

Pkw-Bestandsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010	357
Entwicklung des Personenverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2010	365
Verbesserung der Beschäftigungschancen von Frauen — ein Modellprogramm zur Förderung der beruflichen Wiedereingliederung	375

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 22/94

Berlin

2. Juni 1994

61. Jahrgang

Pkw-Bestandsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010

In Deutschland waren Mitte 1993 fast 39 Mill. Personenkraftwagen (einschließlich Kombinationskraftwagen) zugelassen. Seit Öffnung der Grenzen in Deutschland hat sich der Pkw-Bestand damit um mehr als 5 Mill. erhöht. Ein wesentlicher Grund hierfür war der enorme Nachholbedarf in Ostdeutschland, aber auch in Westdeutschland stieg die Motorisierung weiter.

Ein Ende der Motorisierungszunahme ist vorerst noch nicht in Sicht. Bis zum Jahre 2010 ist mit einem Anstieg des Pkw-Bestandes auf rund 50 Mill. zu rechnen. Auch wenn die Fahrleistungen nicht im gleichen Umfang steigen dürften¹, werden sich die aus der Pkw-Nutzung resultierenden Probleme — Umweltbelastung, verminderte Verkehrssicherheit, Beeinträchtigung der allgemeinen Lebensqualität, Flächenbedarf — weiter verschärfen.

Die letzte Pkw-Bestandsprojektion des DIW für Westdeutschland stammt vom Sommer 1989². Der damals für 2010 erwartete Pkw-Bestand (34,6 Mill.) basierte auf demographischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, die sich seit der Vereinigung erheblich verändert haben. Der 1989 vorausberechnete Wert für die westdeutsche Bevölkerungszahl im Jahre 2010 (58,3 Mill.) ist inzwischen deutlich, um fast 11 Mill. auf 69 Mill., erhöht worden³. Auch die Prognose für die „fahrfähige“ Bevölkerung (18 bis 75 Jahre) wurde, um 6 Mill. Personen, nach oben revidiert. Aus der veränderten Bevölkerungsprognose ergibt sich für die alten Bundesländer eine um fast 5 Mill. höhere Zahl der Privathaushalte. Die Abhängigkeit des Pkw-Bestandes von diesen demographischen Komponenten führt, sofern von der Einkommensentwicklung und der Verkehrspolitik keine gegenläufigen Einflüsse ausgehen, zwangsläufig zu einem höheren Pkw-Bestand.

Ungebremster Motorisierungsboom in Westdeutschland . . .

Mitte des vergangenen Jahres waren in Westdeutschland 32,7 Mill. Pkw zugelassen. Hieraus ergibt sich rein

rechnerisch, daß die Hälfte aller Westdeutschen (einschließlich der Kinder und Jugendlichen) einen Pkw besitzt bzw. zwei Drittel der „fahrfähigen“ Bevölkerung über ein Auto verfügen. Auf einen Haushalt kommen im Durchschnitt etwa 1,1 Pkw. Diese drei Kennziffern liegen bereits deutlich über jenen, die in den Pkw-Bestandsprognosen aus den siebziger Jahren als Sättigungswerte für die Pkw-Ausstattung angesehen wurden⁴.

Seit 1989 stieg der Bestand im Durchschnitt um jährlich 724 000 Fahrzeuge. Dies entspricht etwa dem Wert, der

¹ Vgl. hierzu: Die Entwicklung des Personenverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2010. Bearb.: Jutta Kloas und Hartmut Kuhfeld. In dieser Ausgabe des Wochenberichts.

² Vgl.: Projektion des Pkw-Bestandes für die Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2010. Bearb.: Rainer Hopf. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 36/89, S. 425 ff.

³ Vgl. hierzu: Bevölkerungsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010 mit Ausblick auf 2040. Bearb.: Erika Schulz. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 29/93, S. 393 ff. (Szenario I).

⁴ Sättigung bzw. Vollmotorisierung ist definiert als ein Zustand, in dem weitere Einkommenssteigerungen nicht mehr zu einem Anstieg der Pkw-Ausstattung führen.

Entwicklung der Motorisierung 1950 bis 2010

Jahr	Westdeutschland				Ostdeutschland				Deutschland			
	Pkw-Bestand ¹⁾ in 1000	Motorisierungsgrad			Pkw-Bestand ¹⁾ in 1000	Motorisierungsgrad			Pkw-Bestand ¹⁾ in 1000	Motorisierungsgrad		
Pkw je 1000 Einw.		Pkw je 1000 Einw. von 18 bis 75 J.	Pkw je 1000 Haushalte	Pkw je 1000 Einw.		Pkw je 1000 Einw. von 18 bis 75 J.	Pkw je 1000 Haushalte	Pkw je 1000 Einw.		Pkw je 1000 Einw. von 18 bis 75 J.	Pkw je 1000 Haushalte	
1950	598	12	17	36	76	4	6	11	674	10	14	29
1955	1 748	33	48	99	117	7	9	18	1 865	27	39	78
1960	4 490	81	115	254	299	17	25	32	4 789	66	94	177
1961	5 343	95	132	280	383	22	32	47	5 726	78	109	211
1962	6 335	111	155	325	446	26	38	56	6 781	92	129	247
1963	7 305	127	179	369	507	30	43	65	7 812	105	149	283
1964	8 274	143	201	412	581	34	50	71	8 855	118	168	313
1965	9 267	158	224	454	662	39	58	82	9 929	131	188	348
1966	10 302	174	248	498	721	42	63	94	11 023	145	208	388
1967	11 016	186	265	525	827	48	73	123	11 843	155	224	428
1968	11 683	196	279	551	920	54	81	139	12 603	165	237	453
1969	12 585	210	297	588	1 039	61	91	156	13 624	177	253	485
1970	13 941	230	339	642	1 160	68	102	156	15 101	194	288	519
1971	15 155	247	357	689	1 268	74	111	173	16 423	210	305	561
1972	16 055	260	375	720	1 400	82	122	194	17 455	222	322	592
1973	17 023	275	395	753	1 539	91	134	214	18 562	235	341	623
1974	17 341	279	401	764	1 703	101	149	237	19 044	241	348	637
1975	17 898	289	414	765	1 880	112	164	262	19 778	251	362	646
1976	18 920	307	439	805	2 052	122	179	288	20 972	268	384	685
1977	20 020	326	463	848	2 237	133	195	316	22 257	285	407	725
1978	21 212	346	489	891	2 392	143	208	341	23 604	302	430	766
1979	22 535	367	520	939	2 533	151	219	363	25 068	321	457	809
1980	23 192	377	530	958	2 678	160	231	381	25 870	330	468	829
1981	23 730	385	534	969	2 812	168	242	402	26 542	339	474	856
1982	24 105	391	539	972	2 922	175	251	421	27 027	345	479	853
1983	24 580	400	547	979	3 020	181	259	437	27 600	353	488	863
1984	25 218	413	559	993	3 157	189	271	459	28 375	365	500	878
1985	25 845	424	570	1 010	3 306	199	284	482	29 151	376	511	897
1986	26 917	441	590	1 039	3 462	208	296	505	30 379	391	530	926
1987	27 908	457	608	1 065	3 600	216	307	526	31 508	406	547	955
1988	28 878	470	625	1 086	3 744	225	323	520	32 622	418	564	965
1989	29 755	475	638	1 102	3 899	237	335	543	33 654	425	578	984
1990	30 685	482	647	1 116	4 817	296	425	777	35 502	444	604	1 053
1991	31 322	486	652	1 111	5 630	356	500	894	36 952	460	623	1 071
1992	32 007	492	660	1 123	5 940	378	532	958	37 947	470	636	1 094
1993	32 652	496	666	1 130	6 240	403	569	1 006	38 892	478	648	1 108
2010	41 300	601	818	1 319	8 500	568	733	1 328	49 800	595	802	1 321

¹⁾ Personen- und Kombinationskraftwagen einschließlich vorübergehend abgemeldeter Fahrzeuge.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Statistisches Amt der DDR; Berechnungen des DIW.

auch in den achtziger Jahren (1980 bis 1989: 729 000 Pkw/Jahr) erreicht wurde.

Der fast lineare Anstieg des Pkw-Bestands könnte indes dazu verleiten, den Trend in der künftigen Motorisierung zu überschätzen. Seit 1989 hat sich aufgrund des großen Zustroms von Aus- und Übersiedlern die Zahl der Einwohner Westdeutschlands um rund 3 Mill. und die der „Fahr-fähigen“ um fast 2,5 Mill. erhöht. Aufgrund von Einkommensrestriktionen, der Wohnortsituation und des geringeren Anteils von Personen mit Fahrerlaubnis liegt der Motorisierungsgrad dieses Teils der Bevölkerung eher unter dem der übrigen Einwohner Westdeutschlands. Damit dürfte knapp die Hälfte des Bestandszuwachses auf diesen Bevölkerungseffekt zurückzuführen sein. Die im selben Zeitraum noch deutlich gestiegenen Motorisierungskenn-ziffern weisen aber auch auf das noch nicht ausgeschöpfte Motorisierungspotential bei der übrigen Bevölkerung hin.

... und ein enormer Nachholbedarf in Ostdeutschland

In den ostdeutschen Bundesländern (einschließlich Ost-Berlin) hat sich der Pkw-Bestand von 1989 bis 1993 um rund 2,3 Mill. auf 6,2 Mill.⁵ erhöht. Im gleichen Zeitraum nahm die Einwohnerzahl in den neuen Ländern um rund eine Million ab. Per saldo hat sich der Grad der Ausstattung der Bevölkerung mit Personenkraftwagen seit der Grenz-öffnung fast verdoppelt. Die aktuelle Kennziffer für Ost-deutschland (403 Pkw je 1000 Einwohner) liegt etwa ein Fünftel unter dem westdeutschen Wert (496). Gemessen am Motorisierungsgrad in Westdeutschland lag Ost-deutschland 1989 etwa 20 Jahre, 1993 hingegen nur noch 10 Jahre zurück.

Diese Entwicklung kam nicht überraschend, rangierte der Pkw in der Wunschliste der Bürger der DDR doch ganz weit oben. Von der Bestellung bis zur Zuteilung eines Autos mußten bis zu 15 Jahre Wartezeit in Kauf genommen

werden. Viele wichen deshalb auf Motorräder und -roller, Mopeds sowie andere Kleinkrafträder aus. Unter Einbeziehung dieser Kraftfahrzeuge lag der Motorisierungsgrad der ostdeutschen Bevölkerung schon Mitte der achtziger Jahre (1984: 419 Kraftfahrzeuge je 1000 Einwohner) nur gering-fügig unter dem westdeutschen Niveau (460)⁶. Erwartungsgemäß ging die starke Zunahme des Pkw-Bestandes in den vergangenen fünf Jahren einher mit einem Rück-gang der motorisierten Zweiräder in ähnlich großem Umfang.

Ausstattung mit Personenkraftwagen nach Haushaltskategorien

In den bisherigen Pkw-Bestandsvorausschätzungen des DIW waren die Analyse und der Vergleich der Ausstat-tung verschiedener Haushaltskategorien mit Personen-kraftwagen, gegliedert nach der Stellung des Haushalts-vorstandes im Beruf, der Ausgangspunkt für die Ableitung der künftigen Bestandszahlen⁷. Die Auswertung der jün-gsten Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) des Statistischen Bundesamtes aus dem Jahre 1993⁸ bietet die Möglichkeit, den gewählten Prognoseansatz auf seine Plausibilität hin zu überprüfen und ihn zu aktualisieren.

Die EVS 1993 enthält erstmals auch für Ostdeutschland Angaben über den Pkw-Besitz nach Haushaltskategorien. Da es für die ostdeutschen Bundesländer jedoch nicht möglich ist, die Motorisierungsentwicklung dieser Haus-haltstypen auf der Basis einer Zeitreihenanalyse verschie-dener EVS-Erhebungen — wie für die alten Bundeslän-der⁹ — fortzuschreiben, muß hier mit vereinfachenden Annahmen gearbeitet werden.

Die für die Pkw-Projektion verwendeten Haushaltskate-gorien entsprechen den Haushaltstypen der EVS. Bei der Zurechnung des Pkw-Bestandes auf diese Kategorien ist — anders als bei den vorstehenden Betrachtungen, denen der gesamte Pkw-Bestand zugrunde liegt — berücksichtigt

Durchschnittliche jährliche Wachstumsraten des Pkw-Bestandes¹⁾ 1950-2010 in vH

Zeitraum	West-deutschland	Ost-deutschland	Deutschland
1950-1960	22,3	14,7	21,7
1960-1970	12,0	14,5	12,2
1970-1980	5,2	8,7	5,5
1980-1989	2,8	4,3	3,0
1989-1993	2,3	12,5	3,7
1993-2010	1,4	1,8	1,5

1) Personen- und Kombinationskraftwagen einschließlich vorübergehend abgemeldeter Fahrzeuge.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; Statistisches Amt der DDR; Berechnungen des DIW.

⁵ Der erste amtliche Pkw-Bestandswert für die neuen Bundes-länder lag für den 1.1.1994 nach Beendigung der Umkennzeich-nungsaktion vor (6,5 Mill.). Alle früheren Werte waren Schät-zungen.

⁶ Vgl. Rainer Hopf: Verkehrswesen. In: Materialien zum Bericht zur Lage der Nation im geteilten Deutschland 1987. Hrsg.: Bundes-ministerium für innerdeutsche Beziehungen. Bonn 1987, S. 464 f. Die Zahl der Mopeds und sonstigen Kleinkrafträder wurde auf 2,5 Mill. geschätzt.

⁷ Den Ansatz, über Hypothesen zur Maximalausstattung ein-zelner Haushaltskategorien die künftigen Pkw-Bestandszahlen abzuleiten, wählte das DIW erstmals 1979. Vgl. Entwicklung des Pkw-Bestandes in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2010. Bearb.: Rainer Hopf. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 37/79, S. 385 ff.

⁸ Vgl. Hannelore Pöschl: Ausstattung privater Haushalte mit langlebigen Gebrauchsgütern im Januar 1993 — Ergebnis der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe. In: Wirtschaft und Stati-stik (WiSta), Heft 12/1993, S. 924 ff.

⁹ Für Westdeutschland wurde die EVS 1993 zum siebenten Mal durchgeführt.

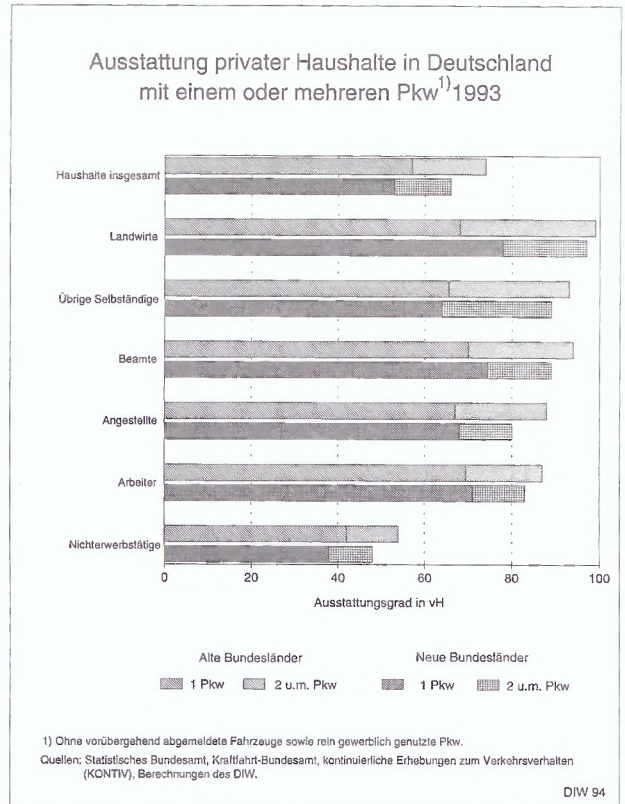
worden, daß die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge sowie die rein gewerblich genutzten Kraftfahrzeuge den privaten Haushalten nicht zur Verfügung stehen und daher in den Ausstattungswerten der EVS nicht enthalten sind¹⁰.

