 6 Privatbankiers; die von der Berliner Bank AG, der Hausbank des Landes Berlin, angeführte Gruppe der 7 Regional- und sonstigen Kreditbanken; 6 Realkreditinstitute; 2 Institute des Sparkassensektors (namentlich die dominierende Sparkasse der Stadt Berlin West); 5 Institute des Genossenschaftssektors (an ihrer Spitze die Berliner Volksbank); 5 Kreditinstitute mit Sonderaufgaben (darunter die Kreditanstalt für Wiederaufbau, die Industriebank und die Industriekreditbank); 2 Bausparkassen und 7 „nicht meldepflichtige“ Institute. Daneben gibt es 49 Kopffilialen auswärtiger, auch ausländischer, Institute¹. Dies unterstreicht die Verflechtung Berlins mit anderen Finanzplätzen ebenso wie die Tatsache, daß Berliner Institute zahlreiche Niederlassungen im Bundesgebiet und im Ausland (z. B. Luxemburg) unterhalten und mit vielen auswärtigen Banken, auch in den RGW-Staaten, kooperieren.

Forderungsüberschuß im Berliner Interbankgeschäft Bestand am Ende der Periode



Quelle: Berechnungen des DIW aufgrund von Angaben der Landeszentralbank in Berlin

DIW 89

Die 91 in Berlin tätigen Institute verfügten Ende 1988 über 521 Zweigstellen; das ergibt 612 Bankstellen. Im Jahre 1987, zur Zeit der Volkszählung, waren es rd. 600. Bei einer Einwohnerzahl von 2,013 Mill. (davon waren 1,763 Mill. mindestens 15 Jahre alt) bedeutet dies, daß in

¹ Jahresbericht 1988 der Landeszentralbank in Berlin, S. 2*.

Tabelle 1

**Bilanzen der Kreditinstitute¹⁾
in der Bundesrepublik Deutschland²⁾ und Berlin (West)**

	Bundesrepublik Deutschland ²⁾						Berlin (West)					
	Ende		Zunahme	Anteile		Ende		Zunahme	Anteile			
	1984	1988		1984	1988	1984	1988		1984	1988		
	Mrd. DM			vH			Mrd. DM			vH		
Forderungen												
nach Bruttoschuldner												
Inländer:												
Unternehmen ³⁾	664	795	131	19,7	22,5	20,9	17,4	25,8	8,4	48,3	16,7	18,1
+ Wohnungswirtschaft	608	733	125	20,6	20,6	19,2	32,2	41,2	9,0	28,0	30,9	29,0
+ Private Haushalte ⁴⁾	175	226	51	29,1	5,9	5,9	6,9	9,1	2,2	31,9	6,6	6,4
= Privater Sektor	1 447	1 754	307	21,2	49,0	46,0	56,5	76,1	19,6	34,7	54,2	53,5
+ Staat ⁵⁾	380	435	55	14,5	12,9	11,4	8,4	11,0	2,6	31,0	8,1	7,8
= Inländische Nichtbanken	1 827	2 189	362	19,8	61,9	57,4	64,9	87,1	22,2	34,2	62,3	61,3
+ Ausländische Nichtbanken	92	110	18	19,6	3,1	2,9	0,6	0,7	0,1	16,7	0,6	0,5
= Nichtbanken insgesamt	1 919	2 299	380	19,8	65,0	60,3	65,5	87,8	22,3	34,0	62,9	61,8
+ Wertpapiermarkt ⁶⁾	352	506	154	43,8	11,9	13,3	8,9	13,7	4,8	53,9	8,6	9,6
= Nichtbanken und Wertpapiermarkt	2 271	2 805	534	23,5	76,9	73,6	74,4	101,5	27,1	36,4	71,5	71,4
+ Inländische Kreditinstitute	493	673	180	36,5	16,7	17,6	20,3	23,4	3,1	15,3	19,5	16,5
+ Ausländische Kreditinstitute	134	275	141	105,2	4,6	7,2	1,5	9,0	7,5	500,0	1,4	6,3
+ Bundesbank (Einlagen)	54	61	7	13,0	1,8	1,6	1,7	1,9	0,2	11,8	1,6	1,3
+ Bundespost (Sparüberschuß) ⁷⁾	—	—	—	—	—	—	6,2	6,4	0,2	3,2	6,0	4,5
= Alle erfaßten Forderungen	2 952	3 814	862	29,2	100,0	100,0	104,1	142,2	38,1	36,6	100,0	100,0
Verbindlichkeiten												
nach Bankgläubigern												
Inländer:												
Unternehmen ³⁾	360	552	192	53,3	12,2	14,5	19,0	27,7	8,7	45,8	18,2	19,5
+ Private Haushalte ⁴⁾	900	1 138	238	26,4	30,5	29,8	34,0	41,9	7,9	23,2	32,7	29,4
= Privater Sektor	1 260	1 690	430	34,1	42,7	44,3	53,0	69,6	16,6	31,3	50,9	48,9
+ Staat ⁵⁾	194	232	38	19,6	6,6	6,1	14,5	18,0	3,5	24,1	13,9	12,7
= Inländische Nichtbanken	1 454	1 922	468	32,2	49,3	50,4	67,5	87,6	20,1	29,8	64,8	61,6
+ Ausländische Nichtbanken	52	61	9	17,3	1,8	1,6	0,5	0,5	0,0	0,0	0,5	0,4
= Nichtbanken insgesamt	1 506	1 983	477	31,7	51,1	52,0	68,0	88,1	20,1	29,6	65,3	62,0
+ Wertpapiermarkt ⁸⁾	620	706	86	13,9	21,0	18,5	5,3	9,3	4,0	75,5	5,1	6,5
= Nichtbanken und Wertpapiermarkt	2 126	2 689	563	26,5	72,1	70,5	73,3	97,4	24,1	32,9	70,4	68,5
+ Inländische Kreditinstitute	520	691	171	32,9	17,6	18,1	14,5	19,3	4,8	33,1	13,9	13,6
+ Ausländische Kreditinstitute	128	168	40	31,3	4,3	4,4	0,7	1,0	0,3	42,9	0,7	0,7
+ Bundesbank (Refinanzierung)	95	142	47	49,5	3,2	3,7	4,0	7,9	3,9	97,5	3,9	5,5
= Alle erfaßten Verbindlichkeiten	2 869	3 690	821	28,6	97,2	96,7	92,5	125,6	33,1	35,8	88,9	88,3
+ Saldo aller sonstigen Positionen ⁹⁾	83	124	41	49,4	2,8	3,3	11,6	16,6	5,0	43,1	11,1	11,7
= Summe	2 952	3 814	862	29,2	100,0	100,0	104,1	142,2	38,1	36,6	100,0	100,0
Nachrichtlich												
Ganz oder zum Teil „grenzüberschreitende“ Transaktionen												
Forderungen an												
Ausländische Nichtbanken	92	110	18	19,6	3,1	2,9	0,6	0,7	0,1	16,7	0,6	0,5
+ Ausländische Kreditinstitute	134	275	141	105,2	4,6	7,2	1,5	9,0	7,5	1,4	6,3	
= Ausländer insgesamt	226	385	159	70,0	7,7	10,1	2,1	9,7	7,6	2,0	6,8	
Bundesgebiet ¹⁰⁾												
davon Unternehmen ³⁾	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
Staat ⁵⁾	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
Verbindlichkeiten												
gegenüber ausländischen Nichtbanken	52	61	9	17,3	1,8	1,6	0,5	0,5	0	0	0,5	0,4
+ gegenüber ausländischen Kreditinstituten	128	168	40	31,3	4,3	4,4	0,7	1,0	0,3	42,9	0,7	0,7
= gegenüber Ausländern insgesamt	180	229	49	27,2	6,1	6,0	1,2	1,5	0,3	25,0	1,2	1,1
nach §§ 16, 17 BHG/BFG ¹¹⁾							13,9	21,5	7,6	54,7	13,4	15,1

