

Pendler und Migranten — Zur Arbeitskräftemobilität in Ostdeutschland	21
Zur Entwicklung des Außenhandels der Bundesrepublik Deutschland mit Frankreich	27
Zahlenbeilage	

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 3/92

Berlin

17. Januar 1992

59. Jahrgang

2. Ex.

Pendler und Migranten — Zur Arbeitskräftemobilität in Ostdeutschland

In der Diskussion zur Lösung der gegenwärtigen Arbeitsmarktkrise in den neuen Bundesländern spielt der Pendlerstrom aus den neuen in die alten Bundesländer eine große Rolle. Einerseits entlasten solche Pendler den Arbeitsmarkt in den neuen Bundesländern und erlauben zugleich einen kräftigen Beschäftigungsaufbau in Westdeutschland. Darüber hinaus können Pendler zusätzliche Qualifikationen in Westdeutschland erwerben. Andererseits können aus Pendlern leicht Übersiedler werden, was Befürchtungen erzeugt, daß die künftig dringend benötigten Fachkräfte im Osten dem dortigen Arbeitsmarkt dauerhaft entzogen werden.

Die Analyse von amtlichen Daten und Erhebungen im Rahmen der Wiederholungsbefragung des Sozio-ökonomischen Panels (SOEP) am DIW zeigt, daß Pendler von Ost- nach Westdeutschland zum Teil erhebliche Kosten in Form hoher Fahrt- und Lebenshaltungskosten oder in Form verringerter Freizeitmöglichkeiten auf sich nehmen. Diese Aufwendungen werden jedoch offensichtlich durch erheblich höhere Nettoeinkommen und gesicherte Arbeitsplätze mehr als kompensiert. Dies veranschaulichen aus dem SOEP abgeleitete Indikatoren, mit denen die Veränderung der „subjektiven“ und „objektiven“ Lebenssituation von Pendlern erfaßt wird. Die meisten Pendler wollen nicht nach Westdeutschland umziehen, sondern sie pendeln, um einen Umzug zu vermeiden.

Im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion, also bis Juli 1991, verließen knapp 240 000 Personen die neuen Bundesländer und zogen in den Westen, während in umgekehrter Richtung lediglich 46 100 Personen ihren Umzug meldeten (Abbildung 1). Hinzukamen bis Juli 1991 446 000 Pendler. In dieser Zahl sind allerdings über 100 000 Pendler nach West-Berlin enthalten, die vergleichsweise kurze Wegezeiten haben. Setzt sich der Trend fort, ist für den Jahresanfang 1992 mit einer Pendlerzahl von bis zu 600 000 zu rechnen (Abbildung 2)¹.

Im SOEP wurde auch ermittelt, wie hoch der Anteil der Erwerbstätigen in Ostdeutschland ist, deren Arbeitsort nicht in der Wohngemeinde liegt. So hatten 28 vH der Erwerbstätigen, die 1991 noch die gleiche Erwerbstätigkeit wie im Juni 1990 ausübten, einen Arbeitsplatz außerhalb ihrer Wohngemeinde (Tabelle 1). Für diejenigen Erwerbstätigen, deren berufliche Situation sich seitdem veränderte, erhöhte sich allerdings die Bereitschaft zur Besetzung

¹ Der im Auftrag der Bundesanstalt für Arbeit vierteljährlich durchgeführte „Arbeitsmarkt Monitor“ ist gegenwärtig die einzige Datenquelle, mit deren Hilfe seit November 1990 quartalsweise die Entwicklung der Pendler aus den neuen Bundesländern aufgezeichnet wird. Vergleiche hierzu Infratest Sozialforschung (1991a): Arbeitsmarkt Monitor für die neuen Bundesländer. BeitrAB 148.1, Nürnberg, sowie Infratest Sozialforschung (1991b): Arbeitsmarkt Monitor für die neuen Bundesländer. Schnellbericht: Daten für Juli 1991, München, S. 34-37. Die im folgenden für die Analysen herangezogenen Daten des Sozio-ökonomischen Panels sind sowohl im Niveau als auch in der groben Struktur weitgehend mit den März-Ergebnissen des Arbeitsmarkt Monitors vergleichbar. Es handelt sich dabei um Detail-Ergebnisse der im März/April 1991 durchgeführten zweiten Befragungswelle des Sozio-ökonomischen Panels in Ostdeutschland. Zur Datenbasis vgl. Schupp, Jürgen und Gert Wagner (1991): Die Ost-Stichprobe des Sozio-ökonomischen Panels. In: Projektgruppe Das Sozio-ökonomische Panel (Hrsg.), Lebenslagen im Wandel: Basisdaten und -analysen zur Entwicklung in den neuen Bundesländern, Frankfurt/M — New York, S. 25-41. Eine ausführliche Darstellung der hier diskutierten Analysen in: Wolfgang Scheremet und Jürgen Schupp: Pendler und Migranten — Zur Arbeitskräftemobilität in Ostdeutschland. DIW-Diskussionspapier Nr. 36, Berlin 1991.

Abbildung 1

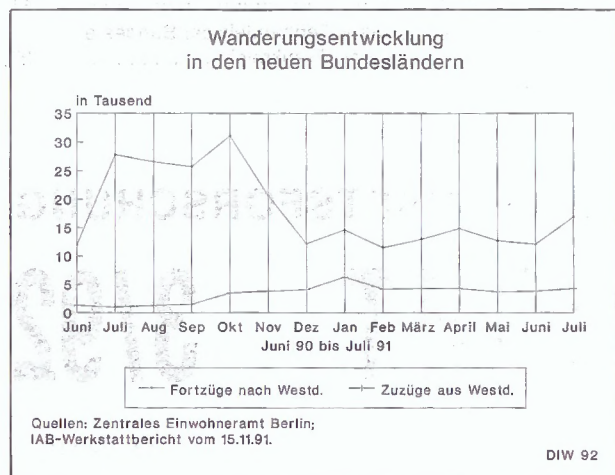
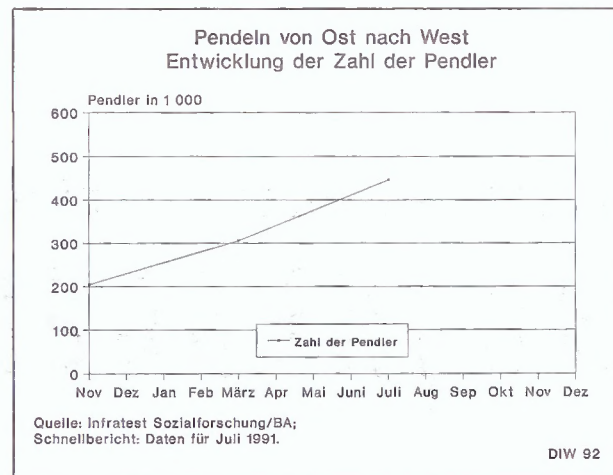


Abbildung 2



eines Arbeitsplatzes außerhalb des Wohnortes. Westdeutschland wurde dabei für viele zum Ziel des Pendelns.

Diese Ergebnisse der Oststichprobe des SOEP für 1991 werden in Tabelle 2 den entsprechenden Ergebnissen des Mikrozensus von 1988 für Westdeutschland gegenübergestellt. Danach pendelten in den alten Bundesländern 39 vH aller Erwerbstätigen aus ihrer Gemeinde heraus, in den neuen Bundesländern aber nur 31,6 vH; darin enthalten sind Westpendler (4,4 vH-Punkte)². Jedoch auch für die alte Bundesrepublik weist der Mikrozensus 3,2 vH aller Erwerbstätigen aus, die einen Arbeitsplatz außerhalb des jeweiligen Bundeslandes haben. Darüber hinaus ist in Ostdeutschland sowohl die Gruppe derjenigen, die unter 10 km pendeln als auch die Gruppe der Fernpendler mit einem Arbeitsweg von über 50 km stärker vertreten als in Westdeutschland. Zwar sind diese Indikatoren nur ein

grobes Maß für einen Vergleich der Situation in Westdeutschland mit der aktuellen Situation am Arbeitsmarkt in Ostdeutschland. Jedoch zeigen sie, daß auch westdeutsche Arbeitnehmer zum Teil lange Anfahrtswege zum Arbeitsplatz in Kauf nehmen.

Struktur der Pendler in Ostdeutschland

Zwei Gruppen von Pendlern sind zu unterscheiden: West-Pendler, die in den neuen Bundesländern wohnen,

² Bei diesem Vergleich ist zu berücksichtigen, daß die hohe Zahl der Pendler von Ost- nach West-Berlin in der amtlichen Statistik nicht erfaßt wird. In der Abgrenzung des Mikrozensus wäre die Zahl der West-Pendler also geringer und die der Nicht-Pendler entsprechend höher.

Tabelle 1

Arbeitskräftemobilität in Ostdeutschland Längsschnittergebnisse des Sozio-ökonomischen Panels

	Erwerbstätige Insgesamt	Berufliche Veränderungen ¹⁾		
		ohne berufl. Veränderung	mit berufl. Veränderung	Zugang in Beschäftigung
Erwerbstätige insg. in vH	100,0	68,4	26,4	5,2
Insgesamt (hochgerechnet in 1 000)	7663	5238	2026	400
		in vH		
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Pendler — in alte Bundesländer	4,4	—	15,6	4,2
— innerhalb neue Länder	27,2	27,7	25,3	30,5
Keine Pendler; Arbeitsplatz in gleicher Gemeinde	68,4	72,3	59,1	65,3

¹⁾ Für den Zeitraum Juni 1990 bis März/April 1991.

Quelle: Das Sozio-ökonomische Panel (Ost) 1990/91.

