

Perspektiven der wirtschaftlichen Entwicklung in Berlin	607
Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland	614
Zahlenbeilage	

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 37/96

Berlin

Stöglin

12. September 1996

63. Jahrgang

Perspektiven der wirtschaftlichen Entwicklung in Berlin

Die Entwicklung der Berliner Wirtschaft ist von einem tiefgreifenden Strukturwandel geprägt, der mit der Wiedervereinigung 1990 begann und offenbar noch nicht beendet ist. Sein auffälligstes Kennzeichen ist ein drastischer Rückgang von Beschäftigung und Produktion im verarbeitenden Gewerbe und eine Zunahme der Zahl der Dienstleistungsarbeitsplätze. Dabei fiel die Abnahme in der Industrie stärker, die Zunahme der Dienstleistungen schwächer aus, als vielfach erwartet. Auch für die überschaubare Zukunft zeichnet sich keine grundlegende Änderung der Entwicklung ab: Das Beschäftigungsangebot der Industrie wird weiter sinken und durch Dienstleistungsunternehmen etwa kompensiert. Die Beschäftigung in der Bauwirtschaft wird noch leicht wachsen. Der öffentliche Sektor muß schon aus Kostengründen seinen Personalbestand stark verringern, ein weiterer Beschäftigungsrückgang ist mithin wahrscheinlich. In der vorliegenden Vorausschätzung wird er auf insgesamt 30 000 Arbeitsplätze beziffert. Dabei wird angenommen, daß das Bruttoinlandsprodukt bis zum Jahr 2010 im Durchschnitt der Periode um 1,7 vH jährlich steigen kann. Struktur und aktuelle Entwicklung der Bevölkerung lassen erwarten, daß die Einwohnerzahl stagniert; die Erwerbsbeteiligung dürfte leicht sinken. Die Arbeitslosigkeit wird in dieser Konstellation auch mittelfristig kaum abnehmen.

Datenbasis und Methode

Eine Analyse der Wirtschaftsentwicklung in Berlin stößt nach wie vor auf erhebliche Datenprobleme. Zwar liegen inzwischen auch für den Ostteil der Stadt die üblichen statistischen Berichte vor. Das Datenangebot der amtlichen Statistik für Berlin ist jedoch generell lückenhaft. Wegen der Umstellung der Systematiken sind die aktuellen Informationen über die Industrie mit den Vorjahreszahlen nicht vergleichbar; die Zahlen der Bauwirtschaft sind unvollständig, da die Tätigkeit auswärtiger Unternehmen in Berlin nur lückenhaft erhoben wird; Dienstleistungen schließlich werden traditionell nicht differenziert genug erfaßt. Im Ergebnis kann die amtliche Statistik die Entstehung des Sozialprodukts in Berlin nur grob schätzen; eine Verwendungsrechnung fehlt völlig¹. Das Prognoserisiko ist schon wegen der Datenlage größer als üblich. Hinzu kommt das methodische Problem, in der Umbruchsituation, in der sich Berlin befindet, keine Prognosetechniken anwenden zu können, die prinzipiell auf der Extrapolation mittels stabiler

Entwicklungsparameter beruhen. Schließlich vergrößert auch die eher kleinräumige Betrachtung den Unschärfenbereich.

Der folgende Versuch, die künftige Wirtschaftsentwicklung Berlins zu skizzieren, soll daher auch keine Prognose im traditionellen Sinne sein, sondern ein Versuch, als „Best-guess“ den Wachstumspfad mit der aus heutiger Sicht größten Plausibilität zu schätzen. Grundlage sind Annahmen über die Entwicklung von Produktion und Produktivität in sektoraler Betrachtung, die im Hinblick auf gesamtwirtschaftliche Trends und Berliner Besonderheiten festgelegt wurden. Diese Vorausschau modifiziert frühere Einschätzungen des DIW² im Lichte neuer, differen-

¹ Vgl.: Grundlinien der Wirtschaftsentwicklung in Berlin 1995/96. Bearb.: Karl Brenke. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 8/96.

² Vgl.: Perspektiven der Erwerbstätigkeit in Berlin. Bearb.: Alexander Eickelpasch und Ingo Pfeiffer. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 44/94.

zierterer Daten über Produktion und Beschäftigung in Berlin und in den neuen Bundesländern.

Ausgangslage

Die Wiedervereinigung hat die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für beide Teile Berlins grundlegend verändert. In der Folge ist der Neuaufbau der Wirtschaft im Ostteil Berlins gut vorangekommen, jedoch bei weitem noch nicht abgeschlossen. Nach umfangreichen investiven und konsumtiven Transfers nähert sich die Industriebeschäftigung einem vom Markt getragenen Niveau. Produktion und Absatz steigen. Eine Stabilisierung der Beschäftigung zeigt sich im Handel, in der Bauwirtschaft und bei den Dienstleistungen. Im staatlichen Bereich bestehen aber noch erhebliche Personalüberhänge.

Das Bruttoinlandsprodukt in Ostberlin nahm nach Angaben des Statistischen Landesamtes 1994 gegenüber dem Vorjahr um 8 vH, 1995 um 5 vH zu. Der Zuwachs war damit etwas schwächer als im Durchschnitt der neuen Länder. Die Zahl der im Ostteil Berlins Erwerbstätigen betrug 1995 im Jahresmittel 487 000, das war gut ein Drittel aller Erwerbstätigen in der Stadt. Sie erwirtschafteten jedoch nur ein Fünftel der gesamten Wertschöpfung Berlins. Das Bruttoinlandsprodukt erreicht mit 58 000 DM je Erwerbstätigen zwei Drittel des Westberliner Niveaus³.

Die Wirtschaft in Westberlin konnte vom Ende der Teilung zunächst kräftig profitieren. Die zusätzliche Nachfrage stimulierte Produktion und Absatz noch stärker als in Westdeutschland und führte zu einem deutlichen Beschäftigungsaufbau, insbesondere im Dienstleistungsbereich. Von 1989 bis 1992 nahm die Beschäftigung in Westberlin um 131 000 zu. Mit dem Auslaufen der vereinigungsbedingten Sonderkonjunktur gingen wirtschaftliche Leistung und Erwerbstätigkeit jedoch zurück: Das Bruttoinlandsprodukt und die Zahl der Erwerbstätigen begannen 1992 zu sinken. 1995 waren im Jahresdurchschnitt 1 026 000 Personen beschäftigt.

Der Rückgang war allerdings nicht allein konjunkturell bedingt, sondern spiegelt auch den strukturellen Anpassungsbedarf der Westberliner Wirtschaft. In der Industrie dominierten hier hochsubventionierte Fertigungen, die sonst kaum mehr in Ballungs- und Hochlohngebieten angesiedelt sind. Die dauerhafte Subventionierung führte außerdem dazu, daß Unternehmen nicht immer auf Marktveränderungen reagierten. Mit dem abrupten Abbau der Absatzsubventionen, den Bodenwertsteigerungen im

³ Das Bruttoinlandsprodukt für Westberlin enthält aufgrund der großen Bedeutung der tabakverarbeitenden Industrie einen hohen Anteil an Verbrauchsteuern auf Zigaretten, der die Leistungskraft stark überzeichnet.