¹⁾ Einschließlich Postgiro- und Postsparkassenämter; für 1988 vom DIW geschätzt. — ²⁾ Einschließlich Berlin (West). — ³⁾ Einschließlich selbständiger Privatpersonen; ohne Hypothekarkredite auf Wohngrundstücke und ohne Wohnungsbaukredite. — ⁴⁾ Unselbständige Privatpersonen sowie Organisationen ohne Erwerbszweck. — ⁵⁾ Öffentliche Haushalte. — ⁶⁾ Einschließlich Schatzwechsel und U-Schätze. — ⁷⁾ Überschuß der von der Berliner Bankenstatistik erfaßten Verbindlichkeiten über die erfaßten Forderungen der Berliner Postämter (Anmerkung 1). — ⁸⁾ Inhaberschuldverschreibungen im Umlauf. — ⁹⁾ Einschließlich Abgrenzungsfehler. — ¹⁰⁾ Grobe Schätzung der Zunahme, vgl. Tabelle 5, Zeilen 14, 15, 16, 26 und 27. — ¹¹⁾ Steuerbegünstigte Darlehen gemäß Berlinhilfegesetz bzw. Berlinförderungsgesetz, einschließlich Darlehen von Kreditinstituten.

Quelle: Berechnungen und Schätzungen des DIW aufgrund der Jahresberichte und sonstiger Informationen der Landeszentralbank in Berlin.

letzter Zeit im Durchschnitt 3 400 (bzw. 2 900) Berliner von einer Bankstelle „versorgt“ werden konnten. Die Vergleichszahlen lauten für Hamburg: 2 900 (2 600) und für Bremen: 2 600 (2 300).

Im Jahre 1988 waren bei den Berliner Kreditinstituten 16 400 sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer beschäftigt. Sie erzeugten, zusammen mit den — statistisch nicht erfaßten — Selbständigen, Beamten und „sonstigen“ Erwerbstätigen, schätzungsweise eine nominale Bruttowertschöpfung von 2½ Mrd. DM. Zur Beschäftigung in Berlin (West) von 745 000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmern trugen die Kreditinstitute mit einem Anteil von 2,2 vH bei; ihr Beitrag zur gesamten Berliner Wertschöpfung (bereinigtes Bruttoinlandsprodukt²: 67,4 Mrd. DM) war reichlich 3½ vH.

Die zweitgrößte Gruppe der Anbieter von Finanzdienstleistungen sind die privaten Versicherungsunternehmen (VU). Ende 1987 gab es in der Bundesrepublik annähernd 2 800 VU. In Berlin waren 75 VU handelsgerichtlich eingetragen. Von den rund 500 „größeren“ VU hatten 21 ihre Geschäftsleitung in Berlin, darunter 9 Lebens-VU. Gegen Hamburg (84), Köln (60) und München (58) kommt Berlin damit allerdings nicht an³. Zur Wertschöpfung Berlins im Jahre 1988 trug das Versicherungsgewerbe mit vermutlich 0,7 Mrd. DM oder 1 vH bei; der Beitrag zur Beschäftigung in Berlin belief sich mit 6 300 Arbeitnehmern auf 0,8 vH.

Die einst international führende Berliner Börse ist die dritte der drei traditionellen Säulen des Marktes für Finanzdienste. Ende 1988 wurden dort 383 Aktien, 1 950 festverzinsliche Wertpapiere und 66 Optionsscheine gehandelt. Im ganzen Jahr betrug der Börsenumsatz knapp 52 Mrd. DM; davon entfielen auf Aktien und Optionsscheine über 29 Mrd. DM und auf Rentenwerte reichlich 22 Mrd. DM. Zum Vergleich: An der Frankfurter Börse wurden 771 Aktien, 6 611 Rentenwerte und 172 Optionsscheine gehandelt, und umgesetzt wurden 1,8 Billionen DM (davon Aktien und Optionsscheine: 374 Mrd. DM, und Rentenwerte: 1,45 Billionen DM)⁴.

Kreditinstitute: Hohe Kapitalexperte wegen unzureichender Kreditnachfrage in Berlin

Aufschlußreich ist ein Vergleich der zusammengefaßten Bilanz für die Kreditinstitute in der Bundesrepublik Deutschland mit einer vom DIW für Ende 1984 und 1988 erstellten Gesamtbilanz für die Berliner Kreditinstitute (vgl. Tabelle 1). Er läßt Ähnlichkeiten erkennen, aber auch gravierende Unterschiede. Gemeinsamkeit besteht darin, daß die aus Einlagen und aufgenommenen Krediten resultierenden „Verbindlichkeiten gegenüber Nichtbanken“ (kurz: Bankeinlagen von Nichtbanken) bis 1988 um etwa 10 vH-Punkte stärker expandierten als das — hier vom nominalen Bruttoinlandsprodukt repräsentierte — Einkommen (vgl. Tabelle 2 unten). Übereinstimmung gibt es

auch hinsichtlich der Fristigkeitsstruktur dieser Einlagen (vgl. Tabelle 2). In Berlin ist die Geldkapitalquote, d. h. der Anteil der langfristigen an den gesamten Verbindlichkeiten gegenüber Nichtbanken mit 70 vH kaum kleiner als in der Bundesrepublik mit 71 vH.

