

Berlin braucht umfassendes Konzept für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	199
Rekordtief der Sparquote stabilisiert Verbrauchsniveau	209

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 9/95

Berlin

Stöglin

2. März 1995

62. Jahrgang

Berlin braucht umfassendes Konzept für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Die Berliner Verkehrspolitik verhält sich angesichts der absehbaren Verkehrssteigerungen überraschend passiv. Sie möchte einerseits Pkw-Fahrten auf die öffentlichen Verkehrsmittel verlagern, ergreift aber keine Maßnahmen dafür. Vorgesehen sind bisher lediglich punktuelle Eingriffe in den Autoverkehr, die nur wenige zum Umstieg auf die BVG veranlassen. Mehr Individualverkehr erzeugt auch das „Gegeneinander“ der Länder Berlin und Brandenburg bei den Planungsüberlegungen. Dies wiederum forciert die Abwanderung von Gewerbe und Handel und zwingt viele Verkehrsteilnehmer, einen Teil ihrer Aktivitäten ins Umland zu verlagern. Vor diesem Hintergrund sind die Wunschvorstellungen Berlins zum zukünftigen Verkehrsbild (weniger Individualverkehr, mehr öffentlicher Personennahverkehr — ÖPNV) unrealistisch.

Anstelle von Detailkorrekturen am Verkehr benötigt die Hauptstadtregion ein zwischen Berlin und Brandenburg abgestimmtes Konzept der Entwicklung von Siedlungsstruktur und Verkehr. In Berlin selbst müßten insbesondere die verkehrssparsamen dichten Strukturen erhalten und vor allzuviel Autoverkehr geschützt werden. Um schließlich den Verkehr aus dem Umland moderat zu halten, wäre eine gemeinsame Steuerung der regionalen Siedlungsentwicklung unverzichtbar. Ein solches Konzept verlangt von der Politik gestaltende Eingriffe auch gegen kurzfristige wirtschaftliche Partikularinteressen.

Berliner Verkehrsplanung ohne schlüssiges Konzept

Die weitere individuelle Motorisierung in der Region Berlin-Brandenburg¹ wird in der Kernstadt Berlin eine Zunahme des Pkw-Verkehrs der Einwohner um 37 vH bewirken; der gesamte Zielverkehr mit Pkw dürfte trendgemäß sogar um 44 vH steigen². Trotz dieser enormen, „nachholenden“ Entwicklung wäre bei Verwirklichung der Stadtplanungsvorstellungen Berlins³ eine im Städtevergleich moderate Situation im gesamten Personenverkehr zu erwarten: Mit etwa 17 km Werktagsverkehr pro Einwohner läge die gesamte Region Berlin dann noch immer um etwa 30 vH unter den Hamburger Werten⁴. Dieser vergleichsweise günstige Wert resultiert daraus, daß nach der Ber-

zusammen die „Stadtregion“; der so definierte Großraum ist also erheblich größer als der häufig diskutierte „engere Verflechtungsraum“ (Berlin mit den angrenzenden ehemaligen Landkreisen).

² Ein vollständiger Verkehrsentwicklungsplan für Berlin liegt bisher nicht vor; Zahlen zu den Entwicklungsperspektiven finden sich in einem Zwischenbericht (Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe (Hrsg.): Verkehrsentwicklungsplanung für die Region Berlin, 2. Zwischenbericht, März 1993); sie werden seit der Veröffentlichung allerdings laufend aktualisiert. Die in diesem Wochenbericht zugrunde gelegten Zahlen haben deshalb nur informellen Charakter, oder sie beruhen auf eigenen Berechnungen.

³ Vgl. hierzu: Flächennutzungsplan Berlin „FNP 94“, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1994; die dort für Berlin entwickelten Zahlenvorstellungen sind Grundlage der Verkehrsberechnungen im Rahmen des DIW-Gutachtens: Volkswirtschaftliche Aspekte einer Vereinigung der Länder Brandenburg und Berlin, Berlin 1994 (unveröffentlichtes Manuskript).

⁴ Vgl. Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungskonzept Hamburg, Aussagen der Baubehörde Hamburg, 1993.

¹ Die „Kernstadt“ Berlin und das „Umland“ Brandenburg (mit seinen Flächen bis zu 80 km Entfernung von Berlin-Mitte) bilden

Tabelle 1

Besiedlungsdichte, Motorisierung und Pkw-Verkehr in der Region Berlin-Brandenburg:
Trendprognose für 2010

	Daten zur Siedlungsstruktur ¹⁾				Daten zum Pkw-Verkehr ²⁾		
	Einwohner (in Tsd.)	Pkw/1000 E.	Pkw-Bestand (in Tsd.)	Fläche (km ²)	Pkw-Dichte (Pkw/km ²)	Werktägl. Fahrleistung im Gebiet (Tsd.Kfz-km)	Werktägl. Fahrleistung/ Fläche (Kfzkm/km ²)
BERLIN Innenstadt	1 172	387	454	80	5 675	5 103	63 788
Außenstadt	2 528	435	1 100	800	1 375	19 044	23 805
Land Brandenburg							
RING I ³⁾ Randgemeinden	278	510	} 518	} 4 150	125	15 667	3 775
Städte, Nahraum	376	411					
Sonst. Gemeinden	436	508					
RING II ⁴⁾ Städte	343	430	} 400	} 15 100	26	8 130	538
Ländlicher Raum	481	526					
Gesamte REGION ⁵⁾	5 614	440	2 472	20 130	123	47 944	2 382

¹⁾ Planungsdatenbank Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe, Stand 1993. — ²⁾ Schätzungen mit dem „Berliner Personenverkehrsmodell“ (Kutter/Mikota), Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe (div. Fassungen). — ³⁾ Entfernungsbereich 17 bis 40 km (ab Stadtmitte), „engerer Verflechtungsraum“. — ⁴⁾ Entfernungsbereich 40 bis 80 km (ab Stadtmitte). — ⁵⁾ Ohne die peripheren Gebiete Brandenburgs (über 80 km Entfernung ab Stadtmitte).
Quelle: Berechnungen des DIW.

liner Planung für die Kernstadt ein Einwohneranteil von 77 vH und sogar ein Beschäftigtenanteil von 82 vH (heute 79 vH) erwartet wird⁵, der Anteil der Binnenpendler mit ihren auf Berlin begrenzten, relativ kurzen Wegen mithin sehr hoch bleibt.

Obwohl sich dieses erwartete Gesamtverkehrsbild positiv von dem anderer Städte (z.B. Hamburg und München) unterscheidet, dürfte es in der Innenstadt (80 km² dicht bebaute Fläche) gleichwohl zu außergewöhnlich hohen Verkehrsbelastungen kommen: Die Innenstadt umfaßt knapp ein Zehntel der Stadtfläche, beherbergt aber ein Drittel der Einwohner, knapp ein Drittel des Pkw-Bestandes und fast die Hälfte der Arbeitsplätze. Hierdurch konzentrieren sich die Aktivitäten der Innenstadtbewohner auf eine eng begrenzte Fläche. Zwar sind ihre werktäglichen Kfz-Fahrleistungen recht niedrig, aber aufgrund der ungewöhnlich hohen Einwohnerzahl summieren sie sich zu einer extremen Flächenbelastung (vgl. Tab. 1). Zudem werden zwei Drittel der insgesamt in der Innenstadt gefahrenen Kfz-km von den Innenstadtbewohnern selbst verursacht; mit dieser Besonderheit unterscheidet sich Berlin von allen anderen deutschen Großstädten.

Im Interesse der besonderen urbanen Qualität („Berliner Mischung“) und im Interesse eines funktionsfähigen Wirtschaftsverkehrs sieht auch die Verkehrsverwaltung eine weitere Steigerung des Kraftfahrzeugverkehrs in der Innenstadt als nicht akzeptabel an. Deshalb wird intensiv

über „Verlagerungsstrategien“ diskutiert. Dies hat allerdings bisher keine Rückwirkungen auf das verkehrspolitische Handeln⁶. So wurde im 2. Zwischenbericht zum Verkehrsentwicklungsplan⁷ u.a. ein Wunschscenario vorgestellt, das einen Rückgang des Innenstadt-Pkw-Verkehrs auf 65 vH der heutigen Wege enthält. Dieser Rückgang ergibt sich aus einer veränderten Verkehrsteilung („Modal Split“) zugunsten des ÖPNV, ohne daß jedoch zu erwartende Zielverlagerungen der Verkehrsteilnehmer beachtet werden und ohne daß gezeigt wird, mit welchen Maßnahmen der neue Modal Split erreicht werden könnte. Bei solcher Konzeptionslosigkeit und Untätigkeit wird die individuelle Motorisierung ganz unzweifelhaft „Motor“ der

⁵ In den Stadtregionen Hamburg und München ist dagegen der Beschäftigtenanteil der Kernstadt in jüngerer Zeit sogar stärker gesunken als der Einwohneranteil; vgl. Zukunft Stadt 2000, Bericht der Kommission Zukunft Stadt 2000, hrsg. vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn 1993.

⁶ Diese bemerkenswerte Inkonsistenz ist auch aus anderen Städten wohlbekannt: Einerseits werden Individualität und Freiheit der Verkehrsentscheidungen sehr hoch bewertet, aus Angst vor Popularitätsverlust werden deshalb die Verkehrsbedingungen nicht verändert; andererseits werden gerade die damit noch geförderten Entwicklungen nicht zur Kenntnis genommen bzw. die Ergebnisse entsprechender Prognosen nicht akzeptiert.

⁷ Verkehrsentwicklungsplan, 2. Zwischenbericht, a.a.O., S. 31, 32.

weiteren Verkehrsentwicklung in der Region Berlin-Brandenburg bleiben⁸.

Individuelles Verkehrsverhalten nicht angemessen berücksichtigt

Herausragendes Merkmal des Verkehrsverhaltens ist auch in der Region Berlin-Brandenburg die laufende Zunahme Pkw-orientierter Gewohnheiten. Neben dem Wandel bei der Verkehrsmittelwahl hat dies weitere Effekte: Zwar ist die für den täglichen Verkehr aufgewendete Zeit seit vielen Jahren eine recht konstante Größe, aber aufgrund der mit dem Pkw höheren „Haus-zu-Haus-Geschwindigkeit“ vergrößern sich die zurückgelegten Entfernungen bzw. die „Aktionsräume“ dramatisch.

Hieraus folgt gleichzeitig, daß sich bei verschlechterten Verkehrsbedingungen für den Autoverkehr in der Innenstadt (etwa durch Verkehrsberuhigung, Verlangsamung, Parkraumangel) eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV nur z.T. einstellt, denn es werden auch die Fahrtziele geändert. In Berlin stehen für die Schätzung der letztgenannten Effekte geeignete Modellansätze⁹ zur Verfügung. Hieraus lassen sich folgende wichtige Aussagen ableiten.