In den alten Bundesländern besitzen derzeit rund drei Viertel aller Privathaushalte einen oder mehrere Pkw. Die bei der ersten EVS 1962/63 beobachteten Ausstattungswerte zwischen den Haushaltskategorien haben sich im Zeitverlauf deutlich verringert. Bei den Haushalten von Landwirten, die vor 30 Jahren mit einer Pkw-Besitzquote von zwei Fünfteln etwa gleichauf mit den Haushalten von Beamten und Angestellten lagen, ist die Vollmotorisierung inzwischen erreicht. In der Anfangsphase der Motorisierung hatten die Haushalte der übrigen Selbständigen mit zwei Dritteln noch den höchsten Ausstattungsgrad. Inzwischen liegen sie hinter den Beamten-Haushalten auf Rang drei. Gleichwohl sind auch sie fast vollständig motorisiert. Verglichen mit 1962 ist die Entwicklung vor allem bei den Arbeiter-Haushalten hervorzuheben. Sie waren damals erst zu einem Fünftel im Besitz eines Pkw. Inzwischen haben sie mit einer Ausstattungsquote von fast neun Zehnteln mit den Haushalten von Angestellten gleichgezogen. Auf deutlich niedrigerem Niveau liegt der Motorisierungsgrad der Haushalte mit einem nichterwerbstätigen Haushaltsvorstand. Die ungünstige Altersstruktur (viele Rentner), das unterdurchschnittliche Haushaltseinkommen (Rentner, Arbeitslose, Sozialhilfeempfänger, Studenten) sowie die vergleichsweise geringe Haushaltsgröße (viele Einpersonenhaushalte) dürften hierfür die maßgeblichen Gründe sein. Dennoch ist ein Motorisierungsgrad von über 50 vH überraschend hoch.

Ähnliche Unterschiede, allerdings auf einem insgesamt deutlich geringeren Niveau, ergeben sich beim Ausstattungsgrad mit Zweit- und Drittwagen¹¹. Vor dreißig Jahren stand nur in jedem siebzigsten Haushalt mehr als ein Pkw zur Verfügung. Heute befinden sich in jedem sechsten Haushalt mindestens zwei Autos. In jedem dritten Haushalt von Landwirten sind mindestens zwei Fahrzeuge vorhanden. Deutlich darunter liegen die Haushalte von Arbeitern (17,5 vH) und Nichterwerbstätigen (12 vH).

In den neuen Bundesländern sind derzeit bereits zwei Drittel — 1989 lag dieser Wert bei gut zwei Fünfteln — aller Privathaushalte mit Pkw ausgestattet. Die Rangfolge der Haushalte nach der Pkw-Verfügbarkeit ähnelt der für die alten Bundesländer. Bemerkenswert hoch ist auch in den neuen Bundesländern der Motorisierungsgrad der Nichterwerbstätigen-Haushalte. Fast jeder zweite Haushalt verfügt hier über mindestens ein Auto. Etwas markanter sind die Ausstattungswerte noch beim Mehrfachbesitz. In jedem achten Haushalt in den neuen Bundesländern ist mehr als ein Auto vorhanden. Insbesondere die Arbeitnehmer-Haushalte liegen hier deutlich unter den Vergleichswerten für Westdeutschland.

Die Einflußfaktoren — Einkommen, Haushaltsgröße, Altersstruktur sowie die Wohnortgröße — überlagern sich häufig, so daß es schwierig ist, die jeweiligen Einzelzusam-



menhänge quantitativ zu beschreiben. So ergibt sich z.B. der unterdurchschnittliche Pkw-Besitz der Nichterwerbstätigen-Haushalte aus geringem Einkommen (Arbeitslose, Studenten, Rentner), dem z.T. hohen Alter der Bezugspersonen (Rentner) und der Haushaltsgröße (viele Einpersonenhaushalte).

Die gegenwärtigen Unterschiede im Pkw-Besitz zwischen den Haushaltskategorien dürften insbesondere im Ost-West-Vergleich zu einem großen Teil einkommensbedingt sein. Das in den neuen Bundesländern trotz erheblich geringerer Durchschnittseinkommen dennoch vergleichsweise hohe Motorisierungsniveau ist vermutlich darauf zurückzuführen, daß ostdeutsche Haushalte im

¹⁰ Der Anteil der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge hat sich in Westdeutschland seit Anfang der siebziger Jahre bei rund 10 vH des Gesamtbestandes (derzeit 3,2 Mill.) eingependelt. In den neuen Bundesländern liegt dieser Anteil — mit steigender Tendenz — derzeit bei etwa 5 vH. Für die rein gewerblich genutzten Pkw ist nur eine Schätzung möglich. Das Kraftfahrt-Bundesamt trennt im Nachweis nach Haltergruppen lediglich Arbeitnehmer und Nicht-Erwerbspersonen von Unternehmen und Selbständigen. Bei den auf Unternehmen und Selbständige zugelassenen Pkw (1993 in den alten Bundesländern: rund 4 Mill.; für die neuen Länder lagen keine Angaben vor) wird angenommen, daß etwa drei Viertel des entsprechenden Fahrzeugbestandes sowohl privat als auch für gewerbliche Zwecke genutzt werden. Diese privat-gewerblichen Pkw werden bei der Betrachtung des Ausstattungsgrades dem Privatsektor zugerechnet.

¹¹ In der EVS 1993 werden die Ausstattungsquoten für Haushalte mit einem oder mehreren Pkw nicht mehr getrennt ausgewiesen.

Einkommen und Pkw-Ausstattung der Haushalte nach sozialen Gruppen 1991

Soziale Stellung des Haushaltsvorstandes	Alte Bundesländer		Neue Bundesländer	
	Verfügbares Einkommen je Haushalt und Monat in DM	Ausstattungsgrad mit einem oder mehreren Pkw in vH	Verfügbares Einkommen je Haushalt und Monat in DM	Ausstattungsgrad mit einem oder mehreren Pkw in vH
Landwirte ¹⁾	5 333	98,5	2 826	88
Selbständige ²⁾	14 308	92,5	3 358	80
Beamte	5 808	93,5	3 000	78
Angestellte	5 058	87,5	2 900	71
Arbeiter	4 150	86,5	2 586	73
Nichterwerbstätige	3 225 ³⁾	50,0 ⁴⁾	1 400 ⁵⁾	41 ⁴⁾

1) Neue Bundesländer: LPG-Mitglieder. — 2) Alte Bundesländer: Ohne Selbständige in der Landwirtschaft. — 3) Arbeitslose, Rentner, Pensionäre, Sozialhilfeempfänger. — 4) Alle Nichterwerbstätigen-Haushalte. — 5) Ohne Pensionäre.

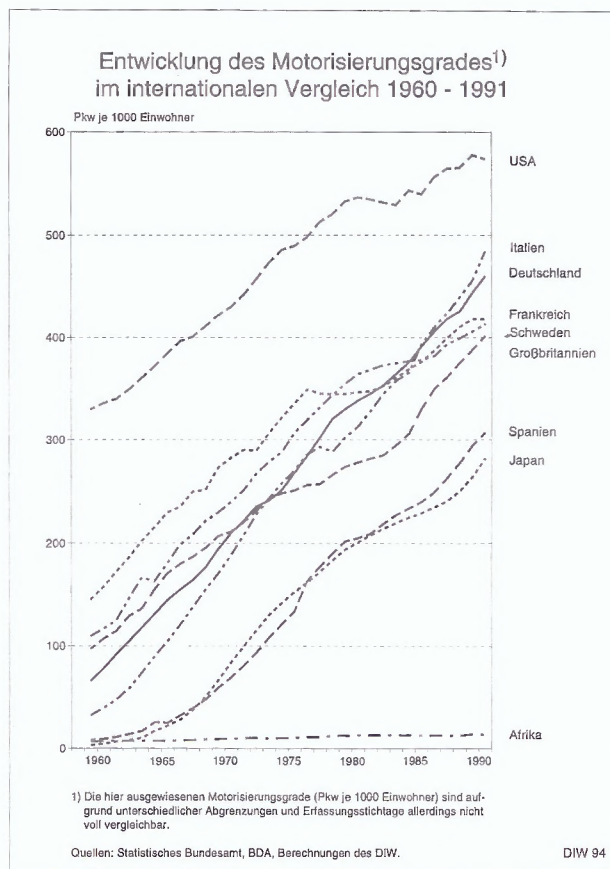
Quellen: Statistisches Bundesamt; IAW; Berechnungen des DIW.

Durchschnitt etwas größer sind als die westdeutschen. In Westdeutschland leben durchschnittlich 2,3 Personen in einem Haushalt, in Ostdeutschland sind es 2,5 Personen. Nach der EVS 1993 steigt mit wachsender Personenzahl in einem Haushalt der Anteil der Pkw-Eigentümer¹². Dies gilt im Westen und Osten gleichermaßen. So weisen Einpersonenhaushalte in den alten Bundesländern eine Pkw-Ausstattung von rund 46 vH (neue Länder: 26 vH) auf, Vierpersonenhaushalte eine von 95 vH (92 vH).

Internationaler Vergleich

Innerhalb der EU war die Motorisierungsentwicklung in den letzten 30 Jahren in Italien und Deutschland am stärksten. Fast jeder zweite Einwohner in diesen Ländern verfügt rechnerisch derzeit über ein eigenes Auto. Frankreich, Großbritannien, Belgien und die Niederlande, die 1960 ausnahmslos höhere Pkw-Ausstattungsquoten aufwiesen, sind demgegenüber deutlich zurückgefallen. Offensichtlich reichen auch hier die unterschiedlichen Wohlstandsindikatoren (wie Bruttoinlandsprodukt je Einwohner) allein nicht aus, um Abweichungen in den jeweiligen Kennziffern zu erklären. So liegt Italien in der Einkommensskala (BIP je Einwohner) innerhalb der EU nur auf einem Mittelplatz. Andere europäische Länder, wie die Schweiz und Schweden, die einkommensmäßig mehr oder weniger deutlich vor Italien plazierte sind, liegen mit Kennziffern von 451 bzw. 418 Pkw je 1000 Einwohnern deutlich unter dem italienischen Wert (488).

Auch im weltweiten Vergleich hat Deutschland eine Spitzenposition in der einwohnerbezogenen Pkw-Ausstattung. Traditionell hochmotorisierte Länder wie Kanada (468), Australien (447) und Neuseeland (440) wurden überholt. Lediglich die USA weisen einen noch deutlich höheren Motorisierungsgrad auf. Bemerkenswert ist auch der vergleichsweise niedrige Ausstattungsgrad in Japan (282), dem weltweit größten Automobilhersteller¹³. Demgegenüber nehmen sich die entsprechenden Quoten beispiels-



weise für Afrika (14), China (16) und Indien (27) sehr bescheiden aus. In ganz Afrika waren 1991 mit 9,3 Mill. Autos

¹² Vgl. Hannelore Pöschl, a.a.O., S. 925 f.

¹³ Der niedrige Motorisierungsgrad in Japan dürfte z.T. auch auf die unterschiedliche statistische Abgrenzung und Erfassung der Kraftfahrzeuge zurückzuführen sein. Vermutlich ist ein Teil der dem privaten Bereich zur Verfügung stehenden Fahrzeuge den Nutzfahrzeugen zugeordnet.

nur geringfügig mehr als in Nordrhein-Westfalen registriert.

Zweifellos ist die Abstufung in der Pkw-Ausstattung, vor allem bei den zuletzt genannten Ländern oder Kontinenten, in erster Linie einkommensbedingt. Die Querschnittsbetrachtung macht aber deutlich, daß für den Motorisierungsgrad nicht nur das Einkommen, sondern weitere Einflußfaktoren, wie das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, die Qualität des Straßennetzes, die Siedlungsstruktur, die geographischen Gegebenheiten sowie nicht zuletzt die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen eine Rolle spielen. Ziele wie Verkehrssicherheit, Energieeinsparung, Umweltschutz, sektorale und regionale Wirtschaftsförderung haben in vielen Ländern ein unterschiedliches Gewicht. Die jeweils resultierenden Maßnahmen und die Gesetzgebung beeinflussen das ökonomische Kalkül und formen offenbar auch die allgemeine Einstellung zum Auto.

In allen Ländern ist die Motorisierung in den vergangenen Jahrzehnten deutlich gestiegen. Auch wenn beim Autokauf und -besitz vielfach Prestigedenken eine Rolle spielt, wandelt sich das Auto vor allem in den Industrieländern immer mehr zu einem selbstverständlichen Gebrauchsgegenstand, der vor allem für die Haushalte von hohem Nutzen ist. So weisen Länder mit einem niedrigeren Motorisierungsgrad (Pkw je 1000 Einwohner), bezogen auf die Zahl der Haushalte, ähnliche oder höhere Ausstattungsziffern auf (wie Niederlande und Frankreich).

Rahmenbedingungen für die Projektion

Die hier vorgelegte Bestandsprognose basiert auf soziodemographischen und sozio-ökonomischen Leitdaten sowie Arbeitshypothesen, die im folgenden kurz skizziert werden. Sie sind kompatibel mit denen, die auch der Personenverkehrsprognose zugrunde liegen¹⁴.

Die Bevölkerungszahl in der Bundesrepublik Deutschland wird bis 2010 um rund 2,5 Mill. auf 83,7 Mill. steigen. Während für Ostdeutschland ein leichter Rückgang (von 15,5 Mill. auf 14,9 Mill.) erwartet wird, ist in Westdeutschland mit einer Zunahme (von 65,8 Mill. auf 68,8 Mill.) zu rechnen¹⁵. Die Zahl der Haushalte wird sich von rund 35 Mill. auf 37,7 Mill. erhöhen. Für West- wie Ostdeutschland ist angenommen worden, daß die durchschnittliche Haushaltsgröße geringfügig zurückgehen wird. So dürfte in den neuen Bundesländern trotz rückläufiger Einwohnerzahl die Zahl der Haushalte auf dem heutigen Wert (6,4 Mill.) verharren. In den alten Bundesländern ist eine Zunahme um 2,4 Mill. auf 31,3 Mill. zu erwarten. Die „fahrfähige“ Bevölkerung wird in beiden Teilen Deutschlands zunehmen. Sie wird 2010 insgesamt etwa 62 Mill. betragen und damit um 2 Mill. über dem heutigen Stand liegen.

In den alten Bundesländern besaßen 1990 etwa 84 vH der Männer ab 18 Jahren und nur 55 vH der Frauen dieser Altersgruppe einen Pkw-Führerschein. In den neuen Bundesländern betragen diese Quoten 71 vH und 31 vH.