Damit ist die Reihe der Gemeinsamkeiten aber zu Ende. Umfangreicher ist der Katalog der Unterschiede:

In Berlin stammten Ende 1988 40 vH des vom privaten Sektor gebildeten Geldkapitals und mehr als die Hälfte des Zuwachses in den Jahren 1985 bis 1988 aus nach dem Berlinförderungsgesetz steuerbegünstigten Darlehen an die gewerbliche Wirtschaft (§ 16) und für Wohnbauzwecke (§ 17). Hiervon, wie auch von dem Zuwachs in den Jahren 1985 bis 1988, kam der überwiegende Teil aus dem übrigen Bundesgebiet, stellte also für Berlin einen „Kapitalimport“ dar.

Im Gegensatz zu den Einlagen nahm der Absatz von Bankschuldverschreibungen (Position „Verbindlichkeiten gegenüber dem Wertpapiermarkt“ in Tabelle 1) in Berlin sehr viel mehr zu als der Wertpapierabsatz der Kreditinstitute in der Bundesrepublik. Wahrscheinlich ist ein Teil der Berliner Emissionen im übrigen Bundesgebiet untergebracht worden. Dank dieser „Kapitalimporte“ expandierte das von Nichtbanken und dem Wertpapiermarkt stammende Mittelaufkommen bei den Berliner Kreditinstituten mit einer Rate von 33 vH deutlich stärker als bei den Kreditinstituten in der Bundesrepublik (26,5 vH).

Noch größer sind die Unterschiede auf der Aktivseite der Bilanzen. Von Ende 1984 bis Ende 1988 nahmen die gesamten (erfaßten) Forderungen in Berlin mit einer Rate von annähernd 37 vH stärker zu als in der Bundesrepublik (29 vH). Extrem war die Wachstumsdifferenz bei den Krediten an Unternehmen (Berlin: 48 vH; Bundesrepublik: 20 vH). Erhebliche Unterschiede gab es aber auch bei der Wohnungswirtschaft (Berlin: 28 vH; Bundesrepublik: 21 vH) und beim Staat (Berlin: 31 vH; Bundesrepublik: 14,5 vH). Die relativ starke Expansion der Kredite an die Wohnungswirtschaft ist damit zu erklären, daß in Berlin, einem Ballungsgebiet, der Mietwohnungsbau mit seiner hohen Fremdfinanzierungsquote eine sehr große Rolle spielt. Die überaus starke Expansion der Kredite an Unternehmen und an den Staat reflektiert dagegen nur zum Teil einen Berliner Kreditbedarf. Dieser wurde teilweise durch steuerbegünstigte und damit verbilligte Darlehen gedeckt, die, wie erwähnt, vor allem aus dem übrigen Bundesgebiet stammen und über die Berliner Sonderkreditinstitute weitergeleitet werden. Der verbleibende Kreditbedarf blieb nennenswert hinter dem Berliner Mittelauf-

² Vom Bruttoinlandsprodukt (79,7 Mrd. DM) unterscheidet sich das bereinigte BIP dadurch, daß zwecks regionaler Vergleichbarkeit der westdeutsche Anteil am Berliner Verbrauchsteueraufkommen abgesetzt wird.

³ Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen, Berlin: Geschäftsbericht 1987.

⁴ Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Wertpapierbörsen, Jahresbericht 1988.

Tabelle 2

**Fristigkeit der Verbindlichkeiten der Kreditinstitute¹⁾
in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West)**

Bankgläubiger	Bundesrepublik Deutschland						Berlin (West)					
	Ende		Zunahme	Anteile		Ende		Zunahme	Anteile			
	1984	1988		1984	1988	1984	1988		1984	1988		
	Mrd. DM			vH			Mrd. DM			vH		
Privater Sektor												
Nach §§ 16, 17 BHG/BFG	.	.	.	.	.	.	11,8	18,7	6,9	58,5	22,2	26,8
Sonstige längerfristige Gelder zusammen ²⁾	865	1 199	334	38,6	68,7	70,9	23,3	28,8	5,5	23,6	44,0	41,4
Kurzfristige Gelder	395	491	96	24,3	31,3	29,1	17,9	22,1	4,2	23,5	33,8	31,8
Insgesamt	1 260	1 690	430	34,1	100,0	100,0	53,0	69,6	16,6	31,3	100,0	100,0
Staat												
Längerfristige Gelder ²⁾	151	174	23	15,2	77,8	75,0	11,9	13,9	2,0	16,8	82,1	77,2
Kurzfristige Gelder	43	58	15	34,9	22,2	25,0	2,6	4,1	1,5	57,7	17,9	22,8
Insgesamt	194	232	38	19,6	100,0	100,0	14,5	18,0	3,5	24,1	100,0	100,0
Ausland												
Längerfristige Gelder ²⁾	20	41	21	105,0	38,5	67,2	0,2	0,2	0	0	40,0	40,0
Kurzfristige Gelder	32	20	-12	-37,5	61,5	32,8	0,3	0,3	0	0	60,0	60,0
Insgesamt	52	61	9	17,3	100,0	100,0	0,5	0,5	0	0	100,0	100,0
Nichtbanken, insgesamt												
Nach §§ 16, 17 BHG/BFG	.	.	.	.	.	.	11,8	18,7	6,9	58,5	17,3	21,2
Sonstige längerfristige Gelder zusammen ²⁾	1 036	1 414	378	36,5	68,8	71,3	35,4	42,9	7,5	21,2	52,1	48,7
Kurzfristige Gelder	470	569	99	21,1	31,2	28,7	20,8	26,5	5,7	27,4	30,6	30,1
Insgesamt	1 506	1 983	477	31,7	100,0	100,0	68,0	88,1	20,1	29,6	100,0	100,0
Nachrichtlich:												
Bruttoinlandsprodukt ³⁾	1 756	2 111	355	20,2	.	.	56,4	67,4	11,0	19,5	.	.
1) Vgl. die Anmerkungen in Tabelle 1. — 2) Sparbriefe, Spareinlagen, durchlaufende Kredite sowie Termingelder mit Befristung von über einem Jahr. — 3) Zu jeweiligen Preisen; die Zahlen für Berlin sind zum Zweck der regionalen Vergleichbarkeit um den westdeutschen Anteil am Berliner Verbrauchsteueraufkommen bereinigt worden.												