Tabelle 1

Bruttowertschöpfung in Berlin 1991 und 1995

	1991			1995 ²⁾			1991-1995		
	Berlin	West-berlin	Ost-berlin	Berlin	West-berlin	Ost-berlin	Berlin	West-berlin	Ost-berlin
	In Mrd. DM						Jahresdurchschnittliche Veränderung in vH		
Land- und Forstwirtschaft	0,26	0,23	0,03	0,29	0,28	0,01	3,1	4,7	-16,8
Produzierendes Gewerbe	43,36	38,34	5,02	40,10	32,48	7,62	-1,9	-4,1	11,0
Energie- und Wasserversorgung	2,34	1,70	0,65	2,30	1,59	0,72	-0,4	-1,7	2,6
Verarbeitendes Gewerbe	33,08	30,89	2,19	27,76	24,87	2,89	-4,4	-5,3	7,1
Baugewerbe	7,94	5,75	2,19	10,04	6,02	4,02	6,1	1,1	16,5
Handel und Verkehr	15,13	12,23	2,90	14,96	11,68	3,28	-0,3	-1,1	3,1
Dienstleistungsunternehmen	35,45	26,34	9,11	41,04	29,35	11,69	3,7	2,7	6,4
Staat, priv. Haushalte, priv. Organisationen ohne Erwerbszweck	21,58	17,04	4,54	23,03	17,44	5,59	1,6	0,6	5,4
<i>Bruttowertschöpfung insgesamt¹⁾</i>	115,79	94,19	21,60	119,42	91,23	28,20	0,8	-0,8	6,9
Bruttoinlandsprodukt	119,96	98,61	21,35	123,13	95,01	28,12	0,7	-0,9	7,1

¹⁾ Unbereinigt, einschließlich Verbrauchsteuern. — ²⁾ In Preisen von 1991.

Quellen: Statistisches Landesamt Berlin; Schätzungen des DIW.

Tabelle 2

Erwerbstätige¹⁾ in Berlin 1991 und 1995

	1991			1995			1991-1995		
	Berlin	West-berlin	Ost-berlin	Berlin	West-berlin	Ost-berlin	Berlin	West-berlin	Ost-berlin
	In 1 000						Jahresdurchschnittliche Veränderung in vH		
Land- und Forstwirtschaft	11,1	6,6	4,5	11,4	8,3	3,0	0,5	5,9	-9,6
Produzierendes Gewerbe	482,5	303,2	179,4	371,0	250,1	121,0	-6,4	-4,7	-9,4
Energie- und Wasserversorgung	24,7	13,0	11,7	20,2	12,8	7,4	-4,9	-0,4	-10,8
Verarbeitendes Gewerbe	326,6	212,4	114,2	204,5	153,7	50,8	-11,1	-7,8	-18,3
Baugewerbe	131,2	77,8	53,4	146,4	83,6	62,8	3,8	1,8	4,1
Handel und Verkehr	339,5	208,1	131,4	289,1	199,2	89,9	-3,9	-1,1	-9,1
Dienstleistungsunternehmen	375,3	248,5	126,7	423,8	290,6	133,2	3,1	4,0	1,3
Staat, priv. Haushalte, priv. Organisationen ohne Erwerbszweck	458,8	271,8	187,0	417,0	277,3	139,7	-2,4	0,5	-7,0
<i>Erwerbstätige insgesamt</i>	1 667,3	1 038,3	629,1	1 512,3	1 025,6	486,8	-2,4	-0,3	-6,2
¹⁾ Inlandskonzept. <i>Quellen:</i> Statistisches Landesamt Berlin; Schätzungen des DIW.									

Stadtgebiet und dem wachsenden Angebot an Gewerbeflächen außerhalb Westberlins stieg die Zahl der Industrieunternehmen, die ihre Produktion in Westberlin ganz oder teilweise aufgegeben haben — sei es, daß Beschäftigung und Produktionsstätten in den Ostteil der Stadt oder ins nähere Umland verlagert, ganz aus der Region abgezogen oder mangels Wirtschaftlichkeit eingestellt wurden. Beschäftigung und Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes sind seit 1991 um 28 vH bzw. 20 vH zurückgegangen.

Banken, Versicherungen und die sonstigen unternehmensorientierten Dienstleistungszweige hatten hingegen vor der Vereinigung wegen der ungünstigen Struktur der Westberliner Industrie, der Isolierung vom Umland und der großen Entfernung zu überregionalen Absatzmärkten nur sehr begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten. Diese Branchen zeigen seit der Vereinigung einen deutlichen Zuwachs: Die Beschäftigung nahm bis 1995 um 17 vH, die Leistung um gut 10 vH zu.

Insgesamt ist die wirtschaftliche Situation Berlins unbefriedigend. 1995 entwickelte sich die Leistung der Berliner Wirtschaft sogar ungünstiger als in allen anderen Bundesländern. Dies spiegelt sich auch in der gestiegenen Arbeitslosigkeit. Im Durchschnitt des Jahres 1995 betrug die Arbeitslosenquote im Westteil Berlins 14 vH, im Ostteil 12 vH.

Der Strukturwandel in der Wirtschaft Berlins ist allen Anzeichen nach — Insolvenzen, angekündigte Betriebs-schließungen etc. — noch nicht abgeschlossen. Sein künftiges Tempo und Ausmaß sind indes nach wie vor schwer einzuschätzen, da die für eine Vorausschätzung wesentlichen Faktoren schwer kalkulierbar sind. Dies gilt für die Wachstumschancen der deutschen Wirtschaft, aber auch für das Tempo des wirtschaftlichen Aufbaus in den neuen Bundesländern sowie für die weitere wirtschaftliche und politische Entwicklung in Mittel- und Osteuropa. Wichtige regionale Rahmenbedingungen sind indes geklärt. Die Länderfusion von Berlin und Brandenburg findet nicht statt, und der Hauptstadtbeschluß soll bis zum Jahr 2000 vollzogen sein.

Perspektiven der künftigen Entwicklung

Rahmenbedingungen

Die Annahmen über die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Prognose wurden im Einklang mit anderen, derzeit verfügbaren Studien gesetzt. Es wird erwartet, daß die Stadt von der wirtschaftlichen Integration innerhalb der Europäischen Union (EU) profitiert. Stärker als bisher werden zudem die Veränderungen im Osten Europas die Entwicklung in Berlin bestimmen. Unterstellt

wird, daß die wirtschaftliche Zusammenarbeit mit dortigen Partnern mittelfristig zunimmt.

Wegen der neuen technischen Möglichkeiten und des Kostendrucks wird es zu Veränderungen bei der Organisation der Arbeit kommen. Zu erwarten sind eine stärkere räumliche Dezentralisierung und eine Steigerung des Autonomiegrades einzelner Unternehmensbereiche. Daraus ergeben sich zusätzliche Möglichkeiten bei der Standortwahl von Unternehmen. Die Bedeutung der industriellen Produktionsarbeitsplätze nimmt ab, die der Dienstleistungen im weitesten Sinne zu. Dies gilt insbesondere für Ballungsräume. Schließlich wird es zu mehr Arbeitszeitflexibilität und Teilzeitarbeit kommen.

Im Zeitraum 1980 bis 1990 lag die jahresdurchschnittliche Wachstumsrate in den alten Bundesländern bei 2,2 vH, im Jahrzehnt davor bei 2,7 vH. In Anlehnung an aktuelle Szenarien des DIW zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wird hier unterstellt, daß bis zum Jahr 2010 in Westdeutschland ein Wachstum von jahresdurchschnittlich 1,3 vH realisiert werden kann, eine Annahme, die angesichts der derzeitigen Wachstumsschwäche nicht übertrieben pessimistisch sein dürfte⁴.