Sowohl bei den geschlechtsspezifischen Unterschieden, die in West- und in Ostdeutschland bestehen, als auch bei dem in Ostdeutschland noch nicht so verbreitetem Führerscheinbesitz wird eine zunehmende Angleichung erwartet.

Zahl und Anteil der Rentner werden im Prognosezeitraum erheblich steigen. Es wird sich in Westdeutschland zunehmend um Personen handeln, die schon lange ein Auto besitzen und es im Rentenalter vorerst nicht abschaffen. Bei den älteren Arbeitnehmern und Nichterwerbstätigen in den neuen Bundesländern, die heute noch keinen Führerschein bzw. kein Auto haben und die im Projektionszeitraum das Rentenalter erreichen, wird unterstellt, daß sie keine nennenswerten Impulse für die Motorisierung geben.

Ausgehend von der Annahme einer Angleichung der allgemeinen Wirtschafts- und Lebensbedingungen werden Einkommensdifferenzen, die gegenwärtig zwischen Ost- und Westdeutschland noch bestehen, weitgehend abgebaut sein.

Wenn auch derzeit noch Unsicherheiten über die künftigen fiskalischen Belastungen bestehen, so ist doch in jedem Fall mit einer Verteuerung des Pkw-Verkehrs zu rechnen. Wie in allen früheren Pkw-Bestandsprojektionen werden auch hier als Arbeitshypothese nennenswerte Rückwirkungen auf die Entwicklung des Pkw-Bestandes ausgeschlossen.

Auch von der Infrastruktur sind keine restriktiven Einflüsse auf den Pkw-Bestand zu erwarten. Entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan 1992¹⁶ sollen zwar grundsätzlich umwelt- und sozialverträglichere Verkehrsabläufe gefördert werden, jedoch sind die konkreten Investitionsentscheidungen von der Überlegung geprägt, daß Verkehrsengpässe nicht zu Wachstumsbremsen der nationalen und europäischen Wirtschaftsentwicklung werden¹⁷. Das für die Bundesfernstraßen geplante durchschnittliche jährliche Investitionsvolumen liegt über dem früherer Ansätze (BVWP '80 und BVWP '85)¹⁸. Auch von dieser Seite her sind mithin restriktive Auswirkungen auf die Ausweitung des Pkw-Bestandes auszuschließen.

Voraussichtlicher Pkw-Bestand im Jahre 2010

Ausgangspunkt der Bestandsprognosen sind Hypothesen über die Ausstattung in den einzelnen Haushaltskategorien. Infolge der Vereinigung Deutschlands und der

¹⁴ Vgl. Entwicklung des Personenverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2010, a.a.O.

¹⁵ Vgl. hierzu Bevölkerungsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010 ..., a.a.O.

¹⁶ Vgl. Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92). Hrsg.: Der Bundesminister für Verkehr. Bonn, Juli 1992.

¹⁷ Ebenda, S. 9.

¹⁸ Vgl. hierzu auch: Verkehrswegepolitik muß umweltpolitische Ziele stärker berücksichtigen. Bearb.: Ulrich Voigt. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 51/92, S. 695 ff.

damit veränderten Rahmenbedingungen sowie aufgrund der Ergebnisse der EVS 1993 wurden die haushaltsspezifischen Annahmen leicht revidiert.

Die Zahl der rein gewerblich genutzten Pkw, die den privaten Haushalten nicht zur Verfügung stehen, wird auf etwas mehr als 1 Mill. geschätzt. Die Zahl der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge dürfte wie früher in den alten Bundesländern in beiden Teilen Deutschlands 10 vH vom Gesamtbestand betragen.

Die Pkw-Besitzquoten aller Haushaltskategorien, ausgenommen die der Nichterwerbstätigen, werden 2010 praktisch der Vollmotorisierung entsprechen. Aufgrund von Einkommensrestriktionen, der Alterstruktur und der Haushaltsgröße dürfte der Ausstattungsgrad der Nichterwerbstätigen-Haushalte deutlich darunter liegen, mit zwei Dritteln aber ebenfalls eine beachtliche Größenordnung erreichen.

Gut vier Fünftel aller Privathaushalte werden im Jahre 2010 über mindestens ein Auto, rund jeder fünfte Haushalt über zwei und mehr Autos verfügen. Neben dem erheblichen Nachholbedarf in den neuen Bundesländern ist der Pkw-Bestandswachstum überwiegend auf diesen „Zweitwagen-Effekt“ zurückzuführen.

Unter den hier zugrunde gelegten Annahmen wird für das Jahr 2010 ein Pkw-Bestand von 49,8 Mill. (einschließlich rein gewerblich genutzter und vorübergehend stillgelegter Fahrzeuge) erwartet. Dies ist gegenüber 1993 ein Bestandszuwachs von 28 vH und bedeutet rein rechnerisch, daß fast 60 vH aller Einwohner in Deutschland bzw. vier Fünftel aller „Fahrfähigen“ ein eigenes Auto besitzen werden. Die heute noch bestehenden Unterschiede zwischen den alten und neuen Bundesländern werden bis 2010 nahezu abgebaut sein. Der einwohnerbezogene Motorisierungsgrad wird in den neuen Bundesländern mit 568 Pkw je 1000 Einwohner nur noch um rund 5 vH unter dem entsprechenden Wert für Westdeutschland (601) liegen.

Die Erfahrung zeigt, daß Bevölkerungs- und Haushaltsprognosen immer rascher revisionsbedürftig werden. Dies ist auch bei der Bewertung dieser Langfristprognose zu berücksichtigen. In den Prognosen für die Bundesverkehrswegeplanung¹⁹ wurden für 2010 lediglich 78,1 Mill.

¹⁹ Vgl. Intraplan und Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung: Personenverkehrsprognose 2010 für Deutschland — Schlußbericht — (Langfassung). Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. München/Heilbronn, Juni 1991.

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

Soziale Stellung des Haushaltsvorstandes	Ausstattungsgrad in vH								
	1962	1969	1973	1978	1983	1988	1993	1993	2010
	Alte Bundesländer							Neue Bundesländer	Deutschland
Haushalte insgesamt	27,3	44,5	55,6	62,6	65,5	69,5	74,0	66,0	82,0
1 Pkw	25,9	41,5	50,7	52,6	54,1	55,5	57,0	53,0	59,5
2 und mehr Pkw	1,4	3,0	4,9	10,0	11,4	14,0	17,0	13,0	22,5
Landwirte	41,5	73,1	83,4	90,2	94,7	97,5	99,0	97,0	99,0
1 Pkw	39,7	66,8	76,1	77,5	78,6	69,5	68,0	78,0	66,0
2 und mehr Pkw	1,8	6,3	7,3	12,7	16,1	28,0	31,0	19,0	33,0
Übrige Selbständige	66,8	75,8	76,7	86,4	88,4	92,0	93,0	89,0	96,0
1 Pkw	59,3	64,0	61,7	63,1	64,2	65,0	65,5	64,0	62,0
2 und mehr Pkw	7,5	11,8	15,0	23,3	24,2	27,0	27,5	25,0	34,0
Beamte	40,4	70,0	84,6	88,2	92,1	93,5	94,0	89,0	97,0
1 Pkw	39,3	66,2	76,7	75,7	75,2	72,5	70,0	74,5	68,0
2 und mehr Pkw	1,1	3,8	7,9	12,5	16,9	21,0	24,0	14,5	29,0
Angestellte	40,0	61,0	72,0	79,8	83,7	87,0	88,0	80,0	96,0
1 Pkw	38,7	57,2	65,9	68,0	68,4	69,0	67,0	68,0	68,0
2 und mehr Pkw	1,3	3,8	6,1	11,8	15,3	18,0	21,0	12,0	28,0
Arbeiter	22,0	48,7	66,6	77,5	81,1	86,0	87,0	83,0	95,0
1 Pkw	21,5	46,9	62,7	69,0	68,5	69,5	69,5	71,0	68,0
2 und mehr Pkw	0,5	1,8	3,9	8,5	12,6	16,5	17,5	12,0	27,0
Nichterwerbstätige	8,1	16,2	24,0	31,1	38,7	44,0	54,0	48,0	66,0
1 Pkw	7,7	15,3	22,3	26,5	32,9	37,0	42,0	38,0	52,0
2 und mehr Pkw	0,4	0,9	1,7	4,6	5,8	7,0	12,0	10,0	14,0

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

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV) sowie Berechnungen des DIW.

Einwohner unterstellt. Aus diesem demographischen Bezugsrahmen wurden 45,5 Mill. Pkw abgeleitet. Die hier vorgelegte Pkw-Bestandsprojektion basiert auf einer um fast 6 Mill. höheren Bevölkerungszahl (83,7 Mill.). Für den Fall weiterhin relativ hoher Zuwanderungen hat das DIW sogar eine Einwohnerzahl von rund 86 Mill. prognostiziert²⁰. Unter sonst gleichen strukturellen Gegebenheiten könnte der Pkw-Bestand somit auch deutlich über die magische 50 Mill.-Grenze hinaus steigen.

Schlußfolgerungen

Das Auto hat für viele Menschen den Charakter eines Gebrauchsgegenstandes angenommen. Überall dort, wo öffentliche Verkehrsmittel nicht zur Verfügung stehen, die Wegelänge, die Witterungsverhältnisse und die persönliche Situation (alt, krank) einen Fußweg oder die Fahrradbenutzung ausschließen, ist das Auto sogar unverzichtbar geworden. Dies gilt insbesondere für eine straff arbeitsteilig organisierte Gesellschaft wie die deutsche, in der das Erreichen vieler Zielorte für die Alltagsaktivitäten (wie Beruf, Einkauf, Ausbildung, Freizeit) häufig mit der Überwindung langer Distanzen verbunden ist. Die Lebensgestaltung großer Teile der Bevölkerung ist auf die Verfügbarkeit eines Autos ausgerichtet. Wegen dieser Gegebenheiten sowie der Abhängigkeit vieler Beschäftigter von der Automobilindustrie und ihren Zulieferindustrien schließen sich direkte restriktive Eingriffe in den Pkw-Besitz derzeit und wohl auch in absehbarer Zukunft aus.

Das „Auto-Verkehrssystem“ produziert jedoch auch erhebliche negative Folgewirkungen (Luft- und Lärmbelastungen, Flächenverbrauch, Beeinträchtigung der allgemeinen Lebensqualität), die angesichts der prognostizierten Pkw-Bestandszahlen eher größer werden dürften. Vor dem Hintergrund des Dilemmas „Auto-Notwendigkeit versus Umwelt“ ist es um so dringender geboten, über entsprechende Maßnahmen und Anreize darauf hinzuwirken, daß leichtere und weniger Energie verbrauchende Fahrzeuge hergestellt und gekauft, die Autos rationeller genutzt, die Wege kürzer²¹ (Flächennutzungspolitik) und die Alternativen zum Auto wirksamer als bisher gefördert werden²².

Problematisch war bisher nicht nur die ungebremste Motorisierung, sondern auch der bis heute ungebrochene

Trend zu immer leistungsstärkeren Autos²³. Alle Bemühungen, über eine Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs einzelner Fahrzeugtypen Energie einzusparen, sind größtenteils dadurch wieder zunichte gemacht worden, daß die Autos schneller und größer wurden.

Die in den achtziger Jahren geführten Diskussionen über die Gurtanlegepflicht oder den Katalysatoreinbau haben gezeigt, daß es flankierender politischer Maßnahmen bedarf, sei es über Gebote oder entsprechende steuerliche Anreize, um die mit der Autonutzung verbundenen negativen Folgewirkungen zu vermindern. Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist es z.B., den Energieverbrauch und damit auch die CO₂-Emissionen spürbar zu senken. Hier wären genügend Ansatzpunkte vorhanden. So könnte man dem Ziel über entsprechend gestaffelte Steuern und Abgaben — orientiert beispielsweise am durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch oder am Gewicht der Fahrzeuge — sowie über vorgegebene Grenzen für den Kraftstoffverbrauch — gestaffelt nach Fahrzeuggrößen — näherkommen.

Wichtig für die Wirksamkeit und Durchsetzbarkeit aller Maßnahmen ist, daß die Verkehrspolitik langfristig kalkulierbar und berechenbar wird. Nur mit einer Strategie der Ankündigung einer auf längere Sicht ausgerichteten, gestaffelten Verteuerung des Kfz-Verkehrs wird die Verkehrspolitik glaubwürdig, und es wird der Eindruck vermieden, als dienten solche Steuererhöhungen lediglich zum Stopfen von Haushaltslöchern.

²⁰ Vgl. Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2010 ..., a.a.O. (Szenario II).

²¹ „Die erforderliche Raum-Verkehr-Strategie muß in den regionalen Lebensräumen ein Leben und Wirtschaften mit kürzeren Distanzen ermöglichen“. Vgl. Führt die Verkehrspolitik in eine Sackgasse? Bearb.: Eckhard Kutter. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 32/93, S. 449.

²² Die Instrumente für eine ressourcenschonende Verkehrspolitik, die insbesondere auf eine rationellere Nutzung des Autos und die Förderung weniger die Umwelt belastender Verkehrsmittel abzielen, sind hinlänglich bekannt. Vgl. hierzu auch: Entwicklung des Personenverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2010, a.a.O.

²³ Die Anteile der 1970 noch mit Abstand stärksten Hubraumklasse (1000-1499 cm³) am Pkw-Bestand sind von 56 vH auf 27 vH gesunken. Die darüber liegende Klasse (1500-1999 cm³) ist anteilsmäßig von 24 vH auf 51 vH gestiegen.

Entwicklung des Personenverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2010

Vor vier Jahren hat das DIW eine Projektion des Personenverkehrs bis 2010 für die alten Bundesländer veröffentlicht¹. Inzwischen haben sich durch die Wiedervereinigung Deutschlands und die politischen Umwälzungen in Osteuropa grundlegend neue Bedingungen ergeben. In diesem Bericht wird der Personenverkehr in Deutschland insgesamt für das Jahr 2010 unter Zugrundelegung der aktuellen Bevölkerungsprognose des DIW² und unter Einbeziehung der Ergebnisse neuerer Stichprobenerhebungen³ vorausgeschätzt.

Werden die bisherigen Grundsätze der Verkehrspolitik unverändert beibehalten, so ist bis zum Jahr 2010 mit einer weiteren erheblichen Zunahme des Pkw-Verkehrs und der durch ihn verursachten Umweltprobleme zu rechnen. Die Pkw-Fahrleistung würde in Westdeutschland um gut ein Fünftel, in Ostdeutschland um vier Fünftel steigen.

Rahmenbedingungen der Projektion

Eine wichtige Bestimmungsgröße für den Personenverkehr ist die Einwohnerzahl. In der neuesten Projektion der Bevölkerungsentwicklung des DIW wird für das Jahr 2010 mit 68,8 Mill. Einwohnern in den alten Bundesländern und mit 15 Mill. Einwohnern in den neuen Bundesländern gerechnet⁴. Verglichen mit den Einwohnerzahlen von 1992 bedeutet dies eine Zunahme um 4 Mill. in Westdeutschland und einen Bevölkerungsverlust von 0,8 Mill. in Ostdeutschland.