1) Vgl. die Anmerkungen in Tabelle 1. — 2) Sparbriefe, Spareinlagen, durchlaufende Kredite sowie Termingelder mit Befristung von über einem Jahr. — 3) Zu jeweiligen Preisen; die Zahlen für Berlin sind zum Zweck der regionalen Vergleichbarkeit um den westdeutschen Anteil am Berliner Verbrauchsteueraufkommen bereinigt worden.

kommen zurück. Mehrere Berliner Kreditinstitute waren deshalb gezwungen, ihre Einlagenüberschüsse in Form von Krediten und Beteiligungen an Unternehmen und öffentlichen Stellen im übrigen Bundesgebiet, aber auch im Ausland, anzulegen⁵. Trotz dieser Bemühungen nahmen auch die, zum Teil liquiden, Forderungen an Kreditinstitute im Ausland, die 1984 nur 1,5 Mrd. DM betragen hatten, um 7,5 Mrd. DM zu. Dies hat wesentlich dazu beigetragen, daß sich der Forderungsüberschuß im Berliner Interbankgeschäft (Abbildung) von 6,3 Mrd. DM Ende 1984 auf gut 12 Mrd. DM Ende 1988 erhöht hat, womit erhebliches Potential für eine weitere Kreditexpansion an Nichtbanken entstanden ist.

Vom DIW wird die Zunahme der Forderungen der Berliner Kreditinstitute an Unternehmen und staatliche Stellen im übrigen Bundesgebiet in den Jahren 1985 bis

1988 auf 4 Mrd. DM bzw. 1 Mrd. DM veranschlagt (vgl. Tabelle 1, nachrichtlich). Zusammen mit den zusätzlichen Forderungen an das Ausland von 7½ Mrd. DM ergibt sich für den gesamten „Kapitalexport“ der Berliner Kreditinsti-

⁵ So schreibt die Berliner Bank AG in ihrem Geschäftsbericht 1988 auf Seite 46: „Das aufgrund der besonderen Situation Berlins traditionell hohe Einlagenaufkommen bei gleichzeitig verhältnismäßig geringem kommerziellem Kreditbedarf erfordert darüber hinaus, daß wir unser überregionales Geschäft weiter ausbauen. So hat sich das von Berlin aus betreute „Zentrale Firmenkundengeschäft“, also das Zins- und Provisionsgeschäft mit der Großkundschaft im Bundesgebiet, in 1988 erneut überproportional entwickelt. Auch unser Geschäft mit der mittleren Firmen- und der vermögenden Privatkundschaft im Bundesgebiet, das von unseren Niederlassungen außerhalb Berlins betrieben wird, hat im vergangenen Jahr verstärkt zu unserer Expansion beigetragen.“

Tabelle 3

Schätzung der Berliner Bankkredite an Unternehmen
und Staat im übrigen Bundesgebiet

		Bundesrepublik Deutschland	Berlin (West)
Unternehmen			
1	Wertschöpfung ¹⁾ 1988, Mrd. DM	1 769	49,9
2	Zuwachsrate 1988/84, vH	20	20
Investitionen²⁾ 1985 bis 1988:			
3	brutto, Mrd. DM	942	30,5
4	netto, Mrd. DM	237	7,0
Bankkredite:			
5	Ende 1984, Mrd. DM	664	17,4
6	Ende 1988, Mrd. DM	795	25,8
7	Kreditzunahme, Mrd. DM	131	8,4
8	Zuwachsrate 1988/84, vH	19,7	48,3
Kreditzunahme in Relation:			
9	zu den Bruttoinvestitionen	0,139	0,275
10	zu den Nettoinvestitionen	0,553	1,200
Hypothetische Kreditzunahme gemäß			
11	a) der Wertschöpfungszuwachsrate (20 vH)	.	4,9
	b) der Relation Kreditzunahme zu Investitionen in der Bundesrepublik	.	
12	ba) brutto (Zeile 3, Spalte 1 mal Zeile 9, Spalte 1)	.	4,2
13	bb) netto (Zeile 4, Spalte 1 mal Zeile 10, Spalte 1)	.	4,1
Geschätzte Zunahme der Berliner Bankkredite an Unternehmen im übrigen Bundesgebiet			
14	a) (Zeile 7, Spalte 2 minus Zeile 11, Spalte 2)	.	3,5
15	ba) (Zeile 7, Spalte 2 minus Zeile 12, Spalte 2)	.	4,2
16	bb) (Zeile 7, Spalte 2 minus Zeile 13, Spalte 2)	.	4,3
Staat			
Kreditmarktschulden:			
17	Ende 1984, Mrd. DM	.	8,3
18	Ende 1988, Mrd. DM	.	9,8
19	Schuldenzunahme, Mrd. DM	.	1,5
Bankkredite:			
20	Ende 1984, Mrd. DM	380	8,4
21	Ende 1988, Mrd. DM	435	11,0
22	Bankkreditzunahme, Mrd. DM	55	2,6
23	Zuwachsrate 1988/84, vH	14,5	31,0
24	Hypothetische Bankkreditzunahme gemäß Zuwachsrate in der Bundesrepublik, Mrd. DM	.	1,2
Geschätzte Zunahme der Berliner Bankkredite an den Staat im übrigen Bundesgebiet:			
26	a) Zeile 22 minus Zeile 24, Mrd. DM	.	1,4
27	b) Zeile 22 minus Zeile 19, Mrd. DM	.	1,1
1) Brutto. — 2) Anlageinvestitionen zu jeweiligen Preisen.			

tute eine Schätzgröße von über 12 Mrd. DM, das ist ein Drittel des Zuwachses der gesamten Forderungen der Kreditinstitute von Ende 1984 bis Ende 1988. Diesen „Kapitalexporten“ dürften „Kapitalimporte“ von 7 bis 8 Mrd. DM gegenübergestanden haben: vielleicht 2 bis 3 über den Wertpapiermarkt und grob gerechnet 5 Mrd. DM aufgrund von steuervergünstigten Darlehen aus dem übrigen Bundesgebiet. Zum Zustandekommen dieses „Nettokapitalexports“ von 4 bis 5 Mrd. DM haben sicher die übrigen Maßnahmen des Berlinförderungsgesetzes erheblich beigetragen. Dadurch werden die Einkommens- und Ertragsverhältnisse der Arbeitnehmer und Unternehmen nennenswert verbessert, die Sparfähigkeit wird gestärkt und der Kreditbedarf wegen vermehrter Eigenmittel vermindert.