In den neuen Bundesländern ist das Bruttoinlandsprodukt bis 1994 stark gestiegen. Gleichwohl lag die Arbeitsproduktivität 1994 erst bei 44 vH des westdeutschen Niveaus. Inzwischen hat sich das Tempo des Aufholprozesses deutlich verringert, und es bleibt fraglich, ob es sich bis zum Ende des Jahrzehnts wieder deutlich beschleunigt. Deshalb wird auch hier die untere Variante der DIW-Szenarien (3,6 vH jahresdurchschnittliches Wachstum in Ostdeutschland) zugrunde gelegt.

Entwicklungsbedingungen Berlins

Die Stadt dürfte aufgrund ihrer besonderen Situation über das Jahr 2000 hinaus mit erheblichen Anpassungsschwierigkeiten zu kämpfen haben und erst gegen Ende des Projektionszeitraums zusätzliche Wachstumspotentiale nutzen können. Im einzelnen ist zu berücksichtigen:

- Berlin befindet sich in einer geographischen Randlage zu den großen Absatzmärkten Westeuropas. Die schnelle Erreichbarkeit der westeuropäischen Zentren ist daher eine wesentliche Voraussetzung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Region. Unterstellt wird, daß die Verkehrsinfrastruktur weiter zügig verbessert wird.
- Berlin entwickelt sich zu einem wichtigen Knotenpunkt für Handel und Verkehr. Eine Rolle spielt dabei der Beitritt Schwedens und Finnlands zur EU und die Annäherung osteuropäischer Staaten an die EU.
- Die Stadt kann künftig ihr breit gefächertes Angebot an Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen stärker als bisher zum Ausbau der Kooperation von Wirtschaft und Wissenschaft nutzen. Eine stärkere Vernetzung dieser Innovationspotentiale ist eingeleitet. Zu berücksichtigen

ist aber auch, daß die Stadt offensichtlich ihre Hochschulkapazitäten langfristig verringern will.

- Berlin wird als Regierungssitz der Bundesrepublik politisch aufgewertet. Dies wird der Stadt und ihrem Umland Entwicklungsimpulse vermitteln. Der Umzug der Regierung wird kaum vor der Jahrtausendwende stattfinden. Die direkten Beschäftigungseffekte des Umzugs sind allerdings gering, auch wegen der geplanten Auslagerung von Bundesbehörden, die derzeit noch in Berlin beheimatet sind. Die indirekten Effekte sind größer: Botschaften, Parteizentralen und Interessenvertretungen werden nach Berlin kommen und damit zur Expansion des Dienstleistungsbereichs beitragen. Schließlich wird die Stadt auch aus Sicht des Auslandes an Bedeutung zunehmen und in der Standortgunst potentieller Investoren gewinnen.
- Aller Voraussicht nach wird die Einwohnerzahl in der Stadt nur wenig wachsen. Ein auf mittlere Sicht hohes Defizit aus der natürlichen Entwicklung der Bevölkerung wird durch Zuwanderungen kaum ausgeglichen. Dabei dürfte der Großteil der Zuwanderungen weiterhin der Kategorie „Armutswanderungen/Flüchtlinge“ zuzurechnen sein. In dieser Konstellation sinkt auch das Erwerbspersonenpotential nur wenig.

Sektorale Entwicklungsperspektiven

Zu den expansiven Bereichen der Berliner Wirtschaft wird weiterhin der private Dienstleistungssektor gehören. Dies gilt vor allem für die überwiegend konsumorientierten Dienstleistungen wie Hotels und Gaststätten. Die Medienwirtschaft dürfte ihre Position ebenfalls ausbauen. Gute Wachstumschancen haben aber auch die vorwiegend produktionsnahen Dienstleistungen, namentlich Software, Marketing, Werbung, Wirtschaftsberatung, Rechtsberatung, Ingenieurleistungen, Leasing, Aus- und Weiterbildung, Messe- und Kongreßwesen. Schließlich resultiert eine Zunahme an Dienstleistungsarbeitsplätzen auch aus der Ausgliederung von Dienstleistungsabteilungen aus Industrieunternehmen und aus der Privatisierung staatlicher Leistungen.

Bei der Einschätzung der Wachstumschancen der Dienstleistungsbranchen ist allerdings zweierlei zu beachten: Einmal hängt das Wachstum der produktionsnahen Dienstleistungen auch von der Nachfrage der in der Region ansässigen Industrieunternehmen ab. Dabei sind es insbesondere die Zentralen, die derartige Leistungen nachfragen. An dem schwachen Besatz Berlins mit Unternehmenszentralen dürfte sich aber so rasch nichts ändern. Zum anderen hat sich in Westdeutschland bei den bedeutenden überregionalen Dienstleistungen eine stabile polyzentrische Struktur mit räumlichen Schwerpunkten her-

⁴ Vgl. auch Martin Gornig, Bernd Görzig, Claudius Schmidt-Faber und Erika Schulz: Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft in Deutschland bis zum Jahr 2010. Beiträge zur Strukturforschung (erscheint demnächst).

ausgebildet. Ein rascher Erfolg bei der Spezialisierung Berlins auf bestimmte, anderswo bereits stark vertretene, überregionale Dienstleistungen ist zumindest kurzfristig nicht sehr wahrscheinlich. Das Expansionstempo dürfte sich daher abschwächen.

Die Bauwirtschaft gehört ebenfalls zu den Branchen, deren Perspektiven in der Region günstig sind. Große Investitionsvorhaben sind aber bereits realisiert oder im Bau. Ein weiterer kräftiger Anstieg der bereits sehr regen Bauproduktion ist daher nicht zu erwarten, vielmehr wird auch hier mit einer Abflachung des Wachstumspfadens gerechnet⁵.

Im öffentlichen Dienst in Berlin besteht ein Beschäftigungsüberhang, der abgebaut werden muß. Dies betrifft sowohl die Bezirks- als auch die Senatsverwaltungen. Die Zahl der Bundesbeschäftigten wird wohl kaum zunehmen, da dem Zuzug von Regierungsbeamten ein Wegzug von Bundesbediensteten und nachgeordneten Behörden gegenübersteht. Deutlich expandieren dürften dagegen Bereiche wie Interessenvertretungen und Verbände. Auch internationale Organisationen werden — nicht zuletzt wegen der Hauptstadtfunktion der Stadt — ihre Präsenz in Berlin verstärken.

Der Besatz mit großen Verkaufsstätten des Einzelhandels im Berliner Umland ist stark gewachsen. Die großflächigen Verkaufsstätten im Umland werden weiter an Gewicht gewinnen und dem Einzelhandel im Stadtgebiet Schwierigkeiten bereiten. Der Großhandel dürfte im Zuge

Tabelle 3

Bruttowertschöpfung in Berlin 1995, 2000, 2005 und 2010
in Mrd. DM, in Preisen von 1991

	1995	2000	2005	2010
Land- und Forstwirtschaft	0,29	0,29	0,29	0,29
Produzierendes Gewerbe	40,10	43,65	45,60	47,65
Energie- und Wasserversorgung	2,30	2,35	2,40	2,45
Verarbeitendes Gewerbe	27,80	30,00	31,00	32,00
Baugewerbe	10,00	11,30	12,20	13,20
Handel und Verkehr	15,00	15,50	16,20	17,00
Dienstleistungsunternehmen	41,04	46,10	53,20	64,50
Staat, private Haushalte und private Organisationen ohne Erwerbszweck	23,03	23,00	23,10	23,20
<i>Bruttowertschöpfung insgesamt¹⁾</i>	119,43	128,54	138,39	152,64
¹⁾ Unbereinigt; einschließlich Verbrauchsteuern. <i>Quellen:</i> Statistisches Landesamt Berlin; Schätzungen des DIW.				

