

Langfristige Zinsen, Zinsstruktur und Staatsdefizite	429
Strukturelle Anpassungsprozesse in der Region Berlin-Brandenburg	434
Fährt die Verkehrspolitik in eine Sackgasse?	444
Zahlenbeilage	

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 32/93

Berlin

12. August 1993

60. Jahrgang

Bibliothek

Langfristige Zinsen, Zinsstruktur und Staatsdefizite

Die Spannungen im Europäischen Währungssystem (EWS), die Anfang August den Übergang zu weitgehend frei schwankenden Wechselkursen herbeiführten, wurden vielfach damit begründet, daß Deutschland in dieser Phase des Einigungsprozesses höhere Zinsen haben müsse als die Partnerländer. Daher seien Spannungen oder sogar ein Auseinanderbrechen des EWS im Grunde unvermeidlich gewesen. Diese Argumentation ist nicht haltbar. Dabei werden in unzulässiger Weise die Entwicklung und die Effekte lang- und kurzfristiger Zinsen vermischt.

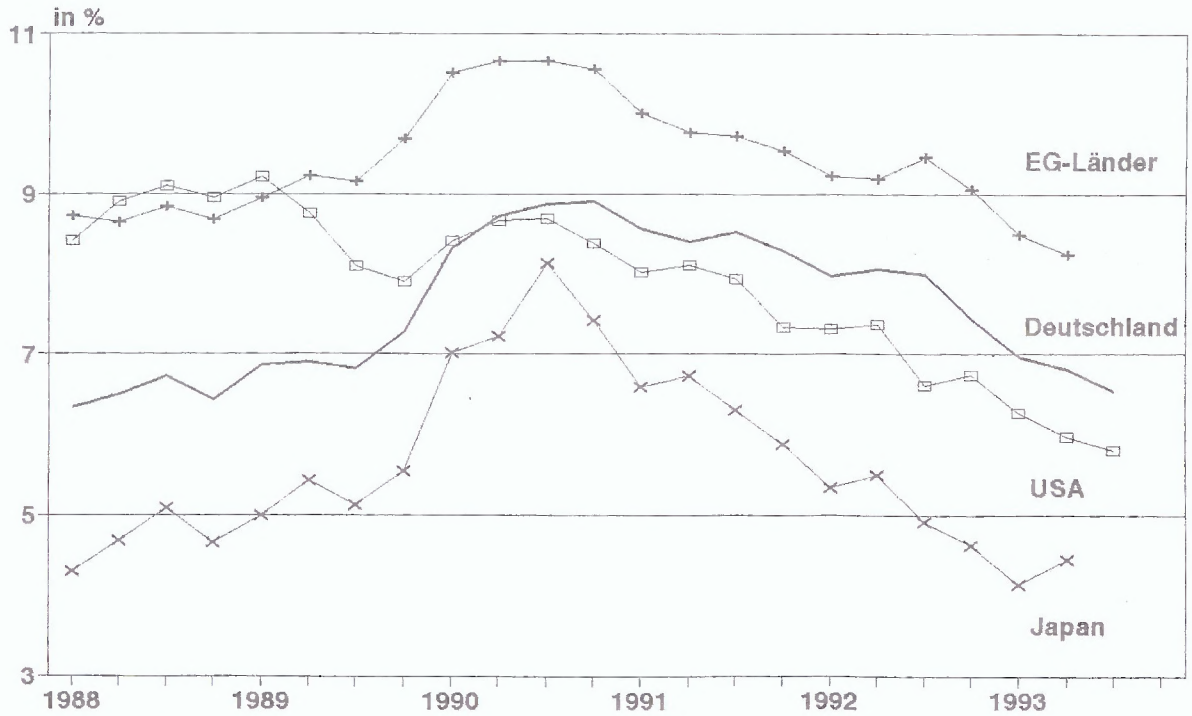
Westdeutschland ist konjunkturell in einer ähnlich schwierigen Situation wie die europäischen Partnerländer, und die schwere Krise in Ostdeutschland ist nicht überwunden. Die Staatsdefizite sind zwar hoch, im internationalen Vergleich liegt Deutschland aber, was den Schuldenstand und was die laufenden Defizite betrifft, höchstens auf einem mittleren Platz. Der langfristige Zins ist nicht höher, sondern eher niedriger als in vergleichbaren Ländern. Außergewöhnlich ist lediglich, daß fast drei Jahre nach Beginn der weltweiten Konjunkturschwäche in Deutschland die Zinsstruktur noch immer invers ist, die kurzfristigen Zinsen also höher sind als die langfristigen.

Die langfristigen Zinsen in den westlichen Industrieländern sinken, abgesehen von kurzen Unterbrechungen, seit Mitte des Jahres 1990 (Schaubild). Genau seit dieser Zeit befindet sich die Weltwirtschaft in einer Rezessionsphase. Diese Übereinstimmung in der Entwicklung der langfristigen Zinsen und der Konjunktur ist nicht zufällig. Rezession bedeutet, daß das Kapitalangebot, also das geplante Sparen, nicht so durch Kapitalnachfrage, also das geplante Investieren, aufgenommen wird, daß das Einkommen, die Produktion, zumindest unverändert bleiben kann. Mit anderen Worten: Die privaten Haushalte planen, einen bestimmten Teil ihres Einkommens zu sparen, die Unternehmen und der Staat fragen aber weniger Kapital nach, als es der geplanten Sparsumme der privaten Haushalte bei unverändertem Einkommen entspräche. Infolge der Verringerung der Investitionsnachfrage sinkt das Einkommen, so daß die privaten Haushalte zwar die gewünschte Sparquote (Sparen im Verhältnis zum verfügbaren Einkommen) realisieren können, nicht aber die ursprünglich geplante Sparsumme.

Die rückläufige oder geringer steigende Investitionsnachfrage führt am Kapitalmarkt zu sinkenden Zinsen. Das Kapitalangebot nimmt zwar auch weniger zu, die Zunahme des Kapitalangebots (des Sparens) übertrifft aber immer noch den Anstieg der Kapitalnachfrage (des Investierens). Ob die Zinssenkungstendenz am Kapitalmarkt alleine schon ausreichend ist, um den Umschwung der Konjunktur herbeizuführen, ist eine offene Frage. Gleichzeitig haben sich ja die Gewinnerwartungen der Unternehmen verschlechtert, so daß bei dem für die Investitionsentscheidung relevanten Vergleich von erwarteter Sachkapitalrendite und der Rendite von Finanzanlagen bzw. der Kosten der Aufnahme von Fremdkapital immer häufiger die Sachkapitalrendite schlecht abschneidet.

Die Zinssenkung am „langen Ende“ vollzieht sich nur langsam, weil das Kapitalangebot selbst infolge des Einkommensrückgangs schrumpft oder zumindest langsamer steigt. Das Kapitalangebot folgt also der Kapitalnachfrage und verhindert eine raschere und durchgreifende Zinssenkung.

Langfristige Zinsen in den Industrieländern¹⁾



1) Renditen öffentlicher Anleihen.

Quellen: OECD; Deutsche Bundesbank; eigene Berechnungen.

DIW 93

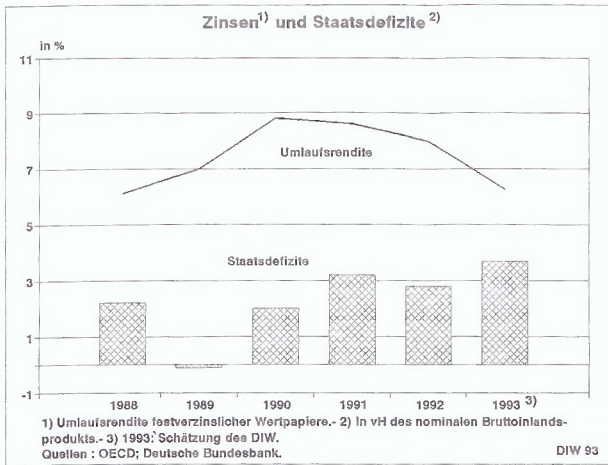
Erstaunlich an der Entwicklung der langfristigen Zinsen in Deutschland seit 1990 erscheint auf den ersten Blick, daß trotz eines Investitionsbooms und steigender Staatsdefizite im Zuge der deutschen Vereinigung die langfristigen Zinsen nicht gestiegen, sondern gesunken sind. Sie sind sogar kaum weniger gesunken als im Rest der Welt. Hierin spiegelt sich die quantitative Dominanz des Weltkapitalmarktes, dessen Grundtendenz durch eine Sonderentwicklung in einem Land von der Größe der Bundesrepublik nicht umgekehrt werden kann. Gleichzeitig gab es keine ausgeprägten Wechselkursänderungserwartungen in die eine oder andere Richtung.

Ohne die deutsche Vereinigung und den dadurch ausgelösten Boom wäre die Zinssenkung am Weltkapitalmarkt sicher stärker ausgefallen. Was auf der monetären Seite gilt, gilt aber auch für die reale Seite: Ohne die deutsche Vereinigung wäre die Rezession in der Welt gravierender, weil die Kapitalnachfrage, private wie öffentliche, und der damit induzierte Einkommensanstieg noch weniger stark gewesen wären.

Die weltweit hohen und weiter zunehmenden Staatsdefizite für die „hohen“ langfristigen Zinsen verantwortlich zu machen, ist also in mehrerer Hinsicht fragwürdig. Die

Staatsdefizite waren weder hoch genug, um den Rückgang der langfristigen Zinsen noch die Rezession zu verhindern (Schaubild). Wenn steigende Staatsdefizite die Zinsen höher gehalten haben, als es sonst der Fall gewesen wäre, haben sie auch die Rezession in engeren Grenzen gehalten als ohne dies. Man kann das eine nicht ohne das andere haben. Die Behauptung, im Falle einer geringeren Kapital- und Güternachfrage des Staates träten Private unmittelbar an die Stelle der staatlichen Nachfrage, wäre nur richtig, wenn der Staat seine Güternachfrage einschränken könnte, ohne die Gewinnerwartungen der Unternehmen zu berühren. Nur dann wäre von der verminderten Kapitalnachfrage des Staates und der darauf folgenden Zinssenkung eine Kompensation öffentlicher Kapital- und Güternachfrage durch private zu erwarten. Einen schmerzlosen Rückzug des Staates im Abschwung aber gibt es nicht. Der Rückzug kann überspielt und verkraftet werden, wenn die Unternehmen sich in einer Aufschwungphase befinden, so daß die Gewinnerwartungen hoch und stabil nach oben gerichtet sind. Dies für die Rezession zu postulieren, ist nicht zu rechtfertigen.

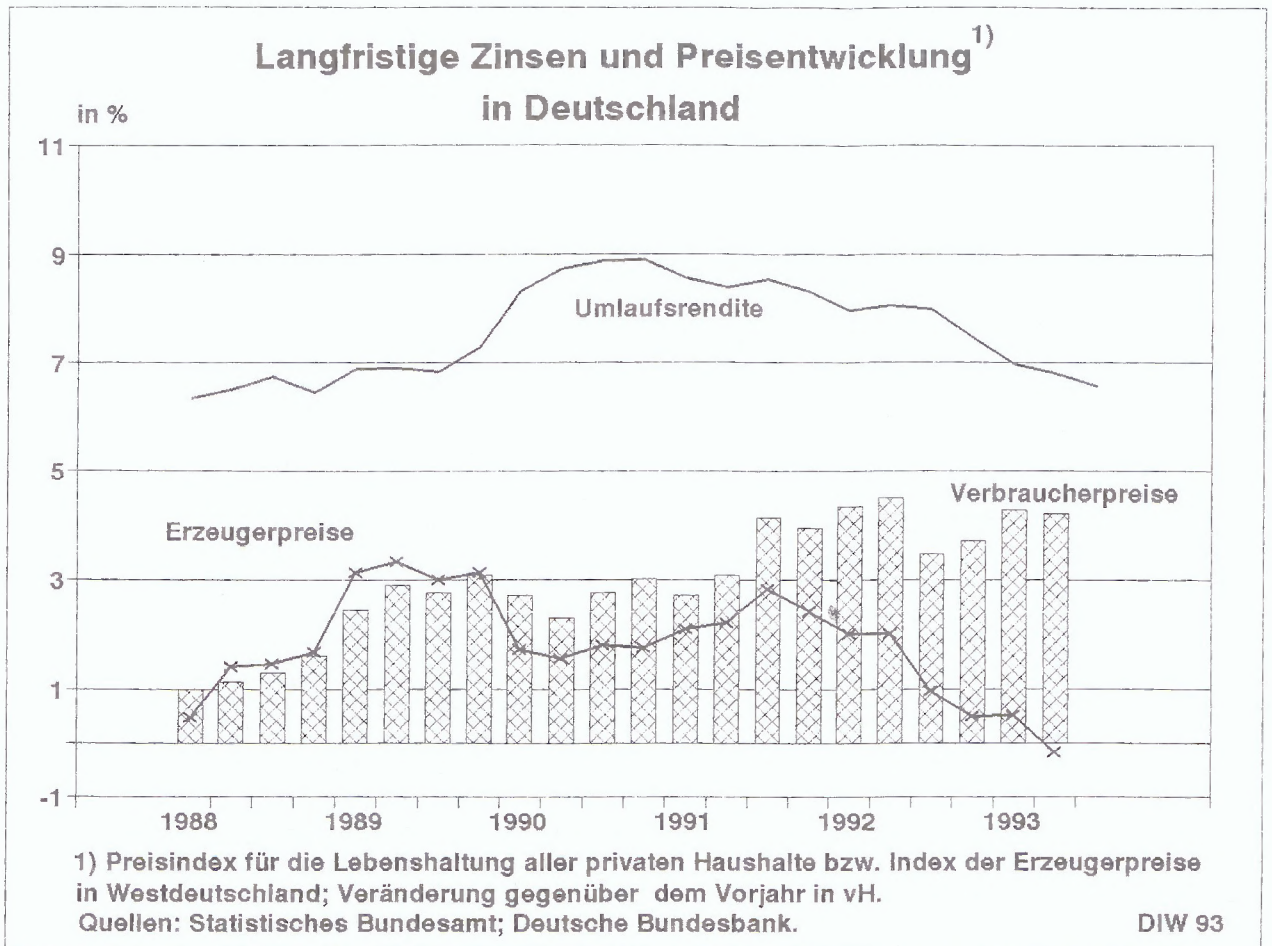
Aus diesen Überlegungen ergibt sich auch, daß der Staat durch steigende Haushaltsdefizite in der Rezession