Tabelle 2

Erwerbstätige und Arbeitsweg

Entfernung für den Arbeitsweg von ... bis unter ... km	Alte Bundesländer 1988			Neue Bundesländer 1991		
	Insgesamt	Außerhalb der Gemeinde	Außerhalb des Bundeslandes	Insgesamt	Außerhalb der Gemeinde	Außerhalb der neuen Bundesländer
	in vH			in vH		
unter 10	21,7	20,9	0,9	33,6	32,7	0,9
10-25	48,2	45,7	2,5	38,6	36,5	2,1
25-50	18,5	16,3	2,2	8,5	6,5	2,0
50 und mehr	7,1	5,4	1,8	10,7	3,8	6,9
ohne Angabe	1,3	1,0	0,3	0,4	0,3	0,1
ohne Weg, gleiches Grundstück, wechselnder Arbeitsplatz	3,1	2,6	0,6	8,2	6,4	1,8
Pendler Insgesamt	100,0	91,8	8,2	100,0	86,2	13,8
nachrichtlich: Anteil Pendler an Beschäftigtenzahl insgesamt	39,0	35,8	3,2	31,6	27,2	4,4

Quellen: Mikrozensus 1988 (April); Statistisches Bundesamt, FS 1, Reihe 4.1.2; Berechnungen des DIW. — Das Sozio-ökonomische Panel 1991 (März/April).

aber in den alten Bundesländern arbeiten; Pendler, die in den neuen Bundesländern einen Arbeitsplatz außerhalb ihrer Gemeinde haben (Tabelle 3).

Bei den Westpendlern sind Frauen deutlich unterrepräsentiert. Darauf wird oft die höhere Arbeitslosigkeit weiblicher Erwerbspersonen in Ostdeutschland zurückgeführt³. Tatsächlich spielt hier jedoch weniger die geringere Mobilitätsbereitschaft eine Rolle als die geringere Mobilitäts„freiheit“ aufgrund familiärer Verhältnisse. Zwei Drittel aller Westpendler sind 35 Jahre und jünger, was den hohen Anteil von Ledigen erklärt. Das Durchschnittsalter von Westpendlern liegt bei 31 Jahren, das Durchschnittsalter aller Erwerbstätigen in Ostdeutschland bei 38 Jahren.

Westpendler haben bessere Schul- wie Berufsabschlüsse, insbesondere die Quote an Lehrabschlüssen ist wesentlich höher. Diese schlägt sich zum Teil in der Kategorie „Stellung im Beruf“⁴ nieder; bei Westpendlern dominiert der Facharbeiter. Groß ist aber auch die Gruppe der ungelernten und angelernten Arbeiter. Überdies ist der Anteil von Erwerbstätigen, die im erlernten Beruf tätig sind, bei den Westpendlern deutlich niedriger als bei den am Wohnort Beschäftigten. Das darf jedoch nicht in jedem Fall mit der Aufnahme von minderqualifizierten Jobs gleichgesetzt werden. Unter den Westpendlern ist hingegen höher qualifiziertes Personal im Angestelltenbereich unterrepräsentiert. Dies liegt wohl vor allem daran, daß diese Gruppe im früheren System der Zentralverwaltungswirtschaft aus hochqualifizierten Fachkräften bestand, die älter sind und deren spezifisches Wissen im Westen weniger nachgefragt wird.

Reichlich ein Viertel der Westpendler arbeitet in der Industrie. Weitere 40 vH fanden in den Bereichen Handel

und Verkehr sowie im Dienstleistungsbereich einen Arbeitsplatz. Auch die Bauwirtschaft im Westen partizipiert mit etwa 15 vH aller Pendler noch überdurchschnittlich an der Mobilität der Arbeitskräfte in den neuen Bundesländern.

Sektorale Gliederung der Westpendler (in vH)

Land- und Forstwirtschaft	2,5
Energie	4,1
Industrie	26,4
Bau	14,6
Handel	15,9
Verkehr	10,1
Dienstleistungen	14,0
Staat	2,3
Übrige	10,1

Quelle: Sozio-ökonomisches Panel (Ost), März/April 1991.

Im Zeitraum Juli 1990 bis März/April 1991 waren etwa 11 vH der Westpendler vor der Aufnahme ihrer Beschäftigung im Westen in den neuen Bundesländern arbeitslos gemeldet. Bis März 1991 wurde der ostdeutsche Arbeitsmarkt um knapp 40 000 Personen entlastet. Insgesamt

³ Vgl. Presseinformationen der Bundesanstalt für Arbeit, Nr. 56/91 vom 30.9.1991.

⁴ Zur Ausgangssituation im Juni 1990 vgl. Gert Wagner und Jürgen Schupp: Die Sozial- und Arbeitsmarktstruktur in der DDR und in Ostdeutschland — Methodische Grundlagen und ausgewählte Ergebnisse. In: Projektgruppe Das Sozio-ökonomische Panel (Hrsg.), Lebenslagen im Wandel: Basisdaten und -analysen zur Entwicklung in den neuen Bundesländern, Frankfurt/M — New York 1991, S. 178-197.

Tabelle 3 **Sozio-demographische Struktur von Pendlern in Ostdeutschland**

	Erwerbstätige Insgesamt ¹⁾	Pendler	
		in alte Bundesländer	innerhalb der neuen Bundesl.
		in vH	
Geschlecht			
Männer	55	83	65
Frauen	45	17	35
Altersgruppen			
17-25 Jahre	15	26	21
26-35 Jahre	28	39	29
36-45 Jahre	24	26	22
46-55 Jahre	27	9	24
56-65 Jahre	6	0	5
Durchschnittsalter in Jahren	38	31	36
Höchster Bildungsabschluß			
gering	30	12	26
mittel	56	72	63
Abitur	14	16	11
Berufl. Bildungsabschluß			
noch in Ausb.	3	2	5
ohne Abschluß	3	4	3
Lehre	61	69	63
höherer Abschluß	24	12	20
Hochschule/Uni	9	8	9
Bundesland			
Mecklenburg/Vorp.	12	16	11
Brandenburg	16	13	18
Sachsen-Anhalt	19	16	19
Thüringen	16	21	20
Sachsen	29	13	30
Berlin (Ost)	8	20	1
Stellung im Beruf			
un- und angel. Arb.	11	22	9
Facharbeiter	31	43	40
Vorarb./Meister	4	1	5
einfache Angest.	14	8	11
qual. Angest.	15	11	11
hochqual. Angest.	15	7	14
sonstige	10	10	10
Tätigkeit im erlernten Beruf?			
ja	60	51	62
Abgang aus Arbeitslosigkeit			
ja, seit Juli 1990	3	11	3
Umzugsabsichten in den Westen			
ziehe ohnehin			
nicht um	43	30	44
auf keinen Fall	3	2	4
eher nein	13	7	11
ja, unter Umständen	37	52	37
ja gerne	4	10	5

¹⁾ März/April 1991.

Quelle: Das Sozio-ökonomische Panel (Ost) 1990/91.

fanden nur jeweils 3 vH in Ostdeutschland aus Arbeitslosigkeit heraus einen neuen Arbeitsplatz. Der Gesamteffekt auf dem Arbeitsmarkt Ostdeutschlands ist jedoch größer, da infolge des Auspendelns Entlassungen vermieden werden konnten.

Über die Hälfte aller Westpendler muß eine Distanz von 50 und mehr Kilometern von der Wohnung zum Arbeitsplatz zurücklegen. Etwa ein Drittel davon sind Wochenendpendler. Der größere Teil muß eine Fahrtzeit von mehr als einer Stunde in Kauf nehmen, um den Arbeitsplatz zu erreichen.

Merkmale des Arbeitsweges von Pendlern in Ostdeutschland

	Pendler	
	in alte Bundesländer	innerhalb den neuen Bundesländer
Häufigkeit des Pendelns (in vH)		
— Täglich	56	91
— Wöchentlich	31	6
— Seltener	13	3
Durchschnittliche Entfernung (in km)		
für Tagespendler	59	30
Durchschnittliche Dauer (in Minuten)		
für Tagespendler	40	12

Quelle: Sozio-ökonomisches Panel (Ost), März/April 1991.

Unter den „Tagespendlern“ legen die Westpendler durchschnittliche Wege von 59 km zu ihrem Arbeitsplatz zurück; für Pendler innerhalb der neuen Bundesländer sind es immerhin 30 km.

Lohnt sich Arbeitsplatzmobilität?

Im SOEP wurden sämtliche Westpendler nach dem Hauptgrund für ihre Tätigkeit im Westen gefragt. Danach überwog — wie erwartet — der Anreiz, ein höheres Einkommen zu erzielen.

Hauptgrund für die Arbeitsaufnahme im Westen (in vH aller Westpendler)

	Insgesamt	Männer	Frauen
Vom Betrieb abgestellt	7,2	8,6	
Höhere Verdienstmöglichkeiten	50,3	52,9	41,9
Kein geeigneter Arbeitsplatz in der Umgebung	42,6	39,5	58,1

Quelle: Sozio-ökonomisches Panel (Ost), März/April 1991.

Hier zeigen sich geschlechtsspezifische Unterschiede. So ist für die Mehrzahl der Männer das Verdienstmotiv aus-

Tabelle 4 Entwicklung der Nettolöhne für Männer und Frauen nach Arbeitsortmerkmalen

	Mai 1990	Feb./März 1991	Veränderung
	Durchschn. Nettoverdienst (in Mark)	Durchschn. Nettoverdienst (in DM)	in vH (1990 = 100)
Männer			
— Pendler			
in alte Bundesländer	1 166	2 239	92,0
innerhalb neue Länder	1 063	1 244	17,0
— Arbeitsplatz in gleicher Gemeinde	1 091	1 272	16,6
Frauen			
— Pendler			
in alte Bundesländer	774	1 290	66,7
innerhalb neue Länder	759	938	23,6
— Arbeitsplatz in gleicher Gemeinde	829	970	17,0

Berechnungsbasis sind Erwerbstätige von März/April 1991.
Quelle: Das Sozio-ökonomische Panel (Ost) 1990/91.

schlaggebend, für Frauen ist die Schwierigkeit, überhaupt einen Arbeitsplatz zu finden, wichtigstes Motiv.

Der Grund für das Pendeln ist indes nicht allein der Lohnabstand zwischen Ost- und Westdeutschland. Für annähernd die Hälfte der Pendler überwiegen andere Motive, wobei viele derer, die angeben, daß die höheren Verdienstmöglichkeiten ausschlaggebend sind, dadurch auch Arbeitslosigkeit vermeiden. Hinter der Angabe „vom Betrieb abgestellt“ verbirgt sich vor allem die Praxis in Berlin, zur Weiterqualifizierung nach West-Berlin abzuordnen.