Eine weitere zentrale Größe für die Schätzung des Personenverkehrs ist die Entwicklung der Motorisierung. Heute noch bestehende Unterschiede in der Pkw-Ausstattung zwischen West- und Ostdeutschland werden bis zum Jahr 2010 nahezu ausgeglichen sein. Die insgesamt höhere Bevölkerungszahl, die Angleichung der Lebensbedingungen und der erwartete Anstieg des Motorisierungsgrades der fahrfähigen Bevölkerung sprechen für eine weitere starke Zunahme des Pkw-Bestandes in beiden Teilen Deutschlands; veranschlagt wird hier eine Steigerung um 11 Mill. auf rund 50 Mill. Pkw⁵. Darüber hinaus wurden folgende Annahmen getroffen:

- Die unterstellte Erweiterung der Fernverkehrswege orientiert sich am „vordringlichen Bedarf“ nach der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) 92⁶ und den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“. Für die neuen Bundesländer bedeutet dies den Aus- und Neubau des Fernstraßennetzes, die Verknüpfung mit westdeutschen Autobahnen und den Bau von Ortsumgehungen. Für die Bahn werden die Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecken einschließlich der neuen Rhein-Main-Strecke und der Ausbau der Ost-West-Verbindungen unterstellt.
- Mit der Bahnreform und der Regionalisierung des Schienennahverkehrs sind keine größeren Streckenstilllegungen verbunden; die Attraktivität des Angebots wird verbessert bzw. bleibt erhalten.

- Technisch-organisatorische Maßnahmen erhöhen die Kapazität der bestehenden Straßen und Schienenwege.
- Die „freie Wahl der Verkehrsmittel“ bleibt grundsätzlich erhalten, auch wenn diese Wahl durch Einstellung oder Einschränkung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum oder durch autoverkehrsfreie Zonen sowie Parkraumbewirtschaftung in den Innenstädten teilweise eingeschränkt wird.
- Es eröffnen sich auch künftig Spielräume für höheres verfügbares Einkommen und geringere Lebensarbeitszeit.

¹ Ungebrochenes Wachstum des Pkw-Verkehrs erfordert verkehrspolitisches Handeln -Status quo-Projektion des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 2010. Bearb.: Jutta Kloas und Hartmut Kuhfeld. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 14/90.

² Bevölkerungsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010 mit Ausblick auf 2040. Bearb.: Erika Schulz. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 29/93.

³ Jutta Kloas, Uwe Kunert: Vergleichende Auswertungen von Haushaltsbefragungen zum Personennahverkehr (Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV) 1976, 1982, 1989). Gutachten im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Berlin 1993. — Jutta Kloas: Auswertung der Kinder-KONTIV (unveröffentlichtes Manuskript), Berlin 1994. — TU Dresden: Verhaltensänderungen im Stadtverkehr — Ursachen und Trends in den östlichen Bundesländern, spezielle Auswertung des SrV-Plus 1991 und der Vergleich mit KONTIV 1989, Gutachten im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Dresden 1993. — Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung (IVT): Fahrleistungserhebung 1990, Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heilbronn 1993.

⁴ Dies entspricht dem Szenario I der Prognose der Bevölkerungsentwicklung, in dem, ausgehend von der Annahme günstiger wirtschaftlicher und politischer Entwicklungen in Osteuropa und ökonomischer Stabilisierung in den neuen Bundesländern, mit einer niedrigeren Zahl von Auswanderern und Flüchtlingen nach Deutschland und einer geringeren Zahl von Übersiedlern von Ost- nach Westdeutschland gerechnet wird als in Szenario II.

⁵ Vgl. Pkw-Bestandsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010. Bearb.: Rainer Hopf. In dieser Ausgabe des Wochenberichts.

⁶ Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92). Hrsg.: Der Bundesminister für Verkehr, Bonn, Juli 1992.

- Die realen Pkw-Betriebskosten dürften tendenziell zwar höher werden, aufgrund der Einkommenssteigerungen wird dies die Pkw-Nutzung aber nicht wesentlich beeinflussen⁷.
- Auch künftig werden das Streben nach Freizeit und nach materiellem Konsum wesentliche Ziele der Lebensgestaltung sein. Die Verhaltensweisen in Ostdeutschland entsprechen weitgehend den westlichen Mustern.

Datenbasis und Methodik

Betrachtet werden das gesamte jährliche Verkehrsaufkommen, d.h. alle (von In- und Ausländern) im Bundesgebiet zurückgelegten Wege und die Verkehrsleistung, d.h. alle auf dieser Fläche jährlich zurückgelegten Personenkilometer. Aufkommen und Leistung werden unterschieden nach dem benutzten Verkehrsmittel (einschl. der Wege zu Fuß), nach Nah- und Fernverkehr und nach den Motiven der Verkehrsteilnehmer (Fahrt- bzw. Wegezweck).

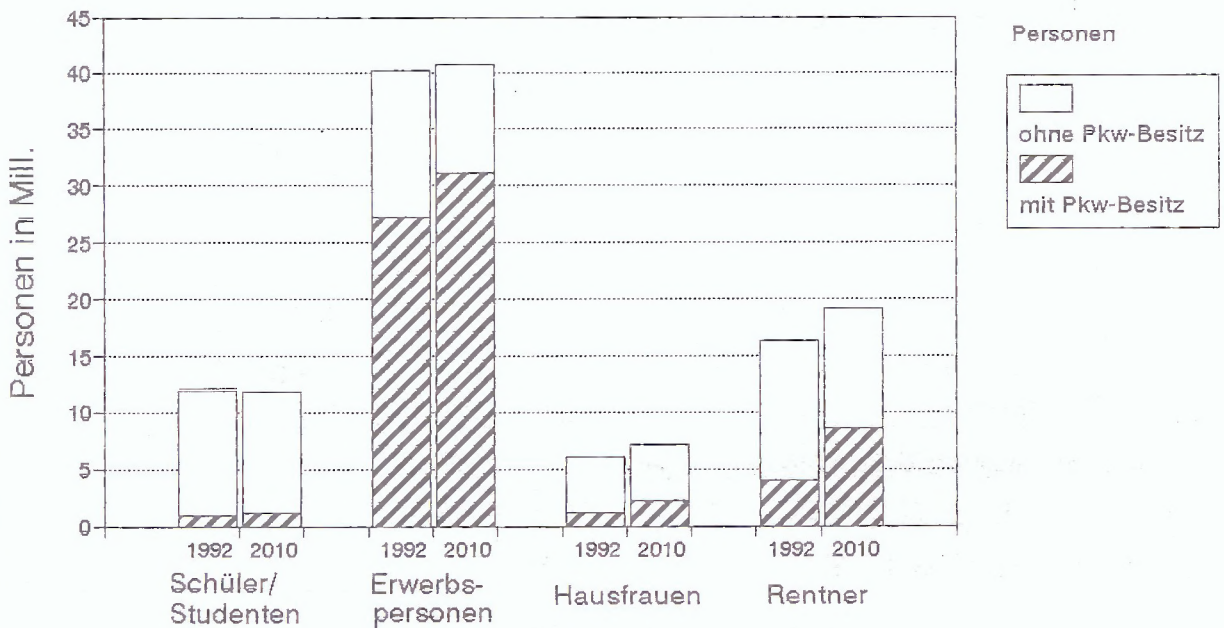
Die getrennt nach alten und neuen Bundesländern, jedoch mit vergleichbarer Methodik, durchgeführte Analyse und Prognose des Personenverkehrs wird durch die für West- wie Ostdeutschland unzureichende statistische Basis erschwert. Für den Personenverkehr Westdeutsch-

lands liegen originäre Daten zuletzt aus einer Haushaltserhebung von 1989 vor. Durch Aufbereitung dieser Informationen und Verknüpfung mit Daten der amtlichen Statistik zu Teilbereichen des Verkehrs und mit eigenen Schätzungen wurde ein Analysetableau für 1992 entwickelt. Für den motorisierten Individualverkehr (Pkw/Kombi, motorisierte Zweiräder) wurden die revidierten Ergebnisse der Fahrleistungsrechnung des DIW herangezogen⁸. Aus der „Kinder-KONTIV“ sind neue Mobilitätsraten für Kinder bestimmt worden, die im Vergleich zu den bisher dem DIW zur Verfügung stehenden Quellen eine erheblich höhere Verkehrsteilnahme ausweisen.

⁷ In der Vergangenheit ist der Anteil der durch den Pkw verursachten Ausgaben am verfügbaren Einkommen privater motorisierter Haushalte tendenziell gesunken. Vgl. Verkehr in Zahlen 1993, Bearb.: B. Schrader unter Mitarbeit von S. Radke, Hrsg.: Der Bundesminister für Verkehr, Bonn 1993, S. 271.

⁸ Zur Methodik der DIW-Fahrleistungsrechnung vgl.: Gesamtfahrleistungen und Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr weiter deutlich gestiegen. Bearb.: Heilwig Rieke. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 44/87. Die Ergebnisse der Modellrechnung für den motorisierten Individualverkehr wurden angesichts neuerer Erkenntnisse aus der Fahrleistungserhebung (s. Fußnote 2) für 1990 um 6,5 vH angehoben. Diese Korrektur der Fahrleistung hat Auswirkungen auf die globalen Zeitreihen zum Personenverkehr des DIW. Ausgangspunkt für deren Revision wird die für 1992 erarbeitete Datenbasis sein.

Bevölkerungsgruppen und Motorisierung in der Bundesrepublik Deutschland 1992 und 2010



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

Auf der Basis von Erhebungsergebnissen und Eckwerten der amtlichen Statistik für Teilbereiche sind auch für den Personenverkehr in Ostdeutschland entsprechende Daten für 1992 erarbeitet worden. Im Vergleich zu Westdeutschland zeigen sich bei allen Verkehrszwecken höhere Anteile des Fußgänger- und des Fahrradverkehrs sowie geringere Anteile des Pkw-Verkehrs.

Aufkommen und Leistung im Personenverkehr sind nach

- soziodemographischen Bevölkerungsgruppen,
- der Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt,
- Gemeindetypen⁹,
- Nah- und Fernverkehr,
- Wegezwecken und
- Verkehrsarten

gegliedert worden.

Bei der Status quo-Prognose für Westdeutschland ist im ersten Schritt davon ausgegangen worden, daß das Verhalten von Personen einer Bevölkerungsgruppe (definiert über Soziodemographie, Pkw-Verfügbarkeit und Gemeindetyp des Wohnortes) im Jahr 2010 dem Verhalten der Personen derselben Bevölkerungsgruppe im Analysejahr entspricht. Veränderungen im Gesamtergebnis resultieren dann aus Unterschieden in der Zusammensetzung der Bevölkerung, z.B. aus einer Zunahme des Anteils der

Rentner. Zur Erfassung von Veränderungen des Verkehrsverhaltens als Reaktion auf exogene Einflußfaktoren wie Siedlungsstruktur, Arbeitszeit, Verkehrsangebot sind im zweiten Schritt die Mobilitätsraten (Wege je Person, durchschnittliche Wegelängen) modifiziert worden.

Entsprechend den Annahmen hinsichtlich der Angleichung von Lebensbedingungen und Verhaltensweisen zwischen West- und Ostdeutschland wurden für Ostdeutschland weitgehend identische Mobilitätsraten für vergleichbare Personengruppen im Jahr 2010 zugrunde gelegt.

Berufsverkehr

Im Jahr 1992 entfielen etwa 20 vH aller Wege im Personenverkehr in West- und Ostdeutschland auf den Berufsverkehr¹⁰. Es wird davon ausgegangen, daß 2010 west-

⁹ Zur Abgrenzung und zu weiteren Analyseergebnissen vgl. Jutta Kloas, Hartmut Kuhfeld: Verkehrsverhalten im Vergleich. Beiträge zur Strukturforschung des DIW, Heft 96/1987.

¹⁰ Hierzu rechnen alle Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, bei denen Hin- und Rückweg innerhalb von 24 Stunden stattfinden. Vom Arbeitsplatz ausgehende beruflich bedingte Wege innerhalb der Arbeitszeit werden dem Geschäfts- und Dienstreiseverkehr, Fahrten von Wochenendpendlern dem Freizeitverkehr zugeordnet.

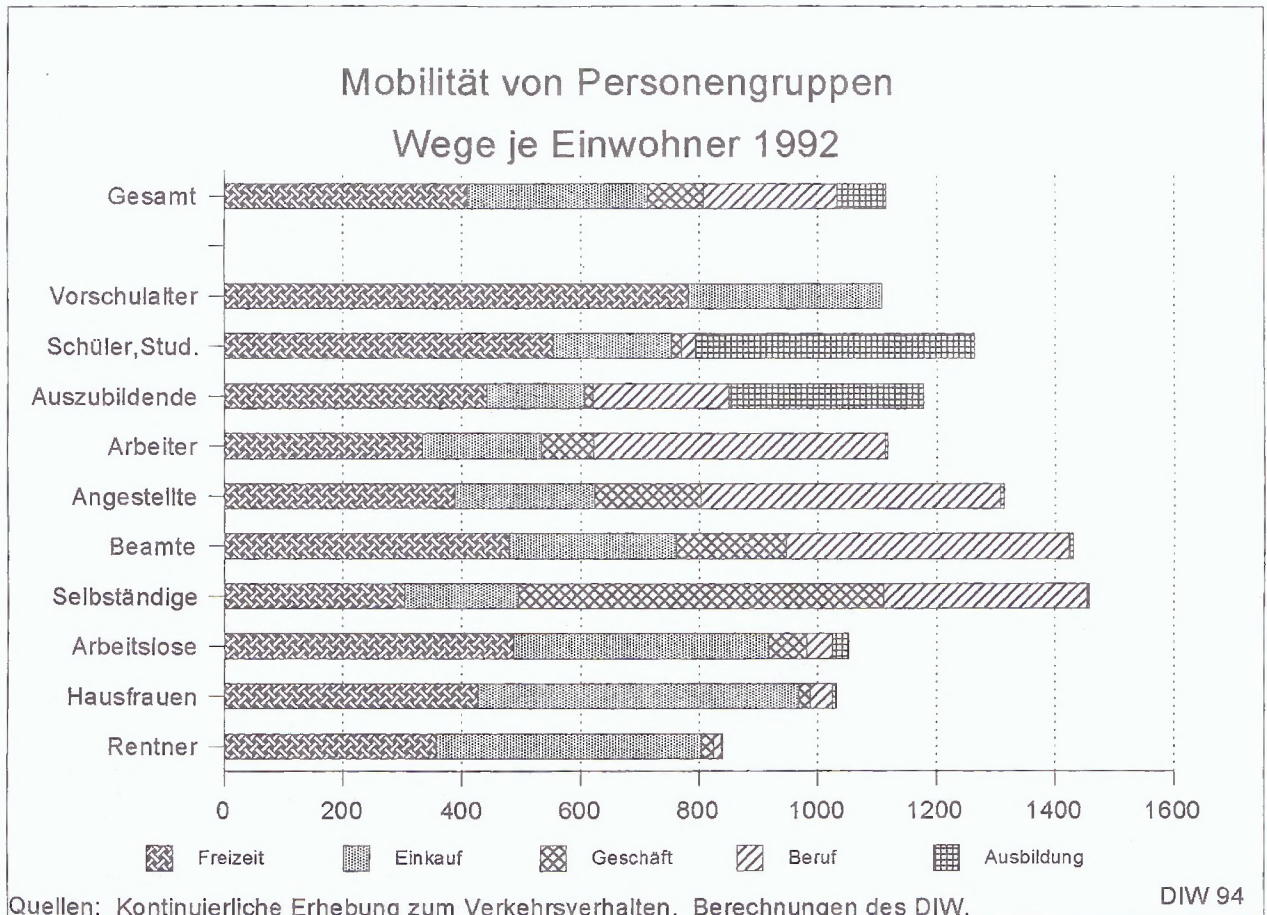


Tabelle 1

Entwicklung des Aufkommens und der Leistung im Personenverkehr
in Deutschland nach Verkehrsarten und Zwecken*)