*

Unterstellt man mangels besserer Informationen, daß von Ende 1984 bis Ende 1988 die Berliner Bankkredite an Berliner Unternehmen

- a) *mit derselben Rate expandierten wie die Berliner Bruttowertschöpfung oder*
- b) *daß die Anlageinvestitionen der Berliner Unternehmen zum gleichen Prozentsatz mit Bankkrediten finanziert wurden wie die Anlageinvestitionen in der Bundesrepublik,*

so ergibt sich für die Jahre 1985 bis 1988 ein hypothetischer Kreditbedarf der Berliner Unternehmen von 4,1 bis 4,9 Mrd. DM (Zeilen 11 bis 13 in Tabelle 3). Setzt man diese Beträge von dem gesamten Zuwachs der Kredite an Unternehmen in Höhe von 8,4 Mrd. DM (Zeile 7 in Tabelle 3) ab, so erhält man „Kapitalexporte“ an Unternehmen im übrigen Bundesgebiet von 3½ bis 4½ Mrd. DM (Zeilen 14 bis 16 in Tabelle 3); in der Tabelle 1 erscheint ein Betrag von 4 Mrd. DM.

Eine Größenvorstellung über den „Kapitalexport“ an den Sektor Staat im übrigen Bundesgebiet erhält man auf zweifache Weise:

- a) *Es wird für die Berliner Bankkredite an das Land Berlin dieselbe Expansionsrate wie für die Bankkredite an öffentliche Haushalte in der Bundesrepublik unterstellt (Zeile 24: 1,2 Mrd. DM) und dieser Betrag von der Zunahme der Bankkredite an den Staat (Zeile 22: 2,6 Mrd. DM) abgesetzt; in Zeile 26 erscheint ein „Kapital-export“ an den Staat im übrigen Bundesgebiet von 1,4 Mrd. DM.*
- b) *Der „Kapitalexport“ an den Sektor Staat im übrigen Bundesgebiet ist die Differenz zwischen der Zunahme der Bankkredite an den Staat (Zeile 22: 2,6 Mrd. DM) und der Zunahme der Kreditmarktverschuldung des Landes Berlin (Zeile 19: 1,5 Mrd. DM): 1,1 Mrd. DM; in die Tabelle 1 ist ein Betrag von 1 Mrd. DM eingesetzt worden.*

*

Die Bedeutung des Berliner Finanzplatzes

Angesichts des beträchtlichen Anteils der „Importe“ und, vor allem, der „Exporte“ von Kapital am Berliner Bankgeschäft kann durchaus von einem Berliner Finanzplatz gesprochen werden, wenn man damit ein Gebiet meint, dessen Finanzinstitute sehr viel mehr Dienste leisten, als die gebietsansässigen privaten wie öffentlichen Unternehmen und Haushalte benötigen. Doch welche quantitative Bedeutung hat Berlin insgesamt als Finanzplatz? Zur Antwort hierauf bietet sich ein Vergleich mit westdeutschen Großstädten an. Hierfür wurden die Ballungsräume Frankfurt, München, Hamburg, Stuttgart und Bremen (jeweils die aus Stadt und Umland bestehenden Regionen) herangezogen (vgl. Tabellen 4 und 5). Mangels regionaler Angaben über Wertschöpfung und Geschäftsvolumen gilt im folgenden der Anteil der Beschäftigung bei den Finanzinstituten einer Region an der Beschäftigung bei allen Finanzinstituten in der Bundesrepublik als Indikator für die „Bedeutung“ der jeweiligen Region als Markt für Finanzdienste.

Zunächst zum „Beschäftigungsanteil“ der Kreditinstitute, bei denen 1988 in der Bundesrepublik 615 220 Arbeitnehmer tätig waren (vgl. Tabelle 4): An der Spitze stand die Region Frankfurt mit einem Beschäftigungsanteil von 10,4 vH, gefolgt von München (6 vH), Stuttgart (5,4 vH), Hamburg (5,3 vH) und Berlin mit nur 2,7 vH sowie Bremen mit 2,2 vH. Im Versicherungswesen wird die Rangskala von München und Hamburg mit 10,9 vH und 10,8 vH angeführt, gefolgt von Stuttgart und Frankfurt mit 6,4 vH und 5,9 vH, während Berlin mit 2,6 vH hier den letzten Rang einnimmt.

Auch unter den acht deutschen Börsen nimmt Berlin eine untere Stellung ein. Bei den Aktienumsätzen (1988 in der Bundesrepublik: 716 Mrd. DM) dominieren Frankfurt mit gut 52 vH und Düsseldorf mit reichlich 23 vH. In das restliche Viertel teilen sich die anderen sechs deutschen Börsen, wobei auf München 8½ vH und auf Berlin 4 vH entfallen. Noch ungünstiger für Berlin sieht das Bild bei den Rentenwerten aus, von denen 1988 in der Bundesrepublik 1 841 Mrd. DM umgesetzt wurden. Spitzenreiter war mit einem Anteil von fast 79 vH die Frankfurter Börse, an der die meisten Anleihen von Bund, Bahn und Post umgesetzt werden. Mit großem Abstand folgt die Düsseldorfer Börse mit etwas über 11 vH. Dies ist aber noch viel im Vergleich zu Berlin (1,2 vH), wo nur wenig öffentliche Anleihen emittiert werden.

Ein weiterer Indikator für die Bedeutung Berlins als Finanzplatz ist der „Beschäftigungsbeitrag“ der Berliner Kreditinstitute zur Gesamtbeschäftigung in Berlin im Vergleich zu den Beschäftigungsbeiträgen der Kreditinstitute anderer deutscher Großstädte (vgl. Tabelle 5). 1988 betrug er in Berlin 2,2 vH, womit die Stadt deutlich hinter den Vergleichsstädten lag. Selbst im Umland dieser Städte war der Beschäftigungsbeitrag höher als in Berlin.