Mit den Längsschnittdaten des SOEP lassen sich näherungsweise die Veränderungen der „objektiven“ Lebenssituation von Westpendlern ermitteln. Gemessen an den Nettolöhnen zeigt sich, daß Westpendler im Durchschnitt Lohnsteigerungen von reichlich 90 vH erzielt haben (Frauen 67 vH) (Tabelle 4). Zwischen Pendlern in Ostdeutschland und Nicht-Pendlern bestehen dagegen keine statistisch signifikanten Unterschiede.

Wird neben den Veränderungen des Arbeitseinkommens auch das subjektive Befinden berücksichtigt, so hat sich die durchschnittliche Lebens- und Arbeitszufriedenheit der Westpendler nicht verschlechtert, sondern verbessert. Dieses Befragungsergebnis deutet darauf hin, daß sich die Lebensumstände der Westpendler im Durchschnitt und unter Berücksichtigung der höheren Nettoeinkommen erheblich verbessert haben.

Bestimmungsfaktoren des Pendelns

Für die Erwerbstätigen der neuen Bundesländer wurde mit einer multivariaten Analyse die Wahrscheinlichkeit, in die alten Bundesländer zu pendeln, geschätzt⁵.

Wie zu erwarten, nimmt die Neigung zu pendeln mit zunehmendem Alter ab. Es bestätigt sich auch, daß Männer signifikant häufiger pendeln. Die Schätzung bestätigt nicht, daß ledige Personen eher in den Westen pendeln. Eine höhere Bereitschaft Lediger, in den Westen zu pendeln, wird durch den hohen Anteil junger Pendler vorgetäuscht. Aber die multivariate Analyse zeigt, daß offensichtlich die familiäre Bindung in weitaus geringerem Umfang ein Mobilitätshemmnis ist, als vielfach vermutet. Die Sicherung der finanziellen Versorgung der Familie erhöht bei vielen Arbeitskräften die Bereitschaft, einem drohenden Arbeitsplatzverlust durch die Aufnahme einer Beschäftigung in Westdeutschland vorzubeugen. So ist auch die Aussage über eine höhere Mobilität männlicher Arbeitskräfte zu relativieren. Die hohe gesellschaftliche Akzeptanz der Frauenerwerbstätigkeit in der DDR hat die „übliche“ Arbeitsteilung in der Familie nicht signifikant verändert⁶, so daß der erheblich geringere Anteil von Frauen bei den Westpendlern nicht verwunderlich ist. Verstärkt wird das Mobilitätshemmnis „Familienbetreuung“ für Frauen durch den Abbau von Einrichtungen, die diese in der DDR im Erwerbsleben entlastet haben.

Die Entscheidung, sich einen Arbeitsplatz in Westdeutschland zu suchen, ist nicht lediglich durch die absolute Differenz der Löhne zwischen Ost- und Westdeutschland determiniert. Vielmehr spielt auch die Wahrscheinlichkeit eine Rolle, durch ein Beschäftigungsverhältnis ein bestimmtes Einkommen erzielen zu können. Relevant ist folglich die Differenz zwischen den in Ost- und West-

⁵ Vgl. hierzu ausführlich Scheremet/Schupp 1991, a.a.O.

⁶ Vgl. hierzu Frauenpolitische Aspekte der Arbeitsmarktentwicklung in Ost- und Westdeutschland. Bearb.: Elke Holst. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 30/91, S. 421-426.

deutschland *erwarteten* Einkommen, also der Einkommen, unter Berücksichtigung individueller Beschäftigungschancen, d.h. eine höhere Arbeitslosenquote führt zu einer höheren Zahl von Pendlern. Die Gefahr eines Arbeitsplatzverlustes erzwingt also generell eine erhöhte Mobilität. Das Bild verändert sich indes, wenn Kurzarbeit in die Schätzung einbezogen wird: Je höher die Kurzarbeit in einer Region, desto geringer ist die Bereitschaft, die Bindung zum gegenwärtigen Arbeitsort zu lösen und in Westdeutschland eine Beschäftigung zu suchen.

Führt Pendeln zum Umzug?

Vielfach wird die Vermutung geäußert, daß Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz über kurz oder lang den vollständigen Umzug des Haushaltes nach sich ziehen würde.

Eine Hochrechnung von Befragungsergebnissen zeigt, daß sich im März/April 1991 rund 400 000 Ostdeutsche (knapp 4 vH aller über 16jährigen) vorstellen konnten, „gerne“ in den westlichen Teil Deutschlands umzuziehen⁷.

**Bereitschaft Ostdeutscher
in die alten Bundesländer umzuziehen
(nach Altersgruppen)**

	Insgesamt	17 bis 34 Jahre	35 bis 54 Jahre	55 Jahre und älter
	in vH			
Umzug grundsätzlich ausgeschlossen	51,8	29,6	50,2	78,8
Umzugsbereitschaft				
— Eher nicht/aus- geschlossen	14,1	17,9	14,3	9,8
— Unter Umständen	30,8	46,5	33,1	10,2
— Gerne	3,8	5,9	2,5	1,2

Quelle: Sozio-ökonomisches Panel (Ost), März/April 1991.

Während sich insgesamt 35 vH der erwachsenen Ostdeutschen vorstellen können, in den Westen umzuziehen, würden in der Gruppe der Westpendler etwa 60 vH unter Umständen oder gerne nach Westdeutschland umziehen (vgl. Tabelle 3). 30 vH schließen einen Umzug in den Westen völlig aus.

Fazit

Die Angebots- und Nachfrageverhältnisse auf den Arbeitsmärkten in Ost- und Westdeutschland sind nicht unabhängig voneinander. Das Scharnier, das beide Arbeitsmärkte verbindet, ist die Arbeitskräftewanderung von Ost- nach Westdeutschland: Migration und Pendlerströme müssen bei der Entwicklung von arbeitsmarktpolitischen Strategien gleichermaßen berücksichtigt werden.

Langfristig unterscheiden sich beide Arten der Arbeitskräftewanderung in ihrer Wirkung auf den Investitionsstandort Ostdeutschland. Die dauerhafte Abwanderung

von Arbeitskräften könnte sich in der Tat als eine schwere Hypothek für den Aufbau der ostdeutschen Wirtschaft erweisen, wenn sich der Mangel an qualifiziertem Fachpersonal zu einem Investitionshemmnis entwickelt. Selbst bei einer durchgreifenden Verbesserung der wirtschaftlichen Lage in Ostdeutschland ist dann kaum zu erwarten, daß Arbeitskräfte, die ihren Lebensmittelpunkt in Westdeutschland gefunden haben, wieder nach Ostdeutschland zurückkehren.

Beim Pendeln ist diese Gefahr weniger groß, da die Bindung an den Wohnort bestehen bleibt. Temporäre Abwanderung durch Pendeln verringert nicht nur das ostdeutsche Arbeitskräfteangebot und entlastet dadurch den Arbeitsmarkt. Durch die Beschäftigung in Westdeutschland wird auch dem Verlust von „Humankapital“ durch Arbeitslosigkeit in Ostdeutschland entgegengewirkt. Zudem eröffnet sich hierdurch vielfach auch die Möglichkeit, die Arbeitskräfte aus Ostdeutschland auf ihren westdeutschen Arbeitsplätzen an moderner Technik weiterzubilden. Diese Art der Weiterbildung „on the job“ ist in der Regel sehr effektiv. Sie führt zu einem Transfer von technischem Wissen von West- nach Ostdeutschland, wenn die Arbeitskräfte wieder an ihrem Wohnort einen Arbeitsplatz finden. Temporäre Arbeitskräftewanderung ist daher unter ökonomischen Gesichtspunkten grundsätzlich positiv zu bewerten.

Erschwert wird das Pendeln, weil die Infrastruktur in Ostdeutschland nicht in ausreichendem Maße vorhanden ist und durch steigende Pendlerzahlen die Gefahr eines Verkehrsinfarktes steigt. So liegt die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz der Tagespendler bei knapp 60 km. Der finanzielle Gewinn dieser Pendler von Ost nach West ist allerdings — bei einer Verdoppelung der Erwerbseinkommen — enorm. Bei einer durchschnittlichen Dauer von knapp 1½ Stunden für den Hin- und Rückweg bleibt freilich erheblich weniger Spielraum für die Gestaltung der individuellen Freizeit. Dennoch schätzen Pendler — nach Ergebnissen der SOEP-Befragung —, ihre Zufriedenheit — Leben und Arbeit — im Durchschnitt genauso gut oder besser ein als im Jahr zuvor.

Die gestiegene Pendlerzahl führt nicht zwangsläufig zu einem Anstieg der Migration. Zwar zeigt sich ein Zusammenhang zwischen Umzugsbereitschaft nach Westdeutschland und dem Pendlerverhalten, jedoch schließen auch Westpendler, den Erhebungen zufolge, einen Umzug nach Westdeutschland aus. Trotz monatlich steigender Pendlerzahlen hat sich die Zahl der Umzüge von Ost- nach Westdeutschland seit Januar 1991 nicht mehr sonderlich erhöht. Je länger eine Beschäftigungsexpansion in Ostdeutschland auf sich warten läßt, desto größer wird aber die Bereitschaft, endgültig umzuziehen.

⁷ Bei der Basisbefragung im Juni 1990 stellten wir nur dem Haushaltsvorstand die Frage, ob jemand im Haushalt plant, in den nächsten 12 Monaten in die BRD umzuziehen. Von den damals 28 Haushalten (1,3 vH aller Haushalte) waren 8 (30 vH) zum Zeitpunkt der Zweitbefragung (März/April 1991) auch tatsächlich nach Westdeutschland umgezogen.

Zur Entwicklung des Außenhandels der Bundesrepublik Deutschland mit Frankreich

Frankreich ist der wichtigste Handelspartner der Bundesrepublik Deutschland¹. Zwar sind die Warenströme aufgrund der arbeitsteiligen Fertigung des Airbus statistisch stark aufgebläht², aber auch ohne Berücksichtigung von Luftfahrzeugen wird nach Frankreich mehr als in jedes andere Land exportiert oder von dort importiert (12 vH bzw. 10 vH). Die Bedeutung dieses Handelspartners hat sich insgesamt seit Beginn der achtziger Jahre kaum verändert.