	Beförderte Personen (Mill.)				Personenkilometer (Mrd.)			
	1992		Insgesamt	2010	1992		Insgesamt	2010
Alte Länder	Neue Länder	Alte Länder			Neue Länder			
Zu Fuß	20 271	5 427	25 698	25 028	23,8	6,3	30,1	30,2
Beruf	1 800	497	2 297	2 130	1,9	0,5	2,4	2,2
Ausbildung	1 418	415	1 833	1 775	1,5	0,4	2,0	1,9
Geschäft	256	51	307	331	0,3	0,1	0,3	0,3
Einkauf	7 713	2 049	9 762	9 267	7,2	1,9	9,1	8,8
Freizeit	9 084	2 414	11 498	11 527	13,0	3,4	16,4	17,1
Urlaub	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fahrrad	6 967	2 627	9 594	9 265	18,3	6,1	24,4	24,8
Beruf	1 250	613	1 863	1 563	3,2	1,4	4,6	4,0
Ausbildung	953	367	1 320	1 210	2,4	0,9	3,3	3,1
Geschäft	103	27	130	155	0,2	0,1	0,3	0,4
Einkauf	2 024	677	2 701	2 606	3,6	1,1	4,7	4,6
Freizeit	2 636	942	3 578	3 730	8,7	2,6	11,4	12,7
Urlaub	1	0	1	1	0,1	0,0	0,1	0,1
ÖSPV ¹⁾	6 370	1 625	7 995	7 963	76,5	12,9	89,4	103,2
Beruf	1 492	384	1 876	1 896	17,3	2,9	20,2	22,6
Ausbildung	1 606	316	1 922	2 071	13,4	2,0	15,4	17,9
Geschäft	147	30	177	193	3,1	0,4	3,5	4,2
Einkauf	1 679	473	2 152	1 946	10,9	2,3	13,2	12,8
Freizeit	1 417	417	1 835	1 816	24,2	3,9	28,1	34,3
Urlaub	29	5	33	40	7,5	1,4	8,9	11,5
Eisenbahn ²⁾	1 233	316	1 549	1 451	47,5	9,7	57,2	68,2
Beruf	500	107	607	573	13,0	2,1	15,1	15,7
Ausbildung	225	38	263	265	4,9	0,6	5,5	5,7
Geschäft	63	10	73	106	4,8	0,6	5,3	12,2
Einkauf	169	66	235	184	3,1	1,1	4,3	4,0
Freizeit	261	90	351	303	16,1	4,2	20,3	22,6
Urlaub	15	5	20	20	5,5	1,2	6,7	8,1
MIV ³⁾	39 646	7 290	46 936	53 677	620,3	104,0	724,3	902,0
Beruf	9 791	1 759	11 550	12 705	125,0	16,4	141,4	160,8
Ausbildung	1 021	189	1 210	1 314	12,3	1,8	14,1	16,1
Geschäft	5 878	1 088	6 966	8 085	119,1	22,0	141,1	165,4
Einkauf	8 168	1 397	9 565	11 647	61,2	11,3	72,5	90,5
Freizeit	14 693	2 835	17 528	19 768	256,1	44,7	300,8	394,4
Urlaub	95	22	117	158	46,6	7,8	54,3	74,8
Luft ⁴⁾	66	6	72	103	21,8	1,0	22,8	33,1
Geschäft	30	2	32	42	10,7	0,4	11,1	15,2
Freizeit	3	1	4	8	1,0	0,0	1,0	2,3
Urlaub	34	3	37	54	10,1	0,6	10,7	15,7
Insgesamt	74 552	17 287	91 840	97 483	808,2	140,0	948,2	1 161,6
Beruf	14 834	3 359	18 193	18 866	160,5	23,3	183,8	205,2
Ausbildung	5 223	1 326	6 549	6 634	34,6	5,7	40,3	44,7
Geschäft	6 477	1 208	7 685	8 912	138,2	23,4	161,6	197,7
Einkauf	19 752	4 661	24 413	25 648	86,0	17,7	103,8	120,7
Freizeit	28 093	6 699	34 793	37 150	319,1	58,8	377,9	483,3
Urlaub	173	34	207	272	69,8	11,0	80,8	110,1

*) Die Werte sind gerundet; die Summen sind aus ungerundeten Ausgangswerten berechnet. — 1) Öffentlicher Straßenpersonenverkehr: U-Bahn, Straßenbahn, O-Bus und Kraftomnibusverkehr. — 2) Einschl. S-Bahn. — 3) Motorisierter Individualverkehr: Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Krafträdern u. Mopeds. — 4) Ohne Umsteiger aus dem Ausland, einschließlich Transit. Leistung über dem Gebiet der Bundesrepublik.

Quellen: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV) 1976, 1982, 1989; Statistisches Bundesamt; System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)-Plus 1991; Berechnungen des DIW.

deutsche Frauen in stärkerem Maße am Erwerbsleben teilnehmen werden als heute, bei ostdeutschen Frauen wird hingegen unterstellt, daß die Erwerbsorientierung zurückgeht und ein größerer Teil der Frauen Hausfrauen sein werden¹¹. Die Wirkung weiterer Verkürzungen der Arbeitszeit auf die durchschnittliche Zahl der Arbeitstage ist angesichts der Zunahme individueller Gestaltungsspielräume schwer einzuschätzen. In der Status quo-Projektion wurde für die Zahl der Arbeitstage annähernde Stagnation unterstellt.

Bis zum Jahr 2010 ergibt sich ein Anstieg des Berufsverkehrs um 3,7 vH auf knapp 19 Mrd. Wege. Der höhere Anteil von Pkw-Besitzern unter den Erwerbstätigen wird in beiden Teilen Deutschlands zu einer deutlichen Zunahme des Berufsverkehrs mit dem Auto führen. Für die Eisenbahn wird dagegen ein leichter Rückgang erwartet. Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen können ihre Fahrgastzahlen im Berufsverkehr halten. Für Ballungsräume mit gutem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und restriktiven Bedingungen für den Pkw-Verkehr werden Zuwächse im öffentlichen Verkehr erwartet. Das Aufkommen im Fußgänger- und Fahrradverkehr wird sich um 7 vH bzw. 10 vH verringern. Der Rückgang des Radverkehrs ergibt sich dabei als Saldo aus einer leichten Zunahme in Westdeutschland und einer Halbierung der Radnutzung im Berufsverkehr in Ostdeutschland.

Ausbildungsverkehr

Umfang und Struktur des Ausbildungsverkehrs werden im wesentlichen von der Zahl der Schüler und Studenten sowie deren Alterszusammensetzung bestimmt. Während Grundschüler meist zu Fuß die Schule erreichen, sind Oberschüler und Studenten wegen längerer Wege oft auf die Benutzung eines Verkehrsmittels angewiesen.

Auf Schüler und Studenten entfallen gegenwärtig etwa 85 vH des Ausbildungsverkehrs, auf Auszubildende knapp 10 vH, der Rest sind Wege von Erwachsenen zu Fortbildungsveranstaltungen, Umschulungskursen u. ä. sowie Wege von Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen bzw. von dort abholen.

Der Anteil von Schülern, Studenten und Auszubildenden war 1992 in den alten und neuen Bundesländern mit 16,8 bzw. 17,6 vH nahezu gleich groß; deutliche Unterschiede gab es jedoch in der Zusammensetzung dieser Bevölkerungsgruppe. In Westdeutschland war der Anteil der Grundschüler und Schüler bis unter 18 Jahren deutlich geringer und der Anteil der Studenten deutlich höher als in Ostdeutschland. Die Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung sind teilweise hieraus zu erklären.

Für das Jahr 2010 wird mit einer Zunahme der Zahl der Schüler und Studenten um rund 0,8 Mill. in Westdeutschland und mit einem ebenso großen Rückgang in Ostdeutschland gerechnet. Am Wachstum des Ausbildungsverkehrs in den alten Bundesländern von 9 vH werden — mit Ausnahme der Eisenbahn — alle Verkehrsarten betei-

ligt sein. In den neuen Bundesländern wird der Ausbildungsverkehr dagegen um 30 vH zurückgehen. Überproportionale Verluste werden für den Fußgänger- und Radverkehr erwartet, während den öffentlichen Verkehrsmitteln kaum Fahrten verloren gehen. Angesichts höherer Studentenzahlen und gestiegener Pkw-Ausstattung wird der Pkw-Verkehr deutlich zunehmen.

Geschäfts- und Dienstreiseverkehr

Der Geschäfts- und Dienstreiseverkehr umfaßt alle Fahrten in Ausübung des Berufs. Auf den Nahbereich, der im wesentlichen aus Liefer-, Kundendienst- und Handwerkerfahrten besteht, entfallen etwa 95 vH aller Wege in West- und Ostdeutschland. Bis 2010 wird mit einer Zunahme um 16 vH gerechnet. In Westdeutschland sind die Bevölkerungszunahme und eine Ausweitung der Bedeutung des Dienstleistungssektors Ursachen für diesen Verkehrszuwachs. In Ostdeutschland werden bis 2010 ähnliche Dienstleistungsstrukturen entstanden sein. Gegenüber 1992 ist daher mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten im Geschäfts- und Dienstreiseverkehr zu rechnen. Auch künftig wird das Auto das nahezu ausschließlich benutzte Verkehrsmittel für geschäftsbedingte Fahrten im Nahbereich sein.

Der geschäftsbedingte Fernverkehr — hierzu rechnen Dienst- und Geschäftsreisen sowie Reisen zu Tagungen und Messen — ist hinsichtlich der Zahl der Fahrten von geringer Bedeutung, hat jedoch, aufgrund hoher durchschnittlicher Reiseweiten, einen Anteil von über 40 vH an der in diesem Zweck insgesamt erbrachten Leistung. Der Ausbau der Wirtschaftsbeziehungen in Europa, die Öffnung nach Osten und eine stärkere Verflechtung zwischen West- und Ostdeutschland wirken nachfragesteigernd auf den Fernverkehr, für den ein Zuwachs der Fahrtenzahlen von knapp 20 vH und der Leistung um 23 vH geschätzt wird. Der Aus- und Neubau von Schienenverbindungen für den Hochleistungsschnellverkehr innerhalb Deutschlands sowie auf Geschäftsreisende orientierte Angebote (z.B. Hotelzüge) werden die Wettbewerbsposition der Bahn stärken. Im Jahr 2010 könnte sie bis zu 30 Mill. Fahrten im Geschäfts- und Dienstreiseverkehr über größere Entfernungen an sich ziehen, die sonst mit dem Pkw oder dem Flugzeug gemacht worden wären. Im Vergleich zu 1992 ist dann mit einer Zunahme an Bahnkunden im Geschäftsfernreiseverkehr auf mehr als das Doppelte und einem Anstieg der Leistung fast auf das Zweieinhalbfache zu rechnen. Die Verlagerungen zur Bahn bedeuten einen Rückgang von Geschäftsfernreisen mit dem Pkw von 6 vH. Der innerdeutsche Luftverkehr wird in diesem Segment um zwei Fünftel schrumpfen.

¹¹ Vgl.: Entwicklung des Arbeitskräfteangebots in Deutschland bis zum Jahr 2010. Bearb.: Erika Schulz. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 42/93. Für die Prognose ist die Variante Y mit identischen Erwerbsquoten west- und ostdeutscher Frauen in 2010 zugrunde gelegt worden.

Tabelle 2

Entwicklung des Aufkommens und der Leistung im Personenfernverkehr¹⁾
in Deutschland nach Verkehrsarten und Zwecken^{*)}

	Beförderte Personen (Mill.)				Personenkilometer (Mrd.)			
	Alte Länder	1992 Neue	Ins- gesamt	2010	Alte Länder	1992 Neue	Ins- gesamt	2010
Fahrrad	1	0	1	1	0,1	0,0	0,1	0,1
Freizeit	1	0	1	1	0,0	0,0	0,1	0,1
Urlaub	1	0	1	1	0,1	0,0	0,1	0,1
ÖSPV ²⁾	137	23	160	179	25,2	3,4	28,6	37,4
Beruf	31	4	35	42	1,9	0,2	2,1	2,5
Ausbildung	9	1	10	12	0,7	0,1	0,7	0,9
Geschäft	4	0	4	5	1,4	0,2	1,5	1,9
Einkauf	6	1	7	7	0,5	0,1	0,6	0,7
Freizeit	68	12	80	88	13,3	1,4	14,7	20,1
Urlaub	19	5	24	25	7,4	1,4	8,9	11,4
Eisenbahn ³⁾	200	57	257	293	29,4	6,4	35,8	47,3
Beruf	61	13	74	74	4,7	0,7	5,4	5,7
Ausbildung	21	3	24	23	1,5	0,2	1,7	1,7
Geschäft	23	3	26	60	4,1	0,5	4,6	11,4
Einkauf	10	5	15	16	1,0	0,5	1,5	1,5
Freizeit	70	28	98	100	12,6	3,3	15,9	18,8
Urlaub	15	5	20	20	5,5	1,2	6,7	8,1
MIV ⁴⁾	1 926	310	2 236	2 713	250,5	39,6	290,1	391,7
Beruf	256	45	301	343	20,7	3,5	24,2	27,7
Ausbildung	38	4	42	47	3,6	0,4	4,0	4,5
Geschäft	313	56	369	403	43,0	7,4	50,5	55,0
Einkauf	93	20	113	139	7,1	1,5	8,7	10,6
Freizeit	1 132	163	1 295	1 625	129,5	18,9	148,4	193,5
Urlaub	94	22	116	156	46,6	7,8	54,3	74,7
Luftverkehr ⁵⁾	66	3	69	101	21,8	1,0	22,8	33,1
Geschäft	30	1	31	42	10,7	0,4	11,1	15,2
Freizeit	3	0	3	7	1,0	0,0	1,0	2,3
Urlaub	34	2	36	52	10,1	0,6	10,7	15,7
Insgesamt	2 330	392	2 723	3 286	327,1	50,3	377,4	509,6
Beruf	348	62	410	459	27,3	4,5	31,7	35,9
Ausbildung	67	8	75	82	5,7	0,7	6,4	7,1
Geschäft	370	61	431	510	59,2	8,5	67,7	109,1
Einkauf	109	25	134	162	8,7	2,1	10,8	12,8
Freizeit	1 274	203	1 477	1 819	156,4	23,7	180,1	234,8
Urlaub	163	33	196	254	69,7	11,0	80,7	109,9

*) Die Werte sind gerundet; die Summen sind aus ungerundeten Ausgangswerten berechnet. — 1) Wegelänge über 50 km. — 2) Öffentlicher Straßenpersonenverkehr im Linien- und Gelegenheitsverkehr. — 3) Einschl. S-Bahn. — 4) Motorisierter Individualverkehr: Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Krafträdern u. Mopeds. — 5) Ohne Umsteiger aus dem Ausland; einschließlich Transit. Leistung über dem Gebiet der Bundesrepublik.