Tabelle 4

Bruttowertschöpfung in Berlin 1995, 2000, 2005 und 2010
jahresdurchschnittliche Veränderung in vH

	1995-2000	2000-2005	2005-2010	1995-2010
Land- und Forstwirtschaft	−0,1	0,0	0,0	−0,1
Produzierendes Gewerbe	1,7	0,9	0,9	1,2
Energie- und Wasserversorgung	0,4	0,4	0,4	0,4
Verarbeitendes Gewerbe	1,6	0,7	0,6	1,0
Baugewerbe	2,4	1,5	1,6	1,8
Handel und Verkehr	0,7	0,9	1,0	0,9
Dienstleistungsunternehmen	2,4	2,9	3,9	3,1
Staat, private Haushalte und private Organisationen ohne Erwerbszweck	−0,0	0,1	0,1	0,1
<i>Bruttowertschöpfung insgesamt¹⁾</i>	1,5	1,5	2,0	1,7
¹⁾ Unbereinigt; einschließlich Verbrauchsteuern. <i>Quelle:</i> Schätzungen des DIW.				

des steigenden überregionalen Warenaustauschs hingegen expandieren.

Vergleichsweise ungünstig sind nach wie vor die Perspektiven für das verarbeitende Gewerbe im Stadtgebiet. Im Westteil Berlins ist der Rückgang der Zahl der Arbeitsplätze durch Verlagerung oder Produktionsaufgabe noch nicht beendet, wenn es auch erste Anzeichen für Strukturverbesserungen — Aufbau von unternehmensinternen Dienstleistungsarbeitsplätzen — gibt. Die Systemtransformation der Industrie im Ostteil der Stadt ist im großen und ganzen abgeschlossen. Das Beschäftigungsniveau ist aber noch nicht stabil. Andererseits gibt es Hinweise auf ein stärkeres Engagement auswärtiger Großunternehmen, die ihre unternehmensinternen Dienstleistungen hier kräftig ausbauen wollen. Dem Gewinn an Arbeitsplätzen mit hohen Qualifikationsanforderungen in zentralen Unternehmensbereichen stehen allerdings Verluste in der Produktion durch Rationalisierung oder Verlagerung gegenüber. Mit Neuansiedlungen in nennenswertem Umfang ist nach den bisherigen Erfahrungen vorerst wohl kaum zu rechnen. Der Rückgang der Industriebeschäftigung wird sich also noch fortsetzen. Die wirtschaftliche Leistung des verarbeitenden Gewerbes dürfte gleichwohl wieder steigen, da sich insbesondere für den Straßen- und Schienenfahr-

⁵ Allerdings sind die Informationen über die aktuellen Leistungen der Bauwirtschaft sehr unsicher, da die Produktion auswärtiger Unternehmen im Stadtgebiet nur unvollständig erfaßt wird.

zeugbau, aber auch für die chemische Industrie relativ günstige Perspektiven in Berlin abzeichnen.

Die wirtschaftliche Leistung in Berlin wird unter diesen Bedingungen etwas stärker als in der Volkswirtschaft insgesamt zunehmen. Für den Zeitraum 1995 bis 2000 ist ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von jahresdurchschnittlich 1,5 vH unterstellt. Unter Berücksichtigung der sektoralen Produktivitätsentwicklung errechnet sich für das Jahr 2000 eine Beschäftigtenzahl von knapp 1,5 Millionen. In den folgenden fünf Jahren wird die Wirtschaft ähnlich stark wachsen, die Beschäftigung praktisch gleich bleiben. Das Wachstumstempo wird sich bis zum Jahr 2010 beschleunigen (+2,0 vH im Jahresdurchschnitt). Die Beschäftigungsstruktur der Stadt wird sich dabei spürbar verändern: Das verarbeitende Gewerbe wird ein Zehntel der Arbeitsplätze stellen, etwas weniger als das Baugewerbe. Im Dienstleistungsgewerbe wird gut ein Drittel aller Beschäftigten tätig sein.

Langfristig wird die Verflechtung Berlins mit dem Umland deutlich zunehmen. Das Ausmaß der künftigen Pendlerbewegungen kann allerdings nicht beziffert werden. Anzunehmen ist aber, daß das Volumen der Pendlerströme — nach dem Muster anderer Großstädte — in beiden Richtungen weiter zunehmen wird.

Auf dieser Grundlage ergeben sich für das Jahr 2010 gut 1,48 Mill. Arbeitsplätze in Berlin. Die Einwohnerzahl in der Stadt wird bis zum Jahr 2000 voraussichtlich kaum, danach leicht zunehmen, im wesentlichen durch Zuzüge aus dem

Tabelle 6

Erwerbstätige¹⁾ in Berlin 1995, 2000, 2005 und 2010
jahresdurchschnittliche Veränderung in vH

	1995- 2000	2000- 2005	2005- 2010	1995- 2010
Land- und Forstwirtschaft	-1,5	-2,0	-1,1	-1,5
Produzierendes Gewerbe	-1,1	-1,1	-1,0	-1,1
Energie- und Wasserversorgung	-0,7	-1,6	-2,3	-1,5
Verarbeitendes Gewerbe	-2,9	-2,0	-2,0	-2,3
Baugewerbe	1,2	0,0	0,0	0,4
Handel und Verkehr	-0,3	-0,4	-0,4	-0,3
Dienstleistungsunternehmen	1,0	1,2	1,1	1,1
Staat, private Haushalte und private Organisationen ohne Erwerbszweck	-0,8	-0,5	-0,5	-0,6
<i>Erwerbstätige insgesamt</i>	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1
1) Inlandskonzept. Quelle: Schätzungen des DIW.				

Ausland. Dabei dürfte die Zahl der Erwerbspersonen nur leicht sinken. Unter diesen Bedingungen bleibt die Arbeitslosigkeit über das Jahr 2000 hinaus hoch.

Tabelle 5

Erwerbstätige¹⁾ in Berlin 1995, 2000, 2005 und 2010
in 1 000

	1995	2000	2005	2010
Land- und Forstwirtschaft	11,4	10,5	9,5	9,0
Produzierendes Gewerbe	371,0	351,5	333,0	316,0
Energie- und Wasserversorgung	20,2	19,5	18,0	16,0
Verarbeitendes Gewerbe	204,5	177,0	160,0	145,0
Baugewerbe	146,4	155,0	155,0	155,0
Handel und Verkehr	289,1	285,0	280,0	275,0
Dienstleistungsunternehmen	423,8	445,0	472,5	500,0
Staat, private Haushalte und private Organisationen ohne Erwerbszweck	417,0	400,0	390,0	380,0
<i>Erwerbstätige insgesamt</i>	1 512,3	1 492,0	1 485,0	1 480,0
1) Inlandskonzept. Quellen: Statistisches Landesamt Berlin; Schätzungen des DIW.				

Fazit

Bei realistischer Einschätzung der Rahmenbedingungen und kritischer Abwägung der verschiedenen Einflüsse ist die wirtschaftliche Entwicklung in Berlin auf mittlere Sicht nicht allzu günstig. Der Erosionsprozeß des verarbeitenden Gewerbes wird sich fortsetzen. Noch ist nicht zu erkennen, auf welchem Niveau der Prozeß zum Stillstand kommen wird. Die Ergebnisse der vorstehenden Berechnungen — noch etwa 160 000 industrielle Arbeitsplätze in zehn Jahren und eine leichte Produktionsausweitung — können insofern streng genommen nur Modellcharakter beanspruchen. Sie beruhen im wesentlichen auf der Annahme, daß es rasch gelingt, erwartete Wachstumspotentiale zu realisieren.