Im Berufsverkehr (vgl. Übersicht 1) haben die Veränderungen der Verkehrsbedingungen beachtliche Wirkungen: Der Anteil der Reisen¹⁰ mit dem Pkw mit Quelle und Ziel in der Innenstadt (Binnenverkehr) sinkt von 41 vH auf 9 vH, beim Zielverkehr in die Innenstadt von 61 vH auf 16 vH. Viele Verkehrsbeziehungen allerdings — z.B. Verkehr in der Außenstadt, Quellverkehr von Berlin in das Umland — sind überhaupt nicht von den Eingriffen in der Innenstadt berührt, so daß im gesamten auf Berlin bezogenen Berufsverkehr der Anteil der Reisen mit dem Pkw wesentlich geringer, von 57 vH auf 39 vH, reduziert wird.

Die skizzierten Veränderungen der Verkehrsbedingungen wirken prinzipiell räumlich selektiv und vor allem aktivitätenspezifisch. Dadurch mindern sich beim *gesamten* Personenverkehr die Pkw-Anteile nur von 47 vH auf 42 vH (vgl. Übersicht 2). Auch bei dieser Gesamtbetrachtung sind die Erfolge beim Zielverkehr in die Innenstadt mit einer Reduktion des Anteils der Pkw-Reisen von 57 vH auf 31 vH am größten, liegen aber wesentlich unter den im Berufsverkehr erreichbaren Reduktionen.

Nach diesen modellmäßigen Schätzungen der individuellen räumlichen Reaktionen auf Veränderungen der Verkehrsbedingungen erweisen sich die bisher von der Verkehrsplanung angewendeten Maßnahmen als wenig wirksam und teilweise kontraproduktiv. Maßnahmen, die beim Berufsverkehr die erwünschten Effekte haben, wirken bei den „disponiblen“ Aktivitäten (Einkauf und Freizeit) eingeschränkt und sogar gegenteilig: Diese Wege und Fahrten orientieren sich verstärkt nach „draußen“. Sie können beispielsweise mit der Abwanderung des Einzelhandels in den „Speckgürtel“ zusammentreffen und damit Ur-

sache weiterer Steigerungen der Verkehrsleistung werden.

Leitbild der räumlichen Entwicklung unrealistisch

Neben dem individuellen Verhalten bei der Nutzung einer Siedlungsstruktur ist die räumliche Verteilung der Siedlungsflächen in der Region ursächlich für das Entstehen von Verkehrsleistungen: Die Verlagerung von Gewerbe in das Umland zwingt beispielsweise die Berliner Arbeitnehmer zu längeren Fahrten; umgekehrt werden Bundesbeamte mit Dienstsitz in der Innenstadt zu einem großen Teil ihre Wohnung in den Außenbezirken oder im Umland suchen. Tendenziell nehmen daher die Austauschbeziehungen zwischen Kernstadt und Umland zu. Daß hierbei die Verkehrsleistungen weiter wachsen müssen, resultiert daraus, daß in vergleichbaren westdeutschen Kernstädten Binnenpendler etwa 10 km zurücklegen, Einpendler dagegen 28 km und Auspendler 23 km¹¹.

Die bisherigen raumordnerischen Vorstellungen Berlins für den „engeren Verflechtungsraum“ belassen extrem hohe Anteile der regionalen Arbeitsplätze und der Wohnstandorte in der Kernstadt. Folglich ist der Anteil der Binnenpendler an der Zahl aller Berufspendler recht hoch (vgl. Tab. 2), die Einpendler- und Auspendleranteile sind entsprechend niedrig. Unterstellt man statt dessen den —

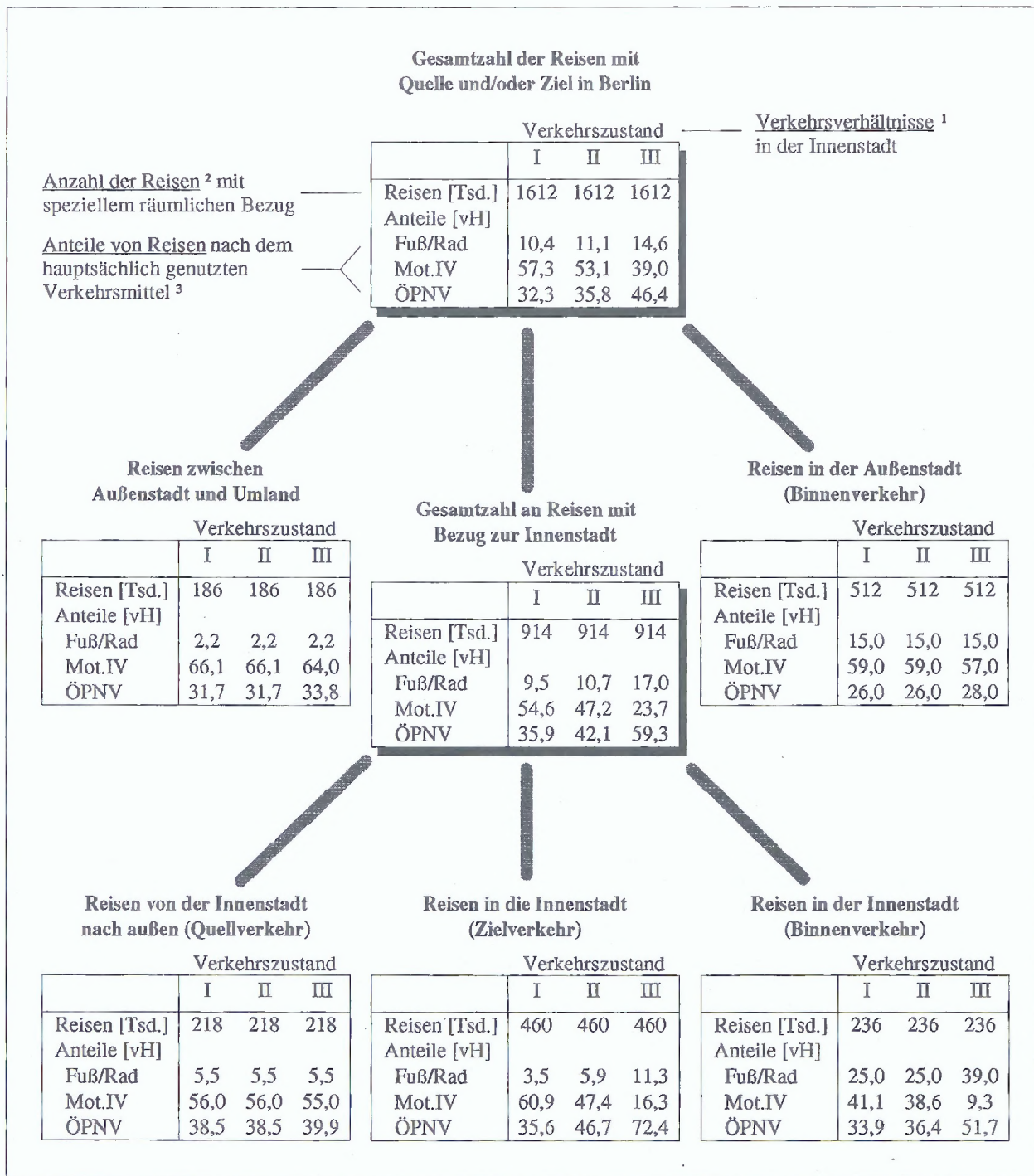
⁸ Ein entsprechendes Szenario hat das DIW bereits vor 3 Jahren vorgelegt; die Verkehrszunahme läßt sich danach mit folgenden Schätzungen der Verkehrsleistung im Personenverkehr verdeutlichen: Basiswert 88/89 = 24,4 Mrd. Personenkilometer, bei freier Entwicklung im Jahre 2010 34 Mrd. Personenkilometer; spektakulärer sind die Schätzungen für die Kfz-Fahrleistungen, die von 9 Mrd. Fahrzeugkilometern auf 18,5 Mrd. Fahrzeugkilometer steigen; vgl. hierzu: Personenverkehr im Großraum Berlin — Verdoppelung des Pkw-Verkehrs nur bei sofortigem Handeln vermeidbar. Bearb.: Jutta Kloas, Hartmut Kuhfeld, Uwe Kunert. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 8/92.

⁹ Bereits 1979 wurde ausgehend von der Hypothese der „Zeitkonstanz im Verkehr“ im Auftrage des Senats mit der Entwicklung eines entsprechenden Simulationsalgorithmus begonnen; vgl. Eckhard Kutter: Berechnung städtischen Personenverkehrs, Arbeitsberichte zur Integrierten Verkehrsplanung, TU Berlin, 1984. Die seitdem durchgeführten Verfeinerungen und Überprüfungen anhand der realen Verkehrsbildveränderungen bestätigen die Hypothese „Zeitkonstanz“; vgl. Verflechtungsmatrix II, Gutachten des DIW im Auftrage der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe (laufende Arbeiten).

¹⁰ Wegen der großen Erfassungungenauigkeiten bei der gebräuchlichen Betrachtung von Fahrten und (kurzen) Wegen wird in dieser Analyse eine vollständige „Wegekette“ — vom Beginn an der Wohnung bis zur Rückkehr zur Wohnung —, die sogenannte „Reise“, als Grundeinheit der Verkehrserzeugung betrachtet. Die Differenzierung der Reisen erfolgt nach der wichtigsten (längsten) Hauptaktivität und dem für die längste Wegestrecke genutzten Verkehrsmittel.

¹¹ Die entsprechenden Zahlenangaben über Berufspendlerentfernungen beruhen auf Auswertungen der BfLR auf der Grundlage der Volkszählungen; vgl. Schmitz, S., CO₂-Minderung durch Vermeidung von Verkehr, Arbeitspapier zur Anhörung „Verkehr III“ der Enquête-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestages, 1992.