Quellen: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV) 1976,1982,1989; System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)-Plus 1991; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

Einkaufsverkehr

Neben reinen Einkaufswegen sind hier auch sonstige Versorgungswege (z. B. Arztbesuche, Behördengänge) berücksichtigt. Im Jahr 2010 wird das Volumen des Einkaufsverkehrs rund 26 Mrd. Wege betragen. Der Zuwachs von 6 vH in den alten Bundesländern entspricht dem Bevölkerungswachstum. Angenommen wird, daß heutige Ein-

kaufsgewohnheiten im wesentlichen beibehalten werden und daß sich verkehrserzeugende und -vermindernde Tendenzen (z. B. häufigere Einkäufe bei mehr Freizeit, stärkere Bündelung von Einkaufsaktivitäten) nahezu ausgleichen.

Trotz des erwarteten Bevölkerungsrückganges in den neuen Bundesländern wird die Zahl der Einkaufswege noch geringfügig steigen. An westdeutsche Verhältnisse angegliche Erwerbsquoten der Frauen führen zu einer

deutlichen Zunahme der Zahl der Hausfrauen, einer Personengruppe mit hohem Wegeaufkommen im Einkaufsverkehr. Auch die für die neuen Bundesländer längerfristig erwartete räumliche Verteilung der Einwohner (Stagnation bzw. leichte Zunahme in verdichteten Gebieten, überproportionale Rückgänge im ländlichen Raum) wirken in Richtung auf eine Zunahme des Einkaufsverkehrs, denn Bewohner in größeren Städten machen vergleichsweise häufiger Einkäufe und Besorgungen als Einwohner kleinerer Gemeinden.

Bei erhöhter Motorisierung werden insgesamt mehr Personen als heute in der Lage sein, Einkaufsfahrten mit dem Pkw zu machen. Zunehmende Verkehrsprobleme werden zumindest in den Innenstadtbereichen die Benutzung des Pkw erschweren; trotzdem ist insgesamt bis 2010 mit einem Anstieg des Autoverkehrs um gut 20 vH zu rechnen. Gegenüber 1992 bedeutet dies für Ostdeutschland erhebliche Einbußen in allen übrigen Verkehrsarten. In Westdeutschland gilt dies ebenfalls, mit Ausnahme des Radverkehrs, dessen Aufkommen proportional zur Entwicklung des Einkaufsverkehrs zunimmt.

Freizeitverkehr

Mehr als ein Drittel des gesamten Personenverkehrs entfällt auf den Freizeitverkehr (Besuche zu Kultur- und Sportveranstaltungen, Restaurantbesuche, Besuchsfahrten zu Freunden und Verwandten sowie Ausflüge und Kurzreisen¹², Kindergartenbesuch, Bringen und Holen von Personen). Mit gut 400 Freizeitwegen je Einwohner und Jahr ist die Aktivitätenhäufigkeit in West- und Ostdeutschland 1992 gleich. Allerdings ist in den neuen Ländern der Anteil kurzer Freizeitwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad erheblich größer als im Westen.

Bis zum Jahr 2010 wird die Zahl der Freizeitaktivitäten etwa proportional zur Bevölkerung wachsen, die zurückgelegten Personenkilometer nehmen jedoch um 28 vH zu. Ursachen hierfür sind Bevölkerungsentwicklung, mehr Freizeit und steigende Motorisierung. Personen mit Pkw-Besitz haben im Durchschnitt eine um die Hälfte höhere Freizeitmobilität als Personen ohne Pkw. Die Zahl der Pkw-Fahrten im Freizeitverkehr wird insgesamt um 23 vH, die Fahrleistung aufgrund steigender Entfernungen um 45 vH zunehmen. Die Angleichung an westliche Konsumgewohnheiten und Lebensstile führt für die neuen Länder zu erheblich höheren Wachstumsraten des Pkw-Verkehrs und spürbaren Rückgängen in allen übrigen Verkehrsarten.

In Westdeutschland wird auch die Zahl der Freizeitwege mit dem Fahrrad um knapp 20 vH zunehmen. Dies ist Ausdruck allgemeiner Wertschätzung des Fahrrads in diesem Zweck sowie der Zunahme der Zahl der Schüler im Alter von 10 - 17 Jahren um 1 Million.

Die Flexibilisierung der Arbeitszeiten und zunehmende Freizeit werden vermehrt zu Wochenend- und Kurzreisen führen, so daß für den Fernverkehr mit höheren Wachstumsraten zu rechnen ist als für den Nahverkehr. Fahrten

mit dem Pkw nehmen um zwei Fünftel zu, für private Kurzflugreisen ist sogar eine Verdoppelung zu erwarten. Obwohl die Bahn durch ihre Neu- und Ausbaustrecken ca. 11 Mill. Fahrten gegenüber 1992 gewinnen kann, wird das Aufkommen im Freizeitfernverkehr insgesamt stagnieren. Wesentliche Ursachen hierfür sind die zunehmende Motorisierung und die fehlende oder unzureichende Bedienung der Fläche durch die Schiene. Zeitgewinne durch höhere Reisegeschwindigkeiten im Bahnverkehr werden jedoch dazu führen, daß auch weiter entfernt liegende Ziele im Freizeitverkehr besucht werden. Für die Personenkilometer wird daher hier mit einer Zunahme um 18 vH gerechnet.

Urlaubsverkehr

Mit einem Anstieg der Zahl der Fahrten um zwei Drittel innerhalb der letzten 10 Jahre war der Urlaubsverkehr der am stärksten expandierende Sektor in den alten Bundesländern. Längere Urlaubszeiten, wachsendes Pro-Kopf-Einkommen und rasche Erhöhung der Pkw-Ausstattung haben für immer größere Teile der Bevölkerung eine oder mehrere Urlaubsreisen im Jahr ermöglicht. Rund 60 vH der Bevölkerung ab 15 Jahren waren 1992 im Urlaub verreist, 27 vH sogar mindestens zweimal¹³.

Urlaubsreisen haben auch in den neuen Ländern einen hohen Stellenwert. Der Anteil von Personen, die eine Urlaubsreise unternommen haben, war mit 58 vH fast genauso hoch wie im Westen, der Anteil von Mehrfachurlaubern allerdings geringer. Bei den hier gesetzten Rahmenbedingungen (Bevölkerungswachstum, Zunahme von Freizeit, Einkommensverbesserungen sowie Beibehaltung des individuellen Strebens nach Freizeit und Konsum) wird der Urlaubsverkehr weiterhin — wenn auch mit geringeren Wachstumsraten — steigen.

Dominierendes Verkehrsmittel bei Urlaubsreisen ist das Auto. 1992 betrug sein Anteil an allen Wegen 56 vH. Da die Fahrtkosten einer Urlaubsreise mit dem Pkw nicht wie bei der Bahn oder dem Flugzeug im Verhältnis zur Zahl der Insassen zunehmen, ist der Pkw gerade für Familien eine preisgünstige Alternative. Auch zukünftig wird mit einem Wachstum der Zahl der Pkw-Fahrten zu rechnen sein. Im Jahr 2010 werden 80 vH der Haushalte motorisiert sein (1992 betrug dieser Anteil knapp drei Viertel). Während Erwerbstätigenhaushalte schon heute in hohem Maße motorisiert sind, werden künftig insbesondere Rentnerhaushalte das Auto vermehrt nutzen. Da die Zahl der Rentner zunimmt, werden sie erheblich zum Zuwachs des Urlaubsverkehrs beitragen.

Im Urlaubsverkehr mit der Bahn wird für Westdeutschland mit einem Zuwachs von 7 vH und für Ostdeutschland,

¹² Reisen mit einer Dauer von 5 Tagen und mehr werden als Urlaubsverkehr betrachtet.

¹³ Die Anteilssätze wurden vom Statistischen Bundesamt als Sonderauswertung der Tourismusstichprobe 1992 zur Verfügung gestellt.

infolge höherer Motorisierung, mit einem Rückgang um 11 vH gerechnet. Die Angebotsverbesserungen im Fernreiseverkehr der Deutschen Bahn zielen in erster Linie auf Reisezeitverkürzungen. Die Zahl der hierdurch zusätzlich zu gewinnenden Fahrgäste dürfte jedoch vergleichsweise gering sein, da im Urlaubsverkehr andere Kriterien (z. B. Gepäckmitnahme, Fahrtkosten, Pkw-Verfügbarkeit am Zielort und Erreichbarkeit des Ziels) entscheidender sind.

Eine insgesamt leichte Zunahme wird für den Busreiseverkehr erwartet. Im Vergleich zur Bahn bietet der Bus die bessere Erschließung der Fläche, im Vergleich zum Pkw den Service für die Reisegruppe. Mit einem Anteil von 10 vH am Aufkommen und an der Leistung wird der Bus auch 2010 eine etwas größere Bedeutung im Urlaubsverkehr haben als die Bahn. Die höchsten Zuwachsraten werden für den Luftverkehr erwartet, der von 37 Mill. Passagieren im Jahre 1992 auf 54 Mill. steigen wird.

Entwicklung nach Verkehrsarten

Insgesamt wird die Zahl der Wege 2010 um 6 vH, die Verkehrsleistung um 23 vH höher sein als 1992. Die Verkehrsinfrastruktur wird also ganz überwiegend deshalb verstärkt in Anspruch genommen, weil zunehmend weiter entfernte Ziele aufgesucht werden, während die Zahl der außer Haus durchgeführten Aktivitäten nur wenig zunimmt.

Der nichtmotorisierte Verkehr, zu Fuß oder mit dem Fahrrad, ist bisher deutlich unterschätzt worden. Die jetzt mögliche vollständigere Einbeziehung der Wege der Kinder ergibt rund ein Viertel mehr Wege zu Fuß als in früheren Schätzungen des DIW. Bis zum Jahr 2010 wird die Entwicklung in den alten und neuen Ländern unterschiedlich verlaufen. Während sich in den alten Bundesländern der Trend zur Fahrradnutzung fortsetzen dürfte und daraus eine Zunahme um gut 10 vH resultiert, stagniert der Fußgängerverkehr. In den neuen Bundesländern gehen beide Verkehrsarten zurück. Dabei wird in Städten künftig mehr Fahrrad gefahren als bei den ungünstigen Rahmenbedingungen (autogerechte Verkehrsführung insbesondere in Ost-Berlin, schlechter Straßenbelag) von heute. In den ländlichen Räumen geht der Fahrradverkehr u.a. wegen der steigenden Entfernungen zu den Zielen und wegen des Bevölkerungsrückgangs im Anteil und absolut zurück. Insgesamt wird im Jahr 2010 der nichtmotorisierte Verkehr in der Leistung etwa dem heutigen Umfang entsprechen.

Die Leistung im öffentlichen Nahverkehr (öffentlicher Straßenpersonenverkehr und Bahn) wird ebenfalls stagnieren. Wachsenden Fahrgastzahlen in den Ballungsräumen, die sich u.a. aus den begrenzten Abstellmöglichkeiten für Pkw ergeben, stehen Verluste in der Fläche und generell in den neuen Ländern gegenüber.

Steigerungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung sind im öffentlichen Fernverkehr zu er-

Tabelle 3

Anteile der Verkehrsarten (Modal Split) in vH

	Alte Länder	1992 Neue Länder	Insgesamt	2010 Insgesamt
Aufkommen				
Zu Fuß	27	31	28	26
Fahrrad	9	15	10	10
ÖSPV ¹⁾	9	9	9	8
Bahn ²⁾	2	2	2	1
MIV ³⁾	53	43	51	55
Luftverkehr ⁴⁾	0	0	0	0
Insgesamt	100	100	100	100
Leistung				
Zu Fuß	3	5	3	3
Fahrrad	2	4	3	2
ÖSPV ¹⁾	9	9	9	9
Bahn ²⁾	6	7	6	6
MIV ³⁾	77	74	76	78
Luftverkehr ⁴⁾	3	1	2	3
Insgesamt	100	100	100	100

1) Öffentlicher Straßenpersonenverkehr im Linien- und Gelegenheitsverkehr. — 2) Einschl. S-Bahn. — 3) Motorisierter Individualverkehr: Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Krafträdern und Mopeds. — 4) Ohne Umsteiger aus dem Ausland; einschließlich Transit. Leistung über dem Gebiet der Bundesrepublik.

Quelle: Berechnungen des DIW.

warten. Die Attraktivität der *Bahn* nimmt aufgrund der Neu- und Ausbaustrecken zu. Der Effekt wird auf 41 Mill. Fahrgäste geschätzt, die zusätzliche Bahnfahrten unternehmen oder sonst den Pkw oder das Flugzeug nutzen würden. Überdurchschnittlich wird der Schienenfernverkehr in den neuen Ländern sowie von und nach Berlin steigen, da sich die Fahrzeiten in vielen Relationen mehr als halbieren. Die Verlagerungsschätzung setzt erhebliche Attraktivitätssteigerungen voraus und ist als sehr optimistisch einzustufen. Dennoch bleibt die DIW-Schätzung deutlich unter den Werten der Bundesverkehrswegeplanung. In der Fläche wird die Bahn auch im Fernverkehr Fahrgäste verlieren. Die Konzentration auf den schnellen Schienenfernverkehr zwischen Ballungsräumen vernachlässigt die Fläche und begünstigt so den *Omnibusfernverkehr* bei Freizeit- und Urlaubsreisen, auf denen der Bus umsteigefreie Verbindungen mit problemlosem Gepäcktransport bietet. Das Fahrgastaufkommen wird um ein Achtel zunehmen, die Verkehrsleistung wird sogar um über 40 vH steigen.

Im Vergleich zum Reiseverhalten der Bevölkerung in Westdeutschland besteht in Ostdeutschland noch erheblicher Nachholbedarf an Urlaubsreisen im *Luftverkehr*. Auch der grenzüberschreitende Geschäftsverkehr per Flugzeug wird (in Gesamtdeutschland) langfristig weiter deutlich wachsen, während im innerdeutschen Verkehr die Passa-

gierzahlen zurückgehen. Insgesamt wird das Aufkommen auf über 100 Mill. Passagiere im Jahr 2010 steigen.

Der *motorisierte Individualverkehr* wird seine dominierende Stellung im Personenverkehr weiter ausbauen. Bevölkerungswachstum und steigende Motorisierung lassen eine Zunahme des Pkw-Bestands um knapp ein Drittel erwarten. Deutlich weniger werden das Verkehrsaufkommen (14 vH) und die zurückgelegten Personenkilometer (21 vH) steigen, weil ein großer Teil der zusätzlichen Motorisierung Rentnern und Hausfrauen, d. h. Personengruppen mit vergleichsweise geringen Fahrtenzahlen, zuzurechnen ist. Die höhere Wachstumsrate für die Leistung ergibt sich aus der Zunahme der durchschnittlichen Fahrtweite.