In den Jahren 1990 und 1991 haben die Bezüge aus Frankreich — bedingt durch den Einfuhrsog infolge der deutschen Vereinigung — besonders kräftig zugenommen. Dagegen ist die Bedeutung Frankreichs als Absatzmarkt geringer geworden. Auch dabei hat, neben der Konjunkturabschwächung in Frankreich, die deutsche Vereinigung eine Rolle gespielt. Die Bemühungen deutscher Exporteure um die Märkte im Ausland haben sich zugunsten einer Belieferung der neuen Bundesländer verringert; das zeigt sich besonders im Bereich des Straßenfahrzeugbaus.

Die Außenhandelsströme (ohne Luftfahrzeuge) sind in den achtziger Jahren vom Konjunkturgefälle zwischen beiden Ländern bestimmt worden. Die Wachstumsrate des realen Bruttosozialprodukts Frankreichs war nur in den Jahren 1983 und 1984 geringer als in Deutschland. Die Ausfuhr nach Frankreich hat im Durchschnitt der achtziger Jahre mit einer Rate von 7 vH zugenommen. Eine Rolle spielte aber auch die Veränderung der Wettbewerbsfähigkeit. In den Jahren 1982/83 und 1986/87 war die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Exporteure durch einen stärkeren Anstieg des realen Wechselkurses (auf der Basis von Lohnstückkosten) beeinträchtigt, die Exporte waren in diesen Jahren merklich gedrückt. Nach der deutschen Vereinigung war das Wirtschaftswachstum in Frankreich erheblich geringer als in Deutschland, die deutschen Ausfuhren stagnierten.

Überschuß in der Leistungsbilanz vorübergehend gesunken

Im Warenverkehr mit Frankreich wurde in den achtziger Jahren durchweg ein Überschuß erzielt; dieser hat sich im Zeitraum von 1980 bis 1989 mehr als verdoppelt und 1989 mit 22,5 Mrd. DM einen Höchststand erreicht.

Im Dienstleistungsverkehr markiert das Jahr 1989 einen Wendepunkt. Bis dahin war das Defizit der Bundesrepublik, welches sich hauptsächlich aus den hohen Ausgaben im Reiseverkehr und dem Saldo der Kapitalertragsbilanz erklärt, gesunken; im Jahr 1989 wies die Dienstleistungsbilanz der Bundesrepublik einen geringeren Überschuß aus.

Die Einnahmen Westdeutschlands im Dienstleistungsverkehr sind von 1980 bis 1989 wesentlich schneller gestiegen als die Warenexporte; dabei haben vor allem vermehrte Kapitalerträge³ eine Rolle gespielt. Der steigende Überschuß bei der Lohnveredelung beruht im wesentlichen auf der zunehmenden Wertschöpfung bei der Fertigung des Airbus. Allerdings ist die Relation von Dienstleistungseinnahmen zur Warenausfuhr auch im Jahr 1989 mit

rund 19 vH geringer gewesen als im Durchschnitt aller EG-Länder (29 vH). Die Ausgaben im Dienstleistungsverkehr sind von 1980 bis 1989 um 60 vH gestiegen; in Relation zum Warenimport ist das Volumen jedoch nach wie vor deutlich geringer als im Handel mit den EG-Ländern insgesamt (1989: 27 vH; EG: 38 vH).

Im Jahr 1990 und — wahrscheinlich — auch 1991 ist im Dienstleistungsverkehr wieder ein Defizit zu verzeichnen. Dazu trugen vor allem vermehrte Ausgaben im Reiseverkehr und geringere Überschüsse in der Kapitalertragsbilanz bei, den beiden wichtigsten Posten in dieser Bilanz.

Die Direktinvestitionen, die überwiegend von privaten Unternehmen getätigt wurden, sind ein Indiz für die enge wirtschaftliche Verflechtung der beiden Volkswirtschaften. Hier zeigt sich, daß die kumulierten deutschen Direktinvestitionen in Frankreich in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre zwar merklich höher waren als die entsprechenden französischen Investitionen in Deutschland, jedoch ist, verglichen mit den gesamten deutschen Investitionen in den EG-Ländern, die Investitionstätigkeit in Frankreich eher schwach (Anteil 15 vH); die Quote war sogar merklich kleiner als in der ersten Hälfte der achtziger Jahre. Dagegen waren französische Investitionen in Deutschland im Vergleich mit anderen Investitionen aus EG-Ländern in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre mit einem Anteil von 32 vH vergleichsweise hoch.

¹ Analysiert wird im folgenden der Handel Westdeutschlands mit Frankreich im Zeitraum 1980 bis 1991. Der Anteil Frankreichs an den Einfuhren der neuen Bundesländer belief sich 1991 auf rund 4 vH. Dieser relativ geringe Anteil ist teilweise darauf zurückzuführen, daß Waren nicht direkt aus Frankreich importiert wurden, sondern über den Fachhandel in Westdeutschland. An den Ausfuhren der neuen Bundesländer ist Frankreich mit 5 vH (1991) vertreten.

² In der Außenhandelsstatistik werden die hochwertigen Flugzeugteile, die zwecks Montage über die Grenze transportiert werden, jeweils mit ihrem Bruttowert ausgewiesen.

³ Die kräftige Steigerung der Kapitalerträge ist auch eine Folge der hohen deutschen Exportüberschüsse, die zu vermehrten Kapitalexporten und Krediten geführt haben.

Leistungsbilanz der Bundesrepublik Deutschland mit Frankreich
In der Abgrenzung der Zahlungsbilanzstatistik¹⁾; Mill. DM

	Warenverkehr ²⁾		Saldo des Waren- handels ³⁾	Dienstleistungen			Saldo der Übertra- gungs- bilanz	Saldo der Leistungs- bilanz	Nachrichtlich: Direktinvestitionen ⁴⁾	
	Ausfuhr (fob)	Einfuhr (fob)		Ein- nahmen	Aus- gaben	Saldo			im Inland	in Frankreich
1980	46615	36282	9969	5880	8651	-2771	-81	7117	.	.
1985	53892	41624	12561	7882	9978	-2096	-193	10272	36	804
1986	55938	41220	15129	8519	10531	-2012	-173	12943	347	771
1987	57664	41702	16315	8902	10732	-1830	-170	14315	44	983
1988	64089	45386	18970	9612	12263	-2652	-193	16125	730	908
1989	73045	50854	22502	14062	13717	345	-73	22774	3285	2499
1990	74237	56984	17711	14982	15570	-587	-255	16869	775	2071
1991 ⁵⁾	75000	69000	6000			-1000	-300	4700		
Nachrichtlich: Ausgewählte Dienstleistungen										
	Reiseverkehr			Kapitalerträge			dar.: Zinsen für Kredite Saldo	Trans- port- leistun- gen Saldo	Lohnver- edelung Saldo	Arbeits- entgelte Saldo
	Ein- nahmen	Aus- gaben	Saldo	Ein- nahmen	Aus- gaben	Saldo				
1985	1102	3089	-1987	1547	1174	373	536	213	642	-832
1986	1236	3149	-1913	2010	1346	664	837	199	682	-848
1987	1275	3438	-2163	2216	1370	846	859	105	675	-688
1988	1355	3661	-2306	2991	1841	1150	986	-80	213	-829
1989	1464	3769	-2305	4976	2294	2682	1261	33	1780	-1069
1990	1580	4061	-2481	6064	3174	2890	1894	-150	1440	-1395
1991 ⁵⁾	1600	4500	-2900							

1) Ab 1.7.1990 einschließlich Außenhandel der neuen Bundesländer. — 2) Einschließlich der Ergänzungen zum Warenverkehr ohne Transithandel. — 3) Einschließlich Transithandel. — 4) Nettokapitalanlagen aus Frankreich in der Bundesrepublik „im Inland“ bzw. deutsche Nettokapitalanlagen „in Frankreich“. — 5) Schätzung des DIW.
Quellen: Deutsche Bundesbank; eigene Berechnungen.

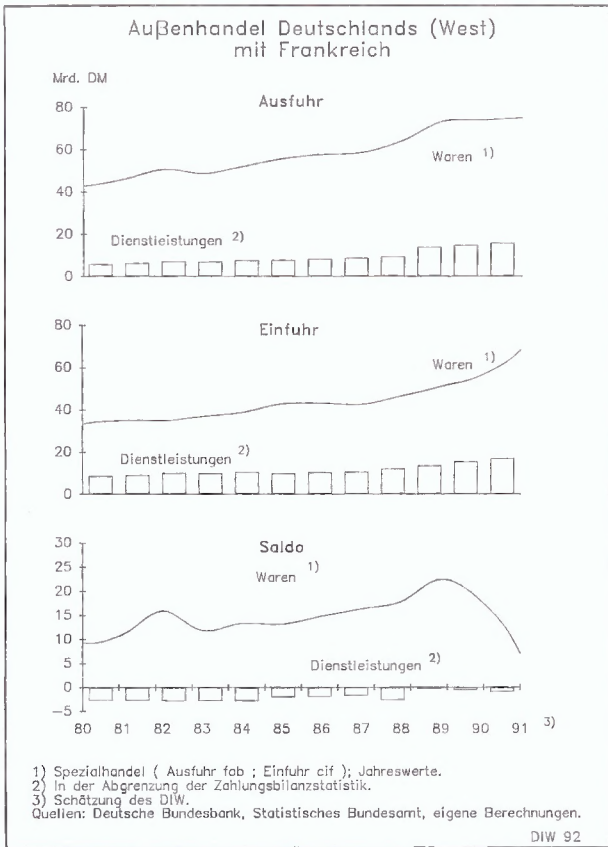
Straßenfahrzeugbau bleibt wichtigste Exportbranche

Im Warenhandel mit Frankreich war in den achtziger Jahren die Tendenz zum vermehrten Austausch von Fertigwaren-Enderzeugnissen vorherrschend; dominierend waren substitutive Güter im Bereich des Straßenfahrzeugbaus und der Elektrotechnik. Der Anteil der Fertigwaren-Enderzeugnisse an der gesamten Warenausfuhr (jeweils ohne Luftfahrzeugbau) hat sich von 1980 bis 1991 (erstes Halbjahr) von 60 vH auf 69 vH erhöht. Diese Entwicklung ging im wesentlichen zu Lasten der Ausfuhr von Rohstoffen und Halbwaren. Dagegen hat sich der Anteil von Gütern der Ernährungswirtschaft sowie von Fertigwaren-Vor-
zeugnissen kaum verändert.