Gründen nicht als Inflationspotential betrachtet werden darf. Beim Anstieg der Preise auf der Verbraucherstufe — von etwa 1 vH im Jahre 1988 auf etwa 4 vH in diesem Jahr — spielen eine Reihe von Sonderfaktoren eine Rolle, die schockartig zu einer Veränderung der relativen Preise führten. Wollte man deren Wirkung auf das Preisniveau rasch kompensieren, müßte eine noch viel tiefere Rezession in Kauf genommen werden. Dabei geht es um die Mietsteigerungen, die auch das Resultat einer im Zuge der massiven Zuwanderungen entstandenen Wohnungsknappheit in Deutschland sind. Es geht aber auch um administrativ ausgelöste Preisveränderungen und die Erhöhung indirekter Steuern, die Ergebnis einer vorübergehend im Zuge der deutschen Einheit notwendigen Umverteilung zugunsten des Staates sind. Letzteres ist folglich auch Ausdruck der Tatsache, daß der Staat nicht noch mehr Kapital zur Defizitfinanzierung nachfragt.

keine Inflationsgefahr schafft. Abbremsen einer Rezession bedeutet zwar, daß die Inflationsrate höher ist, als sie in einer tieferen Rezession wäre. Dennoch unterliegt man bei der Deutung der heutigen Inflationsrate gerade der Gefahr, die Wirkung der Rezession auf den Inflationsverlauf zu vernachlässigen. Das DIW hat mehrfach darauf hingewiesen, daß die jetzt sichtbare Preissteigerungsrate aus vielen

Solche Veränderungen der relativen Preise, die auch auf das Preisniveau wirken, bringen keine inflatorischen Effekte mit sich, solange sie nicht Bestandteil der Lohnverhandlungen werden und damit die Kostenentwicklung der Volkswirtschaft auf Dauer belasten. Diese Gefahr besteht in Deutschland nicht mehr. Durch die (gerechtfertigte) Restriktionswirkung der Geldpolitik bis zum Beginn des



Jahres 1992 ist das verhindert worden. Die Arbeitslosigkeit steigt nämlich schon seit Ende 1991 auch in Westdeutschland, und die Lohnabschlüsse von 1993, die deutlich unter der aktuellen Inflationsrate blieben, waren die angemessene und zu erwartende Antwort darauf. Die Preisentwicklung auf der Erzeugerstufe in der gewerblichen Wirtschaft schließlich zeigt eindrucksvoll, wie gering die Inflationsgefahr angesichts des enormen Wettbewerbsdrucks auf den Weltmärkten ist (Schaubild). Daß die deutsche Geldpolitik angesichts dieser Entwicklung auch Mitte 1993 noch zögert, die kurzfristigen Zinsen stärker zu senken und damit die Zinsstruktur zu normalisieren, kann nur als Abkehr von einem potentialorientierten Konzept interpretiert werden.

Die Zinsstruktur wird bei einer potentialorientierten Geldpolitik invers, sobald im Zuge des Aufschwungs die Geldnachfrage über längere Zeit stärker steigt als das am Produktionspotential ausgerichtete Geldangebot. Auf diesem Wege wird das Tempo des Aufschwungs gedämpft und damit die Korrektur möglicher Fehlentwicklungen bei der Preissteigerungsrate auf den Weg gebracht (Schaubild).

Die Potentialorientierung auch im Abschwung durchzuhalten, heißt, den konjunkturell bedingten Rückgang der Geldnachfrage auf die Zinsentwicklung am kurzen Ende durchschlagen zu lassen. Die Zinsstruktur normalisiert sich rasch, weil das Geldangebot — gemessen am Tempo der Zunahme der zu finanzierenden Transaktionen — kräftig expandiert. Mit Hilfe dieses „Zinszyklus“ wird der Konjunkturzyklus stabilisiert¹. Es ist gerade die fundamental richtige, der Potentialorientierung zugrunde liegende Idee, daß — anders als das Kapitalangebot — das Geldangebot nicht selbst von zyklischen Bewegungen beeinflusst sein sollte, so daß der kurzfristige Zins schneller sinkt als der langfristige. Nur bei einem stetig — vom Abschwungstempo unabhängig — steigenden Geldangebot kann die Geldpolitik den Preisauftrieb sicher kontrollieren, ohne die konjunkturelle Entwicklung mehr zu gefährden als es für die Erhaltung von Preisstabilität auf mittlere Frist

notwendig wäre. Nur bei einer solchen Geldpolitik werden die Erwartungen der anderen Marktteilnehmer auf eine Weise stabilisiert, daß diese ihrerseits optimal zur Erreichung der makroökonomischen Ziele beitragen können.

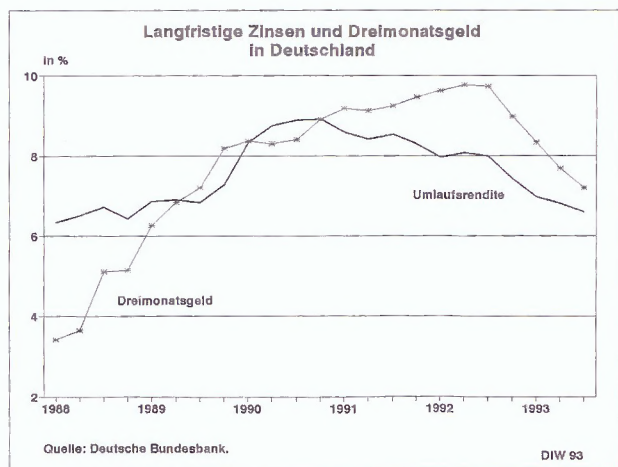
Fazit

Obwohl die seit 1990 hohe staatliche Kreditnachfrage reibungslos von den Finanzmärkten befriedigt werden konnte und konjunkturelle Gründe dafür sprechen, daß der Staat zunächst weiterhin hohe Defizite hinnimmt, heißt dies nicht, daß die Finanzierung von Staatsausgaben über den Kapitalmarkt auch längerfristig ein sinnvolles Instrument ist. Das Kernproblem dabei ist die ständig zunehmende Zinslast für die öffentlichen Haushalte.

Gegenwärtig liegt der Anteil der Zinsausgaben an den Gesamteinnahmen des Staates bei 7½ vH (Gebietskörperschaften und Sozialversicherungen) bzw. bei 12 vH (Gebietskörperschaften); Mitte der 70er Jahre waren es erst 3 vH bzw. 5 vH. In den nächsten Jahren wird die Quote weiter ansteigen. Dadurch wird der finanzpolitische Spielraum erheblich eingeengt. Es ist ein großer Unterschied, ob man das Instrument der Staatsverschuldung bei einem Schuldenstand von 500 Mrd. DM oder bei einem Stand von 1 900 Mrd. DM einsetzt. Deshalb gibt es auf mittlere Frist keine Alternative zur Konsolidierung der Staatsfinanzen. Dafür müssen glaubwürdige Konzepte entwickelt werden. Auch die Bundesbank mag dies in ihrer Rolle als wirtschaftspolitischer Beobachter anmahnen.

Für die potentialorientierte Geldpolitik können aber weder öffentliche Defizite noch die aktuelle Preissteigerungsrate Orientierung bieten. Besteht aufgrund schockartiger oder trendbedingter Veränderungen der Geldnachfrage, wie sie im Zuge der deutschen Einheit aufgetreten sind, Unsicherheit hinsichtlich der Bestimmung des „richtigen“ mittelfristigen Geldangebots, ist die Zinsstruktur aufgrund der oben geschilderten Zusammenhänge der einzige verlässliche Indikator für die Steuerung von Geldmenge und Zinsen im Konjunkturverlauf.

Daß die Bundesbank seit einem Jahr immer wieder bei wechselnden und dem Potentialkonzept fremden Erklärungen für ihre Politik Zuflucht sucht und von einer uninformatierten Öffentlichkeit und Politik darin unterstützt wird, hat nun auch dramatische europäische Konsequenzen gehabt. Zu sagen, Deutschland „brauche“ wegen der Folgen der Einheit auf Wirtschaft und Staatsdefizit höhere kurzfristige Zinsen als die europäischen Partner, zeugt von einer — freilich weltweit verbreiteten — Konfusion. Deutschland hatte zu Recht so lange hohe kurzfristige Zinsen, wie von der deutschen Wirtschaft expansive Effekte auf den Rest der Welt ausgingen. Diese Phase war Anfang 1992 beendet. Seitdem ist Westdeutschland in einer tiefen Rezession, ohne daß sich Ostdeutschland von der Talsohle



¹ Vgl. Deutsche Geldpolitik wirkt prozyklisch. Bearb.: Reinhard Pohl. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 10/1993.

gelöst hat. Deutschland braucht ebenso wie die anderen europäischen Länder niedrige kurzfristige Zinsen, um der Konjunktur Impulse zu geben. Die im internationalen Vergleich niedrige Staatsverschuldung steht dem nicht im Wege. Auch die jetzige Krise des Europäischen Währungssystems war nicht zuletzt das Resultat einer verfehlten

Geldpolitik in Deutschland, deren Folgen schon lange vorherzusehen waren².

² Vgl. Verfehlte Geldpolitik. Bearb.: Heiner Flassbeck. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 31-32/1993.

Strukturelle Anpassungsprozesse in der Region Berlin-Brandenburg

Mit der politischen Entscheidung für eine schnelle Vereinigung der beiden deutschen Staaten wurde die Wirtschaft in Ostdeutschland einer extremen „Schocktherapie“ ausgesetzt. Die innerhalb kürzester Zeit vollzogene Transformation von einer zentral gelenkten zu einer marktgesteuerten Wirtschaft und — viel mehr noch — die schlagartige Konfrontation mit dem westdeutschen Wirtschaftspotential und dem Weltmarkt haben zu einem rapiden Niedergang von Produktion und Beschäftigung geführt. Der Aufbau kommt dagegen unter den veränderten Bedingungen nur allmählich voran. Die zwangsläufige Folge ist eine massive Unterbeschäftigung in den neuen Bundesländern.

In der Region Berlin-Brandenburg wird der erforderliche Anpassungsprozeß indes dadurch erleichtert, daß in einem Teil der Region — in West-Berlin — vor allem eine intakte Infrastruktur und ein leistungsfähiges, flexibel reagierendes Wirtschaftspotential zur Verfügung steht. Aber auch in West-Berlin gibt es einen erheblichen Bedarf an strukturellem Wandel. In den Jahrzehnten der räumlichen Isolation ist eine Wirtschaftsstruktur gewachsen, die im Vergleich zu westdeutschen Ballungsgebieten ungünstig ist.

Mittel- und längerfristig hat die Region zweifellos die Chance, ein dynamisches Wirtschaftszentrum zu werden. Schon heute gibt es deutliche Anzeichen für eine kräftige Expansion des tertiären Sektors. Viele Investitionsentscheidungen dürften freilich im Vorgriff auf die künftige Hauptstadtfunction Berlins getroffen worden sein. Je länger der Umzug von Parlament und Regierung im unklaren bleibt, umso größer wird die Gefahr von Rückschlägen bei der gerade erst in Gang gekommenen Entwicklung zu einem überregional bedeutsamen Dienstleistungsstandort. Dies gilt umso mehr, als sich die Industrie — auch im Westteil Berlins — in einem ausgeprägten Schrumpfungsprozeß befindet.

Wirtschaftliche Strukturprobleme in der Region Berlin-Brandenburg

Beide Teile Berlins sind mit erheblichem, wenn auch sehr unterschiedlichem Bedarf an struktureller Anpassung in die Wiedervereinigung gegangen. *West-Berlin* hat zwar eine vergleichsweise leistungsfähige Wirtschaft eingebracht, jetzt wird aber der Suburbanisierungsprozeß — Randwanderung von Bevölkerung und Gewerbe —, der in anderen Ballungsgebieten schon vor Jahrzehnten zu beobachten war, nachgeholt. Neben der Bewältigung der daraus resultierenden Probleme geht es darum, den Status einer nachgeordneten, von westdeutschen Zentren abhängigen Ökonomie zu überwinden, und zwar dadurch, daß

- sowohl im dispositiven als auch im produzierenden Bereich höherwertige Aktivitäten angesiedelt oder stärker entwickelt werden,
- die regionale Ökonomie weit mehr in die internationale Arbeitsteilung eingebettet wird,
- die Kooperation innerhalb der Region intensiviert wird.

In *Ost-Berlin* sind die tiefgreifenden strukturellen Anpassungen, mit denen alle neuen Bundesländer seit der Wende kämpfen, zu bewältigen. Ein zentraler Punkt ist dabei, die schon weit vorangeschrittene Deindustrialisierung zu stoppen. Insgesamt sind die Ausgangsbedingungen für die Überwindung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten freilich günstiger als in anderen ostdeutschen Regionen. Dies ergibt sich einmal aus der neu gewonnenen Standortgunst Gesamt-Berlins, insbesondere für Dienstleistungsaktivitäten. Zum anderen hatten Branchen, für die auch mittel- und längerfristig mit großen Problemen zu

rechnen ist (z.B. Stahl, Textil und Bekleidung), im Ostteil der Stadt von jeher keine Bedeutung.

Die Wirtschaftsstruktur *Brandenburgs* ist vor dem Hintergrund der nationalen Marktverhältnisse und der Tendenzen in der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung ungünstig. Zu DDR-Zeiten waren hier die Ernährungswirtschaft, die Energiewirtschaft und die industrielle Grundstoffproduktion sehr stark vertreten. Dies kommt auch in der Beschäftigtenstruktur von Ende 1990 noch zum Ausdruck: 30 vH aller Beschäftigten waren in diesen Wirtschaftsbereichen tätig — gegenüber 20 vH im Durchschnitt Ostdeutschlands. Die Herstellung von Investitionsgütern hatte dagegen in Brandenburg vergleichsweise geringe Bedeutung. Bedingt durch diese sektorale Struktur war die Dominanz von Großbetrieben noch wesentlich stärker, als es in der DDR ohnehin der Fall war.