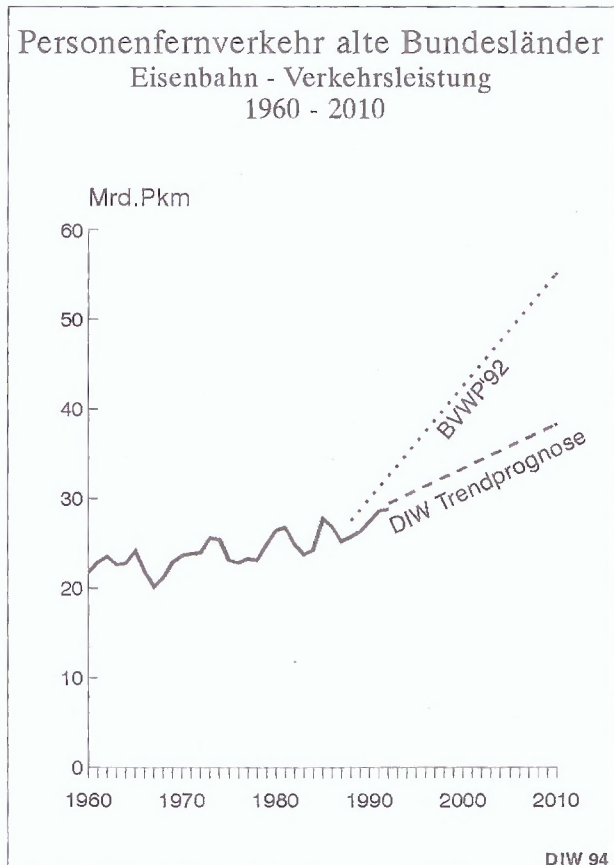
Die steigende Zahl von Zweitwagen führt dazu, daß die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge geringer wird. Damit nehmen die für die Straßenbelastung entscheidenden fahrzeugbezogenen Aufkommens- und Leistungswerte stärker als die personenbezogenen Größen zu. Die Zahl der Pkw-Fahrten wird sich gegenüber 1992 um ein Fünftel erhöhen, die der zurückgelegten Fahrzeugkilometer sogar um 29 vH. In den neuen Ländern werden sich im Berufs- und Freizeitverkehr die Fahrleistungen jeweils verdoppeln, über alle Zwecke steigt die Fahrleistung um vier Fünftel.

Resümee

Das Ziel, „auf dem schwierigen Weg zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs im Straßen- und Luftverkehr und damit auch der CO₂-Emissionen voranzukommen¹⁴“, wird bei der hier unterstellten Verkehrspolitik von Bund und EU trotz der optimistischen Annahmen zur Akzeptanz der neuen Bahn im Personenverkehr nicht erreicht¹⁵. Soll, bei der hier prognostizierten Entwicklung, auch nur eine Stagnation des Energieverbrauchs und damit der CO₂-Emissionen infolge der Pkw-Nutzung erreicht werden, muß, um die Zunahme der Pkw-Fahrleistung um mehr als ein Viertel auszugleichen, der Durchschnittsverbrauch des Bestandes 2010 gegenüber 1992 um den entsprechenden Prozentsatz niedriger sein. Schon dies ist angesichts einer durchschnittlichen Pkw-Lebensdauer von gut 11 Jahren und vor allem des bei Herstellern wie Käufern anhaltenden Trends zu größeren, leistungstärkeren Fahrzeugen kaum zu erwarten. Eine Reduktion der Belastungen würde bei unveränderter Verkehrsentwicklung eine entsprechend größere und damit vollends unwahrscheinliche Verringerung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs erforderlich machen.

¹⁴ BVWP '92, a.a.O., S. 10.

¹⁵ Gleiches gilt für den Güterverkehr. Vgl.: Güterfernverkehr bis zum Jahr 2010. Bearb.: Rainer Hopf und Hartmut Kuhfeld. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 40/92, sowie Preiserhöhungen im Güterverkehr sind notwendig und möglich. Bearb.: Rainer Hopf und Hartmut Kuhfeld. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 3/94.



Es ist daher unumgänglich, durch eine Kombination verschiedener verkehrspolitischer Maßnahmen sowohl Einfluß auf die Verkehrsentwicklung selbst als auch auf ihre Folgewirkungen (z.B. Energieverbrauch, Emissionen) zu nehmen. In der aktuellen Diskussion sind derzeit die geplanten Autobahn-Benutzungsgebühren (road pricing) und die Erhöhung der Mineralölsteuer umstritten. Diese preispolitischen Instrumente sind als unterschiedliche Regelungsmechanismen einzusetzen:

- Eine stetige und damit kalkulierbare Erhöhung der Mineralölsteuer fördert die Entwicklung und den Einsatz kraftstoffsparender Fahrzeuge. Ohne finanziellen Anreiz ist nicht damit zu rechnen, daß die technischen Potentiale bei der Verbrauchsminderung ausgeschöpft werden.
- Straßenbenutzungsgebühren ermöglichen eine räumlich und zeitlich differenzierte Steuerung der Verkehrsbelastung. Bei einer ausschließlichen Autobahngebühr werden viele Fahrten aber lediglich in das übrige Straßennetz verlagert, wie das Beispiel Frankreichs zeigt. Eine regions-, nicht nur straßenbezogene Gebühr ist mit einigen der Systeme möglich, die jetzt getestet werden sollen, und erlaubt Preise, die nach dem Umfang der zumutbaren Belastung (z.B. Innenstadtgebiete) und dem Vorhandensein von Alternativen (z.B. Bahnverbindung) variierbar sind. Road pricing sollte also nicht punktuell auf einzelnen Autobahnabschnitten als Finanzierungsinstrument des Fernstraßenbaus erprobt werden, sondern mit dem Ziel einer großflächigen Verkehrslenkung.

Neben Verkehrslenkung durch fahrzeugbezogene Abgaben besteht vor allem in den neuen Bundesländern noch die Chance, über die Flächennutzung den neu entstehenden Verkehr gering zu halten und auf weniger umweltschädliche Verkehrsarten zu lenken¹⁶. Neben der Flächennutzungsplanung wäre die Einführung einer betrieblichen jährlichen Verkehrsabgabe zu prüfen, die nach dem Um-

fang des erzeugten Pkw-Verkehrs gestaffelt ist. So würden Standorte begünstigt, die nur kurze Fahrten erfordern oder gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind¹⁷.

Durch diese finanziellen Steuerungsinstrumente wird der Autofahrer nicht unzumutbar belastet. In der Vergangenheit ist die Steuerbelastung des Pkw deutlich geringfügig gestiegen als z.B. die Preise im öffentlichen Verkehr oder die Zahlungsbereitschaft zur Anschaffung von teureren, aufwendiger ausgestatteten Autos¹⁸. Die Preisanhebung ist jedoch nur Teil eines notwendigen koordinierten Maßnahmenbündels zur Umorientierung der Verkehrspolitik, das auch ordnungspolitische und investitionspolitische Eingriffe umfassen muß¹⁹. Neben finanziellen Denkanstößen (Push-Maßnahmen) gehört auch ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr als Alternative zum Pkw dazu (Pull-Maßnahmen). Um die in der Bundesverkehrswegeplanung erwartete Zunahme der Verkehrsleistung im Schienenfernverkehr zu erreichen, sind Angebotsverbesserungen eine notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzung. Wenn, wie von der Bahn angekündigt, in den neuen Ländern die Schienenausbauprogramme wieder gekürzt werden, werden vollends die falschen Signale gesetzt.

¹⁶ Vgl. Führt die Verkehrspolitik in eine Sackgasse? Bearb.: Eckhard Kutter. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 32/93, S. 444 ff.

¹⁷ Im Großraum Paris wird eine Nahverkehrsabgabe als Lohnsummensteuer von Betrieben mit mehr als 8 Beschäftigten erhoben. Dies zeigt, daß eine solche Regelung europakonform wäre. Allerdings steigt in Frankreich, anders als bei der hier vorgeschlagenen Regelung, die Abgabenhöhe mit der Qualität des vorhandenen öffentlichen Verkehrs.

¹⁸ Vgl. Verkehrswegepolitik muß umweltpolitische Ziele stärker berücksichtigen. Bearb.: Ulrich Voigt. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 51/92, sowie Verkehr in Zahlen 1993, S. 265.

¹⁹ Vgl. Konzeptionelle Fortentwicklung des Verkehrsbereichs. In: Energie und Klima, Band 7. Hrsg.: Enquête-Kommission „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestages. Bonn/Karlsruhe 1990.

Verbesserung der Beschäftigungschancen von Frauen — ein Modellprogramm zur Förderung der beruflichen Wiedereingliederung

Frauen haben oft Schwierigkeiten, in das Berufsleben zurückzukehren, wenn sie ihre Erwerbstätigkeit eine Zeitlang unterbrochen haben. Dies gilt zum einen für Frauen mit langen Unterbrechungszeiten aufgrund der Kindererziehung oder der Pflege von Familienangehörigen. Sie haben früher erworbene Kenntnisse und Fertigkeiten zumindest teilweise verlernt. Obwohl diese Frauen überwiegend gut ausgebildet sind, ist ihre fachliche Qualifikation infolge der technischen Entwicklung sowie veränderter Tätigkeitsprofile und Arbeitsplatzanforderungen nur noch bedingt verwertbar. Dies gilt zum anderen für Frauen im mittleren Alter, die sich nach einer längeren Phase der Arbeitslosigkeit beruflich neu orientieren müssen oder die durch den Wandel in ihrem Beruf eine Anpassungsqualifizierung benötigen.

Arbeitgeber erwarten daher, daß die Einstellung von Frauen nach einer längeren Unterbrechungsphase einen höheren Einarbeitungsaufwand als üblich erfordert, und oftmals wird befürchtet, daß trotz intensiverer Einarbeitung nicht die gleichen Leistungen wie von anderen Beschäftigten erbracht werden können. Seit 1990 führt das Bundesministerium für Frauen und Jugend ein Modellprogramm durch, um den aus Arbeitgeberseite bestehenden Nachteilen der Beschäftigung von Berufsrückkehrerinnen entgegenzutreten, diese wieder in das Erwerbsleben zu integrieren und ihre Einarbeitung qualitativ und quantitativ zu verbessern. Einarbeitungszuschüsse an die Arbeitgeber haben dabei die Funktion, die erwarteten betriebswirtschaftlichen Nachteile aus der Beschäftigung von Berufsrückkehrerinnen — insbesondere die wegen der Berufsunterbrechung länger als üblich dauernde Einarbeitung und Qualifizierung — auszugleichen.

Dieses Modellprogramm, das zuerst für die Zielgruppe der Frauen mit langen Familienphasen konzipiert wurde, ist vom 1.1.1994 an in ein Folgemodell überführt worden. Hierin wird die Situation von Frauen in den neuen Bundesländern besonders berücksichtigt¹. Gefördert werden Frauen im gesamten Bundesgebiet, die das 40. Lebensjahr erreicht haben und in den letzten zwei Jahren vor Beginn der Einarbeitungsmaßnahme nicht sozialversicherungspflichtig beschäftigt (z.B. auch arbeitslos) waren. Betriebe können einen Einarbeitungszuschuß in Höhe von monatlich 1 200,— DM (bei Vollzeitbeschäftigung) in Anspruch nehmen, wenn sie eine solche Frau unbefristet sozialversicherungspflichtig beschäftigen und neben einer innerbetrieblichen Einarbeitung außerbetrieblich qualifizieren. Die Einarbeitung soll zwei bis sechs Monate dauern; in Ausnahmefällen (z.B. Einarbeitung in leitende Tätigkeiten) kann sie auf 12 Monate ausgedehnt werden. Die Förderdauer richtet sich nach dem Qualifizierungsbedarf der Frau und kann bei Teilzeitbeschäftigung entsprechend verlängert werden.

Das DIW hat die wissenschaftliche Begleitung des Modellprogramms übernommen. Für den Teil des Programms, der bis 1993 in den alten Bundesländern durchgeführt wurde, liegen Zwischenergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung vor². Daraus werden einige Aspekte vorgestellt, die auch für das zur Zeit laufende Programm von Interesse sind, der Schwerpunkt wird dabei auf die betriebliche Sicht gelegt.

Struktur der Beteiligten

Am Modellprogramm beteiligten sich bislang vornehmlich Klein- und Mittelbetriebe. Etwa die Hälfte der Betriebe hatte weniger als zehn Beschäftigte, wenige hatten 500

und mehr Beschäftigte. Damit kommt das Programm vornehmlich denjenigen Betrieben entgegen, die aufgrund ihrer Betriebsgröße keine Rückkehrgarantie für Frauen geben können, die ihre Berufstätigkeit über den Erziehungsurlaub hinaus familienbedingt unterbrechen.

Die allgemein zu beobachtende Konzentration von erwerbstätigen Frauen auf wenige Berufe und Branchen spiegelt sich auch in der Branchenstruktur der beteiligten Betriebe: Die Hälfte gehört zum Dienstleistungssektor im engeren Sinne. Fast alle (95 vH) Berufsrückkehrerinnen wurden in Dienstleistungsberufe eingearbeitet³, nur einige Frauen in Fertigungsberufe oder technische Berufe. Gemessen an der Zahl der beteiligten Berufsrückkehrerinnen liegt der Schwerpunkt ganz eindeutig bei den Büroberufen, in die knapp die Hälfte der bislang geförderten Frauen eingearbeitet wurde. Relativ große Bedeutung hatten auch die Warenkaufleute sowie die (Zahn-) Arzthelferinnen.

¹ Vgl. Bundesministerium für Frauen und Jugend: Richtlinien des Bundesministeriums für Frauen und Jugend für die Vergabe von Zuschüssen zur Wiedereingliederung von Frauen in das Erwerbsleben nach einer Familienphase bzw. nach einer Arbeitslosigkeit vom 26.9.1989 in der geänderten Fassung vom 1.1.1994.

² Sowohl die Betriebe als auch die Berufsrückkehrerinnen werden zu drei Zeitpunkten schriftlich befragt: am Anfang der Einarbeitung, am Ende der Einarbeitung und ein halbes Jahr später. Insgesamt haben sich an den Befragungen bislang rund 150 Arbeitgeber und 200 Frauen beteiligt.

³ Dieser Anteil liegt wesentlich höher als der Anteil der beteiligten Unternehmen im Dienstleistungssektor, weil es auch in den anderen Sektoren Beschäftigte in Dienstleistungsberufen gibt. Vgl. Frank Stille u.a.: Strukturverschiebungen zwischen sekundärem und tertiärem Sektor. Strukturhefte des DIW, Nr. 103, Berlin 1988.

Zwei Drittel der geförderten Berufsrückkehrerinnen haben eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Ausbildungsberuf, ein Siebtel hat eine berufliche Schule absolviert und 7 vH haben höhere Qualifikationen erworben. Rund 10 vH haben keine Ausbildung begonnen oder diese ohne Abschluß abgebrochen.

Die geförderten Berufsrückkehrerinnen verfügen damit häufiger über eine abgeschlossene berufliche Ausbildung als Frauen, die familienbedingt ihre Erwerbstätigkeit unterbrochen hatten und wieder eine Erwerbstätigkeit aufnehmen wollen (potentielle Berufsrückkehrerinnen)⁴. Im Vergleich mit den etwa gleichaltrigen Frauen insgesamt⁵ zeigt sich ein deutlicherer Qualifikationsvorsprung der geförderten Berufsrückkehrerinnen, zugleich sind Frauen mit abgeschlossener akademischer Ausbildung noch stärker unterrepräsentiert. Hochqualifizierte Frauen unterbrechen seltener und kürzer ihre Erwerbstätigkeit und sind daher unter den Berufsrückkehrerinnen weniger vertreten. Frauen ohne beruflichen Ausbildungsabschluß wurden wegen der Selektionskriterien des Modellprogramms und der Arbeitgeber seltener in die Förderung einbezogen.