Die Wachstumschancen der heimischen Bauwirtschaft sind zwar besser, aber nicht mehr allzu groß. Zweifellos steht noch die Realisierung großer öffentlicher Investitionsvorhaben insbesondere im Verkehrsbau bevor. Dafür muß aber die öffentliche Hand an anderer Stelle sparen, wohl vor allem bei der Förderung des Wohnungsbau. Zudem lehrt die Erfahrung der letzten Jahre, daß die Beschäftigungswirkung und der Einkommenseffekt des Investitionsbooms für die Region geringer sind als vielfach angenommen.

Die allgemein erwartete Stärkung der Dienstleistungsfunktionen in der Stadt wird sicherlich auf mittlere Sicht eintreten. Es ist aber zu bezweifeln, daß sie den Verlust an Arbeitsplätzen in anderen Bereichen ausgleichen kann. Eine günstigere als die hier angenommene Entwicklung erscheint in Anbetracht der Perspektive der Industrie in Berlin als nicht sehr wahrscheinlich.

Schließlich kann auch die öffentliche Hand nicht viel zur Stabilisierung beitragen. Die Finanzknappheit erzwingt den Abbau des im Regionalvergleich weit überhöhten Personalbesatzes in Berlin, wenn auch mit dem Scheitern der Länderfusion einige sonst hinfällige Funktionen in der Stadt erhalten bleiben.

Alles in allem dürfte zwar die Wirtschaft der Stadt bald wieder Anschluß an den gesamtwirtschaftlichen Wachstumspfad gewinnen. Dabei sollte aber nicht übersehen werden, daß die Leistung je Erwerbstätigen in Berlin insgesamt derzeit zwar deutlich über der in den Bundesländern

in Ostdeutschland liegt, jedoch die mit Abstand niedrigste im Vergleich mit den alten Ländern ist. Der hier angenommene künftige Wachstumsvorsprung wird an dieser Konstellation auch mittelfristig nichts ändern.

Zu einer deutlichen Verbesserung der wirtschaftlichen Lage Berlins wird der Regierungsumzug beitragen. Davon wird allerdings das verarbeitende Gewerbe am wenigsten profitieren, da die Hauptstadtfunktion als Standortfaktor für die Industrieansiedlung heute keine Rolle mehr spielt. Es bedarf vielmehr zusätzlicher Impulse, wie sie etwa von einer weiteren wirtschaftlichen Erholung der östlichen Anrainerstaaten ausgehen können.

In der vorstehenden Betrachtung wird erst für die Zeit nach dem Jahr 2000 mit einer Beschleunigung des Wachstums gerechnet. Für die Wirtschaftspolitik in Berlin heißt das, daß sie die schwierige Aufgabe zu lösen hat, in einer Umbruchphase und bei knappen Mitteln zukunftssträchtige Akzente zu setzen.

Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland

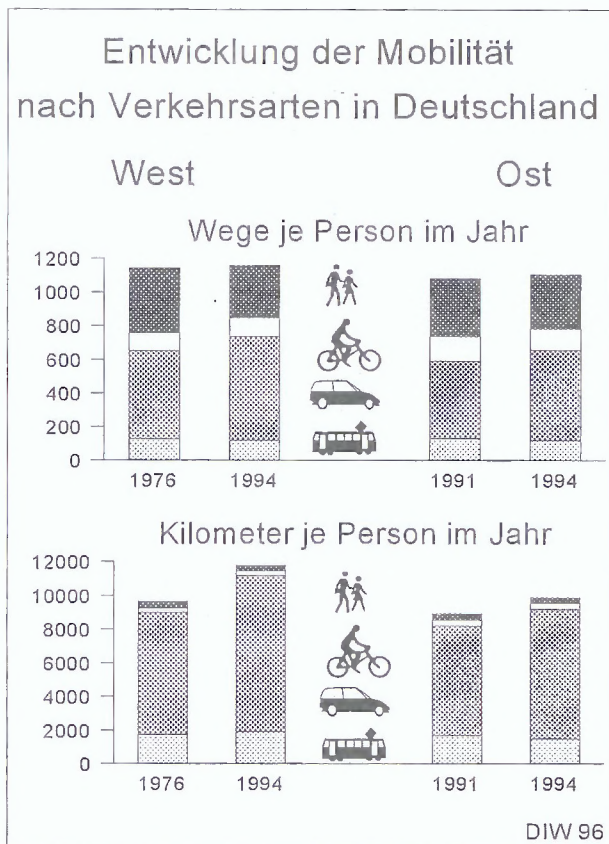
Die Zahl der Wege je Einwohner und Jahr ist von 1976 bis 1994 in Westdeutschland mit jeweils rund 1 150 konstant geblieben. Dagegen nahm die je Einwohner zurückgelegte Entfernung um fast ein Viertel zu; sie betrug 1994 rund 12 000 km. Die durchschnittlichen Wegelängen wurden sowohl im Pkw-Verkehr als auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln im betrachteten Zeitraum größer. Die Verkehrsmittelwahl hat sich insbesondere zu Lasten des Fußgängerverkehrs verschoben, der Anteil des Pkw an allen Wegen ist von 44 vH auf 52 vH gestiegen. Drei Viertel der gesamten Verkehrsleistung, d.h. der zurückgelegten Entfernungen (einschließlich Fußgängerverkehr), entfielen 1994 auf den Pkw.

Die durchschnittliche Wegehäufigkeit in den neuen Bundesländern entsprach 1994 mit 1 100 fast dem westdeutschen Wert; deutlich geringer war dagegen die durchschnittliche Entfernung je Einwohner und Jahr (9 860 km). Dies dürfte u.a. an den in Ostdeutschland noch vorhandenen kompakteren Siedlungs- und Standortstrukturen liegen. Der Anteil des Pkw an allen Wegen hat sich von 1991 bis 1994 von 39 vH auf 46 vH erhöht, der Pkw-Anteil an der Verkehrsleistung erreichte 1994 den westdeutschen Wert.

Das DIW stellt seit vielen Jahren Daten zum gesamten Personenverkehr der Bundesrepublik zur Verfügung, die über die Informationen der amtlichen Statistik hinausgehen und Grundlage für weitergehende Analysen und Prognosen sowie verkehrsplanerische und -politische Entscheidungen sind. Die in diesem Bericht vorgestellten Daten sind das Ergebnis einer Revision, Fortschreibung und Ergänzung dieser Zeitreihen. Eine Überarbeitung war aus mehreren Gründen erforderlich: Vor dem Hintergrund

neuerer empirischer Informationen über die Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr (MIV)¹ in Westdeutschland — bisherige Unterschätzung rund 7 vH² — waren u.a. das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung neu zu bestimmen. Aus einer Erhebung zum Verkehrsverhalten von Kindern resultierten neue Mobilitätsraten, die im Vergleich zu den bisher zur Verfügung stehenden Quellen eine erheblich höhere Verkehrsteilnahme der Kinder ausweisen³. Darüber hinaus wurden für den Urlaubsverkehr neue Kenngrößen zur Reisehäufigkeit und Reiseintensität sowie veränderte Modal-Split Schätzungen ermittelt⁴. Beginnend mit dem Jahr 1991 wurden Personenverkehrsreihen auch für die neuen Bundesländer hinzugeschätzt⁵.