Auch im *Umland von Berlin* ist der Beschäftigungsanteil der Landwirtschaft hoch; die Wirtschaftsstruktur unterscheidet sich im übrigen aber deutlich von derjenigen in den anderen Landesteilen Brandenburgs. Bergbau und Energiewirtschaft haben kaum Bedeutung. Innerhalb der Industrie dominiert die Investitionsgüterherstellung. Hier waren und sind die Anpassungserfordernisse allerdings sehr groß, insbesondere im Maschinenbau.

Regionalpolitische Maßnahmen in den neuen Bundesländern

Nach Errichtung der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion am 1.7.1990 wurde die staatliche Wirtschaftsförderung in der Bundesrepublik Deutschland stark ausgebaut. Mit den Vergünstigungen soll vor allem der Investitionsprozeß in den neuen Bundesländern in Gang

gebracht werden. Außerdem sind umfangreiche Transfers zur sozialen Abfederung des tiefgreifenden Umstrukturierungsprozesses eingeführt worden. Insgesamt beliefen sich die Finanztransfers der westdeutschen Gebietskörperschaften und Sozialversicherungen nach Ostdeutschland im Jahr 1992 auf mehr als 160 Mrd. DM¹. Bezieht man die Treuhandanstalt ein, so waren es fast 200 Mrd. DM.

Die in den alten Bundesländern langjährig erprobte Regionalförderung, die im wesentlichen auf die Mobilisierung von Produktivkapital zugunsten der Förderregionen zielt, wurde auf die neuen Bundesländer übertragen und im Laufe der Zeit instrumental angereichert und aufgestockt. Sie umfaßt direkte Finanzhilfen (Investitionszuschüsse), diverse Steuererleichterungen (z.B. Investitionszulage, Sonderabschreibungen) und eine Reihe von Kreditprogrammen mit teilweise starker Zinsverbilligung, ergänzt um ein vielfältiges Bürgschaftssystem. Daneben existieren verschiedene landeseigene Förderprogramme. Außerdem werden von den EG-Strukturfonds und der Europäischen Investitionsbank Mittel für die neuen Bundesländer zur Verfügung gestellt².

Im Mittelpunkt der regionalen Strukturpolitik in der Bundesrepublik steht die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW). Mit dem Einigungsvertrag (Artikel 28) wurde das Gebiet der neuen Bundesländer für eine Übergangszeit von fünf Jahren vollständig und unter Zubilligung von Sonderkonditionen in die GRW einbezogen. Ein wesentlicher Grund, das erprobte Instrumentarium der GRW für den wirtschaftlichen Strukturwandel in den neuen Bundesländern zu nutzen, bestand darin, daß die Entwicklung eines eigens auf die dortigen spezifischen Bedingungen zugeschnittenen Förderinstrumentariums beträchtlichen Zeitaufwand erfordert hätte. Schnelligkeit war auch deshalb notwendig, weil gemäß dem Grundsatz der Kofinanzierung die Beteiligung der EG-Strukturfonds an der Finanzierung von Fördermaßnahmen die Existenz nationaler Programme voraussetzt.

Für die alten Bundesländer hatte die Einbeziehung Ostdeutschlands in die GRW zur Folge, daß das Fördergebiet deutlich verkleinert wurde und die Höchstsätze im ehemaligen Zonenrandgebiet auf das Niveau der übrigen westdeutschen Fördergebiete gesenkt wurden, um ein Fördergefälle zugunsten der neuen Länder zu erzeugen.

Im Rahmen der GRW kann einerseits die gewerbliche Wirtschaft und andererseits der Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur gefördert werden. Auf dem Gebiet der neuen Bundesländer dürfen im Bereich der gewerblichen Wirtschaft die Investitionskosten um bis zu 23 vH verbilligt werden (alte Bundesländer 18 vH)³.

Für 1993 stehen im Rahmen der GRW für die neuen Bundesländer 8,9 Mrd. DM zur Verfügung, das entspricht etwa dem Zwölfwachen des Mittelvolumens (Normalansatz) für die Fördergebiete in den alten Bundesländern (700 Mill. DM). Die Mittel werden jeweils zur Hälfte von Bund und

Ländern aufgebracht. Zusätzlich besteht für Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft die Möglichkeit, Bürgschaften des Bundes bis zu einem Garantieplafonds von 1,8 Mrd. DM in Anspruch zu nehmen⁴. Diese Bürgschaften sind nur ein Teil eines weitverzweigten Bürgschafts- und Rückbürgschaftssystems des Bundes, der Treuhandanstalt und der Länder. Trotzdem werden bei der Kreditvergabe hohe Anforderungen bezüglich Sicherheiten gestellt, die für viele Unternehmen — z.B. aufgrund ungeklärter Eigentumsverhältnisse — nicht erfüllbar sind. Die restriktive Vergabep Praxis der Banken ist — zumindest nach Meinung vieler Unternehmen — ein großes Investitionshindernis.

Die steuerlichen Entlastungen zielen ebenfalls auf die Sachkapitalbildung. Hauptinstrument ist die Investitionszulage für Ausrüstungsinvestitionen in den neuen Bundesländern und West-Berlin⁵. Sie betrug bis Ende 1991 12 vH, seither hat sie eine Höhe von 8 vH, von Mitte 1994 an soll der Satz auf 5 vH verringert werden. Eine Investitionszulage von 20 vH gilt neuerdings für Unternehmen, die (mehrheitlich) Personen gehören, die am 9.11.1989 ihren Wohnsitz in der DDR hatten. Der erhöhte Satz wird nur bis zu einem Investitionsvolumen von 1 Mill. DM gewährt. Diese besondere Zulage für Unternehmensinhaber aus der DDR trägt der Vermögenslage in den neuen Bundesländern Rechnung und fördert den Aufbau mittelständischer Unternehmen. Die Steuerausfälle aufgrund der Investitionszulage erreichten 1992 eine Größenordnung von 6 Mrd. DM.

Die dritte Säule im System der Wirtschaftsförderung stellen die zinsgünstigen Kredite für kleine und mittlere Unternehmen dar, die über die Kreditanstalt für Wiederaufbau

¹ Vgl. Die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Herbst 1992. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 44/1992, S. 581.

² Den EG-Regeln entsprechend wurden die verfügbaren Mittel aus den Strukturfonds vorrangig zur Verstärkung der eigenen Anstrengungen von Bund und Ländern eingesetzt. Die Ergebnisse lassen den Schluß zu, daß die Beteiligung des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und des Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL) an der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ und der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ der richtige Weg zur schnellen Wirksamkeit der EG-Mittel war. Ein anderer Weg wurde im Bereich des Europäischen Sozialfonds (ESF) eingeschlagen, wo es keine nationale Gemeinschaftsaufgabe gibt. Hier sind die Mittel des Bundes der Bundesanstalt für Arbeit zur Finanzierung von Maßnahmen zugewiesen worden, die nach dem Arbeitsförderungsgesetz nicht förderfähig wären. Auf diese Weise konnte eine sowohl qualitative als auch quantitative Additionalität der ESF-Mittel gewährleistet werden.

³ Vgl. 22. Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ für den Zeitraum 1993 bis 1996 (1997).

⁴ Ebenda.

⁵ 1992 beschloß die EG-Kommission die Abschaffung der Investitionszulage für West-Berlin; gemäß diesem Beschluß dürfen seit dem 3.6.1992 auch keine ERP-Kredite aus dem Aufbauprogramm mehr ausgereicht werden.

(KfW) und die Deutsche Ausgleichsbank (DAB) abgewickelt werden. Dabei gelten für die neuen Bundesländer Sonderkonditionen. Mit den Krediten werden vor allem Existenzgründungen sowie die Modernisierung und der Ausbau der Betriebsanlagen gefördert. Bis Mitte 1993 ist für die neuen Bundesländer insgesamt ein Kreditvolumen von etwa 50 Mrd. DM bewilligt worden.

Quantitative Anhaltspunkte für die Intensität der staatlichen Investitionsförderung lassen sich anhand von Modellrechnungen gewinnen, bei denen die Möglichkeiten der Kumulation von Förderungen berücksichtigt werden. Danach erbringt die Investition eines westdeutschen Unternehmens in den neuen Bundesländern über acht Jahre betrachtet eine Durchschnittsrendite von 63 vH, eine entsprechende Investition in den alten Bundesländern dagegen eine Rendite von 23 vH⁶. Hier zeigt sich der erhebliche Präferenzvorsprung von Investitionen in den neuen Bundesländern. Voraussetzung für die Erwirtschaftung dieses Renditevorsprungs ist, daß die Anlaufverluste der Produktion in Ostdeutschland aus Erlösen anderer Produktionen gedeckt werden und zusätzlich die Steuerermäßigung aus diesen Verlusten direkt im Firmenverbund genutzt werden kann. Für ostdeutsche Unternehmen, die sich nicht im Verbund mit westdeutschen Partnern befinden, entfallen solche steuerlichen Gestaltungsmöglichkeiten; der Subventionswert ist geringer, die Nutzung der Förderung führt zu einer Rendite von 43 vH. Durch die neu eingeführte erhöhte Investitionszulage für einheimische Unternehmen wird diese „Diskriminierung“ allerdings verringert.

Berlin ist, was die regionale Wirtschaftsförderung angeht, weiter eine geteilte Stadt. Ost-Berlin ist vollständig in die Fördermaßnahmen der GRW einbezogen. Im Westteil gibt es außer Resten der alten Berlinförderung, den Son-

derabschreibungen nach dem Fördergebietsgesetz, Mitteln aus dem EG-Regionalfonds und einigen kleineren landeseigenen Programmen⁷ keine Regionalförderung mehr. Der Planungsausschuß der GRW hat inzwischen allerdings beschlossen, West-Berlin von 1994 an in die GRW einzubeziehen. Pro Jahr sollen 88 Mill. DM bereitgestellt werden.

Das Land Brandenburg hat im Rahmen der GRW regional differenzierte Fördersätze festgelegt, deren Höhe mit der Nähe zu Berlin abnimmt. Im 22. Rahmenplan wird das Fördergebiet noch stärker, bis auf die Ebene der Gemeinden, Ämter und amtsfreien Städte, gegliedert. In bestimmten Gemeinden im unmittelbaren Umland von Berlin wird wirtschaftsnahe Infrastruktur überhaupt nicht mehr gefördert (z.B. in Potsdam). Die höchsten Fördersätze werden gemäß dem Leitbild der „dezentralen Konzentration“ in den von Berlin entfernten Entwicklungszentren und Problemgebieten gewährt.

Strukturwandel und wirtschaftliche Entwicklung in der Region

Privatisierungsstand und Entwicklung von Treuhandunternehmen

Der Stand der Privatisierung von Unternehmen der Treuhandanstalt (THA) ist ein Indikator dafür, wie weit die Trans-

⁶ Vgl. Gundolf Frank (1992), Wirkungsanalyse der Subventionen für Investitionen in den neuen Bundesländern. In: Zeitschrift für Betriebswirtschaft, Nr. 2/93.

⁷ Landeseigene Programme gibt es in allen Bundesländern. Sie haben hauptsächlich die Stärkung des Mittelstandes und die Erhöhung der technologischen Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zum Ziel.

Tabelle 1

Privatisierung von Unternehmen der Treuhandanstalt Stand 31.5.1993

	Ostdeutschland	Brandenburg	Ost-Berlin	Brandenburg	Ost-Berlin
				in vH von Ostdeutschland	
Privatisierte Unternehmen ¹⁾	12 360	2 017	853	16,3	6,9
dar.: Management-Buy-Out	2 339	373	144	15,9	6,2
Noch zu privatisierende THA-Unternehmen	1 871	251	144	13,4	7,7
Privatisierungserlöse (Mrd. DM)	43,0	5,7	12,4	13,3	28,8
Beschäftigungszusagen (1000)	1 457	285	247	19,6	16,9
Investitionszusagen (Mrd. DM)	178,9	31,5	24,3	17,6	13,6
Verkaufserlös je Unternehmen (Mill. DM)	3,5	2,8	14,5	81,2	417,9
Zugesagte Beschäftigtenzahl je Unternehmen	118	141	289	119,8	245,2
Investitionszusagen je Unternehmen (Mill. DM)	14,5	15,6	28,5	107,9	196,8
Investitionszusagen je zuges. Beschäft. (Tsd. DM)	122,8	110,6	98,6	90,1	80,3
Von Stilllegung betroffene Arbeitsplätze (1000)	304	32	26	10,5	8,7
dar.: voraussichtlich zu retten	81	12	6	15,2	7,9

¹⁾ Unternehmen und Unternehmensteile. Einschließlich Bergwerksrechte.

Quellen: Treuhandanstalt; DIW.

formation hin zu einer im wesentlichen privatwirtschaftlich organisierten Wirtschaft fortgeschritten ist und in welchem Umfang strukturelle Anpassungen noch ausstehen. Bei allen in den neuen Bundesländern durchgeführten Unternehmensbefragungen haben die THA-Unternehmen bezüglich der wirtschaftlichen Situation und der Entwicklungsperspektiven deutlich ungünstiger abgeschnitten als bereits privatisierte oder neu gegründete Unternehmen. Freilich ist durch die Privatisierung eine stabile oder gar expansive Entwicklung keineswegs garantiert.

Insgesamt hat die Treuhandanstalt bis Ende Mai dieses Jahres 12 360 Unternehmen oder Unternehmensteile privatisiert, ein Fünftel davon im Wege des Management-Buy-Out. Noch zu privatisieren sind rund 1 900 Unternehmen. Ost-Berlin hat an der Gesamtheit der THA-Unternehmen einen Anteil, der etwa seinem Wirtschaftspotential entspricht. Sieht man nur die Zahl der Unternehmen, so ist die Privatisierung in Ost-Berlin weniger vorangekommen als in den neuen Bundesländern insgesamt, die bereits verkauften Unternehmen sind aber vergleichsweise groß: Die je Unternehmen zugesagte Beschäftigtenzahl war mit rund 289 weit mehr als doppelt so hoch, der Verkaufserlös sogar mehr als viermal so hoch wie im Durchschnitt Ostdeutschlands (Tabelle 1). Neben dem Potential an großen und für Investoren attraktiven Unternehmen — von erheblicher Bedeutung waren dabei auch Handel und Dienstleistungen — schlugen sich in den Verkaufserlösen zweifellos auch die vergleichsweise hohen Grundstückspreise in Ost-Berlin nieder. Ein Indiz dafür, daß bei den Privatisierungen in Ost-Berlin der tertiäre Sektor eine große Rolle gespielt hat, ist auch die geringe Kapitalintensität. Zumindest sind die je Beschäftigten zugesagten Investitionsbeiträge deutlich niedriger als in Ostdeutschland insgesamt.