Übersicht 1 Räumliche Struktur des Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs Berlin im werktäglichen Berufsverkehr der Erwerbspersonen in der Region Berlin-Brandenburg (Regionsstruktur 2010, unterschiedliche Verkehrsverhältnisse)



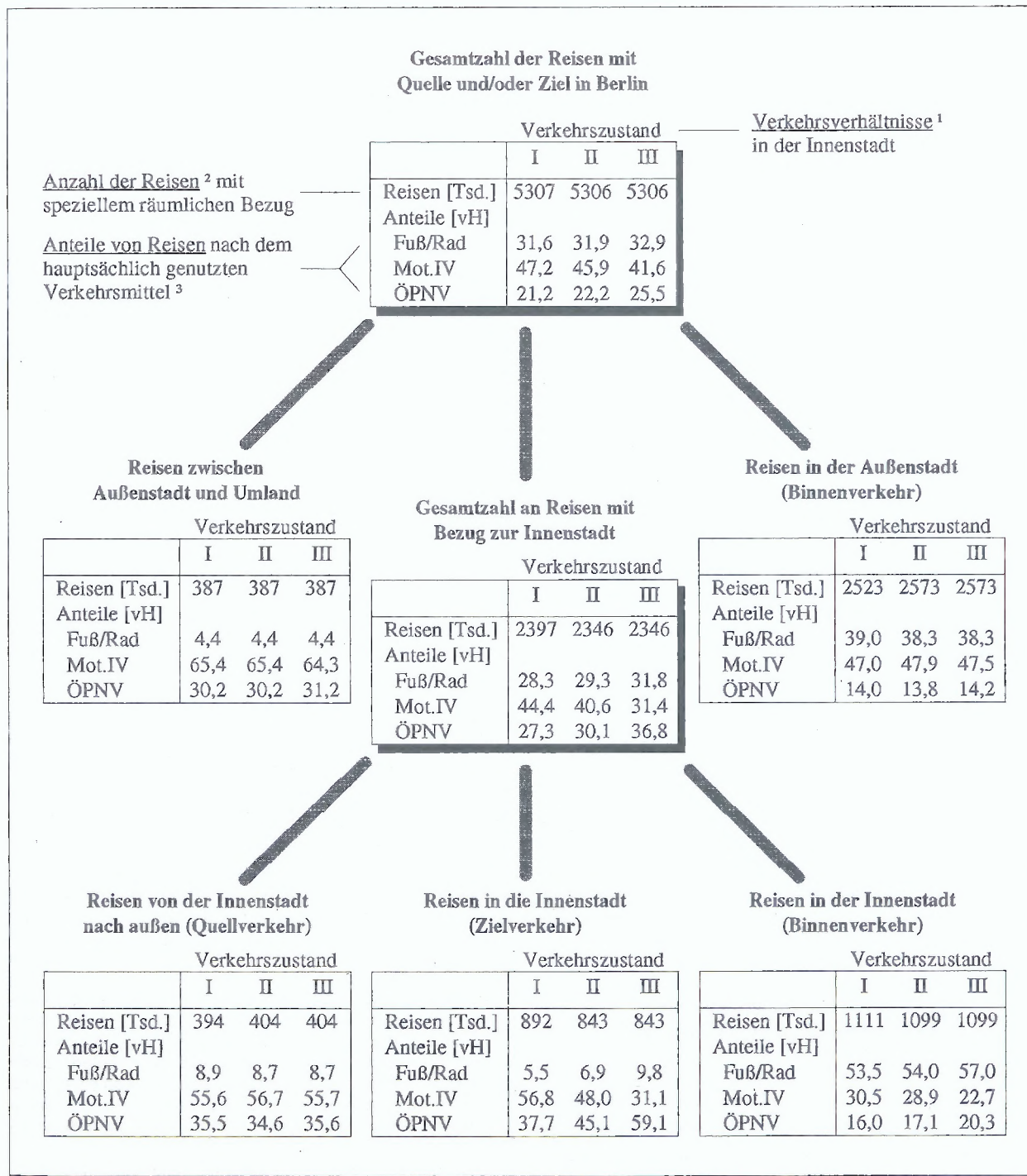
1) Zustand I = Weitgehende Engpaßfreiheit auf Straßen und im ÖPNV ("freie Verkehrsmittelwahl")
 Zustand II = Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus des mot.IV in der Innenstadt ("Verkehrsberuhigung")
 Zustand III = Absenkung des Geschwindigkeitsn. sowie Rückführung der Langzeitparkmöglichkeiten auf 10-20 vH ihrer heutigen Anzahl

2) Betrachtet werden vollständige "Reisen" von der Wohnung zu einer Aktivität und zurück; Schätzung mit dem "Berliner Personenverkehrsmodell" (Entwicklung: Kutter, E. und Mikota, H.-J., im Auftrag der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe, Dez. 1990).

3) Verkehrsmittel, das für die längste Strecke der Reise benutzt wird.

Quellen: Eigene Berechnungen im Rahmen des Gutachtens "Verflechtungsmatrix II" im Auftrag der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe.

Räumliche Struktur des Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs Berlin
im werktäglichen privaten Personenverkehr der Einwohner in der Region Berlin-Brandenburg
(Regionsstruktur 2010, unterschiedliche Verkehrsverhältnisse)



¹) Zustand I = Weitgehende Engpaßfreiheit auf Straßen und im ÖPNV ("freie Verkehrsmittelwahl")
 Zustand II = Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus des mot.IV in der Innenstadt ("Verkehrsberuhigung")
 Zustand III = Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus sowie Rückführung der Langzeitparkmöglichkeiten auf 10-20 vH ihrer heutigen Anzahl

²) Betrachtet werden vollständige "Reisen" von der Wohnung zu einer Aktivität und zurück; Schätzung mit dem "Berliner Personenverkehrsmodell" (Entwicklung: Kutter, E. und Mikota, H.-J., im Auftrag der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe, Dez. 1990).

³) Verkehrsmittel, das für die längste Strecke der Reise benutzt wird.

Quellen: Eigene Berechnungen im Rahmen des Gutachtens "Verflechtungsmatrix II" im Auftrag der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe.

Tabelle 2

Für den Berufsverkehr Berlins maßgebende Wohn- und Beschäftigungssituation und resultierender Berufsverkehrsaufwand

Berufspendelbeziehungen	Anteil der Pendelbeziehungen am Berufsverkehr Berlins		Täglicher Berufsverkehrsaufwand von 100 Beschäftigten ¹	
	Siedlungsstruktur nach FNP 94 ² (vH)	Szenario „Randwanderung“ ³ (vH)	Siedlungsstruktur nach FNP 94 ² (Pkm)	Szenario „Randwanderung“ ³ (Pkm)
Binnenpendler	80	57	1 630	1 165
Auspendler	9	23	495	1 270
Einpendler	11	20	695	1 265
Berufsverkehr insg.	(100)	(100)	2 820	3 700

¹ Schätzungen mit dem „Berliner Personenverkehrsmodell“ (Kutter/Mikota), Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe (div. Fassungen) sowie Schätzungen nach den Ergebnissen der Volkszählung '87. — ² Vgl. Flächennutzungsplan Berlin (FNP '94), Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1994. — ³ Annahmen: Von den in Berlin erwarteten gut 400 000 Beschäftigten arbeitet die Hälfte in Gewerbegebieten, die insgesamt im näheren Umland entstehen; etwa 250 000 Berliner zusätzlich verlagern ihren Wohnsitz in das nähere Umland, und die zu den abgewanderten Haushalten gehörigen Erwerbspersonen werden zu Einpendlern.

Quelle: Berechnungen des DIW.

praktisch unaufhaltsamen — Suburbanisierungsprozess bei den Arbeitsstätten¹² sowie eine stärkere Randwanderung der Wohnstandorte, ist eine „verkehrsintensive“ Variante der Siedlungsentwicklung in der Region skizziert. In diesem Szenario verursachen gleich viele Erwerbstätige (Binnenpendler + Einpendler + Auspendler) eine um 30 vH höhere Berufsverkehrsleistung (vgl. Tab. 2), als nach der Senatsplanung erwartet.

Darüber hinaus sind mit der extremen Steigerung der Auspendlerzahlen neuartige Verkehrsprobleme verbunden: Während für das Einpendeln nach Berlin radiale ÖPNV-Systeme zur Verfügung stehen, wird die außengerichtete Verflechtung vorwiegend autoorientiert durchgeführt werden; hierdurch steigen die individuellen Verkehrsleistungen im Berufsverkehr sogar um 37 vH. Des Weiteren steigt in einem solchen Szenario der „Folgeverkehr“ (zum Einkaufen, zur Freizeit) enorm an und kann in der dispersen Raumstruktur verstärkt nur noch mit dem Pkw abgewickelt werden.

Zielzahlen der Verkehrsplanung ohne verkehrspolitisches Fundament

Die skizzierten Trends beim Verkehrsverhalten und Sekundäreffekte im Standortgefüge der Region Berlin-Brandenburg haben eine hohe Wahrscheinlichkeit. Sie sind einerseits durch empirisches Zahlenmaterial aus westdeutschen Regionen belegt. Andererseits berücksichtigen sie die tatsächliche Umlanderschließung der Region Berlin-Brandenburg sowie anderer Ost-Regionen in der jüngsten Vergangenheit. Die Berliner Verkehrspolitik jedoch ignoriert derart alarmierende Fakten.

Für den Großraum Berlin-Brandenburg gibt es bisher kein ausgearbeitetes regionales Entwicklungskonzept. Da

der raumordnerische Gesamtrahmen wenig verbindlich ist, existiert auch kein regionales Verkehrskonzept, das hierin integriert sein müßte. Dieser „regionale Schwebezustand“ führt zu Unsicherheiten bezüglich der absoluten Größe der Kernstadt, aber auch zu Unsicherheiten bei der Einschätzung der Chancen des Umlandes¹³. Aufgrund dieser Unsicherheiten bei den verkehrsverursachenden Strukturen lassen sich die resultierenden Verkehrsmengen nur mit einer gewissen Variationsbreite angeben (vgl. Tab. 3).

Die „Verkehrsgestaltung“ leidet unter unkoordinierten Verwaltungszuständigkeiten in regionaler und inhaltlicher Hinsicht, ganz besonders aber unter der sektoralen Beschränkung: Die Angebotsplanung für Verkehrsinfrastruktur abstrahiert zu sehr von ihrer Wirkung für die siedlungsstrukturelle Entwicklung; Kontraeffekte von Verkehrsrestriktionen, z.B. die aus anderen Millionenstädten bekannte Verlagerung von Aktivitäten nach außen, werden

¹² Einer Planungszahl von über 400 000 Beschäftigten im produzierenden Gewerbe Berlins stehen derzeit nur etwa 170 000 bis 180 000 tatsächlich hier Beschäftigte, aber Flächenoptionen für fast 500 000 Beschäftigte im Umland gegenüber. Halten die derzeitigen Tendenzen der Abwanderung von Gewerbe ins Umland an, dürfte die heutige Berliner Beschäftigtenzahl — bei entsprechend höheren Zahlen im Umland — auch eine Obergrenze für die Zukunft sein.

¹³ Von 1990 bis 1994 ist die Einwohnerzahl der Kernstadt mit rund 3,44 Mill. Einwohnern nahezu konstant geblieben; die Prognosezahl (für 2010) lag 1993 bei 3,7 Mill.; sie wurde jetzt auf 3,72 Mill. heraufgesetzt. Das Aufteilungsverhältnis zwischen Innen- und Außenstadt (heute 38 vH : 62 vH) betrug in der Prognose 1993 32 vH : 68 vH und wurde jetzt auf 34 vH : 66 vH geändert. Die Schätzungen für die Einwohnerzahl Brandenburgs bewegen sich zwischen 2,4 und 2,9 Mill. und variieren zusätzlich mit den erwarteten Anteilen für den „engeren Verflechtungsraum“.

zu wenig beachtet; die Verkehrsfolgen einer Ausweisung neuer Standorte werden zu wenig berücksichtigt.