Die vier wichtigsten Exportbranchen (ohne Luftfahrzeuge) des warenproduzierenden Gewerbes, Maschinenbau, Straßenfahrzeugbau, elektrotechnische und chemische Industrie, waren 1989 mit 56 vH an der gesamten Warenausfuhr nach Frankreich beteiligt. Von 1980 bis 1984

hatte sich der Anteil dieser Branchen nur geringfügig, von 48 vH auf 50 vH, erhöht; in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre ist er dagegen deutlich gestiegen. Doch war das Wachstum in den einzelnen Gütergruppen sehr unterschiedlich: Mit reichlich 5 vH im Durchschnitt der Jahre 1985 bis 1989 haben die Exporte von chemischen Erzeugnissen relativ schwach expandiert. Die Ausfuhr von elektrotechnischen Erzeugnissen stiegen dagegen durchschnittlich um 9 vH und die Lieferungen von Maschinenbauerzeugnissen um 10 vH. Der Straßenfahrzeugbau hat mit einer Rate von knapp 15 vH am stärksten zugenommen.

Eine detaillierte Analyse des Güterstroms in den vier großen Branchen zeigt, daß die Dynamik bei einzelnen Produktgruppen beträchtlich ist. Nicht nur die Tendenz zum Austausch höherwertiger Produkte bestimmt den Warenaustausch, offensichtlich schlagen sich auch Wettbewerbsvorteile aufgrund überlegener Technologie deutlich nieder.



Im Bereich der Elektrotechnik haben zwar die Exporte in einigen typischen Konsumgütergruppen deutlich zugenommen, zum Beispiel Rundfunk- und Fernsehgeräte (SITC⁴ 761, 762) sowie elektrische Haushaltsgeräte (SITC 775). Andere hatten aber wohl durch verschärften Wettbewerb unter Absatzeinbußen zu leiden; so sind die Lieferungen von Tonaufnahmegeräten (SITC 763) kräftig gesunken. Nur schwach war das Wachstumstempo bei elektrotechnischen Komponenten wie Transistoren und Röhren (SITC 776), die Lieferungen von Kabeln und Drähten (SITC 764), Geräten und Zubehör für die Nachrichtentechnik (SITC 773) haben im Zeitraum 1985 bis 1989 stagniert. Die Ausfuhr von Schaltern und gedruckten Schaltungen (SITC 772) sowie elektrischem Zubehör und Werkzeugen (SITC 778), dabei handelt es sich um die wichtigsten Exportgüter dieser Branche nach Frankreich (Anteil 1989 knapp 53 vH), wurde im Vergleich mit dem gesamten Wachstumstempo dieser Branche in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre dagegen überdurchschnittlich ausgeweitet.

Im Maschinenbau haben die Exporte der Gütergruppen mit traditionell hohem technologischen Vorsprung der deutschen Produzenten, nämlich Maschinen zur Papierherstellung und Druckmaschinen (SITC 725, 726) sowie Metallbearbeitungsmaschinen (SITC 73), stark expandiert. Die Ausfuhr von Kraftmaschinen (SITC 71) haben in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre kaum zugenommen, die Exporte von Wasserturbinen (SITC 718) waren sogar deut-

lich rückläufig. Bei dieser Gütergruppe haben französische Unternehmen offenbar einen hohen Wettbewerbsvorsprung, die Importe sind besonders in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre kräftig gestiegen.

Unter den Maschinen für verschiedene Zwecke (SITC 74) sind noch Flüssigkeitspumpen und Hebevorrichtungen zu erwähnen, weil auch diese Güter vermehrt exportiert werden konnten. In der Gütergruppe der Büromaschinen und ADV-Einrichtungen zeigte sich, daß traditionelle Büromaschinen mit gutem Erfolg abgesetzt wurden, dagegen bei anspruchsvollen ADV-Geräten (SITC 752) die Ausfuhr kaum noch zugenommen haben. Teile und Zubehör (SITC 759) wurden 1989 in deutlich geringerem Umfang geliefert als 1985. Zur überdurchschnittlichen Expansion der Exporte von Kraftfahrzeugen in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre haben alle Sparten beigetragen. Überraschend ist der Erfolg bei Lastkraftwagen und Sonderfahrzeugen, der im deutlichen Gegensatz zur Exportschwäche dieser Sparte in der ersten Hälfte der achtziger Jahre steht.

... und wird wichtigste Importbranche

Bei der Einfuhr hat sich der Anteil von Fertigwaren-Enderzeugnissen im Zeitraum von 1980 bis 1991 (erstes Halbjahr) ebenfalls kräftig — um 10 Prozentpunkte — erhöht. Rückläufig war hier nicht nur der Anteil der importierten Rohstoffe und Halbwaren, sondern auch der von Fertigwaren-Vorzeugnissen, wenn auch in geringerem Maße. Der Importanteil von Gütern der Ernährungswirtschaft war dagegen stabil bei 14 vH. An den Importen ist diese Gütergruppe damit fast dreimal so stark beteiligt wie an den Exporten.

Die Einfuhren aus Frankreich konzentrieren sich auf die Güter der gleichen vier Branchen wie bei den Exporten. Sie hatten in der ersten Hälfte der achtziger Jahre noch einen Anteil von 39 vH am gesamten Import (ohne Luftfahrzeuge); im Jahr 1989 waren es 42 vH. Erzeugnisse der chemischen Industrie waren dabei in den achtziger Jahren mit reichlich 14 vH die größte Gütergruppe. Allerdings expandierten hier die Importe in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre erheblich langsamer als in den anderen drei Branchen. Am höchsten war die durchschnittliche Wachstumsrate in der Kraftfahrzeugbranche (11 vH). 1990 rückte diese Branche zur wichtigsten Gütergruppe Westdeutschlands bei der Einfuhr aus Frankreich auf. Die detaillierte Analyse dieser Gütergruppen zeigt, daß neben substitutiven Gütern hauptsächlich solche Produkte Absatzerfolge hatten, bei denen Frankreich traditionell eine hohe Wettbewerbsfähigkeit besitzt.

Die Bezüge von organischen Chemikalien haben in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre nur wenig zuge-

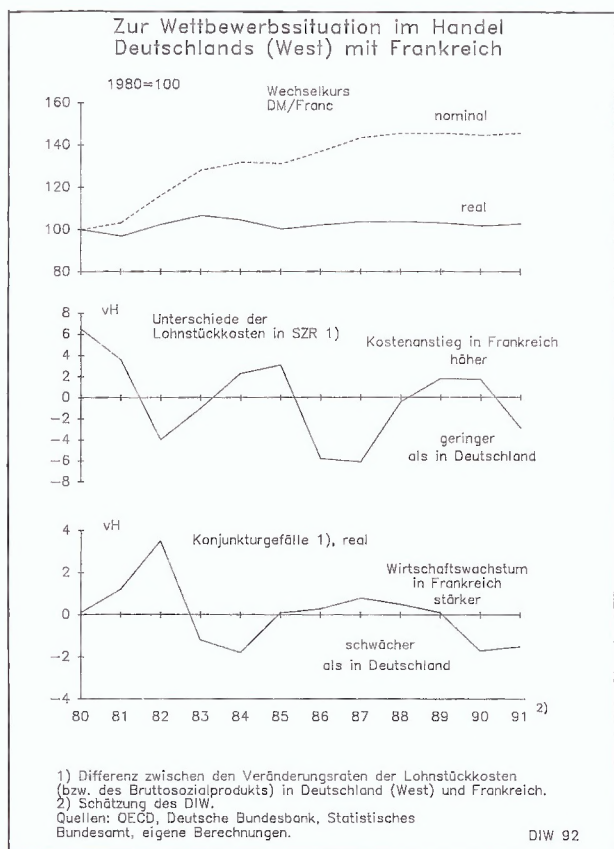
⁴ SITC (Standard International Trade Classification) ist das internationale Warenverzeichnis für den Außenhandel (bis 1987: SITC-Rev. II; von 1988: SITC-Rev. 3).