Im Land Brandenburg ist die Privatisierung von THA-Unternehmen weit fortgeschritten. Dementsprechend niedrig

ist der Anteil des Landes an den noch zu privatisierenden Unternehmen; unter Berücksichtigung der Beschäftigtenzahl ergibt sich allerdings ein anderes Bild. Beim Verkauf mußten offenbar in vielen Fällen preisliche Zugeständnisse gemacht werden; der Erlös je Unternehmen lag um fast ein Fünftel unter dem Durchschnitt, obwohl die privatisierten Unternehmen relativ groß waren.

Detailliertere Informationen über Niveau und Entwicklung der Beschäftigung in THA-Unternehmen gibt es zum Stand 1.4.1993. Die Beschäftigtenzahl insgesamt lag zu diesem Zeitpunkt bei 384 000, rund 12 vH davon entfielen auf Unternehmen, die sich in Liquidation befanden (Tabelle 2). Damit waren noch 6 vH aller Erwerbstätigen in den neuen Bundesländern in THA-Unternehmen beschäftigt. Im Land Brandenburg war dieser Anteil aufgrund struktureller Besonderheiten (Bergbau/Energiewirtschaft) höher. Im Ostteil der Stadt ist — den Daten der THA zufolge — mehr als die Hälfte der Beschäftigten von THA-Unternehmen im Bereich Energie- und Wasserversorgung tätig. Dies dürfte indes auf einer unzutreffenden regionalen Zuordnung beruhen. Ohne diese Verzerrung wäre der Beschäftigtenanteil der THA-Unternehmen wohl noch niedriger als im Umland Berlins (4 vH).

Investitionen

Strukturwandel und wirtschaftliches Wachstum in der Region Berlin-Brandenburg erfordern sehr hohe Investitionen. Dies gilt besonders für den Ostteil der Stadt und das Umland. West-Berlin hat aber ebenfalls großen Modernisierungs- und Umstrukturierungsbedarf — auch wenn die Probleme andere sind als in den beiden übrigen Teilgebieten der Region.

Informationen über die Investitionstätigkeit in der Region sind nur äußerst fragmentarisch vorhanden. Selbst für

Tabelle 2

Beschäftigte in Unternehmen der Treuhandanstalt (THA)
Stand 1.4.1993

	Ostdeutschland ¹⁾	Brandenburg		Ost-Berlin
		insgesamt	Berliner Umland	
Zahl der Unternehmen	4 711	586	182	418
dar.: in Liquidation (in vH)	53,9	51,4	52,7	62,0
Beschäftigte insgesamt (1000)	383	75	12	31
dar.: Untern. in Liquidation (in vH)	11,9	7,6	27,2	8,8
Beschäftigte je Unternehmen	81	128	64	74
THA-Beschäftigte in vH aller Erwerbstätigen ²⁾	6,0	7,5	4,0	5,9

¹⁾ Neue Bundesländer und Ost-Berlin. — ²⁾ Erwerbstätige 1992 nach dem Inlandskonzept. Schätzung des DIW.

Quellen: Treuhandanstalt; Statistisches Bundesamt; Statistisches Landesamt Berlin; DIW.

Tabelle 3

Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“
Gewerbliche Wirtschaft/Fremdenverkehr

	Ostdeutschland ¹⁾	Brandenburg	Ost-Berlin
	Mill. DM		
Bewilligungen bis 30.06.1993	16 253	3 501	796
Auszahlungen bis 30.06.1993	8 773	1 767	336
	Anteile an Ostdeutschland		
Bewilligungen bis 30.06.1993	100,0	21,5	4,9
Auszahlungen bis 30.06.1993	100,0	20,1	3,8
¹⁾ Neue Bundesländer und Ost-Berlin. <i>Quelle:</i> Bundesminister für Wirtschaft, Außenstelle Berlin.			

West-Berlin läßt sich nicht beziffern, wie hoch die Investitionen im Unternehmenssektor insgesamt sind. In wichtigen Teilbereichen sind aber zumindest Tendenzen erkennbar. Die Errichtung von Wirtschaftsgebäuden expandiert in West-Berlin offenbar sehr stark. Das Genehmigungsvolumen im Industrie- und Gewerbebau hat 1991 gegenüber 1990 — gemessen an den veranschlagten Baukosten — um mehr als 60 vH zugenommen; 1992 hat es sich sogar verdoppelt. Nach allen verfügbaren Informationen wird diese Entwicklung im wesentlichen durch den Neubau von Bürogebäuden geprägt. Einer Unternehmensbefragung des DIW im verarbeitenden Gewerbe zufolge haben zwar auch die Bauinvestitionen der Industrie zugenommen. Dabei bleibt aber offen, zu welchen Teilen es sich um Verwaltungs- und um Produktionsgebäude handelt.

Die Ausrüstungsinvestitionen des verarbeitenden Gewerbes in West-Berlin waren 1991 und 1992 real um rund ein Zehntel niedriger als 1990. In diesem Rückgang kommt neben der konjunkturellen Entwicklung und den Reak-

tionen auf den Abbau der Berlinförderung auch die Verlagerung der Investitionstätigkeit nach Ost-Berlin und in das Umland zum Ausdruck.

Insgesamt ist in West-Berlin offenbar ein kräftiger, vom tertiären Sektor getragener Investitionsprozeß im Gang. Beim Neubau von Bürogebäuden ist die Expansion sogar so stark, daß Überkapazitäten zeitweise nicht auszuschießen sind. Dies gilt indes nicht nur für den Westteil der Stadt.

Informationen über die Investitionstätigkeit im Ostteil der Stadt und im Land Brandenburg lassen sich aus der Inanspruchnahme der Zuschüsse im Rahmen der GRW ableiten; sie fließen zum größten Teil der Industrie zu. Ost-Berlin war in den Jahren 1991 und 1992 mit jeweils gut 4 vH unterdurchschnittlich an diesen Mitteln beteiligt (Anteil an der Beschäftigtenzahl der ostdeutschen Industrie: rund 6 vH). Für 1993 zeichnet sich aber eine deutliche Verbesserung ab (Tabelle 3).

Ein Grund für die schwache Inanspruchnahme der Fördermittel ist sicher der relativ hohe Beschäftigtenanteil

Tabelle 4

Investitionskredite der Kreditanstalt für Wiederaufbau
Bewilligungen

	Ostdeutschland ¹⁾	Brandenburg		Ost-Berlin
		insgesamt	Berliner Umland	
	Mill. DM			
1990	394,7	35,7	9,1	17,3
1991	7 250,2	1 101,8	413,4	316,3
1992/93 ²⁾	9 255,8	1 399,0	544,9	404,9
	Anteile an Ostdeutschland			
1990	100,0	9,0	2,3	4,4
1991	100,0	15,2	5,7	4,4
1992/93 ²⁾	100,0	15,1	5,9	4,4
¹⁾ Neue Bundesländer und Ost-Berlin. — ²⁾ Bis 30.06.1993. <i>Quelle:</i> Kreditanstalt für Wiederaufbau.				

Tabelle 5

ERP-Kredite der Kreditanstalt für Wiederaufbau
Bewilligungen

	Ostdeutschland ¹⁾	Brandenburg		Ost-Berlin
		insgesamt	Berliner Umland	
Mill. DM				
1990	2 654,4	389,6	140,5	101,5
1991	3 553,7	430,6	139,2	86,7
1992/93 ²⁾	2 934,0	416,2	138,8	88,6
Anteile an Ostdeutschland				
1990	100,0	14,7	5,3	3,8
1991	100,0	12,1	3,9	2,4
1992/93 ²⁾	100,0	14,2	4,7	3,0

1) Neue Bundesländer und Ost-Berlin. — 2) Bis 30.06.1993. Von 1993 an nur ERP-Aufbauprogramm.
Quelle: Kreditanstalt für Wiederaufbau.

der Treuhandanstalt in der Ostberliner Industrie. Das Haupthemmnis für industrielle Investitionen dürften aber die großstädtischen Standortgegebenheiten (knappes Flächenangebot, hohe Bodenpreise usw.) sein. Wie die geringe Inanspruchnahme der zinsgünstigen Kredite durch kleine und mittlere Unternehmen (ERP-Aufbauprogramm und Investitionskredite der Kreditanstalt für

Wiederaufbau) der Ostberliner Industrie zeigt, gilt dies keineswegs nur für Großprojekte, sondern für das verarbeitende Gewerbe in seiner Gesamtheit (Tabellen 4 und 5).

Vom tertiären Sektor Ost-Berlins werden die zinsgünstigen Kredite ebenfalls nur unterdurchschnittlich in Anspruch genommen. Eine Rolle spielt dabei sicher die

Tabelle 6

ERP-Programme der Deutschen Ausgleichsbank
Bewilligungen

	Ostdeutschland ¹⁾	Brandenburg		Ost-Berlin
		insgesamt	Berliner Umland	
	Mill. DM			
Existenzgründung				
1990	2 518,6	379,5	122,9	126,9
1991	5 044,3	748,4	238,0	205,6
1992/93 ²⁾	7 405,9	1 029,4	282,2	164,5
Eigenkapitalhilfe				
1990	514,2	61,8	18,5	19,5
1991	3 170,2	436,0	141,8	147,7
1992/93 ²⁾	5 145,7	710,2	367,0	215,0
	Anteile an Ostdeutschland			
Existenzgründung				
1990	100,0	15,1	4,9	5,0
1991	100,0	14,8	4,7	4,1
1992/93 ²⁾	100,0	13,9	3,8	2,2
Eigenkapitalhilfe				
1990	100,0	12,0	3,6	3,8
1991	100,0	13,8	4,5	4,7
1992/93 ²⁾	100,0	13,8	7,1	4,2

1) Neue Bundesländer und Ost-Berlin. — 2) Bis 30.06.1993.
Quelle: Deutsche Ausgleichsbank.

Knappheit an Gewerberaum, die nicht zuletzt durch die hohe Zahl von Restitutionsansprüchen bedingt ist. Dieses Hemmnis dürfte bei den Existenzgründungen noch stärker ins Gewicht fallen (Tabelle 6). Insgesamt betrachtet, d.h. unter Einschluß der größeren Unternehmen, spricht aber vieles für vergleichsweise hohe aktuelle Investitionen und für eine starke Expansion in der näheren Zukunft.

Das Land Brandenburg hat einen überdurchschnittlichen Anteil an den Investitionen in den neuen Bundesländern. Dies resultiert im wesentlichen aus der hohen Kapitalintensität und dem Gewicht von Großbetrieben im produzierenden Gewerbe. Der Investitionszuschuß je geförderten Arbeitsplatz ist mit knapp 40 000 DM viel höher als im Durchschnitt der neuen Bundesländer (24 000 DM). Im mittelständischen Bereich sind die Aktivitäten dagegen relativ schwach, sowohl bei Investitionen als auch bei Existenzgründungen. Das Berliner Umland trägt stark zur Gesamtentwicklung bei. Läßt man ein Großprojekt der Mineralölverarbeitung im Nordosten des Landes außer Betracht, so entfallen rund 40 vH der bisher bewilligten Investitionszuschüsse auf die Umgebung der Stadt.

Beschäftigung und Arbeitsmarkt

Schon kurz nach der Wende hat in Ostdeutschland ein drastischer Abbau von Arbeitsplätzen eingesetzt. Die Zahl der Erwerbstätigen, die auch Kurzarbeiter und ABM-Beschäftigte enthält, war 1992 mit 6,3 Mill. um mehr als ein Drittel geringer als 1989. Mit Abstand am stärksten war der Beschäftigungsrückgang im verarbeitenden Gewerbe und in der Landwirtschaft. Mit Ausnahme der privaten Dienstleistungen ist aber die Zahl der Erwerbstätigen auch in allen anderen Wirtschaftsbereichen erheblich zurückgegangen.

In Ost-Berlin und im Land Brandenburg ist die Beschäftigtenzahl zunächst stärker geschrumpft als in Ostdeutschland insgesamt (Tabelle 7). Im Ostteil der Stadt und im Berliner Umland machte sich bald nach der Wende die Rückführung des sogenannten X-Bereichs (im wesentlichen Sicherheitsapparat, Parteien und Massenorganisationen) deutlich bemerkbar. In Ost-Berlin wäre die Abwärtsentwicklung noch ausgeprägter gewesen, wenn nicht vergleichsweise beschäftigungsstabile Wirtschaftszweige — Verkehr und Dienstleistungen — ein hohes Gewicht gehabt hätten. Eine große Belastung für das Land Brandenburg war der außerordentlich starke Arbeitsplatzverlust in der Landwirtschaft.

Nach dieser ersten Phase des strukturellen Umbruchs hat sich die Beschäftigung in Ost-Berlin und im Umland der Stadt dagegen relativ günstig entwickelt. Die Erwerbstätigenzahl ist 1992 — nach Schätzungen des DIW — mit 4,6 bzw. 6,5 vH wesentlich schwächer zurückgegangen als in den neuen Bundesländern insgesamt (—11,7 vH). Ein nicht unwichtiger Faktor ist dabei der durch die hohe Zahl von Berufspendlern nach West-Berlin bewirkte Kaufkraftzufluß. Das verfügbare Einkommen und damit auch der private Verbrauch pro Kopf dürften im Ostteil der Stadt und im Berliner Umland erheblich höher sein als im Durchschnitt der neuen Bundesländer. Mit der Verbesserung des Angebots — Ansiedlung moderner Handels- und Dienstleistungsbetriebe — wird ein immer größerer Teil des Bedarfs an Ort und Stelle gedeckt, der Kaufkraftabfluß nach West-Berlin nimmt in seinem Gewicht ab. Hinzu kommt, daß die von West-Berlin ausgehenden Nachfrageimpulse an Bedeutung gewinnen. Im Ostteil der Stadt wird der Arbeitsplatzverlust in der Industrie durch die Expansion des tertiären Sektors weitgehend kompensiert.