In den Senatsplanungen wird ein Maßnahmenbündel, das die Verkehrsverlagerungen vom Individualverkehr (IV) zum öffentlichen Verkehr (ÖV) bewirken soll, nicht benannt. Die ausgewiesenen Werte für den IV, die um fast 50 vH (Zielverkehr in die Innenstadt) bzw. rund 25 vH (Quellverkehr aus der Innenstadt) unter den heute im Straßennetz beobachteten Ist-Werten liegen, stellen sich aber nicht von selbst ein, sondern erfordern eine drastische Umorientierung in der Verkehrspolitik, die zu charakterisieren wäre.

Dies läßt sich belegen: Wenn man die bei Engpaßfreiheit im Berufsverkehr genutzten etwa 380 000 Stellplätze in der Innenstadt auf zukünftig 85 000 Plätze (einschließlich privater Stellflächen) reduziert, keine Umwandlung der Langzeit- in Kurzzeitparkplätze vornimmt und die außerdem vorhandenen Flächen für über 400 000 Einwohner-Pkw der allgemeinen Disposition weitgehend entzieht, liegen die für die Innenstadt zu erwartenden Mengen im Individualverkehr noch immer deutlich über den Senatszahlen (vgl. Tab. 3).

Ganz ohne Zweifel skizzieren die auf der Berliner Senatsebene für die längerfristige Verkehrsplanung entwickelten Modal-Split-Vorstellungen einen nach Beurteilungskriterien wie Lebensqualität und Ökologie hochwillkommenen Zustand. Es genügt aber nicht, daß nur der erwünschte Verkehrszustand dargestellt wird; es muß auch der unbequeme Weg dorthin beschrieben und beschritten werden.

Handlungserfordernisse in einem regionalen Raum- und Verkehrskonzept

Für die räumliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg bestehen zwei Optionen: Entweder eine Veränderung des regionalen Standortgefüges, aufbauend auf uneingeschränkter Ausnutzung der Flexibilität des Individualverkehrs (Modell Los Angeles), oder aber die Durchsetzung von räumlichen Ordnungsvorstellungen¹⁴ einschließlich der gezielten Gestaltung von Verkehrserreichbarkeit. Letzteres setzt ein komplexes, abgestimmtes Handeln auf allen verkehrspolitischen Ebenen voraus, da geplante Verkehrserreichbarkeit heute keine Selbstverständlichkeit¹⁵ mehr ist. Für die folgenden Überlegungen wird unterstellt, daß, ausgehend von längerfristigen gesamtwirtschaftlichen Bewertungen¹⁶, eine solche Verkehrspolitik wieder Vorrang erhält.

In der Region Berlin-Brandenburg, die bisher noch stark durch traditionelle zentralörtliche Strukturen geprägt ist, würde die Durchsetzung von räumlichen Ordnungsvorstellungen (Festhalten am „Zentrale-Orte-Prinzip“) — bei sofortigem Handeln — keine Einbuße an „Verkehrsmobilität“ zur Folge haben. Dabei läßt sich die Verkehrsbedeutung des „Zentrale-Orte-Prinzips“ folgendermaßen charakterisieren:

- Dichte Bebauung mit vielfältig gemischten Funktionen wertet den Nahbereich auf und führt zu einem höheren Anteil an Aktivitäten im Wohnumfeld, also kürzeren Wegen.
- Wenn die Neuausweisung von Wohnflächen und Gewerbegebieten in der gesamten Region gezielt auf eine geringere Zahl von besser ausgestatteten Standorten konzentriert werden kann, entsteht ein geringerer Verkehrsaufwand in der Region.
- Durch die konzentrierte Struktur ergeben sich für den öffentlichen Verkehr besser und effizienter bedienbare Verkehrsbeziehungen; dies schließlich erleichtert die Verlagerung von Fahrten vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr.

Erhaltung einer „attraktiven Nähe“

Um diese Besonderheit sowohl der Berliner Innenstadt als auch der zahlreichen Unterzentren Berlins und des Umlandes zu erhalten, darf einerseits der Wettbewerb um Flächen nicht die Wohnnutzung allzu stark verdrängen, und andererseits muß die Ausrichtung der zentralen Nutzungen auf die Pkw-Erreichbarkeit in Grenzen gehalten werden. Während der Erhalt der Wohnnutzung in Berlin infolge der enormen Innenstadtgröße vergleichsweise problemlos — Ausnahme: Berlin Mitte — möglich sein dürfte, existiert zur Begrenzung des Individualverkehrs bisher kein Konzept.

Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr, wie die Bewirtschaftung des Parkraumes, machen nur Sinn, wenn sie durch andere Planungen und Politiken flankiert werden, wenn z.B. parallel die räumliche Verteilung der Einkaufseinrichtungen in der ganzen Region gesteuert wird. Die Berliner Innenstadt-Situation mit künftig fast einer halben Million Einwohner-Pkw erfordert darüber

¹⁴ Das „zentralörtliche Prinzip“ beruht wesentlich auf der Versorgungsfunktion, nach der innerhalb des Ortes die für die Bürger notwendigen Einrichtungen in der Nähe vorgehalten werden; ähnlich sollen „Achsen“ wirken, bei denen zusätzlich größere Entfernungen durch öffentliche Systeme überbrückt werden können.

¹⁵ Planung für die Verkehrsverflechtungen in Verbindung mit der Planung der Flächennutzungen war nur ohne Massenmotorisierung erfolgreich. Stadt- oder Regionalpläne enthielten früher i.d.R. sowohl Nutzungen als auch Erreichbarkeiten, da letztere nur über die öffentlichen — also gut planbaren — Verkehrssysteme bereitgestellt wurden. Dies ist in einer automobilen Gesellschaft völlig anders, da Straßennetze praktisch überall (für Erschließungszwecke) verfügbar sind.

¹⁶ Einem solchen volkswirtschaftlichen Standpunkt steht allerdings ein verkehrswirtschaftlicher Standpunkt gegenüber, der z.B. Zeitvorteile im Verkehr („flüssigerer Verkehr“) uneingeschränkt als Nutzen interpretiert, ohne dabei die mögliche Induzierung von Neuverkehr mizubewerten. Die gegensätzliche Wertung solcher Sachverhalte kennzeichnet z.B. die beiden Voten bei den Handlungsempfehlungen der Enquête-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ in ihrem Verkehrsbericht; vgl. hierzu Autorenkollektiv, „Mobilität und Klima“, hrsg. von der Enquête-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“, Economica-Verlag, Bonn 1994.

Tabelle 3

Gegenüberstellung von Eckwerten des werktäglichen Personenverkehrs in Berlin
(Ist-Zustand und verschiedene Prognosen)

		Ist-Zustand ¹⁾ (1994/95) Planungsbasis 1994/95 ³⁾	Eigene Prognoserechnungen ²⁾		Zielwerte Sen. Verk. u. Betr. für 2010 ¹⁾ Planungsbasis 1994/95 ⁵⁾
			Trendentwicklung bis 2010	Reduktions- Szenario 2010 ⁶⁾	
QUELLVERKEHR DER EINWOHNER DER REGION BEZOGEN AUF BERLIN					
Aus der Innenstadt	Reisen (Tsd.)	1 617	1 505	1 503	1 632
	Anteile (vH)				
	Fuß/Rad	45,6	41,8	44,1	49,3
	Mot. IV	27,2	37,1	31,5	19,9
	ÖPNV	27,2	21,1	24,4	30,8
Aus der Außenstadt	Reisen (Tsd.)	2 748	3 329	3 330	3 278
	Anteile (vH)				
	Fuß/Rad	31,7	31,1	32,1	36,7
	Mot. IV	42,3	49,4	44,5	35,8
	ÖPNV	26,0	19,5	23,4	27,5
Aus Berlin insg.	Reisen (Tsd.)	4 365	4 834	4 833	4910
	Anteile (vH)				
	Fuß/Rad	36,8	34,4	35,8	40,9
	Mot. IV	36,7	45,6	40,5	30,5
	ÖPNV	26,5	20,0	23,7	28,6
ZIELVERKEHR DER EINWOHNER DER REGION BEZOGEN AUF BERLIN					
In die Innenstadt	Reisen (Tsd.)	2 033	2 003	1 942	1 863
	Anteile (vH)				
	Fuß/Rad	37,3	32,1	36,6	44,8
	Mot. IV	30,1	42,2	26,3	17,2
	ÖPNV	32,6	25,7	37,1	38,0
In die Außenstadt	Reisen (Tsd.)	2 410	3 122	3 182	3 309
	Anteile (vH)				
	Fuß/Rad	35,2	33,1	32,5	35,9
	Mot. IV	43,8	49,6	49,9	39,5
	ÖPNV	21,0	17,3	17,6	24,6
Nach Berlin insg.	Reisen (Tsd.)	4 443	5 125	5 124	5 172
	Anteile (vH)				
	Fuß/Rad	36,2	32,7	34,0	31,1
	Mot. IV	37,5	46,7	41,0	31,4
	ÖPNV	26,3	20,6	25,0	29,5
¹⁾ Informeller Sachstand der Fortschreibung der „Verkehrsentwicklungsplanung“. — ²⁾ Schätzungen mit dem „Berliner Personenverkehrsmodell“ (Kutter/Mikota), Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe (div. Fassungen). — ³⁾ Einwohner Innenstadt: 1298, Außenstadt: 2140, Beschäftigte Innenstadt: 743, Außenstadt: 722 (in Tsd.). — ⁴⁾ Einwohner Innenstadt: 1172, Außenstadt: 2528, Beschäftigte Innenstadt: 858, Außenstadt: 952 (in Tsd.). — ⁵⁾ Einwohner Innenstadt: 1266, Außenstadt: 2456, Beschäftigte Innenstadt: 863, Außenstadt: 952 (in Tsd.). — ⁶⁾ In der Innenstadt Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus sowie Rückführung der Langzeitparkplätze auf 10 – 20 vH ihrer heutigen Anzahl. <i>Quelle:</i> Berechnungen des DIW					

Tabelle 4

Werktägliches Verkehr von Bewohnern der Region Berlin-Brandenburg 1994

	Tägliche Aktivitäten ¹⁾				Tägliche Verkehrsleistung/ (Einw. ²⁾			
	(Reisen/E)	Fuß/Rad (vH)	mot.IV (vH)	ÖPNV (vH)	(km/E)	Fuß/Rad (km)	mot.IV (km)	ÖPNV (km)
BERLIN Innenstadt ³⁾	1,26	42	37	21	12,1	1,9	6,0	4,2
Außenstadt	1,28	31	48	21	16,3	1,7	9,2	5,4
Insgesamt	1,27	35	44	21	15,0	1,8	8,2	5,0
Land Brandenburg								
RING I ⁴⁾ Randgemeinden	1,30	20	59	21	21,9	0,7	14,5	6,7
Städte, Nahraum	1,24	27	50	23	24,0	0,8	14,6	8,6
Sonst. Gemeinden	1,30	19	60	21	25,6	0,5	17,8	7,3
Insgesamt	1,28	22	57	21	24,1	0,6	15,9	7,6
RING II ⁵⁾ Städte	1,25	26	51	22	23,8	0,8	14,1	8,9
Ländlicher Raum	1,28	20	60	20	25,6	0,5	17,8	7,3
Insgesamt	1,27	23	56	21	24,8	0,6	16,2	8,0
Gesamte REGION ⁶⁾	1,27	31	48	21	18,2	1,4	10,8	6,0

¹⁾ Hauptaktivitäten als Kern einer Reise von der Wohnung zur Wohnung zurück. — ²⁾ Schätzungen mit dem Berliner Personenverkehrsmodell (Kutter/Mikota), Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe (div. Fassungen). — ³⁾ Gesamtfläche innerhalb des inneren S-Bahn-Ringes. — ⁴⁾ Entfernungsbereich 17 bis 40 km (ab Stadtmitte), i.d.R. als engerer Verflechtungsbereich bezeichnet. — ⁵⁾ Entfernungsbereich 40 bis 80 km (ab Stadtmitte); hierin enthalten ist der sogenannte „dritte Städtering“. — ⁶⁾ Als Region wird hier Berlin und Brandenburg bis zu 80 km Entfernung von der Stadtmitte definiert.