Außenhandel Deutschlands (West) mit Frankreich
Anteile in vH

Gütergruppe bzw. -zweig	1980—84	1985—89	1985	1986	1987	1988	1989	1990
	Einfuhr ¹⁾							
Erz. d. Land-, Forstwirtschaft, Fischerei einschl. Nahrungs- u. Genußmittelgewerbe	16,6	17,5	17,6	17,4	17,7	17,7	17,0	16,3
Bergbauliche Erz. einschl. Elektr. usw.	0,7	0,5	0,7	0,5	0,4	0,4	0,3	0,4
Erz. d. Grundstoff- u. Produktionsgütergew. dar.:	35,6	34,2	36,6	34,2	32,9	34,2	33,1	30,1
Eisen u. Stahl einschl. Guß, Ziehereien	6,1	5,9	6,0	6,0	5,3	5,9	6,0	5,0
NE-Metalle und -metallhalbzeug	3,8	3,8	4,1	3,5	3,2	3,7	4,4	3,5
Chemische Erzeugnisse	14,1	14,7	15,1	14,4	14,5	14,8	14,4	13,8
Holzschliff, Zellstoff, Papier u. Pappe	2,0	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	2,1	2,1
Gummiwaren	2,5	2,6	2,4	2,7	2,7	2,6	2,4	2,2
Erz. d. Investitionsgüter produzierend. Gew. (ohne Luftfahrzeuge)	31,8	33,9	31,1	34,4	34,9	33,5	35,4	39,2
dar.:								
Maschinenbauerzeugnisse	6,7	6,5	6,2	6,8	6,5	6,2	6,7	7,4
Straßenfahrzeuge	10,5	11,7	9,8	12,0	12,4	11,5	12,4	14,8
Elektrotechnische Erzeugnisse	7,6	8,2	8,0	7,9	7,9	8,7	8,5	9,4
Feinmech. u. opt. Erzeugnisse, Uhren	2,7	1,3	1,3	1,3	1,4	1,4	1,3	1,3
Eisen-, Blech- und Metallwaren	1,9	1,8	1,7	1,7	1,8	1,7	1,9	2,0
Büromaschinen, ADV	2,9	3,4	3,3	3,6	3,8	3,0	3,4	3,0
Erz. d. Verbrauchsgüter produzierenden Gew. dar.:	12,1	11,1	11,1	11,0	11,2	10,9	11,2	11,6
Kunststoff erzeugnisse	1,7	1,9	1,7	1,8	1,9	1,9	2,0	2,1
Textilien	4,7	3,9	4,2	4,0	3,8	3,7	3,7	3,6
Bekleidung	1,5	1,2	1,2	1,2	1,3	1,1	1,2	1,4
Sonstige Waren	3,2	2,9	2,8	2,6	3,0	3,2	3,0	2,3
Einfuhr insgesamt (ohne Luftfahrzeuge)	100	100	100	100	100	100	100	100
nachrichtl.: Luftfahrzeuge	17,4	13,7	15,1	9,5	10,5	14,1	18,4	15,9
	Ausfuhr ¹⁾							
Erz. d. Land-, Forstwirtschaft, Fischerei einschl. Nahrungs- u. Genußmittelgewerbe	5,5	5,7	5,8	5,7	5,4	5,7	5,8	6,0
Bergbauliche Erz. einschl. Elektr. usw.	5,9	1,9	4,0	2,1	1,6	1,2	0,9	0,9
Erz. d. Grundstoff- u. Produktionsgütergew. dar.:	27,8	26,8	28,8	27,1	25,8	25,8	26,6	26,3
Eisen u. Stahl einschl. Guß, Ziehereien	5,6	4,6	5,3	4,7	4,3	4,4	4,6	4,5
NE-Metalle und -metallhalbzeug	2,5	2,4	2,5	2,4	2,2	2,4	2,7	2,5
Chemische Erzeugnisse	12,7	13,5	14,2	13,4	13,1	13,3	13,3	13,8
Holzschliff, Zellstoff, Papier u. Pappe	1,9	2,1	2,0	2,0	2,0	2,2	2,1	2,1
Gummiwaren	1,5	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,3	1,3
Erz. d. Investitionsgüter produzierend. Gew. (ohne Luftfahrzeuge)	46,4	50,8	46,8	49,9	51,9	52,6	52,3	52,1
dar.:								
Maschinenbauerzeugnisse	13,1	13,5	12,4	13,2	13,5	14,0	14,0	14,5
Straßenfahrzeuge	14,0	14,8	12,5	13,5	15,0	15,8	16,6	15,7
Elektrotechnische Erzeugnisse	9,7	12,0	11,1	12,1	12,3	12,6	11,8	12,1
Feinmech. u. opt. Erzeugnisse, Uhren	2,1	2,1	2,0	2,1	2,3	2,1	2,0	1,9
Eisen-, Blech- und Metallwaren	2,9	3,0	3,0	3,0	3,0	3,1	3,1	3,3
Büromaschinen, ADV	3,2	3,8	4,2	4,4	4,2	3,2	3,0	2,8
Erz. d. Verbrauchsgüter produzierenden Gew. dar.:	12,0	13,2	12,7	13,4	13,5	13,2	13,0	13,4
Kunststoff erzeugnisse	2,5	3,1	2,8	3,0	3,2	3,2	3,2	3,3
Textilien	3,3	3,2	3,3	3,4	3,2	3,1	3,0	3,1
Bekleidung	0,8	0,9	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0
Sonstige Waren	2,3	1,7	2,0	1,9	1,8	1,5	1,4	1,2
Ausfuhr insgesamt (ohne Luftfahrzeuge)	100	100	100	100	100	100	100	100
nachrichtl.: Luftfahrzeuge	14,7	11,4	14,5	7,8	8,1	11,0	14,9	12,9

¹⁾ Spezialhandel (Ausfuhr fob, Einfuhr cif).

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.



nommen, die von anorganischen Chemikalien waren sogar rückläufig. Die Einfuhr von pharmazeutischen Erzeugnissen, ätherischen Ölen und Seifen sowie sonstigen chemischen Produkten (unter anderem Insektiziden und Sprengstoffen) hat dagegen stark expandiert. In vermehrtem Umfang sind auch Kunststoffe importiert worden, die mit knapp 27 vH einen hohen Anteil an der Einfuhr chemischer Erzeugnisse haben.

Das relativ langsame Wachstumstempo der Importe von elektrotechnischen Erzeugnissen beruht auf rückläufigen Bezügen von elektrotechnischen Investitionsgütern, namentlich von elektrischen Maschinen, medizinischen Apparaten und elektrotechnischen Komponenten (SITC 771, 774, 776). Dagegen sind die Einfuhren von elektrotechnischen Gebrauchsgütern, wie Fernsehgeräte, Tonaufnahmegeräte und Haushaltsgeräte (SITC 761, 763, 775), sehr kräftig gestiegen.

Im Maschinenbau war in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre — im Vergleich mit der durchschnittlichen Wachstumsrate in den vier großen Importbranchen — die verhaltene Importentwicklung bei Arbeitsmaschinen und Metallbearbeitungsmaschinen (SITC 72, 73) auffällig. Das sind die Gütergruppen, bei denen deutsche Unternehmen nicht nur im Ausland sondern offenbar auch im Inland besonders erfolgreich waren. Bei Kraftmaschinen (SITC 71), die wichtigsten Gütergruppen sind hier Kolbenverbrennungsmotoren, Turbinen, Triebwerke und elektrische Motoren, sowie

bei Maschinen für verschiedene Zwecke (SITC 774) wurden die Einfuhren überdurchschnittlich ausgeweitet. Die Importe von Büromaschinen und ADV-Geräten zeigten ein ähnliches Entwicklungsmuster wie die Exporte, auch hier wurden traditionelle Büromaschinen (SITC 751) vermehrt importiert; die Einfuhren von ADV-Geräten sowie Teilen und Zubehör sind nur wenig gestiegen.

Das Wachstumstempo bei der Einfuhr von Straßenfahrzeugen hat sich in allen Sparten in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre gegenüber der ersten Hälfte kräftig beschleunigt. Dabei ist vor allem die Zunahme der Importe von Lastkraftwagen (SITC 782) sowie von Omnibussen und Sattelschleppern (SITC 783) bemerkenswert.

Abbau der deutschen Überschussposition

Im ersten Halbjahr 1990 setzte ein rascher Abbau der deutschen Überschussposition im Handel mit Frankreich ein, nach Inkrafttreten der Währungsunion zwischen West- und Ostdeutschland hat er sich erheblich verstärkt. Im ersten Halbjahr 1991 war der Überschuss im Warenhandel auf knapp ein Drittel des Wertes im entsprechenden Halbjahr des Vorjahres geschrumpft. Ursächlich dafür war vor allem die Entwicklung im Straßenfahrzeugbau; im ersten Halbjahr 1991 wurde hier ein Importüberschuss ausgewiesen⁵. In den anderen großen Exportbranchen war die Veränderung der Handelsposition weniger spektakulär; so sind die Überschüsse bei Maschinenbauerzeugnissen in den Jahren 1990 und 1991 nur wenig zurückgegangen. Der Nachfrageimpuls aus Ostdeutschland war bei Investitionsgütern wesentlich schwächer als bei Konsumgütern. Wie der Maschinenbau hat daher auch die elektrotechnische Industrie, die überwiegend Investitionsgüter herstellt, keinen nennenswerten Rückgang der Überschussposition zu verzeichnen gehabt. Der Handel mit chemischen Erzeugnissen hat sich trotz der Umkehr des Konjunkturgefälles nur wenig verändert, die Überschüsse sind hier nur 1991 leicht gesunken. Bemerkenswert ist, daß das traditionell große deutsche Defizit bei Ernährungsgütern sich nur wenig erhöht hat.

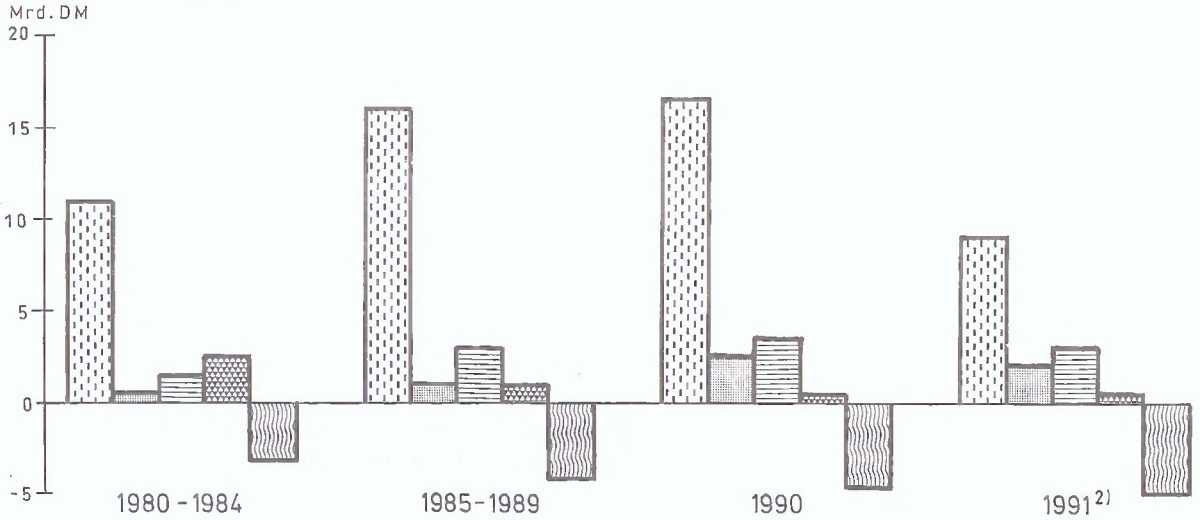
Ausblick

Der Handel zwischen Deutschland und Frankreich ist in den Jahren 1990 und 1991 stark vom Konjunkturimpuls, der von der deutschen Vereinigung ausging, beeinflusst worden. Im zweiten Halbjahr 1991 hat sich die Konjunktur in Westdeutschland abgeschwächt, die Exporteure drängen

⁵ Dabei hat einerseits die bevorzugte Belieferung Ostdeutschlands die Exportanstrengungen auf dem französischen Markt gebremst, andererseits haben bei nach wie vor hohen Lieferfristen deutscher Automobilhersteller viele potentielle Käufer auf ausländische Produkte und damit nicht zuletzt auch solche aus Frankreich zurückgegriffen.