Das Umland profitiert immer mehr von der Herausbildung normaler Stadt-Umland-Beziehungen. Neben der

Tabelle 7

Erwerbstätige

Jahr	Ostdeutschland ¹⁾	Brandenburg		Berlin		
		Insgesamt	Berliner Umland	Insgesamt	West	Ost
	1000 Personen ²⁾					
1989	9 860	1 550	450	1 728	940	788
1990	8 868	1 380	390	1 675	980	695
1991	7 179	1 110	310	1 565	1 020	545
1992	6 341	1 000	290	1 560	1 040	520
	Veränderung zum Vorjahr in vH					
1990	−10,1	−11,0	−13,3	−3,1	4,3	−11,8
1991	−19,0	−19,6	−20,5	−6,6	4,1	−21,6
1992	−11,7	−9,9	−6,5	−0,3	2,0	−4,6

¹⁾ Neue Bundesländer und Ost-Berlin. — ²⁾ Inlandskonzept, d.h.: regionale Zuordnung nach dem Arbeitsort, nicht nach dem Wohnort.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Statistisches Landesamt Berlin; DIW.

Pendlerverflechtung ist dabei die Verlagerung gewerblicher Aktivitäten aus der Stadt heraus von Bedeutung. Die Zahl der davon betroffenen Arbeitsplätze läßt sich zwar nicht quantifizieren. Aus der Vielzahl von Einzelinformationen ergibt sich aber, daß dieser Suburbanisierungsprozeß inzwischen auch Beschäftigungswirkungen zeitigt. Daß die aktuellen Daten über die Entwicklung der Industriebeschäftigung im Berliner Umland insgesamt dennoch ein eher ungünstiges Bild ergeben, mag auch mit Verzögerungen bei der Ergänzung des Berichtskreises zusammenhängen; der Hauptgrund liegt aber sicher in den sehr großen, durch die allgemeine konjunkturelle Lage noch verschärften Absatzproblemen der strukturbestimmenden Branchen, insbesondere des Maschinenbaus (Tabelle 8).

West-Berlin hat von dem Nachfrageboom unmittelbar nach der Wende außerordentlich stark profitiert. Die Zahl der Erwerbstätigen ist 1990/91 so kräftig gestiegen wie seit den fünfziger Jahren nicht mehr. Besonders ausgeprägt war die Expansion im Handel und in konsumnahen Industrie- und Dienstleistungszweigen.

Mit dem Auslaufen dieses Booms hat sich die Beschäftigungsausweitung stark abgeschwächt. Die Entwicklung in den einzelnen Wirtschaftsbereichen war unterschiedlich. So ging die Zahl der Arbeitsplätze in der Industrie von Anfang 1992 bis Mitte 1993 um mehr als ein Zehntel und damit fast doppelt so stark wie in Westdeutschland zurück. Den zusätzlichen Absatzmöglichkeiten in den neuen Bundesländern — hier hat die Westberliner Industrie sicher Vor-

teile wegen der räumlichen Nähe — stehen die sich entwickelnden Suburbanisierungstendenzen und die Reaktionen der Unternehmen auf den Wegfall der Berlinförderung gegenüber. Abgebaut werden im wesentlichen Arbeitsplätze in der Produktion, die Zahl der Angestellten entwickelt sich hingegen kaum ungünstiger als in Westdeutschland.

Die Bauwirtschaft expandiert dagegen in West-Berlin außerordentlich kräftig. Umsatz und Beschäftigung im Bauhauptgewerbe sind 1992 etwa dreimal so stark gestiegen wie in Westdeutschland. Ganz ähnlich war die Entwicklung im Ausbaugewerbe. Offensichtlich profitiert die Westberliner Bauwirtschaft ganz erheblich von der Nachfrage in Ost-Berlin und im Umland.

Auch im Dienstleistungsbereich West-Berlins, insbesondere bei den produktionsorientierten Dienstleistungen, entwickelt sich die Beschäftigung vergleichsweise günstig. Hier wird es freilich noch eines längeren Aufholprozesses bedürfen, um das große Defizit gegenüber westdeutschen Großstädten auszugleichen.

Trotz der kräftigen Ausweitung des Arbeitsplatzangebots ist es in West-Berlin 1990 und 1991 — anders als in den übrigen alten Bundesländern — nicht zu einer Verringerung der Arbeitslosigkeit gekommen. Im Zuge der Herausbildung eines regionalen Arbeitsmarktes hat die Zahl der Berufspendler aus dem Ostteil der Stadt und aus dem Umland sehr schnell eine beachtliche Höhe erreicht. Für 1992 wird der positive Pendlersaldo West-Berlins auf etwa

Tabelle 8

Beschäftigte im verarbeitenden Gewerbe

	Ostdeutschland ¹⁾	Brandenburg		Berlin		
		Insgesamt	Berliner Umland	Insgesamt	West	Ost
	1000 Personen ²⁾					
I/91	1 934	249	73	292	177	115
II/91	1 826	242	68	284	177	107
III/91	1 494	203	55	261	177	84
IV/91	1 300	181	52	253	176	77
I/92	968	139	40	231	173	58
II/92	893	128	38	225	171	54
III/92	820	119	36	217	168	49
IV/92	775	109	32	210	164	46
I/93	708	96	28	199	158	41
II/93	695	94	28	192	154	38
	Veränderungsraten					
I/92	—49,9	—44,2	—45,2	—20,9	—2,3	—49,6
II/92	—51,1	—47,1	—44,1	—20,8	—3,4	—49,5
III/92	—45,1	—41,4	—34,5	—16,9	—5,1	—41,7
IV/92	—40,4	—39,8	—38,5	—17,0	—6,8	—40,3
I/93	—26,9	—30,9	—30,0	—13,9	—8,7	—29,3
II/93	—22,2	—26,6	—26,3	—14,7	—9,9	—29,6

¹⁾ Neue Bundesländer und Ost-Berlin. — ²⁾ Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Statistisches Landesamt Berlin; Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Brandenburg.

Tabelle 9

Arbeitslose in Ostdeutschland und in der Region Berlin-Brandenburg

	Ost- deutschland ¹⁾	Brandenburg		Berlin		
		ins- gesamt	Berliner Umland	ins- gesamt	West	Ost
1000 Personen						
I/91	756	116	41	165	92	73
II/91	835	129	44	172	92	79
III/91	1 023	159	54	189	92	97
IV/91	1 037	161	53	194	95	99
I/92	1 254	194	61	215	104	110
II/92	1 172	182	57	207	108	100
III/92	1 158	180	53	205	110	94
IV/92	1 096	174	49	201	114	88
I/93	1 165	182	51	213	121	91
II/93	1 112	176	48	202	120	81
I/91 = 100						
I/91	100	100	100	100	100	100
II/91	110	111	108	104	100	109
III/91	135	137	131	115	100	134
IV/91	137	138	130	118	103	137
I/92	166	166	150	130	113	152
II/92	155	156	139	126	117	138
III/92	153	155	129	124	120	130
IV/92	145	149	120	122	123	121
I/93	154	156	124	129	131	126
II/93	147	152	117	122	130	112
Anteile an allen abhängigen zivilen Erwerbspersonen ²⁾ in vH						
I/93	16,0	15,4	12,7	13,4	12,3	15,0
II/93	15,3	14,9	12,0	12,7	12,2	13,4

1) Neue Bundesländer und Ost-Berlin. — 2) Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte, Beamte und Arbeitslose am 30. 6. 1992.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Statistisches Landesamt Berlin; Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Brandenburg; Landesarbeitsamt Berlin-Brandenburg; DIW.

150 000 geschätzt. Die Arbeitslosenquote war Mitte 1993 mit 12 vH um fast die Hälfte höher als im Durchschnitt der alten Bundesländer (Tabelle 9).

In den beiden anderen Teilgebieten der Region ist die Arbeitsmarktsituation aufgrund der Pendelmöglichkeiten nach West-Berlin und der verhältnismäßig günstigen Beschäftigungsentwicklung inzwischen deutlich besser als in den neuen Bundesländern insgesamt. Dies gilt vor allem für das Berliner Umland, wo die Arbeitslosenquote derzeit bei 12 vH liegt (gegenüber 15 vH im ostdeutschen Durchschnitt). Mit Abstand am besten ist die Lage im Raum Potsdam mit einer Arbeitslosenquote von 8 vH, alle übrigen Kreise im Berliner Umland haben Quoten von 12 bis 14 vH. Bei den anderen Komponenten der Unterbeschäftigung — Kurzarbeit, ABM, Weiterbildung, Frühverrentung — zeigt sich für den Ostteil Berlins ebenfalls ein günstigeres Bild als für Ostdeutschland insgesamt. Für das Umland der Stadt gibt es dazu keine Daten.

Ausblick

Es spricht viel dafür, daß die Wirtschaft Berlins in den kommenden Jahren kräftig expandieren wird:

- Berlin wird aufgrund seiner Lage sowie seines wirtschaftlichen, wissenschaftlichen und kulturellen Potentials stark von dem Aufholprozeß in den neuen Bundesländern profitieren.
- Von großer Bedeutung ist die Ausfüllung der Hauptstadtfunction. An Attraktivität für eine Vielzahl von Institutionen und Unternehmen hat die Stadt aber schon jetzt gewonnen. Ökonomische Sekundäreffekte werden also bereits vor dem Umzug von Parlament und Regierung wirksam. Dazu gehören auch die Impulse, die von den Bauinvestitionen ausgehen.
- Berlin wird seine frühere Stellung als bedeutender europäischer Verkehrsknotenpunkt wiedergewinnen. Über die unmittelbaren Impulse für das Verkehrswesen hinaus wird auch dadurch die Standortqualität

der Stadt erhöht. Ebenso wie im Falle des wirtschaftlichen Austauschs mit osteuropäischen Ländern ist dies allerdings ein Faktor, der erst auf längere Sicht größere Bedeutung erlangen wird.

Auch das Umland der Stadt befindet sich am Beginn einer dynamischen Wirtschaftsentwicklung. Neben den Impulsen, die es aus der Herausbildung einer normalen Verflechtung zwischen Stadt und Umland erhält, verfügt es aus der Sicht auswärtiger Investoren — vor allem wegen der Nähe zu Berlin — über eine hohe Standortqualität.

Diese optimistische Einschätzung für die Zukunft darf indes nicht darüber hinwegtäuschen, daß der zu erwartende Wachstumsprozeß von einem außerordentlich niedrigen Niveau ausgeht; auch im Jahr 2000 wird es in der Region noch ein erhebliches Defizit an Arbeitsplätzen geben. Vor allem darf die längerfristige Perspektive nicht den Blick auf die aktuellen Strukturprobleme im verarbeitenden Gewerbe der Region verstellen. Die Industriedichte im Berliner Umland ist gegenwärtig nur halb so hoch wie in Randgebieten westdeutscher Großstädte. Im Westteil Berlins besteht die Gefahr einer anhaltenden Schrumpfung der Industrie. Unter Inselverhältnissen hat sich in diesem wichtigen Wirtschaftsbereich eine Struktur gebildet, die den Bedingungen in einer normalen Großstadt entgegensteht. Es wäre sicherlich ein teurer und auf Dauer aussichtsloser Versuch, Industriebetriebe, die andernorts wesentlich günstigere Standortbedingungen vorfinden, in der Stadt halten zu wollen. Die Installierung eines Fördervakuums inmitten eines hoch subventionierten Gebietes hieße aber, die Industrie geradezu hinauszuzwingen. Auf diese Weise angestoßene Verlagerungsentscheidungen würden in vielen Fällen weder dem Ostteil der Stadt noch dem Umland zugute kommen.

Ob es in der Ostberliner Industrie nach dem Tiefpunkt der Beschäftigung, der bei 35 000 liegen könnte (Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten), zu einer starken „Reindustrialisierung“ kommt, ist äußerst fraglich. Um so wichtiger ist es, Substanzverluste in West-Berlin, die über das notwendige Maß an Strukturanpassung hinausgehen, zu vermeiden und — für eine Übergangszeit — den Aufbau neuer, großstadtdäquater Kapazitäten zu fördern. Ohne eine tragfähige industrielle Basis ist es kaum vorstellbar, daß sich die Stadt in einem überschaubaren Zeitraum zu einer europäischen Dienstleistungsmetropole entwickelt. Dies gilt um so mehr, je länger eine klare Perspektive für den Umzug von Parlament und Regierung auf sich warten läßt. Vor diesem Hintergrund ist die kürzlich beschlossene — und befristete — Einbeziehung West-Berlins in die GRW ein Schritt in die richtige Richtung. Die vorgesehenen Mittel (88 Mill. DM pro Jahr) sind aber zu gering bemessen, zumal West-Berlin von anderen Maßnahmen der Investitionsförderung — z.B. von der Investitionszulage — weiterhin ausgeschlossen bleibt.

Das Land Brandenburg ist bemüht, die vorhandenen Fördermittel auf die auch in der Perspektive wirtschaftlich

schwachen Gebiete zu konzentrieren. Dabei ist indes zu beachten, daß Regionalpolitik in Regionen, deren Wirtschaftskraft aktuell noch schwach ist, die aber über eine hohe Standortgunst verfügen, wesentlich mehr bewegen kann als in traditionellen Rückstandsgebieten (vgl. z.B. Ostfriesland). In der jetzigen Situation erscheint es daher sinnvoll, die wenigen attraktiven Ballungsgebiete in Ostdeutschland als Zugpferde im Wettbewerb mit westdeutschen und ausländischen Regionen zu nutzen. Die Förderung sollte zumindest insoweit flexibel gehandhabt werden, daß auch im Berliner Umland in bestimmten Fällen Höchstsätze möglich sind.

Ein anderes wichtiges Feld sind die von den Ländern und Regionen selbst bestimmten Wirtschaftsförderungsaktivitäten in Form von Akquisition und Beratung. Ebenso wie bei der Landesentwicklung sind hier Nachteile der Geteiltheit der Region in zwei Bundesländer unübersehbar. Angesichts des zunehmenden interregionalen Wettbewerbs hängt der Akquisitionserfolg immer mehr von der optimalen Darstellung der Potentiale einer Region ab. Bei der mehr oder weniger lockeren Zusammenarbeit zwischen den beiden Wirtschaftsförderungsgesellschaften ist dies kaum möglich. Eine Zusammenfassung dieser Aktivitäten und die Erstellung eines Gesamtkonzepts der Wirtschaftsförderung, das auf einer gemeinsamen Landesplanung der beiden Länder aufbaut, ist dringend erforderlich.