Quellen: Berechnungen des DIW, insbesondere im Rahmen des Gutachtens „Volkswirtschaftliche Aspekte einer Vereinigung der Länder Brandenburg und Berlin“ (unveröffentlichtes Manuskript).

hinaus einen völlig neuartigen Umgang mit dem Phänomen Motorisierung¹⁷, das in dicht bebauten Innenstadtbereichen große Konflikte mit den anderen Stadtfunktionen hervorruft. So muß beispielsweise die Rolle der Stellflächen¹⁸ — hier vorrangig im öffentlichen Raum — neu geregelt werden, und darüber hinaus müssen die enormen Flächen, die für Einwohner-Pkw vorgehalten werden, der Disposition für den einfließenden Verkehr entzogen werden¹⁹.

„Zentrale Orte“ stärken und ÖPNV verbessern

Beim Werktags-Personenverkehr wirken starke Zentren generell verkehrssparend: Ein Berliner legt im Durchschnitt pro Werktag etwa 15 km zurück, ein Innenstadtbewohner dagegen nur 12 km; die Umlandbewohner bringen es demgegenüber auf 24 bis 25 km. Erhebliche Unterschiede bestehen aber auch im Umland zwischen den zentralen Orten (mit 14 km Individualverkehr) und dem „flachen Land“ (mit etwa 18 km; vgl. Tab. 4). Vorrangiges Ziel müßte es also auch im Umland sein, am Zentrale-Orte-Prinzip festzuhalten.

Die Stärkung und Durchsetzung des Zentrale-Orte-Prinzips erfordert neben der Förderung von Standorten ggf. auch die Begrenzung kommunaler Entwicklungen. Hierfür steht eine Vielzahl von Instrumenten zur Verfügung, die aber — unter dem Dach einer regionsweiten Entwicklungs-

konzeption — anders als bisher angewendet werden müßten.

Neben der regionalen Steuerungsebene²⁰ gehören hierzu beispielsweise Regelungen zur Bodenverfügbarkeit, der Einsatz der finanziellen Ausstattung zur Lenkung

¹⁷ Bisher wurde individuelle Motorisierung im wesentlichen als „extern determinierte“ Wohlstanderscheinung interpretiert.

¹⁸ Im Rahmen des Baugesetzbuches des Bundes regeln Landesbauordnungen und Stellplatzsatzungen die für einzelne Nutzungsarten vorzuhaltenden Stellplätze (pro Haus, Wohneinheit, Beschäftigtem, m² Verkaufsfläche usw.). Zugeschritten sind solche Vorschriften auf den Neuaufbau von Flächennutzungen, und die Automobilität wird dabei als selbstverständliche Randbedingung angenommen.

¹⁹ Nach den heutigen Entwicklungsvorstellungen sind im Jahre 2010 in der Innenstadt gut 450 000 Einwohner-Pkw stationiert; hiervon werden z.B. im Berufsverkehr etwa 40 vH genutzt, hinterlassen also freie Stellflächen. Wenn der im Gegenzug einfließende Verkehr bewirtschaftet werden soll, müssen diese Anwohnerparkflächen für die allgemeine Nutzung unzugänglich sein.

²⁰ Der Wunsch nach regionaler Kooperation und Entscheidungsfindung wird allzu oft mit der Unterstellung, „... die kommunale Planungshoheit solle abgeschafft werden“, abqualifiziert; dabei würde es schon viel bewirken, sämtliche sektoralen und bisher nebeneinander existierenden Instrumente — z.B. kommunaler Finanzausgleich, Raumordnung und regionale Wirtschaftsförderung — in ihrer Anwendung regional abzustimmen und hiermit die Ordnungsvorstellungen zu unterstützen.

der Entwicklung (kommunaler Finanzausgleich, regionale Wirtschaftsförderung, Entkoppelung von der Flächenvergabe), die Verkehrsfolgenabschätzung für alle Entwicklungsvorhaben. Ein Idealzustand wäre gegeben, wenn die kommunalen Flächennutzungspläne sich nahtlos in eine regionale Entwicklungsvorstellung einpassen würden.

Das Zentrale-Orte-Konzept stärkt die Konzentration von Nutzungen und damit die Möglichkeiten einer effizienten Bedienung mit den öffentlichen Verkehrssystemen. Die Diskussion um die Gestaltung des Angebotes im ÖPNV müßte sich allerdings mehr als bisher mit den gewandelten räumlichen Strukturen der Verkehrsnachfrage²¹ auseinandersetzen. Insbesondere im Nahbereich, aber auch auf den tangentialen Beziehungen in der Außenstadt und im Umland ist das existierende ÖV-Angebot (radiale Schienenstrecken und Bus-Zubringerverkehr) gegenüber dem Pkw bisher keine konkurrenzfähige Alternative.

Verkehrsgestaltung in Berlin-Brandenburg als Chance begreifen

In der Region Berlin-Brandenburg verläuft die Entwicklung nach der Vereinigung viel schneller als in westdeutschen Stadtregionen. Insbesondere sollte bedacht werden,

- daß Verkehrsgewohnheiten und transportintensive Wirtschaftsweisen ad hoc übernommen werden, das Infrastrukturnetz aber noch keineswegs „angepaßt“ werden konnte und
- daß durch das Zusammentreffen der plötzlichen Verfügbarkeit von Umlandflächen und flexiblem Individualverkehr Stufen der Stadtentwicklung übersprungen werden können.

Dies verstärkt für die Region Berlin-Brandenburg die aus der Analyse der komplexen Beziehungen zwischen Verkehr und Raumstruktur in Westdeutschland bekannten Argumente für eine andere Verkehrspolitik. Alle Befunde zur Verkehrsentwicklung und zu den selbstinduzierenden Prozessen sprechen hier für einen grundlegenden Wandel. Eine vorsorgende Planung hätte sich mehr als bisher um das Abbremsen verkehrsinduzierter Entwicklungen zu

kümmern. Dies allerdings wirft Grundsatzfragen auf, da eine „Verkehrswende“ nur dann möglich wird, wenn es gelingt, bei allen wirtschaftlichen und verkehrsbezogenen Aktivitäten²² den Grundsatz der allgemeinen, umfassenden Daseinsvorsorge zu beachten. Die Chancen wären hier besser als in vergleichbaren westdeutschen Regionen, weil nach der Vereinigung und den Strukturbrüchen die Region völlig neu aufgebaut werden muß.

Wichtigste Grundbedingung hierbei ist die Ausrichtung aller raum- und verkehrsbedeutsamen Handlungen im Großraum auf eine gemeinsame Ebene: Berlin und Brandenburg benötigen ein regionales Konzept für die Verteilung aller Nutzungen und die Bereitstellung von Verkehrserreichbarkeiten. Regionales Handeln bewahrt dabei verkehrspolitische Optionen (Verkehrsvermeidung) für die Zukunft, auch wenn die erwünschte verkehrspolitische Flankierung durch Bundes- und EU-Ebene noch auf sich warten läßt. In der Hauptstadtregion besteht aufgrund der Ausgangsbedingungen in besonderem Maße die Chance für ein umfassendes Konzept der Verkehrsbewältigung.

²¹ Nach den Verflechtungsangaben in Bild 2 verlaufen nur 24 vH aller Verkehrswünsche von außen nach innen und umgekehrt; höchstens zwei Drittel davon sind den radialen Schienenverkehrssystemen so gut zugeordnet, daß der ÖPNV für die Autobesitzer eine akzeptable Alternative darstellt. Im Hamburger Gesamtverkehrsbild (vgl. Arbeitsgemeinschaft Prognos, Kessel & Partner, „Integrative Verkehrsentwicklung Hamburg“, Freiburg/Basel 1993) sind diese „Außen-Innen-Verflechtungen“ mit 31 vH des Gesamtverkehrs deutlich höher; Ursache ist die höhere Beschäftigtendichte im Stadtzentrum Hamburgs.

²² Der Verkehrssektor hat heute — auch als Ergebnis der durch ihn angestoßenen Entwicklungsprozesse — eine doppelte Funktion:

- Einerseits ist Verkehr immer noch Mittel zum Zweck, er dient primären Bedürfnissen und Wirtschaftserfordernissen;
- andererseits aber ist er auch ein wesentlicher Wertschöpfungsbereich (Fahrzeugproduktion, Wegebau, Verkehrsdienstleistungen) geworden.

Die zweite Teilfunktion befördert sektorspezifische Partikularinteressen, die mit der ureigenen Verkehrsfunktion nur bedingt zu tun, in der verkehrspolitischen Diskussion aber ein übermäßiges Gewicht haben.

Rekordtief der Sparquote stabilisiert Verbrauchsniveau Der private Verbrauch in Westdeutschland im vierten Quartal 1994¹

Im letzten Quartal des vergangenen Jahres trug der private Verbrauch in Westdeutschland nicht zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum bei. Die reale Nachfrage nach Konsumgütern war schwächer als im Vorquartal und fiel wieder auf das Niveau vom Frühjahr 1994 zurück. Gemessen an den Rahmenbedingungen hätte die Entwicklung noch ungünstiger sein können, denn die real verfügbaren Masseneinkommen sanken erneut. Nur eine weitere Verringerung der privaten Ersparnisbildung zugunsten des Konsums verhinderte ein noch stärkeres Abgleiten der realen Nachfrage. Mit diesem Rückgang der Spartätigkeit hat die Sparquote der privaten Haushalte in Westdeutschland — sie liegt nun bei 10 1/2 vH — ein Niveau erreicht, das niedriger ist als im letzten Tiefpunkt Anfang der achtziger Jahre².