Der größte Teil der Frauen wurde früher in Berufen ausgebildet, die traditionell einen überdurchschnittlich hohen Frauenanteil aufweisen. Zwei Drittel der geförderten Frauen kehrten mit Hilfe der Einarbeitungsmaßnahmen in ihren früheren oder einen eng verwandten Beruf zurück. Die Einarbeitungsmaßnahmen sind stärker auf die Büroberufe konzentriert als die berufliche Ausbildung der Frauen. Das hat zur Konsequenz, daß ein Teil der Berufsrückkehrerinnen die früher erworbenen Qualifikationen in der Einarbeitungsmaßnahme und in der neuen beruflichen Tätigkeit nicht verwerten kann.

Erwartungen und Realität

Gut ein Drittel der Betriebe erwartete wegen der Unterschiede zwischen erlerntem und Einarbeitungsberuf und einer durchschnittlichen Unterbrechung der Erwerbstätigkeit von rund 10 Jahren⁶ bei den geförderten Berufsrückkehrerinnen zu Beginn der Einarbeitung, daß sie mehr Zeit für die Einarbeitung aufwenden müßten als sonst üblich. Ein weiteres Drittel rechnete damit, daß mehr Kenntnisse vermittelt werden müßten. Rund jeder zehnte Betrieb hoffte dagegen, daß die Einarbeitung wegen der hohen Motivation der neuen Mitarbeiterinnen schneller gehen würde. Die Erwartungen der Betriebe zu Beginn der Einarbeitung bestätigten sich nur zum Teil. Zwar mußten die Betriebe in gut einem Drittel der Fälle mehr Kenntnisse vermitteln als bei der sonst üblichen Einarbeitung, dies erforderte im Durchschnitt jedoch nicht mehr Zeit.

Die Frage, ob die neue Mitarbeiterin während der Einarbeitung besondere Schwierigkeiten hatte, wurde von den Betrieben in gut der Hälfte der Fälle verneint, in rund 30 vH der Fälle wurden Anlaufschwierigkeiten genannt. Insbesondere für diejenigen Frauen, die längere Zeit nicht erwerbstätig waren, bestand die Vermutung, daß sie ange-

sichts der rasanten Entwicklung im Bereich des Einsatzes von EDV besondere Schwierigkeiten bei der Einarbeitung an neuen technischen Geräten haben würden. Dies hat sich nur zum Teil bestätigt: Für jede dritte der von den Betrieben beurteilten Frauen wurden solche Schwierigkeiten angeführt.

Nach Meinung der Arbeitgeber kommen die Berufsrückkehrerinnen gut mit den Kolleginnen und Kollegen aus. Diese Einschätzung deckt sich mit den Bewertungen der Frauen. Die weit überwiegende Mehrzahl meint, sich gut mit den Kolleginnen und Kollegen zu verstehen. Das Verhältnis zu den Vorgesetzten wird sowohl aus der Sicht der Betriebe als auch aus der Sicht der Frauen ebenfalls im großen und ganzen positiv beurteilt.

Die Gesamtbewertung der Einarbeitung fällt günstig aus: Rund die Hälfte der Arbeitgeber war „voll und ganz“ mit der Einarbeitung zufrieden, ein weiteres Drittel „im großen und ganzen“. Diese Einschätzung stimmt recht gut mit derjenigen der Frauen überein. Die Berufsrückkehrerinnen waren zu reichlich einem Drittel „voll und ganz“ und zum fast gleichen Anteil „im großen und ganzen“ mit der Einarbeitung zufrieden. Sowohl vom Arbeitgeber als auch von der im Betrieb eingearbeiteten Frau wurde eine solche Beurteilung in 70 vH der Fälle übereinstimmend abgegeben.

Von rund der Hälfte der einbezogenen Betriebe liegen bereits Ergebnisse der Befragung vor, die sechs Monate nach Ende der Einarbeitungsmaßnahme durchgeführt wird⁷. In diesen Fällen kann eine Beurteilung des Erfolgs der Einarbeitungsmaßnahme aus Sicht der Arbeitgeber vorgenommen werden. Der berufliche Wiedereinstieg wird aus dieser Perspektive als gelungen angesehen, wenn die neue Mitarbeiterin die gleichen Leistungen erbringt wie die übrigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen und der Arbeitgeber mit der Arbeitsleistung zumindest „im großen und ganzen“ zufrieden ist. Dies war fast bei 90 vH der befragten Betriebe der Fall; darunter waren rund zwei Drittel „voll und ganz“ zufrieden. Rund 80 vH dieser Betriebe gaben diese Einschätzung bereits am Ende der Einarbeitungszeit ab, bei den übrigen Betrieben hat sich die Beurteilung der Arbeitsleistung von „im großen und ganzen“ zu „voll und ganz“ verbessert. Insgesamt hat sich somit die Beurteilung der Arbeitsleistung, die kurz nach der Einar-

⁴ Vgl. Ungenutzte Beschäftigungsmöglichkeiten für Berufsrückkehrerinnen. Bearb.: Friederike Behringer und Erika Schulz. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 33/92.

⁵ Vergleich mit den 30- bis unter 50jährigen Frauen in den alten Bundesländern (zu dieser Gruppe gehören mehr als 90 vH der geförderten Berufsrückkehrerinnen); Ergebnisse des Mikrozensus 1991.

⁶ Unterbrechungen unmittelbar vor Beginn der Einarbeitung, also ohne frühere Unterbrechungen der Berufstätigkeit.

⁷ In den übrigen Fällen war die Zeit nach dem Ende der Einarbeitung noch zu kurz oder die Maßnahme lief noch; rund ein Drittel der geförderten Frauen ist 6 Monate nach Ende der Einarbeitungsmaßnahme nicht mehr im Einarbeitungsbetrieb tätig, so daß keine Beurteilung durch den Arbeitgeber mehr erfolgen kann.

beitungsphase recht positiv ausfiel, im halben Jahr danach noch etwas verbessert.

Einem Teil der Arbeitgeber war eine solche Beurteilung jedoch nicht möglich, weil die Berufsrückkehrerin nicht mehr im Einarbeitungsbetrieb tätig war. Oftmals haben die Frauen den Betrieb von sich aus gewechselt. Aber es gibt auch Fälle, in denen der Arbeitgeber wegen unzureichender Leistungen gekündigt oder die Kündigung nahegelegt hat; hier ist zumindest teilweise eine negative Bewertung des Erfolgs der Einarbeitungsmaßnahme anzunehmen. Daneben kam es auch vor, daß Frauen in Erziehungsurlaub gingen, langfristig erkrankten oder eine betriebsbedingte Kündigung unausweichlich war. In Einzelfällen gaben Arbeitgeber an, daß sie die Bewerbungschancen der Berufsrückkehrerin bei anderen Arbeitgebern verbessern wollten, ohne selbst längerfristige Beschäftigungsmöglichkeiten bieten zu können.

Nach Einschätzung der befragten Betriebe ist ein halbes Jahr nach der Einarbeitung nahezu allen Berufsrückkehrerinnen die Integration in den Arbeitsablauf gelungen. Fast 40 vH der Frauen wurde bescheinigt, daß sich durch sie das Betriebsklima verbessert hat. Lediglich in wenigen Fällen wurde angegeben, daß die Berufsrückkehrerin nicht in das bestehende Arbeitsteam paßt. Vergleicht man diese Aussagen mit den Angaben der Betriebe am Ende der Einarbeitung, so ist die Integration auch denjenigen Frauen gelungen, die zunächst (teilweise) Schwierigkeiten mit den neuen technischen Geräten hatten.

Auf die Frage, welche besonderen Vorteile oder Nachteile mit der Einstellung einer Berufsrückkehrerin im allgemeinen verbunden sind, antworteten lediglich knapp 6 vH, daß es keine besonderen Vorteile gäbe. Fast alle befragten Arbeitgeber nannten aber als besonderen Vorteil, daß Berufsrückkehrerinnen im Vergleich zu anderen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern stärker motiviert seien. Zwei Drittel der Arbeitgeber vertraten die Ansicht, daß Berufsrückkehrerinnen durch ihr Verhalten zum guten Betriebsklima beitragen und zielstrebig sind. Auch ihre höhere Betriebsbindung sowie ihre stärker ausgeprägte Zuverlässigkeit und Selbständigkeit wurden häufig als Vorteile genannt.

Als Problem bei der Einstellung von Berufsrückkehrerinnen wurde am häufigsten gesehen, daß die Frauen meist nur vormittags arbeiten wollen (63 vH). Es wurde jedoch überwiegend nicht als ausschlaggebend betrachtet. Rund die Hälfte der Unternehmen empfand es zwar als problematisch, daß Berufsrückkehrerinnen wegen ihrer familiären Belastungen kaum Überstunden machen können, doch wurde auch dies nicht als ein gravierendes Hindernis bezeichnet. Insgesamt gaben zwei Drittel der befragten Betriebe an, daß mit der Einstellung von Berufsrückkehrerinnen *keine* besonderen Probleme verbunden sind.

Fazit

Das seit Anfang 1994 auf das gesamte Bundesgebiet ausgeweitete Modellprogramm des Bundesministeriums für Frauen und Jugend soll gerade längerfristig arbeitslosen Frauen in den neuen Bundesländern die Chance bieten, trotz bestehender Erschwernisse und Benachteiligungen am Arbeitsmarkt in das Erwerbsleben zurückzukehren. Arbeitgeber sollen durch die Gewährung von Einarbeitungszuschüssen auf diese Gruppe von Frauen aufmerksam gemacht werden und durch die positiven Erfahrungen ihre Vorbehalte gegen Frauen mit längeren Unterbrechungszeiten aufgeben.

Die Erfahrungen aus dem bisherigen Modellprogramm machen deutlich, daß Frauen — auch nach einer längeren Unterbrechung ihrer Berufstätigkeit — der berufliche Wiedereinstieg in das Erwerbsleben mit Hilfe von Einarbeitungsmaßnahmen gelingen kann. Berufsrückkehrerinnen sind zumeist hochmotiviert und können sich gut in den Arbeitsablauf integrieren. Die Mehrheit der beteiligten Arbeitgeber war ein halbes Jahr nach Ende der Einarbeitung mit der Arbeitsleistung der neuen Mitarbeiterin sehr zufrieden. Zudem tragen die Berufsrückkehrerinnen zum guten Betriebsklima bei. Die meisten Arbeitgeber, die sich am Modellprogramm beteiligt haben, würden sich aufgrund ihrer positiven Erfahrungen bei einer anstehenden Stellenbesetzung wieder für eine Berufsrückkehrerin entscheiden und auch anderen Betrieben die Beschäftigung einer Berufsrückkehrerin empfehlen.

Aus den Veröffentlichungen des DIW Beiträge zur Strukturforchung

Erscheinen seit 1967. Format DIN A 4.

- Heft 131 **Die feinkeramische Industrie — ein Branchenbild.** Von Gerhard Neckermann und Hans Wessels. 354 S. 1992. (3 428 07460 2). DM 112,— / öS 874,— / sFr 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. (3 428 07525 0). DM 78,— / öS 609,— / sFr 78,—.
- Heft 133 **Die Entwicklung des Wettbewerbs auf den Hörfunk- und Fernsehmärkten in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Wolfgang Seufert. 205 S. 1992. (3 428 07586 2). DM 88,— / öS 687,— / sFr 88,—.
- Heft 134 **Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs für die Bundesverkehrswege.** Von Heinz Enderlein und Uwe Kunert. 299 S. 1992. (3 428 07587 0). DM 108,— / öS 843,— / sFr 108,—.
- Heft 135 **Produktion und Produktionsfaktoren für Ostdeutschland. Kennziffern 1980 -1991.** Von Bernd Görzig. 131 S. 1992. (3 428 07461 0). DM 74,— / öS 578,— / sFr 74,—.
- Heft 136 **Strukturwandel im Prozeß der deutschen Vereinigung — Analyse der strukturellen Entwicklung.** Von Frank Stille u. a. 270 S. 1992. (3 428 07660 5). DM 104,— / öS 812,— / sFr 104,—.
- Heft 137 **Die Entwicklung des Straßenverkehrs in der Volksrepublik China bis zum Jahr 2000 — Chinesisch-deutsche Forschungsarbeit. Teil I: Von Gerd Bahmu. a. Teil II: Von Hartmut Kuhfeld, Werner Rothengatter, Ulrich Voigt u. a.** 593 S. 1992. (3 428 07661 3). DM 164,— / öS 1.280,— / sFr 164,—.
- Heft 138 **Beschäftigungswirkungen von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen — Eine sektorale und gesamtwirtschaftliche Untersuchung.** Von Gustav A. Horn. 204 S. 1993. (3 428 07459 9). DM 88,— / öS 687,— / sFr 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. (3 428 07758 X). DM 92,— / öS 718,— / sFr 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. (3 428 07759 8). DM 84,— / öS 656,— / sFr 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. (3 428 07796 2). DM 78,— / öS 609,— / sFr 78,—.
- Heft 142 **Strukturelle Anpassungsprozesse in der Region Berlin-Brandenburg.** Von Kurt Geppert, Thomas Seidel, und Kathleen Toepel. 351 S. 1993. (3 428 07816 0). DM 152,— / öS 1.186,— / sFr 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. (3 428 07833 0). DM 106,— / öS 827,— / sFr 106,—.
- Heft 144 **Modellrechnung zu den steuerlichen Effekten des Wohnungsbaus mit Bezug auf globale Ergebnisse der Einkommensteuerstatistik.** Von Bernd Bartholmai. 95 S. 1993. (3 428 07838 1). DM 82,— / öS 640,— / sFr 82,—.
- 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. (3 428 07841 1). DM 158,— / öS 1.233,— / sFr 158,—.
- Heft 146 **Analyse der direkten und indirekten Förderungseffekte für einen Wohnungsbaujahrgang am Beispiel Hamburgs.** Von Bernd Bartholmai. 110 S. 1993. (3 428 07862 4). DM 88,— / öS 687,— / sFr 88,—.
- Heft 147 **Finanzielle und finanzpolitische Konsequenzen eines gemeinsamen Bundeslandes Berlin-Brandenburg.** Von Dieter Vesper. 138 S. 1993. (3 428 07897 7). DM 96,— / öS 749,— / sFr 96,—.
- Heft 148 **Die Weltbevölkerung von den Anfängen des anatomisch modernen Menschen bis zu den Problemen seiner Überlebensfähigkeit im 21. Jahrhundert.** Von Rolf Krengel. 124 S. 1994. (3 428 07993 0). DM 98,— / öS 765,— / sFr 98,—.
- Heft 149 **Berechnung und Bewertung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern.** Von Heinz Enderlein, Uwe Kunert und Heike Link. 178 S. 1994. (3 428 07992 2). DM 114,— / öS 890,— / sFr 114,—.
- Heft 150 **Quantitative Szenarien zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2000.** Von Bernd Görzig, Martin Gornig und Erika Schulz. 114 S. 1994. (3 428 08001 7). DM 98,— / öS 765,— / sFr 98,—.

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. Rolf-Dieter Postlep, Dr. Wolfram Schretti, Dr. Bernhard Seidel, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner, in Vertretung Kurt Geppert und Dieter Teichmann.

Pkw-Bestandsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010. Bearbeitet von Rainer Hopf. —

Entwicklung des Personenverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2010. Bearbeitet von Jutta Kloas und Hartmut Kuhfeld. —

Verbesserung der Beschäftigungschancen für Frauen — ein Modellprogramm zur Förderung der beruflichen Wiedereingliederung.

Bearbeitet von Friederike Behringer und Erika Schulz.

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