Für Berlin ist es wichtig, daß Gewerbeflächen ohne weitere Verzögerung verfügbar gemacht werden. Wenn die rechtlichen und planerischen Möglichkeiten der Einflußnahme auf das Flächenangebot und das Preisniveau nicht entschlossen genutzt werden, werden auch alle übrigen Maßnahmen zur Stabilisierung des industriellen Sektors in der Stadt weitgehend erfolglos bleiben. Mit der Gründung der Landesentwicklungsgesellschaft, dem Konzept zur Sicherung von 21 Gewerbeflächen sowie der von der EG eingeräumten Möglichkeit der Herabsetzung des Erbpachtzinses und der verbilligten Abgabe von Grundstücken sind hier endlich wichtige Schritte getan worden.

In der Umgebung Berlins muß eine ungeordnete Entwicklung vermieden werden. Der Bedarf an Gewerbeflächen kann auch bei starkem und anhaltendem wirtschaftlichen Wachstum auf den ausgewiesenen und infrastrukturell weiter auszubauenden Entwicklungsachsen gedeckt werden. Dies steht zwar in vielen politischen Konzepten, tatsächlich sieht es aber vielfach anders aus. In den vergangenen Jahren ist es zu einer inflationären Ausweisung von Gewerbeflächen gekommen. Ein großer Teil davon ist auch genehmigt worden. Viele dieser Flächenangebote orientieren sich nicht an den Vorstellungen über eine auf Achsen konzentrierte Raumentwicklung. Dies hat bisher nicht zu gravierenden Fehlentwicklungen geführt, weil es an ökonomischer Dynamik mangelte. Wenn es überhaupt eine Chance geben soll, daß das Umland nicht zersiedelt wird, müssen alle Möglichkeiten einer nachträglichen Korrektur von Fehlentwicklungen genutzt und alte Gewerbegebiete verstärkt reaktiviert werden.

Fährt die Verkehrspolitik in eine Sackgasse?

Das Wachstum im Verkehr ist nach wie vor ungebrochen. Die Dynamik dieses Sektors beruht maßgeblich auf den durch „Pkw“ und „Lkw“ geschaffenen Möglichkeiten: Die Wirtschaft kann zeitlich und räumlich flexibel agieren, für die Bevölkerung erschließen sich immer ausgedehntere Lebensräume. Begünstigt wurde dies durch vergleichsweise niedrige und im Zeitverlauf sogar sinkende Preise. Entstanden ist so eine auf das Auto zugeschnittene und vom Auto abhängige Raumstruktur, die verkehrserzeugend wirkt und mit dem im Verkehrssektor vorhandenen Instrumentarium kaum beeinflusst werden kann.

Erforderlich wäre eine Gesamtstrategie, die „weit vor dem Verkehr“ bei den Ursachen ansetzt: Verkehrsvermeidung durch die Erhöhung der realen Kosten des Verkehrs und durch eine dem vorausgreifende Gestaltung regionaler Raumstrukturen und Wirtschaftskreisläufe.

Die Expansion der Wirtschafts- und Lebensräume verursacht weiteres Verkehrswachstum ...

Verkehr ist ein maßgebender Verbraucher fossiler Energie; an den Gesamtemissionen von CO₂ in Deutschland ist er beispielsweise zu fast einem Drittel¹ — mit steigender Tendenz — beteiligt. Das Verkehrswachstum hat bisher alle Bemühungen um eine technische und organisatorische Minderung der negativen Begleiterscheinungen konterkariert. Entsprechend der Bundesverkehrswegeplanung wird der Energieverbrauch im Verkehr bis 2010 weiterhin, um 30 bis 40 vH, steigen². Die daraus sich ergebenden Steigerungen der Luftschadstoffemissionen können durch Verbesserung der Technik bestenfalls halbiert werden.

Die Zunahme der Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr hat zwei wesentliche Ursachen:

- zum einen die zunehmende Internationalisierung der Wirtschaft und
- zum anderen die steigende — durch das niedrige Preisniveau und die Verkehrsmöglichkeiten maßgeblich mitverursachte — Zersiedlung, die immer größere Distanzen für die Aktivitäten der Bevölkerung mit sich bringt.

¹ Die Emissionen beim Betrieb der Fahrzeuge machen 18 bis 19 vH aus, berücksichtigt man alle mit dem Verkehr zusammenhängenden Komponenten wie Wegebau, Herstellung der Fahrzeuge, Betrieb und Entsorgung, so erhöht sich dieser Anteil auf etwa 31 bis 32 vH; vgl. hierzu Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg: Öko-Bilanz eines Autolebens. Heidelberg 1993.

² Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 1992, Bonn 1992, sowie die hierfür erarbeiteten Prognosen; vgl. hierzu auch Eckhard Kutter: Europa braucht Kostenminderung anstatt Kostendeckung im Verkehr, Introductory Report for ECMT Round Table No. 98 „The Coverage of Interurban Traffic Costs“ (in Vorbereitung), Paris 1993.

Tabelle 1

Entwicklung des binnen- und außenorientierten Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland von 1950 bis 1990

Jahr	Güterverkehrsaufkommen ¹⁾							Güterverkehrsleistung ²⁾		
	Insges.	Grenzüber-schreitender Verkehr ³⁾		Binnenverkehr				Insges.	Anteil des grenz-überschr. Verkehrs	
	Mill. t	Mill. t	vH	Mill. t	vH	Mill. t	vH	Mrd. t km	vH	Binnen-verkehrs vH
1950	689	59	8,6	630	91,4	157	22,8	78	33	67
1955	1228	100	8,1	1128	91,9	231	18,8	118	36	64
1960	1609	148	9,2	1461	90,8	270	16,8	153	41	59
1965	2150	180	8,4	1970	91,6	311	14,5	201	46	54
1970	2755	253	9,2	2502	90,8	356	12,9	280	54	46
1975	2697	286	10,6	2411	89,4	314	11,6	295	57	43
1980	3144	345	11,0	2799	89,0	366	11,6	355	59	41
1985	2847	361	12,7	2486	87,3	365	12,8	361	61	39
1990 ⁴⁾	3384	433	12,8	2951	87,2	391	11,6	426	64	36

¹⁾ Ohne Seeverkehr und Rohrleitungstransport. — ²⁾ Verkehrsleistung im In- und Ausland. — ³⁾ Grenzüberschreitender Versand und Empfang sowie Transitverkehr. — ⁴⁾ Ohne neue Bundesländer.

Quellen: Verkehr in Zahlen 1991; Berechnungen des DIW.

Tabelle 2

Aufteilung des Güterverkehrsaufkommens¹⁾ auf die Verkehrsträger von 1950 bis 1990

Jahr	Grenzüberschreitender Verkehr ²⁾				Binnenverkehr							
	Aufteilung auf Verkehrsträger				Aufteilung auf Verkehrsträger				darunter: Fernverkehr			
									Aufteilung auf Verkehrsträger			
	Insges.	Binnen-schiff	Bahn	Straße	Insges.	Binnen-schiff	Bahn	Straße	Insges.	Binnen-schiff	Bahn	Straße
	Mill.t	vH	vH	vH	Mill.t	vH	vH	vH	Mill.t	vH	vH	vH
1950	59	54	44	2	630	6	29	65	157	17	64	19
1955	100	57	39	4	1128	6	20	74	231	19	54	27
1960	148	54	38	8	1461	6	16	78	270	22	48	30
1965	180	53	33	14	1970	5	13	82	311	22	45	33
1970	253	53	30	17	2502	4	12	84	356	20	47	33
1975	286	51	22	27	2411	4	10	86	314	16	37	47
1980	345	45	21	34	2799	3	10	87	366	15	39	46
1985	361	42	19	39	2486	3	10	87	365	12	38	50
1990 ³⁾	433	38	16	46	2951	2	8	90	391	10	33	57

1) Ohne Seeverkehr und Rohrleitungstransport. — 2) Grenzüberschreitender Versand und Empfang sowie Transitverkehr. — 3) Ohne neue Bundesländer.

Quellen: Verkehr in Zahlen 1991; Berechnungen des DIW.

... vor allem im internationalen Güterverkehr ...

Im Bereich des Güterverkehrs hat sich das Verhältnis zwischen grenzüberschreitendem Verkehr und Binnenverkehr in den zurückliegenden vier Jahrzehnten spektakulär verändert: Während von 1960 bis 1990 die Verkehrsleistungen im Binnenverkehr um 70 vH zunahmen, haben sie sich im grenzüberschreitenden Verkehr mehr als vervierfacht (vgl. Tabelle 1). Die Intensivierung der internationalen Arbeitsteilung zwischen den Ländern der EG erhöht den Lebensstandard und verbessert die Chancen für die peripheren Regionen. Weniger erfreulich ist dagegen diese Entwicklung für das Verkehrswachstum und vor allem die Aufteilung auf die Verkehrssysteme (Modal Split) (vgl. Tabelle 2). Die Bahn hat im grenzüberschreitenden Verkehr wesentlich größere Marktanteile verloren als im Binnenverkehr³. Dies ist nicht verwunderlich, wurden die Bahnsysteme doch vornehmlich für die nationalen Verkehrsaufgaben konzipiert. Sie haben den Übergang zu internationalen Netzen und Systemen bisher nicht bewältigt.

... und im regionalen Personenverkehr

Pendelten 1961 nur 23 vH der Erwerbstätigen über Gemeindegrenzen, so betrug ihr Anteil 1988 schon 39 vH; die tägliche Berufsverkehrsleistung nahm von etwa 330 auf 560 Mill. Pkm/Tag zu (vgl. Tabelle 3). In den letzten 20 Jahren halbierte sich darüber hinaus die Zahl der Einwohner, die auf dem Wohngrundstück auch ihren Arbeits-

platz hatten (vgl. Tabelle 4). Die größer werdenden Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz erforderten zunehmend die Benutzung eines Verkehrsmittels, dies war in der Regel das Auto.

Mit der Ausweitung der Lebensräume einher geht eine Zunahme der Bevölkerung insbesondere in Orten im Umland der großen Kernstädte. Zudem wurde in kleine Gemeinden umgezogen, was zusätzliche Impulse für Verkehrsaufwand gibt (vgl. Tabelle 5). Nahezu alle mit den täglichen Aktivitäten verbundenen Distanzen nehmen mit abnehmender Ortsgröße zu; daher steigen auch die mit Individualverkehrsmitteln zurückgelegten Entfernungen. Hinzu kommt, daß in kleineren Orten ein effizientes öffentliches Verkehrsangebot kaum zu realisieren ist. In abgeminderter Form laufen solche raumstrukturellen Veränderungen — Ablösung von einzelnen, dominierenden Standorten durch zunehmend disperse Verteilung vieler Standorte in der Fläche — auch innerhalb von Städten ab; sie sind insbesondere verantwortlich für einen Rückgang

³ Die Bundesverkehrswegeplanung erwartet ausgerechnet im grenzüberschreitenden Bahntransport die höchsten Zuwachsraten, vor dem Hintergrund der bisherigen Entwicklung und der bei den europäischen Bahnen — hinsichtlich technischer Harmonisierung, organisatorischer Veränderungen, gemeinsamer Absatzstrategien — zu erwartenden Tendenzen dürfte dies kaum zu realisieren sein; vgl. hierzu auch Güterfernverkehr bis 2010. Bearb.: Rainer Hopf und Hartmut Kuhfeld. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 40/92.

Tabelle 3

Veränderung der Wohnbindung an den Arbeitsort und resultierende Entwicklung der Berufsverkehrsleistung von 1961 bis 1988

		1961	1970	1980	1988
Erwerbstätige	am Arbeitsort wohnend (Mill.)	20,1	19,1	18,3	16,7
	vH	77	72	68	61
	außerhalb wohnend (Mill.)	6,1	7,4	8,6	10,7
	vH	23	28	32	39
	insgesamt (Mill.)	26,2	26,5	26,9	27,4
Berufsverkehrsleistung	der am Arbeitsort Wohnenden (Mill. km/Tag)	(160)*	160	172	180
	vH	(48)	42	38	32
	der außerhalb Wohnenden (Mill. km/Tag)	(170)	223	282	382
	vH	(52)	58	62	68
	insgesamt (Mill. km/Tag)	(330)	383	454	562

*) Geschätzte Werte.
 Quellen: Verkehr in Zahlen, diverse Jahrgänge; Berechnungen des DIW.

der Nutzbarkeit von öffentlichen Verkehrssystemen⁴, die diesen neuen Verflechtungsstrukturen nicht adäquat angepaßt wurden. Alle diese Vorgänge haben das Verkehrswachstum begünstigt und aufgrund der Möglichkeit zur verstärkten Nutzung individueller Systeme zu einer Zunahme des Energie- und Ressourcenverbrauchs beigetragen.

Billiger Transport führt zur Abhängigkeit vom Transport

Die bisher beobachteten Wachstumsraten des Verkehrs sind vor allem durch die abnehmenden Kosten und Preise verursacht. Die realen Preise für Treibstoff haben sich von

1950 bis 1990 etwa halbiert⁵. Motorisierter Verkehr, insbesondere Straßenverkehr, ist aber mit hohen externen Kosten verbunden. Diese externen Kosten sind in den Markt-

⁴ Von 1976 bis 1989 hat sich der Anteil des ÖPNV in Städten bei Entfernungen bis zu 5 km von 12 vH auf 6 vH halbiert; gleichzeitig stieg der Radanteil in dieser Entfernungsklasse von 12 vH auf 17 vH, dies ist auch ein Beleg für die sinkende Attraktivität des öffentlichen Verkehrs insbesondere bei den neuen Verflechtungen in den Außenbezirken der Städte.

⁵ Vgl. hierzu auch Verkehrswegepolitik muß umweltpolitische Ziele stärker berücksichtigen. Bearb.: Ulrich Voigt. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 51/92; die Kosten für die Haltung eines Pkw — gemessen als Anteil am Haushaltseinkommen — sind etwa in gleichem Maße gesunken.