Ein Vergleich mit der damaligen Entwicklung zeigt einige Parallelen (Abbildung). Auch damals reagierten die privaten Haushalte auf den Beschäftigungsabbau und die realen Einkommensverluste mit einer kräftigen Verringerung der Ersparnisbildung, um einer Verschlechterung ihres Lebensstandards entgegenzusteuern. Allerdings vollzog sich der Rückgang in einem kürzeren Zeitraum — er beschränkte sich etwa auf 1982. Mit der konjunkturellen Erholung im Jahr darauf stabilisierte sich die Beschäftigung, die realen Masseneinkommen — die für die Konsumnachfrage wichtigste Einkommensgröße — gingen kaum noch zurück, und die Sparquote stieg in der Tendenz wieder.

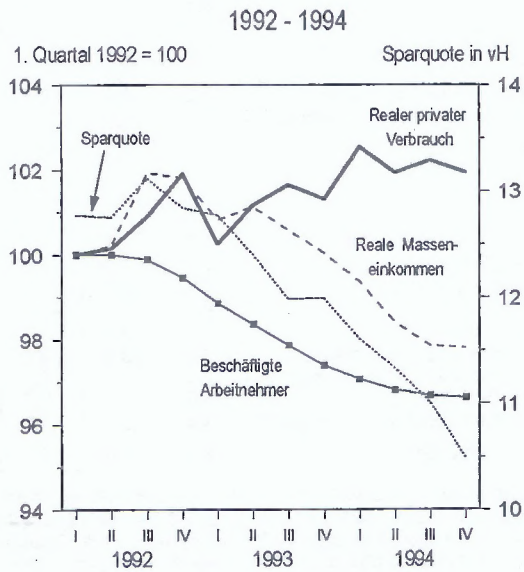
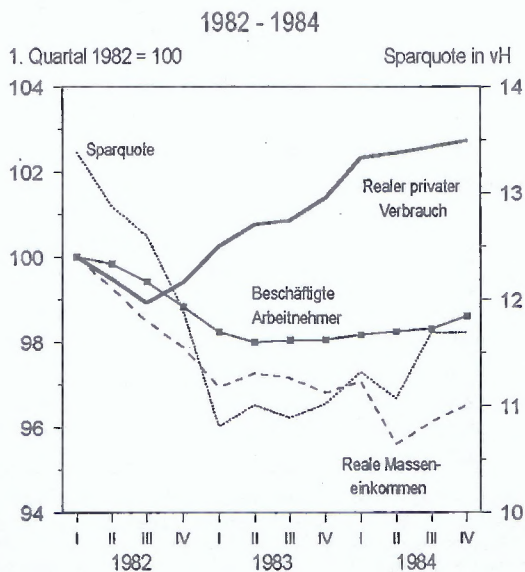
Mit der konjunkturellen Erholung im Jahre 1994 ging dagegen keine Stabilisierung der Beschäftigung einher. Den über eine längere Periode anhaltenden realen Einkommenseinbußen wurde mit einer fortgesetzten Verminderung der Ersparnisbildung begegnet. Die Sparquote ging von ihrem letzten Höchststand im dritten Quartal 1992 (gut 13 vH) fast stetig — um insgesamt zweieinhalb Prozentpunkte — zurück. Dadurch wurde die Konsumnachfrage in erheblichem Maße gestützt und ein nachhaltiger Einbruch vermieden. Dies zeigt auch das Jahresergebnis 1994: Für den realen privaten Verbrauch errechnet sich — insbesondere wegen des kräftigen Anstiegs im ersten Quartal — eine Zunahme von 1 vH, für die realen Masseneinkommen dagegen ein Rückgang um fast 1,5 vH.

Spürbar entspannt hat sich im Verlauf des Jahres 1994 das Preisklima. Der Anstieg des Preisindex der Lebenshaltung lag im Berichtszeitraum mit 2,8 vH (Vorjahresver-

¹ Analysiert werden in diesem Bericht — soweit nicht anders gekennzeichnet — vierteljährliche saisonbereinigte Zeitreihen. Die Saisonbereinigung wurde nach dem Berliner Verfahren (BV4) vorgenommen.

² Vgl. Inlandskäufe stagnieren. Die ersten Ergebnisse der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung für die Bundesrepublik Deutschland für das vierte Quartal 1994. Bearb.: Karin Müller-Krumholz. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 7/1995 S. 161 ff.

Entwicklung des privaten Verbrauchs und ausgewählter Indikatoren in Westdeutschland *Saisonbereinigte Vierteljahreswerte*



Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

DIW 95

Tabelle 1

Der private Verbrauch in Westdeutschland 1994

Verwendungszwecke	Ursprungswerte								Saisonbereinigte Werte ⁷⁾			
	Jahr	1.Hj.	2.Hj.	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
Mrd. DM zu jeweiligen Preisen												
Nahrungs- und Genußmittel ¹⁾	310,13	149,77	160,36	73,60	76,17	78,20	82,16	78,1	76,7	77,9	77,7	
Kleidung, Schuhe	119,23	56,03	63,20	28,27	27,76	28,18	35,02	30,8	30,0	29,6	28,9	
Wohnungsmieten ²⁾	301,40	47,72	153,68	73,04	74,68	76,04	77,64	73,0	74,6	76,1	77,7	
Haushaltsenergie ³⁾	60,19	33,23	26,96	19,97	13,26	10,31	16,65	15,3	15,6	14,7	14,6	
Haushaltsführung	146,60	69,77	76,83	34,98	34,79	34,79	42,04	37,1	36,6	36,6	36,5	
Gesundheits- und Körperpflege	86,71	41,89	44,82	20,82	21,07	21,45	23,37	21,5	21,5	21,8	22,0	
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	266,45	134,11	132,34	64,84	69,27	65,20	67,14	66,6	65,9	66,6	67,7	
Bildung, Unterhaltung, Freizeit	160,56	76,51	84,05	38,58	37,93	38,85	45,20	40,1	40,1	40,2	40,3	
Persönliche Ausstattung, Sonstiges ⁴⁾	124,18	59,53	64,65	28,96	30,57	32,55	32,10	30,4	30,9	31,4	31,5	
Privater Verbrauch ⁵⁾	1646,81	799,30	847,51	397,32	401,98	408,29	439,22	409,6	409,5	413,3	415,2	
Veränderung in vH gegenüber												
Vorjahr												
Nahrungs- und Genußmittel ¹⁾	0,8	0,6	1,0	2,7	-1,4	1,3	0,7	0,2	-1,8	1,6	-0,2	
Kleidung, Schuhe	-2,7	-0,3	-4,7	2,2	-2,7	-5,0	-4,4	1,5	-2,6	-1,6	-2,1	
Wohnungsmieten ²⁾	9,0	9,1	8,8	9,2	9,0	8,8	8,8	2,2	2,2	2,1	2,1	
Haushaltsenergie ³⁾	-0,5	4,3	-5,8	2,0	8,1	-6,8	-5,2	-1,6	2,1	-6,1	-0,7	
Haushaltsführung	1,0	2,1	0,0	3,9	0,4	-0,1	0,0	2,2	-1,3	-0,1	-0,3	
Gesundheits- und Körperpflege	3,4	3,9	3,0	5,1	2,7	3,0	3,0	1,2	-0,2	1,3	0,8	
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	3,5	3,6	3,5	5,2	2,1	2,4	4,5	2,9	-1,1	1,1	1,6	
Bildung, Unterhaltung, Freizeit	1,7	2,1	1,3	2,5	1,6	1,3	1,4	1,2	0,0	0,3	0,2	
Persönliche Ausstattung, Sonstiges ⁴⁾	6,6	7,3	6,0	7,3	7,3	7,0	5,0	1,8	1,9	1,6	0,1	
Privater Verbrauch ⁵⁾	3,6	4,3	3,0	5,3	3,3	3,3	2,8	1,7	0,0	0,9	0,5	
Vorquartal												
Mrd. DM zu Preisen von 1991												
Nahrungs- und Genußmittel ¹⁾	289,63	139,88	149,75	68,83	71,05	73,47	76,28	73,6	71,9	72,5	71,9	
Kleidung, Schuhe	111,18	52,45	58,73	26,37	26,08	26,37	32,36	28,9	28,1	27,5	26,8	
Wohnungsmieten ²⁾	258,14	127,72	130,42	63,46	64,26	64,93	65,49	63,5	64,2	64,9	65,6	
Haushaltsenergie ³⁾	59,26	32,43	26,83	19,41	13,03	10,46	16,37	15,0	15,3	14,4	14,4	
Haushaltsführung	135,39	64,58	70,81	32,31	32,28	32,39	38,42	34,5	34,0	33,8	33,4	
Gesundheits- und Körperpflege	77,97	37,82	40,15	18,75	19,08	19,38	20,77	19,5	19,5	19,5	19,5	
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	240,22	120,67	119,55	58,29	62,38	59,29	60,26	60,5	59,5	60,0	60,6	
Bildung, Unterhaltung, Freizeit	147,38	70,21	77,17	35,35	34,86	35,91	41,26	37,1	36,9	36,8	36,7	
Persönliche Ausstattung, Sonstiges ⁴⁾	104,26	50,31	53,95	24,54	25,78	27,28	26,67	25,8	26,1	26,3	26,0	
Privater Verbrauch ⁵⁾	1497,56	728,16	769,40	361,67	366,49	373,60	395,80	376,1	373,8	374,8	373,8	
Veränderung in vH gegenüber												
Vorjahr												
Nahrungs- und Genußmittel ¹⁾	-0,9	-0,8	-1,0	1,4	-2,9	-0,7	-1,3	1,3	-2,4	0,8	-0,8	
Kleidung, Schuhe	-4,0	-2,0	-5,8	0,3	-4,2	-6,2	-5,4	1,7	-3,0	-1,9	-2,7	
Wohnungsmieten ²⁾	4,3	4,2	4,5	4,2	4,2	4,4	4,5	1,2	1,1	1,1	1,0	
Haushaltsenergie ³⁾	-0,4	4,0	-5,2	1,8	7,5	-6,6	-5,2	-1,4	2,2	-5,9	0,0	
Haushaltsführung	-0,9	0,0	-1,7	1,3	-1,3	-1,8	-1,6	2,1	-1,5	-0,7	-1,2	
Gesundheits- und Körperpflege	0,0	0,1	-0,1	0,6	-0,4	-0,2	-0,1	0,3	-0,4	0,4	-0,3	
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	0,7	0,4	1,1	1,7	-0,8	0,0	2,2	1,9	-1,6	0,9	1,0	
Bildung, Unterhaltung, Freizeit	-0,3	-0,2	-0,3	0,0	-0,4	-0,5	-0,2	1,1	-0,4	-0,2	-0,4	
Persönliche Ausstattung, Sonstiges ⁴⁾	2,2	2,1	2,3	1,5	2,6	3,2	1,4	1,1	1,1	0,7	-1,0	
Privater Verbrauch ⁵⁾	1,0	1,5	0,5	2,3	0,6	0,6	0,4	1,2	-0,6	0,3	-0,3	
Vorquartal												
Preisentwicklung 6): Veränderung in vH gegenüber												
Vorjahr												
Nahrungs- und Genußmittel ¹⁾	1,7	1,4	2,0	1,3	1,6	2,0	2,0	0,2	0,6	0,7	0,5	
Kleidung, Schuhe	1,4	1,7	1,2	1,9	1,6	1,3	1,1	0,2	0,3	0,3	0,2	
Wohnungsmieten ²⁾	4,5	4,8	4,2	4,9	4,7	4,3	4,1	1,0	1,1	0,9	1,0	
Haushaltsenergie ³⁾	-0,1	0,3	-0,7	0,2	0,6	-0,2	-1,0	-0,1	0,2	-0,4	-0,5	
Haushaltsführung	1,9	2,1	1,7	2,6	1,7	1,7	1,7	0,5	0,1	0,5	0,6	
Gesundheits- und Körperpflege	3,4	3,8	3,1	4,5	3,1	3,1	3,1	1,1	0,2	0,8	0,9	
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	2,8	3,2	2,3	3,5	2,9	2,5	2,2	1,0	0,4	0,3	0,5	
Bildung, Unterhaltung, Freizeit	1,9	2,2	1,7	2,5	2,0	1,8	1,6	0,4	0,4	0,5	0,3	
Persönliche Ausstattung, Sonstiges ⁴⁾	4,4	5,2	3,6	5,8	4,6	3,7	3,5	1,0	0,7	0,7	1,1	
Privater Verbrauch ⁵⁾	2,6	2,8	2,5	2,9	2,7	2,6	2,4	0,6	0,5	0,6	0,6	