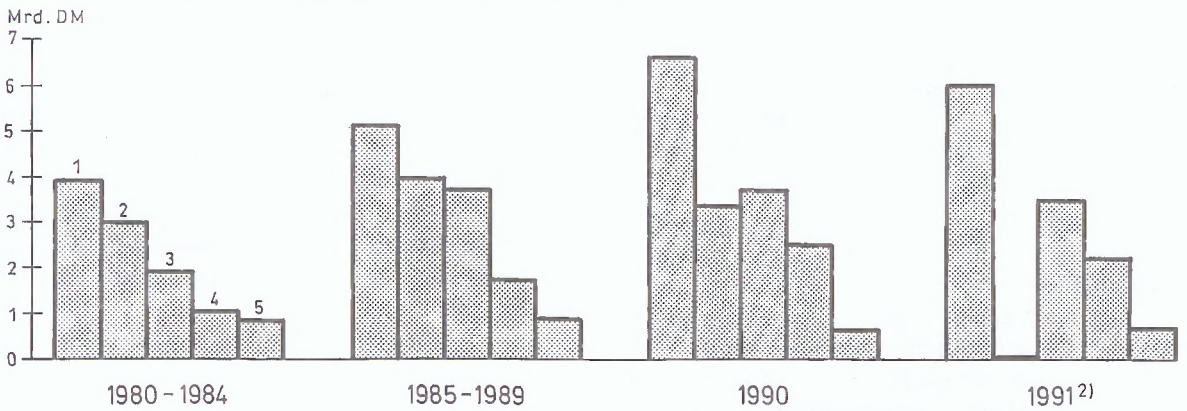
AUSSENHANDEL DEUTSCHLANDS (WEST) MIT FRANKREICH SALDEN¹⁾

Gütergruppen des verarbeitenden Gewerbes



Ausgewählte Gütergruppen

- | | | |
|---------------------------|--------------------|---------------------------------|
| 1 Maschinenbauerzeugnisse | 2 Straßenfahrzeuge | 3 Elektrotechnische Erzeugnisse |
| 4 Chemische Erzeugnisse | 5 Luftfahrzeuge | |



¹⁾Spezialhandel (Ausfuhr fob, Einfuhr cif). — ²⁾Schätzung des DIW.
Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen.

seither wieder stärker auf die Auslandsmärkte. Indiz dafür sind auch die seit den Sommermonaten 1991 steigenden Lieferungen nach Frankreich. Die großen Exportbranchen, die durch Direktinvestitionen auf mannigfache Weise mit dem Markt in Frankreich verbunden sind, werden ihre Lieferungen, begünstigt durch die erwartete konjunkturelle Erholung in Frankreich, merklich ausweiten. Allerdings

dürfte die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Exporteure durch den sich abzeichnenden stärkeren Anstieg der Lohnstückkosten gedämpft werden. Impulse für den Maschinenbau sind nach wie vor von den Investitionen, die in Frankreich zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit diverser Branchen in Vorbereitung auf den europäischen Binnenmarkt getroffen werden, zu erwarten.

Die Einfuhr aus Frankreich hat sich in den Sommermonaten merklich abgeschwächt; dies könnte der bereits schwächer werdenden Binnennachfrage in Deutschland, insbesondere beim privaten Konsum, zuzuschreiben sein. Die Absatzchancen für Konsum- und Investitionsgüter

werden sich bei gedämpfter Wirtschaftsentwicklung und damit einhergehendem verschärften Wettbewerb verschlechtern; die Einfuhr aus Frankreich wird daher im Jahr 1992 nur langsam zunehmen. Der deutsche Exportüberschuß wird wieder deutlich steigen.

Aus den Veröffentlichungen des DIW Beiträge zur Strukturforchung

Erscheinen seit 1967. Format DIN A 4.

- Heft 103 **Exportgetriebener Strukturwandel bei schwachem Wachstum — Analyse der strukturellen Entwicklung der deutschen Wirtschaft.** Strukturberichterstattung 1987. 312 S. 1988. DM 82,—.
- Heft 104 **Struktur und Wettbewerbsfähigkeit der Schuhindustrie in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Gerhard Neckermann und Hans Wesseis. 172 S. 1988. DM 58,—.
- Heft 105 **Möglichkeiten und Grenzen der Regionalisierung der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Kurt Geppert und Bernd Görzig. 212 S. 1988. DM 68,—.
- Heft 106 **Berufsstart in Berlin.** Von Friederike Behringer und Klaus-Peter Gaulke. 250 S. 1988. DM 76,—.
- Heft 107 **Strukturverschiebungen zwischen sekundärem und tertiärem Sektor.** Von Frank Stille, Renate Filip-Köhn, Heiner Flassbeck, Bernd Görzig, Erika Schulz und Reiner Stäglin. 235 S. 1988. DM 74,—.
- Heft 108 **Investitionen, Beschäftigung und Produktivität.** Zu den Arbeitsplatzeffekten einer verstärkten Investitionstätigkeit vor dem Hintergrund sektoraler Entwicklungen. Von Bernd Görzig, Jürgen Blazejczak, Gustav Adolf Horn, Wolfgang Kirner, Erika Schulz und Frank Stille. 265 S. 1988. DM 78,—.
- Heft 109 **Zukünftiger Finanzbedarf für die Verkehrswege in Städten und Gemeinden unter besonderer Berücksichtigung von Ersatzinvestitionen.** Von Heinz Enderlein, Hartmut Kuhfeld und Uwe Kunert. 193 S. 1988. DM 66,—.
- Heft 110 **Die Einkommensverteilungseffekte der Staatsverschuldung in einer unterbeschäftigten Wirtschaft — Analyse anhand eines ökonomischen Konjunkturmodells für die Bundesrepublik Deutschland.** Von Rudolf Zwiener. 176 S. 1989. DM 62,—.
- Heft 111 **Die Besteuerung der Unternehmensgewinne — Sieben Industrieländer im Vergleich.** Von Bernhard Seidel, Fritz Franzmeyer, Joachim Volz und Dieter Teichmann. 265 S. 1989. DM 86,—.
- Heft 112 **Ost-West-Kooperation — Bestandsaufnahme und Ergebnisse einer Umfrage.** Von Horst Lambrecht, Jochen Bethkenhagen, Karl Betz, Heinrich Machowski und Doris Cornelsen (Projektleitung). 148 S. 1990. DM 52,—.
- Heft 113 **Die Energiewirtschaft in den kleineren Mitgliedstaaten des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe — Entwicklungstendenzen in den achtziger Jahren.** Von Jochen Bethkenhagen. 257 S. 1990. DM 84,—.
- Heft 114 **Wirkungsanalyse der Novellierung der Herstellerpräferenz (§§ 1 ff Berlin FG) von 1982.** Von Alexander Eickelpasch und Peter Ring. 218 S. 1990. DM 72,—.
- Heft 115 **Wirkungsanalyse der Forschungspersonal-Zuwachsförderung — In Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut für Systemtechnik (ISI).** Von Kurt Hornschild (Projektleiter), Frieder Meyer-Krahmer (DIW), Gerhard Becher, Gisela Gielow, Uwe Kuntze (ISI). 224 S. 1990. DM 74,—.
- Heft 116 **Ein dynamisches Input-Output-Modell zur Abschätzung der Auswirkungen ausgewählter neuer Technologien auf die Beschäftigung in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Dietmar Edler. 233 S. 1990. DM 76,—.
- Heft 117 **Forschung und Entwicklung im verarbeitenden Gewerbe von Berlin.** Von Uwe Müller. 338 S. 1990. DM 94,—.
- Heft 118 **Marktabstottungspolitiken wichtiger Schwellenländer und wirtschaftliche Entwicklung.** — Empirische Untersuchungen am Beispiel der Elektronikindustrie und des Kraftfahrzeugbaus in Brasilien, Indien und Korea. Von Dieter Schumacher und Herbert Wilkens. 210 S. 1990. DM 74,—.
- Heft 119 **Berechnung der Kosten und der Ausgaben für die Wege des Eisenbahn-, Straßen-, Binnenschiffs- und Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1987.** Von Heinz Enderlein und Uwe Kunert. 106 S. 1990. DM 48,—.
- Heft 120 **Künftige Perspektiven des Wohnungsbaus und der Wohnungsbaufinanzierung für das Gebiet der neuen Bundesländer.** Von Bernd Bartholmai und Manfred Melzer. 139 S. 1991. DM 62,—.
- Heft 121 **Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der DDR.** Von Bernd Görzig und Martin Gornig. 104 S. 1991. DM 48,—.
- Heft 122 **Bauwirtschaft im Gebiet der ehemaligen DDR — mögliche Entwicklung der Kostenstruktur im Zuge der Neuordnung nach der Wirtschaftsunion.** Von Bernd Bartholmai, Manfred Melzer und Lutz Uecker. 95 S. 1991. DM 46,—.
- Heft 123 **Zeitreihen des Anlagevermögens in Industriezweigen nach Beschäftigtengrößenklassen.** Von Bernd Görzig. 134 S. 1991. DM 62,—.
- Heft 124 **Die Außenwirtschaftsförderung der wichtigsten Konkurrenzländer Deutschlands — Frankreich, Großbritannien, Japan und USA im Vergleich —.** Von Siegfried Schultz, Joachim Volz und Christian Weise. 198 S. 1991. DM 72,—.

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

Präsident: Prof. Dr. Lutz Hoffmann.

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Doris Cornelsen, Dr. Heiner Flassbeck, Dr. Fritz Franzmeyer, Dr. Hans Heuer,
Dr. Kurt Hornschild, Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Eckhard Kutter, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schrittleitung: Dr. Klaus Henkner, Kurt Geppert.