Tabelle 4

Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit

	wohnhaft am Arbeitsort			wohnhaft außerhalb des Arbeitsortes			alle Erwerbstätigen		
	1970	1980	1988	1970	1980	1988	1970	1980	1988
Erwerbstätige insgesamt (Mill.)	19,1	18,3	16,7	7,4	8,6	10,7	26,5	26,9	27,4
Anteil der auf dem Weg zur Arbeit genutzten Verkehrsmittel (in vH)									
Öffentliche Verkehrsmittel	17	15	14	35	23	15	22	18	15
Mot. Individualverkehr	25	36	44	59	74	81	35	48	58
Fahrrad	7	8	11	4	2	2	6	6	7
Zu Fuß	25	21	17	2	1	2	18	14	11
Kein Weg ¹⁾	26	20	14	—	—	—	19	14	9

¹⁾ Arbeitsplatz und Wohnung auf dem gleichen Grundstück.
 Quellen: Verkehr in Zahlen, diverse Jahrgänge; Berechnungen des DIW.

Tabelle 5

Täglicher Entfernungsaufwand der Einwohner im Jahre 1989 in Abhängigkeit von der Größenklasse des Wohnorts

Pro Tag werden gefahren/gegangen ...	in Wohnorten der Größenklasse (in 1000 Einwohner)					
	bis 5	5 bis 10	10 bis 20	20 bis 50	50 bis 100	100 bis 200
Gesamt-Tagesdistanz (km/E)	28,2	27,9	27,2	23,8	24,0	20,4
Tagesdistanz mot. IV (km/E) (Anteil an Gesamtdistanz in vH)	23,3 (83)	22,3 (80)	22,1 (81)	19,0 (80)	18,8 (78)	14,9 (73)
Berufsverkehr						
insgesamt (km/E)	11,5	10,9	10,5	8,9	7,9	5,8
Arbeiter mit Pkw (km/Pers.)	27,9	26,3	22,0	16,1	10,7	12,6
Angestellte mit Pkw (km/Pers.)	31,5	31,2	32,4	27,1	19,0	17,1
Einkaufsverkehr						
insgesamt (km/E)	4,3	4,5	4,1	3,0	2,8	3,0
Distanz im mot. IV (km/E)	3,4	3,8	3,4	2,1	2,1	2,1
Freizeitverkehr						
insgesamt (km/E)	7,3	8,0	8,2	7,9	9,2	7,4
Distanz im mot. IV (km/E)	6,2	6,5	6,8	6,5	7,8	5,4
<i>Quellen:</i> Gertz, Carsten/Holz-Rau, Christian/Rau, Petra, Verkehrsvermeidung durch Raumstruktur, Studie B des Studienprogramms Verkehr der Enquête-Kommission „Klima“, Teil: Potentiale an Verkehrsvermeidung, Büro für integrierte Planung, Berlin 1993; Berechnungen des DIW.						

preisen für Verkehrsleistungen nicht enthalten. Es liegt auf der Hand, daß sinkende Preise zu einer steigenden Verkehrsnachfrage führen. Die Preisentwicklung ist allerdings kurzfristig kaum für die Verkehrssteuerung einzusetzen. Langfristig hat das reale Preisniveau im Verkehr erhebliche Wirkungen auf den Kfz-Bestand, die Fahrzeugflottenstruktur, die Gewohnheiten bei der Nutzung der Fahrzeuge und die raumstrukturelle Entwicklung. Die Fehlentwicklungen der Vergangenheit lassen sich aber nur mit einer Langfriststrategie korrigieren. Da die entstandenen Rahmenbedingungen nicht ad hoc veränderbar sind, ist kurzfristig die Preiselastizität der Verkehrsleistungen gering.

Hieraus ergibt sich, daß eine rationale Verkehrsstrategie zwar auf jeden Fall sofort auf die Erhöhung der realen Energiepreise setzen muß, sich aber kurzfristig nicht darauf beschränken darf: Die Raumstruktur ist im übertragenen Sinne und buchstäblich zementiert; sie kann nur in sehr langen Zeiträumen allmählich verändert werden. Auch die im Laufe der Jahrzehnte entstandenen Rahmenbedingungen für die Wirtschaft, die auf ihre Verkehrsnachfrage einwirken, vor allem die bessere zeitliche Abstimmung von Produktion und Absatz, die Änderung der Produktionstechnik und die gestiegene interregionale/nationale Arbeitsteilung, können ohne schwerwiegende Friktionen nur langfristig beeinflußt werden.

Die Verkehrsinfrastrukturpolitik folgte der Entwicklung des Verkehrs und hat sie vor allem dadurch unterstützt, daß die Straßennetze erheblich ausgeweitet wurden. Damit breitete sich ein Verkehrssystem aus, das kurzfristig

kaum steuerbar ist. Die Ausnutzung vorhandener Straßennetze ist nur sehr begrenzt einflußbar, das Verkehrssystem schafft somit seine Nachfrage selbst. Diese Nachfrage weist räumliche Strukturen auf, die von den öffentlichen Verkehrssystemen nur noch schlecht bedient werden können. Das gilt sowohl für den interregionalen/nationalen Verkehr als auch für den Verkehr in den regionalen Lebensräumen.

Verkehrspolitik ohne Gesamtkonzept ...

Die Liberalisierung in Europa und die Öffnung nach Osten lenken zwar das Augenmerk auf die noch größer werdenden Verkehrsbelastungen, aber dem Ruf nach Kostenerhöhung im Verkehr⁶ wird die Forderung nach mehr Verkehrsinfrastruktur zur Verbesserung der wirtschaftlichen Chancen an der Peripherie Europas zur Seite gestellt. Diese Inkonsistenz bei den Zielen wird ergänzt um die Beschränkung der Strategiediskussion auf die jeweiligen Zuständigkeitsebenen und Fachressorts. Besonders gravierend ist die Vernachlässigung der regionalen Verkehrsprobleme auf der Bundesebene sowie die mangelnde Wahrnehmung von Verkehrswirkungen durch Raumordnungs- und Regionalplanungsinstanzen.

⁶ Die verkehrspolitischen Grundsätze der EG-Kommission bauen maßgeblich auf dieser Hypothese auf; vgl. hierzu EG-Kommission: Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik (sogenanntes Weißbuch), Brüssel 1992; sowie auch sog. Grünbuch zu den Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt (Strategie für eine dauerhaft umweltgerechte Mobilität), Brüssel 1992.

Die Gestaltung des Verkehrs ist in einem individualverkehrsorientierten Siedlungs-Verkehrs-System, das sich auf Maßnahmen vor allem im Bereich der Wegeplanung stützt, kaum noch möglich. Derartige Eingriffe bewirken nur marginale Veränderungen oder helfen lediglich, den Kollaps des Verkehrssystems um ein paar Jahre hinauszuzögern. Hauptverantwortlich für die geringe Effizienz dieser Art der Eingriffe ist — neben den Systemeigenschaften des Individualverkehrs — die durch den Verkehr entstandene Raumstruktur, die wiederum vor allem dem Rückgang der Preise anzulasten ist.

... trotz Klimadiskussion

In der Diskussion um die Folgen unserer energieintensiven Lebens- und Wirtschaftsweise nimmt die Klimaproblematik momentan mehr Raum ein als die sonstigen negativen Verkehrsauswirkungen. Zwar führen Forderungen nach Klimaschutz und Verringerung der sonstigen Negativeffekte des Verkehrs zu ähnlichen Strategien, eine allzu einseitige Bewertung der Klimarisiken führt aber zu einer starken Ausrichtung auf Energieeffizienz und kann durchaus kontraproduktiv sein für die sonstigen Ziele im Verkehrssektor.

Nach dem aktuellen Stand der CO₂-Minderungsdiskussion⁷ ergibt sich bezüglich der zeitlichen Wirksamkeit der Eingriffe die Reihenfolge „Optimierung der Technik“, „Verkehrsverlagerungen“ und erst danach „Verkehrsvermeidung“. Besonders wirksam sind im Personenverkehr das „down sizing“ der Pkw und im Güterverkehr eine andere Aufteilung zwischen Schiene und Straße, die zusammen den Primärenergieverbrauch des Verkehrssektors um mehr als ein Viertel vermindern können. Dazu bedarf es entsprechender Minderungsstrategien für rasche, zeitlich gestaffelte Preisanhebungen, der Schaffung der infrastrukturellen und organisatorischen Voraussetzungen sowie einer ordnungspolitischen Flankierung zur Sicherung der Sozialverträglichkeit.

Dafür müßte sofort mit verkehrspolitischen Grundsatzdiskussionen begonnen werden, um die bestehenden großen Defizite bei der Um- und Durchsetzung der möglichen Maßnahmen zu beseitigen. Aber selbst bei Aktivierung aller Potentiale würde die technische Minderung nicht ausreichen, den erwarteten Zuwachs des Energieverbrauchs bei weiter steigender Verkehrsleistung zu kompensieren. Insbesondere aber würden die fast ausschließlich auf mehr Energieeffizienz zielenden Maßnahmen kaum dazu beitragen, die Dynamik von Prozessen abzubauen, die vom Verkehr selbst induziert werden.

Eine regional ansetzende Eindämmung des Personenverkehrs ...

Der Schlüssel zu einer nachhaltigen Sicherung des unvermeidbaren Verkehrs einerseits und zur Minderung der Verkehrsbelastungen andererseits ist eine integrierte Be-

trachtung von preislichen und infrastrukturellen Verkehrsbedingungen und der Entwicklung bei den verkehrsauslösenden Raumstrukturen. Dies erfordert Stadt-, Landes-, Bundes- sowie eine europäische Verkehrspolitik, die alle relevanten Fachressorts und Verwaltungsebenen, die Institutionen des Verkehrsbereichs selbst, aber auch „Leidtragende“ des Verkehrs zusammenführen.

Geht man davon aus, daß die Güterverkehrsnachfrage nur in geringerem Maße beeinflußt werden kann und soll, berücksichtigt man darüber hinaus den hohen Energieverbrauch der privaten Fahrzeuge insgesamt sowie speziell im regionalen Alltagsverkehr, dann bieten sich die Ballungszentren als Ausgangspunkt einer europaweiten Strategie an: Alle größeren Zentren leiden mit ihren sehr konzentrierten Strukturen gleichermaßen unter den Folgen der Verkehrs-Individualisierung. Die Diskussion um die Belastbarkeit dieser Lebensräume wird auf EG-Ebene immer größeren Raum einnehmen und zur Vorgabe von Grenzwerten der Verkehrsbelastung führen.

Für die Stadtregionen lassen sich die Teufelskreise der permanenten Flächenausweitung und damit die Notwendigkeit zu Flächennutzungssteuerung und verkehrsbeußer Standortpolitik eindrucksvoll belegen. Integrierte Regionalprogramme sollten sich nicht auf den Rückbau der Regionalstrukturen konzentrieren, sondern die weitere verkehrsorientierte Ausdehnung in der Fläche abbremsen. Ergänzt um preispolitische Maßnahmen können längerfristig angelegte regionale Strukturkonzepte wirksam zur Erhaltung der Lebensräume beitragen und auch positiv auf den privaten Fernverkehr wirken.

... muß durch eine internationale Güterverkehrsstrategie ergänzt werden

Ganz andere Rahmenbedingungen allerdings gelten für den Güterfernverkehr. Nach Meinung der EG-Kommission bedürfen die sehr unterschiedlichen Chancen der Teilstaaten der EG — mit einer jeweiligen Wirtschaftskraft zwischen 30 vH und 140 vH des Mittelwertes (BSP je Einwohner) — im heutigen Wirtschaftsgefüge eines wirkungsvollen Ausgleichsmechanismus durch Verkehr, ohne daß die berechtigten Interessen der zentralen Länder, die die Hauptlast der Verkehrsströme tragen, vernachlässigt werden dürfen.

Entsprechende Bedingungen könnte nur ein europaweites Netz einer „Güterbahn“ mit modernster Technologie erfüllen. Dazu gehören aber auch Maßnahmen zur Verlagerung des Straßengüterfernverkehrs auf die Schiene, z.B. zeitlich und räumlich differenzierte Fahrverbote für Lkw. Die Gesamtstrategie verlangt die Bereitstel-

⁷ Die hier genannten Zahlenwerte und Potentiale beziehen sich auf die breit angelegten Expertenbefragungen der Enquête-Kommission „Klima“; vgl. Enquête-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des 12. Deutschen Bundestages, Unterlagen über diverse Anhörungen, insbesondere zur CO₂-Problematik im Verkehrsbereich, 1992.

lung von zusätzlichen Schienenkapazitäten mit verbesserten Zugangsmöglichkeiten für die Spediteure, die Anpassung der logistischen Möglichkeiten sowie die Entwicklung energieoptimierter Betriebsformen bei der Bahn (zielreiner Betrieb, Betrieb automatisiert mit Einzelfahrzeugen etc.). Preispolitische Eingriffe als Ergänzung können in nennenswertem Umfang im Güterverkehr erst dann eingesetzt werden, wenn verträgliche alternative Angebote zum Straßenverkehr existieren.

Sowohl Deutschland als auch die gesamte europäische Gemeinschaft planen erhebliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig sollen die Umweltsituation und die Lebensqualität in den Ballungsräumen verbessert werden. Beides zusammen ist mit Sicherheit nicht durch die heute vorgesehenen Regelungen des Binnenmarktes für den Verkehrsbereich zu erreichen. Wenn also Konsens darüber besteht, daß die Schiene dazu beitragen könnte, den internationalen Gütertransport umweltverträglicher abzuwickeln, muß der Philosophie der Angebotsplanung die politische Zielvorgabe zur Seite gestellt werden. Erfolgen die entsprechenden Umschichtungen nicht, sind die hohen für den Bahnbereich in Deutschland vorgese-

henen Investitionen vermutlich schlecht angelegtes Geld, da der Transport der Wirtschaft national kaum noch zu steuern ist.

Fazit

Transport und Verkehr sind für die Wirtschaft Europas und der europäischen Teilstaaten unverzichtbar. Genauso wichtig sind aber auch die Erhaltung der Lebensräume und die Verbesserung der Umweltqualität. Letzteres ist mit dem bestehenden individualisierten Verkehrssystem und mit einer Beschränkung auf Wegeplanung nicht zu erreichen. Umweltverträglichere Systeme, die auch für die europaweite Arbeitsteilung als Alternative erforderlich wären, haben nur dann eine Chance, wenn einerseits die Dynamik der Raum-Verkehr-Entwicklung vermindert wird und andererseits eine neue Verkehrspolitik auf europäischer Ebene konzipiert wird. Die erforderliche Raum-Verkehr-Strategie muß in den regionalen Lebensräumen ein Leben und Wirtschaften mit kürzeren Distanzen ermöglichen. Auf europäischer Ebene ist die kontinuierliche und vorhersehbare Erhöhung der Preise im Verkehr elementare Voraussetzung für eine Stärkung der regionalen Wirtschaftskreisläufe.