Schaubild 1



¹ Verkehr mit Pkw, Kombinationskraftwagen und motorisierten Zweirädern.

² Vgl.: Weiterhin Wachstum von Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr. Bearb.: Heilwig Rieke. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 14/96; Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung (IVT): Fahrleistungserhebung 1990, Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heilbronn 1993.

³ Vgl.: Jutta Kloas: Auswertung der Kinder-KONTIV (unveröffentlichtes Manuskript), Berlin 1994.

⁴ Grundlage hierfür bildete eine Auswertung der seit 1971 jährlich stattfindenden Erhebung zum Reiseverhalten der deutschen Wohnbevölkerung ab 14 Jahren des Studienkreises für Tourismus in Starnberg und ab 1993 des Arbeitskreises Urlaub und Reisen in Hamburg.

⁵ Im Wochenbericht des DIW, Nr. 22/94, wurde eine Prognose des Personenverkehrs der Bundesrepublik veröffentlicht. Die dort ausgewiesenen Analyseergebnisse für das Jahr 1992 weichen in den Eckgrößen nach Verkehrsarten für Westdeutschland nur geringfügig von den hier vorgestellten Zeitreihenwerten ab. Für Ostdeutschland ergeben sich im Vergleich zu der ersten Schätzung von 1992 ein um 4 vH höheres Verkehrsaufkommen und eine um 8 vH höhere Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr. Der Fahrradverkehr wird nunmehr um 12 vH geringer eingeschätzt. Die Prognoseergebnisse für Ostdeutschland sind dennoch gültig, da sie unabhängig von der Situation im Jahr 1992 ermittelt wurden.

Die Zeitreihen für West- und Ostdeutschland enthalten jeweils das jährliche Verkehrsaufkommen, d.h. alle zurückgelegten Wege, und die Verkehrsleistung, d.h. alle zurückgelegten Personenkilometer. Aufkommen und Leistung werden unterschieden nach dem benutzten Verkehrsmittel und nach den Fahrt- bzw. Wegezwecken.

Datenbasis und Methodik

Die amtliche Statistik weist regelmäßige Informationen zum Personenverkehr nur für Teilbereiche des öffentlichen Verkehrs aus. Für den motorisierten Straßenverkehr wird sie durch die Fahrleistungsrechnung des DIW ergänzt.

In Westdeutschland ist 1976 mit einer umfangreichen Haushaltsbefragung zum ersten Mal auch der nichtmotorisierte Personenverkehr erfaßt worden, so daß Aussagen zum gesamten Personenverkehr erst von diesem Zeitpunkt an möglich sind. Vergleichbare Erhebungen haben 1982 und 1989 stattgefunden⁶. Die Ergebnisse dieser drei KONTIV-Erhebungen bilden eine wesentliche Grundlage zur Bestimmung des nichtmotorisierten Verkehrs und zur Ableitung von Mobilitätsraten für das Personenverkehrsmodell des DIW.

Analysen zur Verkehrsentstehung⁷ zeigen, daß das Verkehrsverhalten von Personen (Zahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Entfernung der Ziele, Zeitaufwand für den Weg) im wesentlichen durch

- die Lebenssituation,
- die Verfügbarkeit über einen Pkw und
- das Wohnumfeld

bestimmt wird. Eingangsgrößen des Modells sind daher nach vier Gebietstypen, 10 Bevölkerungsgruppen und zusätzlich jeweils nach vier Gruppen der Pkw-Verfügbarkeit differenzierte Einwohnerzahlen und entsprechende Mobilitätsraten (Wege je Person, Wegelänge und Wegedauer). Bei im Zeitverlauf zunächst konstant gehaltenen Mobilitätsraten zeigt sich in der Entwicklung von Verkehrsaufkommen und -leistung die Wirkung der genannten Haupteinflußgrößen (Struktureffekt). Im zweiten Schritt werden Änderungen des Verkehrsverhaltens berücksichtigt, soweit sie aus zusätzlichen Quellen (z.B. KONTIV 82, Mikrozensus) abzuleiten sind. Das zweistufige Vorgehen ermöglicht es, den Einfluß von autonomen (z.B. Trend zur Fahrradnutzung) und preis- und/oder angebotsbedingten Verhaltensänderungen zu quantifizieren.

Bestimmungsgrößen des Personenverkehrs

Von 1976 bis 1994 nahm die *Bevölkerung* Westdeutschlands um 7 vH auf 66 Mill. Einwohner zu. Während bis Ende der 80er Jahre nur kleinere Schwankungen der Einwohnerzahl aufgetreten sind, stieg diese seither (insbesondere von 1989 bis 1992) durch Zuwanderungen deutlich⁸.

Die *Siedlungsstruktur* hat Einfluß auf die zurückgelegten Entfernungen und auf die Verkehrsmittelwahl. Ein Drittel

der Westdeutschen lebte 1994 in Großzentren und Oberzentren, d.h. in Gemeinden mit dichter Infrastruktur und gut ausgebauten öffentlichen Personenverkehrsnetzen. Knapp ein Drittel wohnte in Mittelzentren, d.h. Gemeinden mit zentralörtlicher Funktion. Die Bewohner der übrigen, überwiegend ländlich geprägten Gemeinden legen im Durchschnitt längere Wege zurück als die Bewohner verdichteter Gebiete (10 km gegenüber 8 km)⁹. Von 1976 bis 1994 nahm die Bevölkerung in allen vier Gemeindetypen zu, die Struktur hat sich jedoch etwas zugunsten des ländlichen Raumes verschoben; dies dürfte Ausdruck des voranschreitenden Zersiedlungsprozesses im Umkreis der Ballungsgebiete sein.

Für die Wegehäufigkeit und die Zusammensetzung des Personenverkehrs nach Zwecken ist die *Bevölkerungsstruktur* ausschlaggebend.

Der Anteil der Kinder (im Alter bis zu 6 Jahren) blieb von 1976 bis 1994 weitgehend konstant, er betrug 1994 rund 7 vH. Zur Mobilität von Kindern gehören auch solche Wege, zu denen sie von Erwachsenen aus Gründen der Betreuung mitgenommen werden. 70 vH der Kindermobilität war 1994 dem Freizeitverkehr zuzurechnen. Die Wegehäufigkeit von Kindern lag 1994 um etwa 7 vH unter dem Gesamtdurchschnitt.

Der Anteil der Schüler und Studenten an der Gesamtbevölkerung schrumpfte im betrachteten Zeitraum zunächst von 20 vH (1976) auf 14 vH (1989) und stieg dann bis 1994 wieder geringfügig. Gleichzeitig fand eine Strukturverschiebung innerhalb dieser Personengruppe hin zu den Schülern ab 18 Jahren und Studenten statt mit der Folge, daß die durchschnittlichen Wegezahlen zunahmen.

Erwerbstätige sind die größte Bevölkerungsgruppe; ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung betrug 1976 gut zwei Fünftel. Die im Zeitverlauf gestiegene Einwohnerzahl im erwerbsfähigen Alter und die Zunahme der Frauenerwerbsbeteiligung führten zu einem Anstieg des Erwerbstätigenanteils auf 45 vH (1994). Mit 1 300 Wegen im Jahr waren Erwerbstätige überdurchschnittlich mobil.