Tabelle 4

Beschäftigung¹⁾ im finanziellen Sektor ausgewählter Regionen der Bundesrepublik Deutschland²⁾

		Kreditinstitute und Versicherungen								Nachrichtlich:		
		zusammen				darunter: Kreditinstitute				Alle Wirtschaftsbereiche		
		1984	1988	Jahres- durch- schnitt- liche Zu- nahme in vH	Anteil 1988 in vH ³⁾	1984	1988	Jahres- durch- schnitt- liche Zu- nahme in vH	Anteil 1988 in vH ³⁾	1984	1988	Jahres- durch- schnitt- liche Zu- nahme in vH
		in Tausend				in Tausend				in Tausend		
Frankfurt, davon	Region	66,46	78,04	4,1	9,1	53,28	63,95	4,7	10,4	1 023,03	1 129,35	2,5
	Stadt	(47,92)	(57,61)	(4,7)	(6,7)	(38,70)	(47,94)	(5,5)	(7,8)	(429,33)	(463,45)	(1,9)
	Umland	(18,54)	(20,42)	(2,5)	(2,4)	(15,58)	(16,00)	(2,4)	(2,6)	(593,70)	(665,90)	(2,9)
München, davon	Region	56,86	63,44	2,8	7,4	32,61	37,28	3,4	6,0	875,53	939,38	1,8
	Stadt	(50,61)	(56,10)	(2,6)	(6,6)	(26,71)	(30,42)	(3,3)	(4,9)	(636,32)	(669,02)	(1,3)
	Umland	(6,26)	(7,34)	(4,1)	(0,9)	(5,90)	(6,87)	(3,9)	(1,1)	(239,21)	(270,36)	(3,1)
Hamburg, davon	Region	58,71	58,64	0,0	6,9	32,72	32,83	0,1	5,3	986,19	1 014,72	0,7
	Stadt	(51,43)	(51,00)	(-0,2)	(6,0)	(25,95)	(25,84)	(-0,1)	(4,2)	(715,52)	(723,50)	(2,8)
	Umland	(7,27)	(7,64)	(1,2)	(0,9)	(6,77)	(6,99)	(0,8)	(1,1)	(270,67)	(291,22)	(1,8)
Stuttgart, davon	Region	44,31	48,70	2,4	5,7	30,15	33,22	2,5	5,4	919,50	1 049,88	3,4
	Stadt	(26,28)	(28,70)	(2,2)	(3,4)	(13,21)	(14,58)	(2,5)	(2,4)	(332,20)	(369,00)	(2,7)
	Umland	(18,03)	(20,00)	(2,6)	(2,3)	(16,94)	(18,64)	(2,4)	(3,0)	(587,30)	(680,88)	(3,8)
Bremen, davon	Region	18,28	18,32	0,1	2,1	13,61	13,48	-0,2	2,2	439,60	455,48	0,9
	Stadt	(10,32)	(10,23)	(-0,2)	(1,2)	(7,18)	(7,00)	(-0,6)	(1,1)	(231,14)	(237,19)	(0,6)
	Umland	(7,96)	(8,09)	(0,4)	(0,9)	(6,43)	(6,48)	(0,2)	(1,1)	(208,45)	(218,30)	(1,2)
Berlin (West)		21,82	22,68	1,0	2,7	15,69	16,41	1,1	2,7	709,67	745,21	1,2
Bundesrepublik Deutschland		795,41	855,51	1,8	100,0	571,46	615,22	1,9	100,0	20 040,34	21 265,12	1,5

¹⁾ Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer. — ²⁾ Einschließlich Berlin (West). — ³⁾ Anteil an der Beschäftigung im finanziellen Sektor (bzw. bei Kreditinstituten) der Bundesrepublik Deutschland.

Quelle: Berechnungen des DIW aufgrund von Angaben des Statistischen Bundesamtes.

Perspektiven

Wie kann man den Finanzplatz Berlin ausbauen? Seit der Berliner „Dienstleistungskonferenz“ Ende 1984 gibt es hierzu vermehrt Diskussionen, Anregungen und Aktivitäten. Könnte nicht als Vehikel zu einem Finanzzentrum Berlin ein Finanz-Freihafen dienen, auf dem ausländische Gelder, von Mindestreserven und anderen Belastungen befreit, in Kredite an Ausländer transformiert werden? Diese Idee wurde, wohl auch unter dem Eindruck eines im Herbst 1985 vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) für den Senat von Berlin erstellten Gutachtens⁶⁾, sehr bald als unrealistisch aufgegeben. Nach dem Verlust der Hauptstadtfunction hatte Berlin seine Rolle als deutsches und europäisches Finanzzentrum an Frankfurt, Luxemburg und London abgetreten. Das ist nicht rückgängig zu machen. Doch schon die Bewahrung des enger gewordenen Feldes gibt viel zu

tun auf. So bereitet sich auch der Finanzsektor Berlin auf den EG-Binnenmarkt vor: Im Aufwind sind Allfinanz-Geschäfte, bei denen die immer breiter werdende Palette von Finanzdiensten (neben den Finanzierungs-, Anlage- und Versicherungsgeschäften die umfassende Beratung und Betreuung von Unternehmen und Haushalten) „unter einem Dach“ verfügbar ist; auch die zunehmende Kooperation von Kreditinstituten mit Versicherungen und Investmentgesellschaften dient hierzu.

Damit die „Internationalisierung“ des Berliner Finanzgeschäfts vorankommt, müssen allerdings einige Hemmnisse beseitigt werden. Während die Berliner Kreditbanken ihre Einlagenüberschüsse sowohl an öffentliche Stellen als auch an private Unternehmen und Haushalte

⁶⁾ Reinhard Pohl: „Finanz-Freihäfen, Möglichkeiten für die Bundesrepublik Deutschland und für Berlin?“, In: Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, Heft 1-2/1986, S. 45-63.