Aus den Veröffentlichungen des DIW Beiträge zur Strukturforchung

Erscheinen seit 1967. Format DIN A 4.

- Heft 127 / I **Der Einfluß der gesamtwirtschaftlichen Nachfrageaggregate auf die Produktions- und Beschäftigungsstruktur — eine quantitative Input-Output-Analyse.** — Schwerpunktuntersuchung im Rahmen der Strukturberichterstattung. Band I: Textband. Von Reiner Stäglin, Dietmar Edler, Joachim Schintke unter Mitarbeit von Renate Filip-Köhn. 317 S. 1992. DM 104,—.
- Heft 127 / II **Der Einfluß der gesamtwirtschaftlichen Nachfrageaggregate auf die Produktions- und Beschäftigungsstruktur — eine quantitative Input-Output-Analyse.** — Schwerpunktuntersuchung im Rahmen der Strukturberichterstattung. Band II: Materialband. Von Reiner Stäglin, Dietmar Edler, Joachim Schintke unter Mitarbeit von Renate Filip-Köhn. 202 S. 1992. DM 84,—.
- Heft 128 **Wettbewerbsfähigkeit im zivilen europäischen Großflugzeugbau.** Von Kurt Hornschild. 149 S. 1992. DM 78,—.
- Heft 129 **Struktur und Entwicklungschancen in der Region Westsachsen.** Von Doris Cornelsen, Angela Scherzinger, Hartmut Usbeck, Horst Lambrecht, Hans Neumann, Sabine Radke, Ralf Schmidt, Erika Schulz, Cord Schwartau. 228 S. 1992. DM 112,—.
- Heft 130 **Individuelles Verkehrsverhalten im Wochenverlauf.** Von Uwe Kunert. 275 S. 1992. DM 104,—.
- Heft 131 **Die feinkeramische Industrie — ein Branchenbild.** Von Gerhard Neckermann und Hans Wessels. 354 S. 1992. DM 112,—.
- Heft 132 **Ökologische Sanierung und wirtschaftlicher Strukturwandel in den neuen Bundesländern.** — Ökologisches Sanierungskonzept Leipzig / Bitterfeld / Halle / Merseburg. Von Heike Belitz, Jürgen Blazejczak, Martin Gornig, Michael Kohlhaas, Erika Schulz, Thomas Seidel und Dieter Vesper unter Mitarbeit von Rainer Lüdigg. 177 S. 1992. DM 78,—.
- Heft 133 **Die Entwicklung des Wettbewerbs auf den Hörfunk- und Fernsehmärkten in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Wolfgang Seufert. 205 S. 1992. DM 88,—.
- Heft 134 **Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs für die Bundesverkehrswege.** Von Heinz Enderlein und Uwe Kunert. 299 S. 1992. DM 108,—.
- Heft 135 **Produktion und Produktionsfaktoren für Ostdeutschland. Kennziffern 1980 -1991.** Von Bernd Görzig. 131 S. 1992. DM 74,—.
- Heft 136 **Strukturwandel im Prozeß der deutschen Vereinigung — Analyse der strukturellen Entwicklung.** Von Frank Stille u. a. 270 S. 1992. DM 104,—.
- Heft 137 **Die Entwicklung des Straßenverkehrs in der Volksrepublik China bis zum Jahr 2000 — Chinesisch-deutsche Forschungsarbeit.** Teil I: Von Gerd Bahm u. a. Teil II: Von Hartmut Kuhfeld, Werner Rothengatter, Ulrich Voigt u. a. 593 S. 1992. DM 164,—.
- Heft 138 **Beschäftigungswirkungen von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen — Eine sektorale und gesamtwirtschaftliche Untersuchung.** Von Gustav A. Horn. 204 S. 1993. DM 88,—.
- Heft 139 **Zugang zu Bildung, Bildungsbeteiligung und Ausgaben für Bildung — Entwicklungen im Bildungssystem der Bundesrepublik Deutschland.** Von Friederike Behringer und Wolfgang Jeschek. 214 S. 1993. DM 92,—.
- Heft 140 **Wirkungen der arbeitsmarktpolitischen Instrumente auf die wirtschaftliche Entwicklung in Ostdeutschland.** Von Kornelia Hagen, Volker Meinhardt, Wolfgang Scheremet, Angela Scherzinger. 170 S. 1993. DM 84,—.
- Heft 141 **Die Reform der EG-Strukturfonds von 1988 — Konzeption, Umsetzung, Weiterentwicklung aus deutscher Sicht.** Von Fritz Franzmeyer, Bernhard Seidel, Christian Weise. 140 S. 1993. DM 78,—.
- Heft 142 **Strukturelle Anpassungsprozesse in der Region Berlin-Brandenburg.** Von Kurt Geppert, Thomas Seidel, und Kathleen Toepel. 351 S. 1993. DM 152,—.
- Heft 143 **Untersuchungen zur Einkommensverteilung und -umverteilung in der DDR 1988 nach Haushaltsgruppen und Einkommensgrößenklassen auf der methodischen Grundlage der Verteilungsrechnung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung.** Von Klaus-Dietrich Bedau, Jürgen Boje, Dietmar Dathe, Ruth Grunert, Volker Meinhardt, Jochen Schmidt, Heinz Vortmann. 193 S. 1993. DM 106,—.
- Heft 144 **Modellrechnung zu den steuerlichen Effekten des Wohnungsbaus mit Bezug auf globale Ergebnisse der Einkommenssteuerstatistik.** Von Bernd Bartholmai. 95 S. 1993. (Im Druck).
- Heft 145 **Die Bedeutung des internationalen Dienstleistungshandels für die Bundesrepublik Deutschland.** Von Hans J. Petersen, Fritz Franzmeyer, Herbert Lahmann, Siegfried Schultz und Christian Weise. 311 S. 1993. (Im Druck).

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Str. 5, D-14195 Berlin
Telefon (0 30) 82 99 10 — Telefax (0 30) 82 99 12 00

Präsident: Prof. Dr. Lutz Hoffmann.

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Heiner Flassbeck, Dr. Fritz Franzmeyer, Dr. Kurt Hornschild,
Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Eckhard Kutter, Dr. Wolfram Schrettl, Dr. Bernhard Seidel, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner, Dieter Teichmann.

Langfristige Zinsen, Zinsstruktur und Staatsdefizite. Bearbeitet von Heiner Flassbeck.

Strukturelle Anpassungsprozesse in der Region Berlin-Brandenburg. Bearbeitet von Kurt Geppert und Kathleen Toepel.

Führt die Verkehrspolitik in eine Sackgasse? Bearbeitet von Eckhard Kutter. —

Verlag Duncker & Humblot GmbH, Carl-Heinrich-Becker-Weg 9, D-12165 Berlin, Telefon (0 30) 7 90 00 60.

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

Druck: ZIPPEL-Druck, Oranienburger Str. 170, D-13437 Berlin.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 150,—, vierteljährlich DM 45,—, Einzelnummer DM 5,—.

Zuzüglich Versandkosten

ISSN 0012-1304

— Hierzu 1 Prospekt des Verlages Duncker & Humblot —

		Arbeitslose		Offene Stellen		Auftragseingang im verarbeitenden Gewerbe (Volumen) ²⁾											
						Insgesamt	dav.: Hauptgruppen				Inland		Ausland				
							Grundstoff- u. Produktionsgütergewerbe	Investitions-gütergewerbe	Verbrauchs-gütergewerbe								
		in 1000				1985 = 100											
		mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.
1991	J	1689		327		126,8		116,9		131,2		129,3		134,5		114,3	
	F	1703	1694	326	329	122,6	124,3	114,9	115,2	125,0	127,6	127,6	128,9	130,9	133,2	109,0	109,8
	M	1691		334		123,5		113,7		126,7		129,9		134,2		106,0	
	A	1677		337		122,7		114,6		125,5		127,4		131,9		107,7	
	M	1687	1680	337	337	123,0	123,3	114,8	114,3	126,1	126,5	126,5	128,0	130,7	131,9	110,4	109,3
	J	1676		338		124,2		113,6		127,9		130,0		133,0		109,7	
	J	1685		334		123,6		115,9		126,4		128,0		130,3		112,6	
	A	1688	1687	334	334	122,0	122,0	114,5	114,1	124,8	124,9	125,8	126,3	128,5	129,1	111,4	110,5
	S	1689		333		122,5		112,0		123,4		125,1		128,4		107,4	
	O	1685		330		122,3		114,6		125,6		124,5		129,4		110,6	
	N	1667	1674	317	324	123,0	121,4	116,0	114,7	125,9	124,0	125,0	124,0	131,9	129,0	108,3	108,9
	D	1670		324		118,9		113,6		120,6		122,5		125,6		107,9	
1992	J	1690		337		124,2		117,6		126,0		129,2		132,2		110,9	
	F	1697	1705	350	345	126,5	124,7	118,6	117,7	129,7	127,5	129,9	127,8	134,9	132,8	112,8	111,6
	M	1727		350		123,5		116,8		126,8		124,3		131,2		111,0	
	A	1773		345		122,4		116,3		124,4		126,4		130,4		109,4	
	M	1788	1787	337	337	120,8	120,8	117,5	117,0	121,7	121,7	124,1	124,5	128,8	128,4	108,0	108,6
	J	1799		330		119,2		117,3		119,1		123,0		125,9		108,3	
	J	1819		322		117,7		114,4		117,0		125,3		125,7		104,4	
	A	1837	1839	319	317	116,0	116,3	113,2	112,5	114,9	116,1	124,4	123,4	123,2	124,6	104,2	102,7
	S	1861		310		115,2		109,9		116,3		120,5		124,9		99,5	
	O	1916		298		109,1		107,4		107,5		116,7		118,3		93,9	
	N	1956	1954	289	290	109,8	107,9	108,0	107,1	108,4	105,6	117,4	116,4	115,9	116,0	99,8	94,6
	D	1990		282		104,7		105,8		100,8		115,0		113,7		90,0	
1993	J	2061		265		109,8		105,9		109,1		118,7		116,0		99,6	
	F	2113	2117	262	261	107,3	107,2	106,7	106,4	105,5	105,0	114,2	115,5	111,0	112,2	101,3	99,0
	M	2176		257		104,4		106,6		100,4		113,5		109,5		96,1	
	A	2222		259		107,1		107,9		104,5		113,8		110,9		100,7	
	M	2237	2239	251	253	110,4	108,6	109,2	108,9	109,3	106,2	115,8	115,5	114,8	112,7	103,3	101,9
	J	2257		249		108,3		109,7		104,9		116,9		112,5		101,6	
	J	2317		247													
	A S O N 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.

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 1985		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.
1991	J	7516		122,9		113,3		126,5		127,8		126,8		45,8		50,7		
	F	7525	7523	122,2	122,9	110,3	112,6	126,0	126,4	104,8	120,3	124,3	126,4	45,2	45,3	49,4	50,0	
	M	7527		123,5		114,2		126,8		128,4		128,2		44,8		50,0		
	A	7537		124,4		113,1		128,6		132,3		128,5		43,1		47,8		
	M	7535	7532	122,8	124,3	113,6	113,7	125,8	128,3	126,4	129,6	127,9	128,7	47,4	44,8	53,5	50,9	
	J	7525		125,8		114,5		130,5		130,2		129,6		46,8		51,5		
	J	7528		123,2		112,5		127,0		131,1		128,1		46,6		50,2		
	A	7511	7517	121,3	122,0	110,6	111,6	125,6	125,9	127,5	129,7	122,4	124,4	47,0	46,6	49,6	50,2	
	S	7513		121,5		111,6		125,2		130,5		122,7		46,2		50,7		
	O	7498		122,3		113,6		126,3		131,2		128,2		46,6		51,2		
1992	N	7491	7490	123,2	121,6	114,5	112,2	127,2	125,6	131,5	130,8	124,9	125,9	48,1	47,4	51,2	50,9	
	D	7482		119,4		108,6		123,4		129,7		124,5		47,5		50,5		
	J	7459		123,3		115,0		126,1		127,7		126,3		45,3		51,5		
	F	7439	7442	125,0	123,7	118,3	116,2	128,2	126,9	142,4	134,3	126,6	124,3	47,3	46,6	52,2	51,8	
	M	7428		122,9		115,3		126,3		132,8		120,1		47,3		51,6		
	A	7411		123,8		115,3		127,6		137,3		125,9		50,3		54,0		
	M	7388	7392	123,1	122,5	116,8	115,2	126,2	125,7	136,2	137,3	120,3	123,1	44,9	47,0	50,3	51,1	
	J	7377		120,7		113,5		123,3		138,4		123,1		45,8		48,8		
	J	7339		120,3		113,7		122,3		133,3		123,3		47,7		52,9		
	A	7307	7309	120,2	119,9	115,0	113,7	122,2	122,0	133,5	135,0	118,8	122,9	46,5	47,2	49,3	51,1	
1993	S	7282		119,3		112,4		121,6		138,1		126,5		47,4		51,1		
	O	7228		116,5		110,2		118,2		133,3		125,2		47,7		51,0		
	N	7193	7189	114,7	113,7	109,3	108,1	115,7	114,1	134,5	136,2	120,9	126,4	44,7	45,9	50,2	51,1	
	D	7146		109,9		104,9		108,4		140,7		133,0		45,4		52,1		
	J	7059		111,5		108,7		109,8		128,2		116,0		40,2		45,3		
	F	6999	7005	108,7	110,4	106,2	107,3	105,6	108,3	133,7	131,2	118,3	118,4	43,3	41,0	50,0	46,8	
	M	6958		111,1		106,9		109,4		131,6		121,0		39,3		45,1		
	A	6913		110,7		109,1		107,9		136,7		123,4		41,2		47,7		
	M	6877		111,5	110,0	109,4	108,9	109,2	106,9	136,4	137,8							
	J			107,7		108,3		103,6		140,4								
J																		
A																		
S																		
O																		
N																		
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.