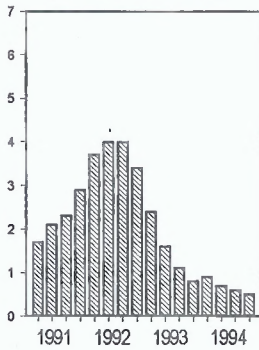
¹⁾ Einschließlich Verzehr in Gaststätten. — ²⁾ Einschließlich Mietwert der Eigentümerwohnungen. — ³⁾ Elektrizität, Gas, Brennstoffe. — ⁴⁾ Dienstleistungen des Beherbergungsgewerbes, der Banken, der Versicherungen u.a. — ⁵⁾ Der private Verbrauch setzt sich zusammen aus den nach Verwendungszwecken unterteilten Käufen der privaten Haushalte im Inland (Inlandskonzept der VGR), dem Eigenverbrauch der Organisationen ohne Erwerbszweck und dem sogenannten Reisesaldo, d.h. dem privaten Verbrauch von Inländern in der übrigen Welt abzüglich des privaten Verbrauchs von Gebietsfremden im Inland, zu dem auch die Käufe von ostdeutschen privaten Haushalten gerechnet werden. — ⁶⁾ Auf der Basis 1991 = 100. Preisentwicklung nach VGR. — ⁷⁾ Nach dem Berliner Verfahren (BV4). Die absoluten Werte wurden gerundet.

Quellen: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung des Statistischen Bundesamtes; Berechnungen des DIW. Abweichungen in den Summen durch Rundung der Zahlen.

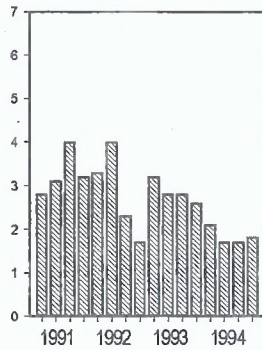
Verbraucherpreisentwicklung in Westdeutschland

Vierteljährliche Veränderung des Preisindex der Lebenshaltung gegenüber Vorjahr in vH

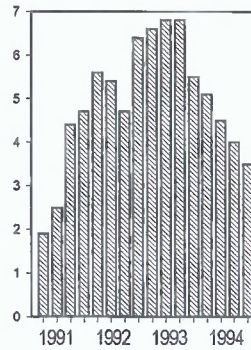
Nahrungsmittel
(ohne Saisonwaren)



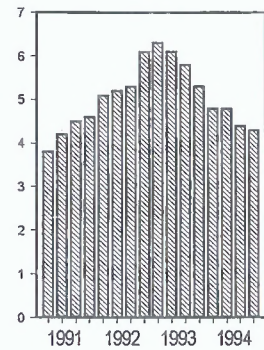
Ge- und Verbrauchsgüter



Dienstleistungen



Mieten



Quelle: Statistisches Bundesamt.

DIW 95

gleich) erstmals seit Anfang 1991 wieder unter der Drei-Prozent-Marke. Besonders günstig war die Situation bei Nahrungsmitteln (ohne Saisonwaren), die kaum teurer als im Vorjahr waren (Abbildung). Auch die Preiserhöhungen bei den übrigen Verbrauchsgütern und den Gebrauchsgütern hielten sich in Grenzen. Deutlich nachlassende Preissteigerungen waren vor allem bei Dienstleistungen zu registrieren; da der von den Lohnsteigerungen ausgehende Druck zunehmend geringer geworden ist, sind hier die Raten binnen Jahresfrist von 5 1/2 vH im Jahresendquartal 1993 auf nunmehr 3 1/2 vH (jeweils bezogen auf den entsprechenden Vorjahreszeitraum) gefallen. Auch bei den Mieten hat sich mittlerweile der Auftrieb etwas abgeschwächt, doch beträgt der Abstand zum Vorjahr noch mehr als 4 vH.

Von den Bemühungen der privaten Haushalte, das Konsumniveau durch eine geringere Spartätigkeit aufrechtzuerhalten, bekam der Einzelhandel wenig zu spüren. Beim realen Umsatz, seit dem Abklingen des Vereinigungsbooms Mitte 1991 in der Tendenz rückläufig, war im Berichtsquartal erneut ein Minus zu verzeichnen; mit der Abnahme um 1 1/2 vH gegenüber dem dritten Jahresviertel (-2 1/2 vH im Vorjahresvergleich) fiel er auf das Niveau von Anfang 1990 zurück. In der Gunst der Verbraucher haben nach wie vor andere, den Einzelhandel weitgehend aussparende Ausgabekategorien Vorrang. An vorderer Stelle stehen dabei Urlaubsreisen und hier insbesondere Reisen ins Ausland. Indiz dafür ist das kräftige Plus bei den Ausgaben deutscher Touristen im Ausland, das auch im letzten Jahr mit rund 6 vH deutlich über der Ausweitung der verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte (2 vH) lag.

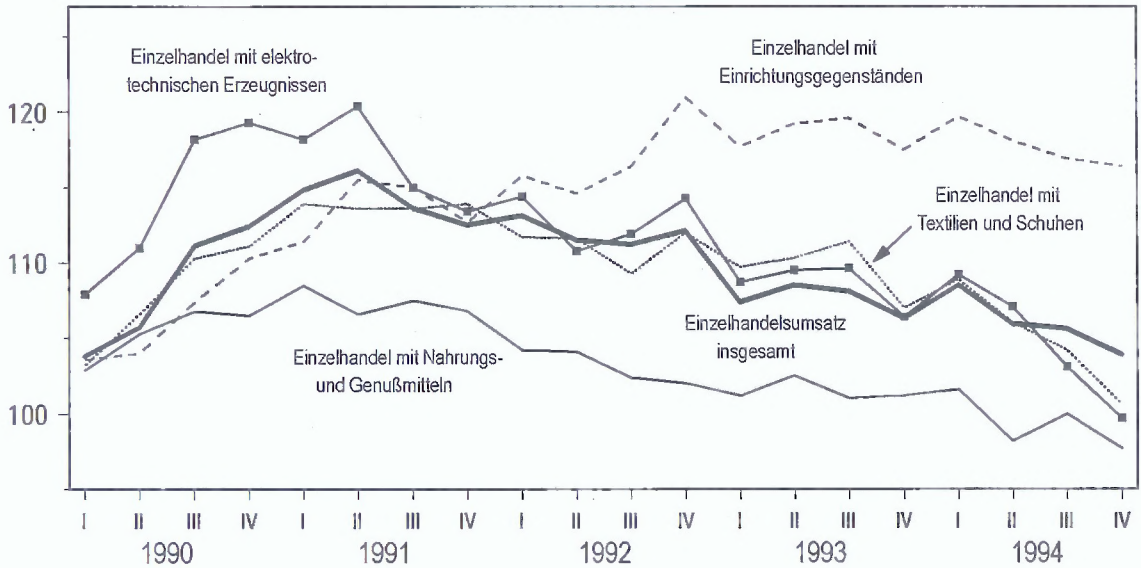
Verwendungsbereiche

Die konjunkturelle Abkühlung hat die einzelnen Verwendungszwecke unterschiedlich getroffen. Von der Abschwächung nicht tangiert, expandierten auch im Berichtsquartal die Ausgaben für *Wohnungsmieten* gegenüber dem Vorquartal kräftig (+2 vH). Hier haben die privaten Haushalte wenig Dispositionsmöglichkeiten. Den spürbaren Mieterhöhungen in den letzten Jahren, auch Folge des Nachfrageüberhangs auf dem Wohnungsmarkt, konnten sie kaum ausweichen und mußten hinnehmen, daß ein immer größerer Teil des Haushaltsbudgets von den Mieten beansprucht wird. Die Zunahme der gesamten Verbrauchsausgaben im Berichtszeitraum um knapp 1,9 Mrd. DM (gegenüber dem dritten Jahresviertel) geht fast allein auf das Konto höherer Aufwendungen für Mieten.

Eine höhere reale Nachfrage als im dritten Quartal hatte außerdem nur noch der Verwendungszweck *Verkehr und Nachrichtenübermittlung* zu verzeichnen. Geprägt wurde diese Entwicklung in erster Linie von dem kräftigen Schub bei den Neuzulassungen von Personenkraftwagen (+9 vH); mit gut 4 vH wurde auch das Vorjahresniveau deutlich übertroffen. Ob sich damit der Stau beim Ersatzbedarf aufzulösen beginnt, bleibt abzuwarten. Das Ergebnis für den Januar 1995 — Stagnation gegenüber dem Vorjahr — deutet zunächst nicht in diese Richtung.