Tabelle 5

**Beschäftigungsbeitrag des finanziellen Sektors¹⁾
ausgewählter Regionen der Bundesrepublik Deutschland²⁾
in vH**

		Kreditinstitute und Versicherungen								
		zusammen			Kreditinstitute			Versicherungen		
		1976	1984	1988	1976	1984	1988	1976	1984	1988
Frankfurt, davon	Region	.	6,5	6,9	.	5,2	5,7	.	1,3	1,2
	Stadt	.	(11,2)	(12,4)	.	(9,0)	(10,3)	.	(2,1)	(2,1)
	Umland	.	(3,1)	(3,1)	.	(2,5)	(2,4)	.	(0,7)	(0,7)
München, davon	Region	6,6	6,5	6,8	3,9	3,7	4,0	2,7	2,8	2,8
	Stadt	(7,9)	(8,0)	(8,4)	(4,4)	(4,2)	(4,5)	(3,5)	(3,8)	(3,8)
	Umland	(2,4)	(2,6)	(2,7)	(2,3)	(2,5)	(2,5)	(0,1)	(0,1)	(0,2)
Hamburg, davon	Region	6,0	6,0	5,8	3,2	3,3	3,2	2,8	2,6	2,5
	Stadt	(6,9)	(7,2)	(7,0)	(3,5)	(3,6)	(3,6)	(3,4)	(3,6)	(3,5)
	Umland	(2,2)	(2,7)	(2,6)	(2,1)	(2,5)	(2,4)	(0,1)	(0,2)	(0,2)
Stuttgart, davon	Region	4,5	4,8	4,6	3,0	3,3	3,2	1,5	1,5	1,5
	Stadt	(7,4)	(7,9)	(7,8)	(3,7)	(4,0)	(4,0)	(3,7)	(3,9)	(3,8)
	Umland	(2,7)	(3,1)	(2,9)	(2,6)	(2,9)	(2,7)	(0,2)	(0,2)	(0,2)
Bremen, davon	Region	3,7	4,2	4,0	2,6	3,1	3,0	1,1	1,1	1,1
	Stadt	(4,0)	(4,5)	(4,3)	(2,7)	(3,1)	(3,0)	(1,3)	(1,4)	(1,4)
	Umland	(2,2)	(3,8)	(3,7)	(1,8)	(3,1)	(3,0)	(0,4)	(0,7)	(0,7)
Berlin (West)		2,8	3,1	3,0	1,9	2,2	2,2	0,9	0,9	0,8
Bundesrepublik Deutschland		3,6	4,0	4,0	2,5	2,9	2,9	1,1	1,1	1,1
¹⁾ Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer im finanziellen Sektor eines Gebiets in vH der Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer in allen Wirtschaftsbereichen dieses Gebietes (vgl. Tabelle „Beschäftigung im finanziellen Sektor“). — ²⁾ Einschließlich Berlin (West). <i>Quelle:</i> Berechnungen des DIW aufgrund von Angaben des Statistischen Bundesamtes.										

außerhalb Berlins ausleihen dürfen, ist die Sparkasse der Stadt Berlin West, das Kreditinstitut mit dem größten Geschäftsvolumen in Berlin, Beschränkungen unterworfen. Nach § 13 Absatz 2 ihrer Satzung sollen Kredite „grundsätzlich nur an solche Personen gegeben werden, die im Land Berlin ihren Wohnsitz oder eine gewerbliche Niederlassung haben.“ Von genehmigungspflichtigen Ausnahmen abgesehen, kann die Sparkasse ihre beträchtlichen Einlagenüberschüsse außerhalb Berlins im wesentlichen nur zu Krediten an öffentlich-rechtliche Körperschaften und von diesen verbürgten Krediten sowie zu bestimmten Wertpapieranlagen verwenden (§§ 18 und 19 der Satzung). Dieses „Regionalprinzip“ der Sparkassen hat sich auf kommunaler Ebene bewährt. Einer auf engem Markt tätigen Landesbank und Girozentrale, hierum handelt es sich bei der Sparkasse der Stadt Berlin West, ist diese Regelung aber nicht angemessen. Schon gar nicht gehört eine solche Barriere auf einen Finanzplatz, der im EG-Binnenmarkt bestehen soll.

Doch ebenso wichtig wie die Beseitigung solcher Hemmnisse ist, daß man sich in Berlin auf die besonderen Standortvorteile und Chancen besinnt. Die Standort- und anderen Rahmenbedingungen sind in Berlin zumeist nicht schlechter als in vergleichbaren Räumen. Die Infrastruktur ist hervorragend; die Vielzahl an kulturellen Einrichtungen wird mehr und mehr als unternehmerischer Standortfaktor von Bedeutung. Neben einem dichten Kommunikationsnetz, guten Flugverbindungen, zahlreichen Kongreßsälen gibt es mehrere Universitäten und Fachhochschulen sowie viele wissenschaftliche Institute und andere Einrichtungen. Wohl nicht zuletzt auch wegen dieser Basis hat Berlin bei vielen technischen und ökonomischen Neuerungen eine Vorreiterrolle gespielt (BIG/TIP, BTX; Innovationsassistent). Schließlich sieht das Berlinförderungsgesetz eine Reihe von Vergünstigungen vor: eine (inzwischen reduzierte) Investitionszulage, Abschreibungsvergünstigungen, Einkommen- und Lohnsteuerpräferenzen und vor allem die

Tarifpräferenz bei der Körperschaftsteuer, die auch für Finanzinstitute, wie Unternehmensbeteiligungsgesellschaften, interessant ist.

Berlin kann am besten seine Stellung als Finanzplatz stärken, wenn es sich darauf konzentriert, Nischen für finanzielle Aktivitäten zu besetzen. Wie erfolgreich dies geschehen kann, zeigt sich schon jetzt an verschiedenen Beispielen. Zuerst zu nennen ist der 1982 vom Senat gegründete und von der Berliner Industriebank verwaltete „Innovationsfonds“. Seine Aufgabe ist es, kleine und mittlere Unternehmen in der Gründungs- und Aufbauphase mit Risikokapital auszustatten. Bei dessen Beschaffung und bei der späteren Einführung von Beteiligungsrechten an der Börse (dem Regierten Markt) muß ihnen gewöhnlich ebenso geholfen werden wie beim Finanz- und Rechnungswesen, beim Management, bei der Anwendung neuer Techniken, bei der Produktion und bei der Markterschließung. Nach Angaben des Senats wurden bis Ende August 1989 64 (davon 38 neue) Unternehmen mit 41,2 Mill. DM gefördert; damit wurden 940 Arbeitsplätze geschaffen oder erhalten.

Mit der Niederlassung von inzwischen 10 Venture Capital Gesellschaften und der Gründung des Deutschen Venture Capital Verbandes im Dezember 1987 in Berlin, dessen 15 Mitglieder ein Anlagekapital von 1,5 Mrd. DM einbrachten, und mit der Gründung des Bundesverbandes Deutscher Kapitalbeteiligungsgesellschaften verdient Berlin eindeutig das Prädikat eines auf diesem Gebiet in Deutschland führenden Finanzplatzes.