Pendler und Migranten — Zur Arbeitskräftemobilität in Ostdeutschland. Bearbeitet von Wolfgang Scheremet und Jürgen Schupp. —
Zur Entwicklung des Außenhandels der Bundesrepublik Deutschland mit Frankreich. Bearbeitet von Herbert Lahmann.

Verlag Duncker & Humblot GmbH, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41, Telefon (0 30) 7 90 00 60.

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 150,—, vierteljährlich DM 45,—, Einzelnummer DM 5,—.

Zuzüglich Versandkosten

WESTDEUTSCHLAND

Ausgewählte saisonbereinigte Konjunkturindikatoren¹⁾

	Arbeitslose		Offene Stellen		Auftragseingang im verarbeitenden Gewerbe (Volumen) ²⁾												
					Insgesamt	dav.: Hauptgruppen				Inland		Ausland					
	Grundstoff- u. Produktionsgütergewerbe		Investitionsgütergewerbe			Verbrauchsgütergewerbe											
	in 1000				1985 = 100												
	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	
1989	J	2088		213		111,9		109,2		113,2		112,0		111,4		112,7	
	F	2076	2075	221	220	114,2	114,3	111,1	110,6	116,4	116,6	112,2	112,8	113,4	114,2	115,5	114,4
	M	2061		227		116,7		111,4		120,3		114,2		117,7		115,0	
	A	2060		232		118,0		111,5		122,1		116,4		117,6		119,0	
	M	2066	2056	238	238	115,3	117,1	110,8	111,6	118,0	120,6	114,1	115,4	113,2	116,4	118,6	118,4
	J	2041		244		118,1		112,6		121,7		115,8		118,5		117,6	
	J	2014		247		116,7		113,3		118,8		115,7		115,7		118,4	
	A	1993	1995	258	261	115,4	116,4	110,7	111,4	117,6	119,0	116,3	116,2	113,8	115,4	118,1	118,0
	S	1977		279		117,0		110,2		120,7		116,7		116,8		117,4	
	O	1973		296		116,2		111,9		118,5		116,1		116,9		115,2	
	N	1999	1985	306	303	118,6	119,1	111,4	111,3	123,0	123,9	117,1	116,8	116,8	118,5	121,6	120,0
	D	1982		307		122,4		110,6		130,2		117,3		121,8		123,3	
1990	J	1979		306		117,4		111,3		120,7		117,1		117,6		117,1	
	F	1953	1957	310	309	118,8	118,5	111,5	111,8	122,5	122,2	119,1	118,2	118,6	117,9	119,1	119,6
	M	1939		312		119,4		112,7		123,3		118,4		117,5		122,5	
	A	1938		318		117,7		112,4		121,3		115,3		118,1		117,2	
	M	1941	1938	324	322	121,0	119,6	111,0	111,6	126,5	124,1	120,4	118,9	123,7	121,4	116,6	116,8
	J	1935		324		120,1		111,4		124,4		121,0		122,4		116,5	
	J	1907		325		122,6		113,4		126,8		124,6		125,8		117,4	
	A	1869	1867	319	318	125,1	124,9	114,4	115,4	130,5	129,4	126,2	126,5	131,8	129,6	114,3	117,3
	S	1826		310		127,0		118,5		131,0		128,7		131,2		120,1	
	O	1786		306		129,2		118,7		134,3		130,8		135,6		119,1	
	N	1733	1744	307	308	125,4	125,8	116,0	116,8	129,0	129,0	129,6	131,0	135,1	134,1	109,4	112,3
	D	1713		312		122,9		115,8		123,6		132,6		131,7		108,5	
1991	J	1661		320		128,4		118,5		133,3		129,5		136,6		115,0	
	F	1669	1662	322	326	124,1	125,3	115,3	115,5	127,1	129,2	129,4	129,2	133,1	134,4	109,4	110,4
	M	1656		335		123,3		112,8		127,1		128,6		133,4		106,7	
	A	1680		342		121,0		113,7		123,4		125,4		130,2		105,8	
	M	1702	1698	344	345	122,5	122,2	113,8	113,4	126,6	125,7	124,1	125,9	130,2	130,4	109,9	108,6
	J	1712		350		123,0		112,6		127,0		128,2		130,9		110,1	
	J	1733		347		122,6		116,0		124,0		129,3		127,9		113,9	
	A	1731	1727	347	342	122,5	122,3	114,4	114,3	125,6	125,2	126,5	126,9	128,7	128,6	112,6	112,2
	S	1717		334		121,9		112,4		126,1		124,8		129,2		110,0	
	O	1708		320		123,0		116,0		126,2		124,7		130,2		111,3	
	N	1673	1680	313	316	123,4		116,4		126,1		126,5		132,9		107,9	
	D	1658		315													

¹⁾ Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren (BV3). Dieses Verfahren hat die Eigenschaft, daß sich beim Hinzufügen eines neuen Wertes davorliegende saisonbereinigte Werte in der Zeitreihe auch dann ändern können, wenn deren Ursprungswert unverändert geblieben ist. Die Vierteljahreswerte wurden aus den saisonbereinigten Monatswerten errechnet. — ²⁾ Außerdem arbeitstäglich bereinigt.

Quellen: Bundesanstalt für Arbeit und Statistisches Bundesamt.

	Beschäftigte im Bergbau und im verarbeitenden Gewerbe	Produktion im produzierenden Gewerbe ²⁾									Umsätze des Einzel- handels zu Preisen von 1980		Außenhandel (Spezialhandel) ²⁾					
		Verarbei- tendes Gewerbe	dav.: Hauptgruppen				Bauhaupt- gewerbe		Ausfuhr	Einfuhr								
			Grundstoff- u. Produktions- gütergewerbe		Investitions- gütergewerbe													
		in 1000		1985 = 100									1986 = 100		Mrd. DM zu Preisen von 1980 ³⁾			
mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	
1989	J	7150		110,0		107,0		113,5		123,1		108,7		44,4		39,4		
	F	7160	7160	110,2	110,5	107,6	108,1	113,3	113,6	122,2	122,2	108,8	108,4	44,9	44,3	39,3	38,8	
	M	7169		111,2		109,6		114,0		121,3		107,8		43,6		37,6		
	A	7175		113,7		107,7		118,3		114,6		109,9		44,3		38,9		
	M	7183	7186	109,8	112,1	108,2	107,8	111,9	115,7	108,8	113,1	108,2	110,0	43,5	44,7	39,1	39,6	
	J	7200		112,7		107,5		116,9		115,8		111,9		46,2		40,8		
	J	7218		113,9		108,8		118,8		113,1		107,1		44,1		39,6		
	A	7234	7233	112,7	113,4	109,2	109,1	116,4	117,7	116,6	115,6	109,7	109,0	44,9	45,2	39,7	40,2	
	S	7248		113,6		109,4		117,8		117,0		110,2		46,5		41,3		
	O	7261		114,3		109,4		118,8		118,7		110,3		44,0		41,2		
	N	7280	7281	115,1	115,2	109,5	109,8	120,4	120,0	122,6	121,1	111,6	111,4	45,4	45,0	41,1	41,3	
	D	7301		116,3		110,6		120,8		121,9		112,2		45,5		41,8		
1990	J	7337		115,8		110,0		121,2		119,5		113,0		46,5		41,5		
	F	7359	7353	116,7	116,6	111,5	111,1	121,7	121,7	131,7	128,7	113,6	113,7	45,8	46,4	41,8	41,7	
	M	7364		117,4		111,7		122,3		134,8		114,5		46,8		41,8		
	A	7371		115,3		110,6		119,2		122,5		115,7		45,6		44,1		
	M	7384	7383	119,1	117,5	109,4	110,5	124,9	122,1	124,3	121,2	118,7	116,4	45,1	44,1	41,9	43,1	
	J	7393		118,1		111,4		122,2		116,9		114,9		41,6		43,1		
	J	7419		119,8		110,1		124,9		125,2		122,7		45,2		44,5		
	A	7435	7429	118,9	120,0	110,5	111,4	122,3	124,0	120,3	122,9	122,7	121,4	45,6	45,2	45,7	45,3	
	S	7432		121,3		113,5		124,8		123,2		118,8		44,8		45,7		
	O	7470		122,2		111,9		125,9		127,5		124,3		46,6		45,9		
	N	7483	7482	122,4	122,7	113,1	112,7	125,5	126,6	126,2	125,5	123,6	122,7	46,3	45,8	50,9	48,5	
	D	7495		123,5		113,2		128,3		122,8		120,3		44,3		48,8		
1991	J	7524		123,3		113,7		127,0		124,0		127,4		46,0		51,9		
	F	7532	7531	123,2	123,1	111,4	113,0	127,4	126,9	103,2	118,6	124,7	126,1	45,4	45,6	49,9	50,9	
	M	7538		122,9		113,8		126,3		128,7		126,3		45,5		50,7		
	A	7544		123,2		112,4		126,9		132,7		128,8		43,7		49,5		
	M	7534	7533	122,9	124,1	113,2	113,6	126,3	128,0	124,3	127,2	126,2	127,2	46,3	44,3	53,3	50,9	
	J	7520		126,2		115,2		130,9		124,7		126,6		43,0		49,7		
	J	7525		124,0		111,9		128,1		129,8		130,0		46,9		50,7		
	A	7500	7508	120,7	122,4	110,5	111,8	124,8	126,5	121,7	127,2	121,1	123,3	46,8	46,6	49,1	50,1	
	S	7499		122,6		113,0		126,5		130,2		118,9		46,2		50,5		
	O			122,7		113,6		126,7		130,7		125,9		45,7		49,5		
	N			124,8		115,9		128,8		130,6				48,1		50,9		
	D																	

¹⁾ Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren (BV3). Dieses Verfahren hat die Eigenschaft, daß sich beim Hinzufügen eines neuen Wertes davorliegende saisonbereinigte Werte in der Zeitreihe auch dann ändern können, wenn deren Ursprungswert unverändert geblieben ist. Die Vierteljahreswerte wurden aus den saisonbereinigten Monatswerten errechnet. — ²⁾ Außerdem arbeitstäglich bereinigt. — ³⁾ Index der Durchschnittswerte und Außenhandel Westdeutschlands — soweit nicht veröffentlicht — vom DIW geschätzt.

Quellen: Bundesanstalt für Arbeit und Statistisches Bundesamt.