Der Anteil der Arbeitslosen an der Gesamtbevölkerung betrug 1994 knapp 4 vH, gegenüber 1976 war dies eine Verdoppelung. Arbeitslose weisen eine wesentlich geringere Mobilität (1994: 1 090 Wege) als Erwerbstätige auf.

⁶ Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV); durchgeführt 1975/76 und 1982 von Sozialforschung Brög/Socialdata, München; 1989 von EMNID, Bielefeld; jeweils im Auftrag des Bundesministers für Verkehr.

⁷ Vgl. u.a.: Jutta Kloas, Uwe Kunert: Vergleichende Auswertungen von Haushaltsbefragungen zum Personennahverkehr, KONTIV 1976, 1982 und 1989. Gutachten des DIW im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Berlin 1993.

⁸ Zu den Wanderungsbewegungen vgl.: Bevölkerungsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010 mit Ausblick auf 2040. Bearb.: Erika Schulz. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 29/93.

⁹ Vgl. hierzu auch: Verkehrsprobleme in Ostdeutschland — Chance für ein neues Verkehrs- und Siedlungsplanungskonzept. Bearb.: Eckhard Kutter. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 25/1991.

Die Mobilität von Hausfrauen und Rentnern ist ebenfalls vergleichsweise gering. Zur Gruppe der Hausfrauen/-männer zählen alle Personen im erwerbsfähigen Alter, die sich nicht in Ausbildung, Erwerbstätigkeit (einschl. Arbeits-suche) oder Rente befinden; Personen ab 65 Jahren werden den Rentnern zugerechnet. Der Anteil der Hausfrauen sank im betrachteten Zeitraum von 11 vH auf 8 vH. Haus-frauen waren überdurchschnittlich am Einkaufsverkehr und an Service-Wegen (wie Bringen und Holen von Kin-dern) beteiligt.

Im Vergleich zu den übrigen Personengruppen hatten Rentner mit 860 Wegen (1994) die geringste Wegehäufig-keit. Ebenso wie Hausfrauen nahmen Rentner aber über-durchschnittlich am Einkaufsverkehr teil.

Von 1976 bis 1994 hat der *Pkw-Bestand* in Westdeutsch-land um drei Viertel zugenommen. Der Anteil der Pkw-Besitzer vergrößerte sich in allen Bevölkerungsgruppen; auch der Anteil mehrfach motorisierter Haushalte hat sich beträchtlich erhöht¹⁰. 1976 lebten 28 vH der Einwohner in Haushalten ohne Pkw, bis 1994 verringerte sich dieser Anteil auf 16 vH.

Entwicklung in Westdeutschland

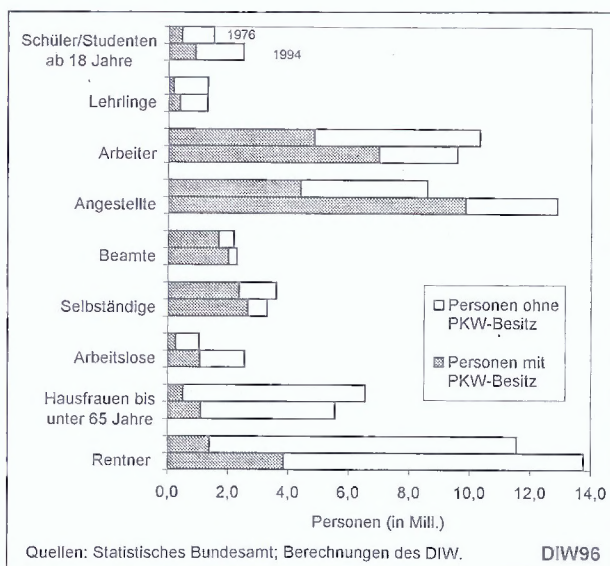
... nach Verkehrszwecken

Von 1976 bis 1994 nahm die Zahl der Erwerbstätigen um rund 13 vH zu, der *Berufsverkehr* stieg demgegenüber nur um 8 vH. Ursache hierfür war der Rückgang der Zahl der Arbeitstage von 216 auf 208. Höhere Motorisierung und größere Entfernungen zum Arbeitsplatz führten zu erhebli-chen Verschiebungen der Verkehrsmittelanteile. Während 1976 etwa 57 vH des Berufsverkehrs im MIV abgewickelt wurden, sind es heute schon zwei Drittel. Der Anteil der Fußwege sank von 19 vH auf 11 vH, der des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) von 13 vH auf 10 vH. Im Vergleich zu 1976 nahm dagegen die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit leicht, auf 9 vH, zu. Insgesamt stieg die durchschnittliche Entfernung zum Arbeitsplatz innerhalb des Betrachtungszeitraums von 9 auf 11 Kilometer.

Der Anteil des Berufsverkehrs an allen Wegen lag im gesamten Betrachtungszeitraum bei konstant 19 vH.

Schaubild 2

PKW-Verfügbarkeit in Westdeutschland nach soziodemographischen Gruppen 1976 und 1994



Die Schwankungen der Wegezahlen im *Ausbildungsver-kehr* (Rückgang bis 1988 und nachfolgend wieder Anstieg) sind durch die Entwicklung der Schüler- und Studenten-zahlen verursacht. Innerhalb des Ausbildungsverkehrs ging der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege von 1976 bis 1994 von 35 vH auf 27 vH zurück; ein Ergebnis des rückläufigen Anteils der Grundschüler mit kurzen Schulwegen.

Der *Geschäfts- und Dienstreiseverkehr* umfaßt alle Wege in Ausübung des Berufs. Hierzu rechnen Liefer-, Kunden-dienst- und Handwerkerfahrten ebenso wie Dienst- und Geschäftsreisen sowie Fahrten zu Tagungen und Messen. Da die weitaus meisten Fahrten in diesem Zweck auf den Pkw entfallen, gab es kaum Verschiebungen in der Ver-

¹⁰ Vgl. hierzu: Pkw-Bestandsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010. Bearb.: Rainer Hopf. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 22/94.

Tabelle 1

Einwohner im Alter von 18 bis unter 75 Jahren nach Pkw-Fahrerlaubnis und Pkw-Besitz in West- und Ostdeutschland

	Einheit	Westdeutschland		Ostdeutschland	
		1976	1994	1991	1994
Personen (18 u. 75 J.)	Mill.	41,882	49,176	11,261	11,372
darunter Personen mit					
Pkw-Fahrerlaubnis	vH	57,5	78,6	59,7	66,0
Pkw-Besitz	vH	32,8	58,7	41,4	51,0

Quellen: Statistisches Bundesamt; KONTIV 76, 82, 89; Sozio-ökonomisches Panel; Berechnungen des DIW.