Die zweite Nische ist im Oktober 1988 von der Berliner Bank mit der von ihr gegründeten „Finance by Trade GmbH“ (FBT), einer Gesellschaft für Kompensations- und Gegengeschäfte, besetzt worden: Die RGW-Länder und viele Entwicklungsländer bezahlen einen Teil ihrer Im-

porte nicht mit Devisen, sondern, was anachronistisch anmutet, mit Waren. Bei der Verwendung oder Weitervermittlung dieser Waren sind kleine und mittlere Unternehmen oft überfordert, so daß sie ohne Beratungs-, Finanzierungs- und Vermittlungsdienste auf solche Exportgeschäfte verzichten müßten. Hier liegt ein Potential, das schon kräftig in Anspruch genommen wird; seine zunehmende überregionale Nutzung könnte auch auf diesem Feld Berlin zu einem wichtigen Finanzplatz machen.

Eine weitere Nische liegt im Sektor „Information“ als wesentlicher Rahmenbedingung für einen Finanzplatz. Zu nennen sind wichtige Tagungen, z. B. die international beachtete Erste Europäische Finanzdienstleistungskonferenz im April 1988 (die Zweite fand hier 1989 statt, die Dritte wird im April nächsten Jahres in Berlin abgehalten werden) und, als Höhepunkt, die Tagung des Internationalen Währungsfonds und der Weltbank im September vorigen Jahres.

Auch auf dem Gebiet der Weiterbildung gibt es Neuerungen. Vorbereitet wird eine Außenhandelsakademie; wer in der Außenwirtschaft, auch im Ost-West-Handel tätig ist, soll sich dort fortbilden können. Die Bundesbank hat vor wenigen Jahren einen Lehrstuhl für internationale Geld- und Währungspolitik an der Freien Universität Berlin gestiftet, und 1988 wurde das Internationale Institut für Finanzdienstleistungen gegründet, das Führungskräfte weiterbilden, Tagungen veranstalten und in Kooperation mit wissenschaftlichen Einrichtungen Forschung betreiben soll.

Fazit: Berlin wird zwar kein Finanzplatz im großen Stil werden, aber auch bei der Suche nach Nischen kann die Stadt einen „Weg in die Dienstleistungsgesellschaft“ finden.

Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung

Erscheinen zur Zeit im 58. Jahrgang. Format DIN A 4.

Heft 1-2/1988. 132 S. DM 74,—

Industrielle Innovation und regionale Entwicklung in europäischen Ländern. Von *Frieder Meyer-Krahmer*.

Aufbereitung von Finanz- und Registerdaten von Unternehmen durch elektronische Informationssysteme und deren Nutzung — Stand dieser Datenbanken und Erfahrungen ihrer Nutzer in ausgewählten europäischen Ländern. Von *Arthur Boneß*.

Panelmortalität — Eine Analyse der Antwortausfälle beim Sozio-ökonomischen Panel in der 2. und 3. Befragungswelle. Von *Ulrich Rendtel*.

Residential Mobility of One-Person-Households. By *James Witte* and *Herbert Lahmann*.

Faktoreinsatzverhalten im verarbeitenden Gewerbe — Eine sektorale Analyse unter Verwendung eines Translog-Modells. Von *Ernst Stark* unter Mitarbeit von *Günter Jänsch*.

Zahlenanhang: Vierteljährliche volkswirtschaftliche Gesamtrechnung einschließlich Geldvermögensveränderungen.

Heft 3-4/1988. 96 S. DM 56,—

Die Bundesrepublik Deutschland in der internationalen Arbeitsteilung — Entwicklung, Struktur und Bestimmungsgründe des Außenhandels.

Einführung und Überblick. Von *Dieter Schumacher*.

Stellung auf dem Weltmarkt im zeitlichen Vergleich. Von *Klaus Henkner*.

Regional- und Warenstrukturen im internationalen Vergleich. Von *Dieter Schumacher*.

Sektorale Spezialisierungsmuster und -vorteile. Von *Dieter Schumacher*.

Zur Bedeutung nicht-tarifärer Hemmnisse für den Export der Bundesrepublik Deutschland. Von *Siegfried Schultz*.

Zahlenanhang: Vierteljährliche volkswirtschaftliche Gesamtrechnung einschließlich Geldvermögensveränderungen.

Heft 1/1989. 141 S. DM 78,—

Revision des monetären Sektors des ökonometrischen Konjunkturmodells der Wirtschaftsforschungsinstitute. Von *Reinhard Pohl* und *Rudolf Zwiener*.

Die Mehrwertsteuerbelastung privater Haushalte in der Bundesrepublik Deutschland — Ein Vergleich empirischer Inzidenzanalysen auf der Basis der Einkommens- und Verbrauchsstichproben 1969, 1973 und 1978. Von *Helmut Kaiser*.

Über den Einfluß der Panelselektivität auf Längsschnittanalysen. Von *Ulrich Rendtel*.

Soziale Zusatzkosten des Verkehrs. Von *Werner Rothengatter*.

Wirtschaftsreformen in der Sowjetunion: Eine Zwischenbilanz. Von *Ulrich Weißenburger*.

Zahlenanhang: I. Vierteljährliche volkswirtschaftliche Gesamtrechnung einschließlich Geldvermögensveränderungen.

II. Beschäftigung und Arbeitnehmerinkommen.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Str. 5, D-1000 Berlin 33

Telefon (0 30) 82 99 10 — Telefax (0 30) 82 99 12 00

BTX-Systemnummer * 2 99 11 #

Präsident: Prof. Dr. Lutz Hoffmann

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer, Dr. Hans Heuer, Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Dr. Frieder Meyer-Krahmer, Dr. Reinhard Pohl, Prof. Dr. Werner Rothengatter, Dr. Horst Seidler, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner, in Vertretung Dr. Horst Seidler.

Projektion des Pkw-Bestandes für die Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2010 Bearbeitet von Rainer Hopf. —

Finanzplatz Berlin: Struktur, Bedeutung, Perspektiven Bearbeitet von Reinhard Pohl.

Verlag Duncker & Humblot GmbH, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41.

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe zulässig.

Druck: ZIPPEN-Druck, Oranienburger Str. 170, D-1000 Berlin 26.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 125,—, vierteljährlich DM 35,—, Einzelnummer DM 4,—.

Zuzüglich Versandkosten