Abgesehen von der Konstanz der (preisbereinigten) Ausgaben für *Haushaltsenergie* — allerdings auf niedrigem Niveau nach dem beträchtlichen Rückgang im dritten Quartal — waren in allen anderen Verwendungsbereichen reale Nachfrageeinbußen zu registrieren, so vor allem bei:

Einzelhandelsumsatz in Westdeutschland nach Branchen *Reale saisonbereinigte Vierteljahreswerte (1989=100)*



Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

DIW 95

— Kleidung und Schuhen

Die hier schon seit längerem zu beobachtende Kaufzurückhaltung setzte sich im Berichtszeitraum mit einem kräftigen Minus von fast 3 vH fort; damit wurde der entsprechende Vorjahreswert um 5 1/2 vH unterschritten;

— Gütern der Haushaltsführung

Die seit einiger Zeit ins Stocken geratene Nachfrage — tendenzielle Abwärtsbewegung seit Anfang 1993 — prägte auch das Ergebnis im letzten Viertel des vergangenen Jahres (real -1 vH). Überdurchschnittlich schwach waren dabei die Käufe von Haushaltsgroßgeräten wie Waschmaschinen oder Kühlschränken (-3 vH). Vergleichsweise günstig war dagegen die Situation bei den Käufen von Einrichtungsgegenständen. Zwar machte sich auch hier die allgemeine konjunkturelle Dämpfung bemerkbar, wie der Umsatzverlauf bei dem entsprechenden Einzelhandelszweig belegt (Abbildung), doch wurde das Ende 1992 erreichte hohe Niveau im großen und ganzen gehalten;

— Nahrungs- und Genußmitteln

Auch hier sind schon länger anhaltende Schwächetendenzen auszumachen. Im Berichtsquartal war erneut ein reales Minus — diesmal um knapp 1 vH — zu registrieren. Inzwischen ist der reale Umsatz der betreffenden Einzelhandelsbranche so niedrig wie Anfang 1989.

Ausblick auf das erste Quartal 1995

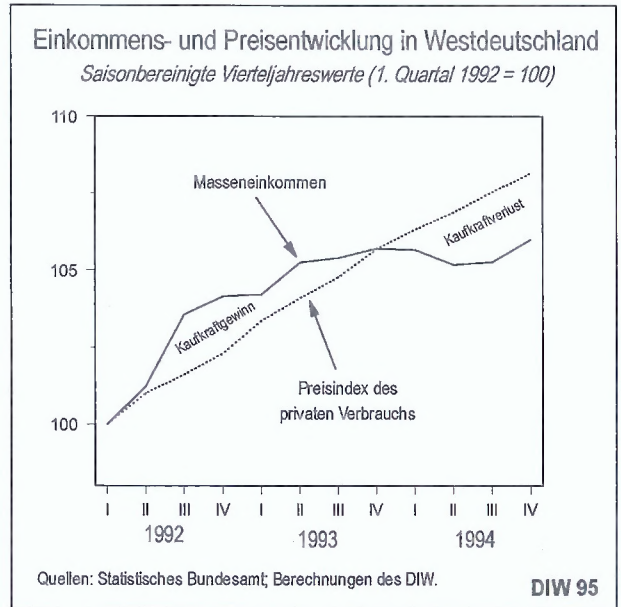
Die Hoffnungen auf ein baldiges Anspringen auch der Verbrauchskonjunktur gründen sich auf das in einem Aufschwung übliche Verlaufsmuster: Im Gefolge verstärkter Investitionen und damit höherer Produktionskapazitäten werden Arbeitskräfte eingestellt, und die aus der expandierenden Beschäftigung resultierenden Mehreinkommen führen zu einer höheren Verbrauchsnachfrage. Noch sind diese Voraussetzungen aber nicht gegeben. Der Beschäftigungsabbau ist zwar weitgehend zum Stillstand gekommen, doch zeichnete sich eine spürbare Erholung auf dem Arbeitsmarkt bisher nicht ab. Zudem hat die zu Jahresbeginn in Kraft getretene Erhöhung der Abzüge (Solidaritätszuschlag, Pflegeversicherung) zu einem beschleunigten Rückgang der Masseneinkommen geführt. Angesichts der schon im gesamten letzten Jahr zu registrierenden Kaufkraftverluste (Abbildung) sind die Aussichten auf eine schnelle Nachfragebelebung nicht besonders günstig.

Dies ist aber weniger in der Preisentwicklung angelegt, denn hier hat sich der Auftrieb abgeschwächt. Nach dem Wegfall des Basiseffektes infolge der Mineralölsteuererhöhung Anfang 1994 ist die Verteuerung der Lebenshaltung im Januar 1995 auf 2,3 vH (Vorjahresvergleich) gesunken. Das Niveau lag damit nur geringfügig über dem Dezemberwert und könnte in den kommenden Monaten etwa gehalten werden.

ten werden, da der Spielraum für Preisanhebungen auf der Verbraucherstufe nach wie vor eng ist. Andererseits dürfen aber angesichts der Auftriebendenzen auf den vorgelagerten Stufen (Einfuhrpreise, Großhandelspreise) die Gefahren für einen neuerlichen Preisanstieg nicht übersehen werden; allerdings werden sich diese auf der Verbraucherebene kurzfristig nicht auswirken.

Auch das stimmungsmäßige Umfeld läßt größere Zuversicht nicht aufkommen. Das die Verbrauchsneigung der privaten Haushalte zum Ausdruck bringende Konsumbarometer³ zeigte zum Jahresende 1994 eine deutliche Verschlechterung. Offensichtlich ist neben der erwarteten wachsenden Abgabenlast die Einsicht hinzugekommen, daß die insgesamt bessere Konjunkturlage diesmal nicht automatisch entsprechende Lohn- und Gehaltssteigerungen mit sich bringt. In dieses Bild paßt auch die flauere Stimmung beim Einzelhandel. Sowohl die aktuelle Branchensituation als auch der künftige Geschäftsverlauf werden von den meisten Einzelhändlern zu Beginn dieses Jahres pessimistisch beurteilt. Drei Fünftel der befragten Händler erwarten, daß die Verbraucher weniger Geld ausgeben werden als im entsprechenden Vorjahreszeitraum⁴.

Angesichts der ungünstigen Rahmenbedingungen, insbesondere der verschlechterten Einkommenssituation der privaten Haushalte, ist für das erste Quartal dieses Jahres ein Rückgang des realen Konsums vorprogrammiert. Eine weitere Reduzierung der Spartätigkeit zur Aufrechterhaltung des Ausgabenspielraums erscheint vor dem Hinter-



grund des nun erreichten niedrigen Niveaus nicht realistisch.

³ Berechnet von der icon-Wirtschaftsforschung (Nürnberg) im Auftrag der Europäischen Kommission.

⁴ Ergebnisse einer monatlichen bundesweiten Einzelhändlerbefragung. Quelle: BBE-Unternehmensberatung, Köln.

Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung

Erscheinen zur Zeit im 64. Jahrgang. Format DIN A 4.

Heft 1-2/1994. 184 S. DM 124,—

Proceedings of the 1993 International Conference of German Socio-Economic Panel Study Users.
The German Socio-Economic Panel after Ten Years. By *Richard V. Burkhauser* and *Gert G. Wagner*.
Training and Earnings Inequality. Contributions by *Kenneth A. Couch*, *Robert I. Lerman*, *Julia I. Lane*, *Richard V. Burkhauser* and *Douglas Holtz-Eakin*.
Inequality of Household Incomes. Contributions by *Hans-Juergen Andreß*, *Wolfgang Strengmann-Kuhn*, *Bruce Headey*, *Peter Krause*, *Roland Habich*, *Klaus Mueller*, *Gert G. Wagner*, *Joachim Frick*, *Richard Hauser* and *Edward J. Bird*.
Labour Market Dynamics. Contributions by *Martin Muehleisen*, *Klaus Schoemann*, *Thomas Kruppe*, *Michael Lechner*, *Friedhelm Pfeiffer*, *Gert G. Wagner*, *Michael Schlese* and *Florian Schramm*.
Retirement Decision. Contributions by *Bernd Frick*, *Axel H. Boersch-Supan* and *Peter Schmidt*.
Women and Work. Contributions by *Janet Z. Giele*, *Rainer Pischner*, *Lynn Duggan*, *Matthias Staat* and *Gerhard Wagenhals*.
Immigration and Work. Contributions by *Christoph M. Schmidt* and *Johannes Velling*.
Methodological Issues. Contributions by *J. O. Arrow*, *Hans-Dieter Heike*, *Kai Beckmann*, *Claudia Fleck* and *Harald Ritz*.
Zahlenanhang: Vierteljährliche volkswirtschaftliche Gesamtrechnung einschließlich Geldvermögensveränderungen.

Heft 3/1994. 150 S. DM 112,—

Zur Struktur des öffentlichen Sektors in den Vereinigten Staaten und Deutschland — einige quantitative Aspekte. Von *Dieter Vesper*.
Private Bereitstellung von Infrastruktur unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in den neuen Bundesländern. Von *Stefan Bach*.
Bahnreform in Japan und Deutschland — ein Vergleich. Von *Heike Link*.
Zur Lage der Fachhochschulen im Hochschulsystem der Bundesrepublik — *Studium, Personal, Ausgaben und Reformen bei verzögertem Ausbau in West- und Ostdeutschland*. Von *Wolfgang Jeschek*.
Zahlenanhang: I. Vierteljährliche volkswirtschaftliche Gesamtrechnung. II. Beschäftigung und Arbeitnehmereinkommen.

Heft 4/1994. 145 S. DM 112,—

Editorial. Von Prof. Dr. *Lutz Hoffmann*.
Makroökonomische Wirkungen von Umweltschutz. Von *Vera Dietrich*.
Ökonomische Instrumente der Umweltpolitik. Von *Michael Kohlhaas*.
Ökonomische Instrumente im Umweltschutz in den Nachfolgestaaten der Sowjetunion. Von *Ulrich Weißenburger*.
Die EG-Umwelt-Audit-Verordnung — Anreiz zu Innovationen oder zu potemkinschen Dialogen? Von *Jens Hemmelskamp* und *Uwe Neuser*.
Auswirkungen einer Erhöhung der Energiepreise im Personenverkehr auf die Verkehrsausgaben der privaten Haushalte. Von *Michael Kohlhaas* und *Ulrich Voigt*.
Makroökonomische Wirkungen einer ökologischen Steuerreform in Deutschland im Vergleich. Von *Hans-Jochen Luhmann*.
Ökologische Steuerreform und Stabilität des Finanzsystems. Von *Bodo Linscheidt* und *Achim Truger*.
Zahlenanhang: Vierteljährliche volkswirtschaftliche Gesamtrechnung.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Str. 5, D-14195 Berlin
Telefon (0 30) 89 789-0 — Telefax (0 30) 89 789-200

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 Schrettl, Dr. Bernhard Seidel, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner.

Berlin braucht umfassendes Konzept für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Bearbeitet von Eckhard Kutter. —
Rekordtief der Sparquote stabilisiert Verbrauchsniveau. Bearbeitet von Jochen Schmidt.

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