Tabelle 2

Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Westdeutschland 1976 bis 1994 nach Zwecken und Verkehrsarten*)

	in Mill. Wegen									
	1976	1978	1980	1982	1984	1986	1988	1990	1992	1994
Zu Fuß	24 130	22 358	20 931	19 648	19 417	19 297	19 383	19 886	20 213	20 484
Beruf	2 561	2 353	2 207	2 058	1 927	1 852	1 773	1 757	1 716	1 637
Ausbildung	2 218	2 021	1 792	1 557	1 440	1 370	1 356	1 391	1 438	1 494
Geschäft	255	251	248	244	242	245	246	253	257	258
Einkauf	9 625	8 732	8 000	7 377	7 398	7 378	7 421	7 578	7 648	7 759
Freizeit	9 471	9 001	8 683	8 411	8 409	8 452	8 586	8 908	9 154	9 336
Fahrrad	6 119	6 587	7 100	7 569	7 247	7 008	6 875	6 989	7 133	7 190
Beruf	1 028	1 073	1 146	1 217	1 215	1 241	1 258	1 322	1 369	1 288
Ausbildung	1 031	1 102	1 150	1 159	1 050	967	927	932	966	995
Geschäft	74	82	89	103	103	101	101	102	104	108
Einkauf	1 737	1 895	2 070	2 236	2 155	2 079	2 016	2 026	2 030	2 063
Freizeit	2 248	2 436	2 646	2 854	2 723	2 620	2 574	2 606	2 663	2 736
Urlaub	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ÖSPV ¹⁾	6 666	6 600	6 873	6 675	6 069	5 939	5 809	6 144	6 496	6 658
Beruf	1 768	1 645	1 650	1 554	1 403	1 392	1 355	1 453	1 537	1 461
Ausbildung	1 946	1 934	1 976	1 840	1 614	1 526	1 467	1 550	1 691	1 804
Geschäft	76	93	118	138	132	135	137	147	155	161
Einkauf	1 552	1 607	1 739	1 764	1 634	1 605	1 571	1 641	1 695	1 765
Freizeit	1 319	1 316	1 383	1 370	1 278	1 272	1 268	1 344	1 406	1 454
Urlaub	5	6	7	9	8	9	11	10	11	14
Eisenbahn ²⁾	1 064	1 080	1 190	1 151	1 127	1 120	1 132	1 184	1 246	1 280
Beruf	471	452	475	440	427	432	443	476	504	503
Ausbildung	201	214	245	239	236	228	220	221	233	243
Geschäft	33	37	43	45	48	52	57	62	66	69
Einkauf	121	138	167	179	174	167	165	168	173	184
Freizeit	225	224	245	234	231	230	235	246	258	268
Urlaub	14	14	15	14	12	10	12	11	11	13
MIV ³⁾ -Fahrer	22 665	24 057	25 190	25 483	25 992	27 009	28 141	29 510	30 467	31 113
Beruf	6 774	7 190	7 520	7 507	7 555	7 870	8 254	8 727	9 018	9 022
Ausbildung	440	497	564	615	632	633	624	625	634	645
Geschäft	4 658	4 791	4 895	4 867	4 938	5 120	5 313	5 539	5 702	5 831
Einkauf	4 286	4 600	4 851	4 963	5 119	5 328	5 553	5 819	6 009	6 239
Freizeit	6 485	6 958	7 337	7 507	7 723	8 031	8 368	8 768	9 072	9 341
Urlaub	21	22	23	24	25	27	30	31	32	36
MIV ³⁾ -Mitfahrer	9 732	9 249	9 019	8 866	8 698	8 634	8 647	9 090	9 518	9 629
Beruf	964	915	906	908	860	837	805	825	843	780
Ausbildung	423	430	431	424	402	384	374	379	393	407
Geschäft	143	155	165	176	171	167	163	167	170	168
Einkauf	2 246	2 155	2 118	2 102	2 071	2 053	2 059	2 181	2 302	2 354
Freizeit	5 922	5 562	5 363	5 220	5 156	5 153	5 203	5 494	5 765	5 872
Urlaub	34	34	36	36	38	39	43	44	45	49
Flugzeug ⁴⁾	28	32	34	34	37	41	51	61	67	77
Geschäft	13	15	15	14	15	18	22	27	25	23
Freizeit	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3
Urlaub	13	15	17	18	20	22	27	32	39	51
Insgesamt	70 404	69 964	70 338	69 427	68 587	69 047	70 038	72 862	75 139	76 431
Beruf	13 567	13 629	13 905	13 685	13 387	13 624	13 887	14 559	14 988	14 689
Ausbildung	6 260	6 197	6 158	5 834	5 374	5 109	4 968	5 097	5 356	5 587
Geschäft	5 252	5 422	5 572	5 588	5 650	5 838	6 039	6 297	6 480	6 618
Einkauf	19 566	19 127	18 945	18 621	18 551	18 610	18 784	19 413	19 857	20 363
Freizeit	25 671	25 498	25 659	25 598	25 521	25 760	26 237	27 369	28 321	29 011
Urlaub	87	91	98	102	104	106	122	127	137	161

*) Die Werte sind gerundet; die Summen sind aus ungerundeten Ausgangswerten berechnet. — ¹⁾ Öffentlicher Straßenpersonenverkehr : U-Bahn, Straßenbahn, O-Bus und Kraftomnibusverkehr; einschl. Kleinunternehmen; einschl. ausländischer Unternehmen. — ²⁾ Einschl. S-Bahn. — ³⁾ Motorisierter Individualverkehr: Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen und motorisierten Zweirädern. — ⁴⁾ Ohne Umsteiger aus dem Ausland, einschl. Transit.

Quellen: Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV) 1976, 1982, 1989; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

Tabelle 3

Entwicklung der Verkehrsleistung in Westdeutschland 1976 bis 1994 nach Zwecken und Verkehrsarten*)

	in Mrd. Personenkilometer									
	1976	1978	1980	1982	1984	1986	1988	1990	1992	1994
Zu Fuß	26,0	24,6	23,5	22,7	22,5	22,5	22,7	23,3	23,8	24,2
Beruf	2,6	2,3	2,2	2,1	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7
Ausbildung	2,4	2,1	1,9	1,6	1,5	1,5	1,4	1,5	1,5	1,6
Geschäft	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Einkauf	8,0	7,5	7,1	6,9	6,9	6,9	6,9	7,1	7,1	7,3
Freizeit	12,9	12,3	12,0	11,7	11,8	12,0	12,2	12,7	13,1	13,4
Fahrrad	13,6	15,0	16,9	19,3	18,6	18,1	17,8	18,1	18,5	18,7
Beruf	2,6	2,7	2,9	3,1	3,1	3,2	3,2	3,4	3,5	3,3
Ausbildung	2,3	2,5	2,7	2,9	2,6	2,4	2,4	2,4	2,5	2,5
Geschäft	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Einkauf	2,8	3,2	3,5	4,0	3,8	3,7	3,5	3,6	3,6	3,6
Freizeit	5,6	6,4	7,6	9,1	8,9	8,6	8,5	8,5	8,7	9,0
Urlaub	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ÖSPV ¹⁾	67,5	70,3	74,1	74,5	70,0	70,9	70,3	74,5	77,5	74,1
Beruf	19,4	19,6	20,3	19,8	18,5	18,9	18,4	19,6	20,1	17,8
Ausbildung	16,9	17,9	18,1	16,3	15,0	14,7	14,1	15,0	16,0	15,7
Geschäft	1,6	1,4	1,7	2,5	2,3	2,4	2,5	2,8	3,0	2,9
Einkauf	10,2	11,3	12,2	12,3	11,8	11,9	11,7	12,3	12,4	12,0
Freizeit	18,0	18,4	19,8	21,1	20,0	20,5	20,6	22,3	23,2	22,1
Urlaub	1,4	1,7	2,0	2,5	2,3	2,5	3,0	2,6	2,8	3,6
Eisenbahn ²⁾	38,3	38,6	41,5	41,0	40,1	42,6	42,2	45,0	47,9	51,1
Beruf	11,9	12,7	13,1	11,2	11,2	12,7	12,4	13,6	14,4	14,8
Ausbildung	3,8	4,5	5,4	5,5	5,7	6,0	5,4	5,4	5,5	5,8
Geschäft	1,7	1,5	2,0	2,7	2,9	3,6	3,8	4,6	5,2	5,5
Einkauf	2,2	2,4	3,0	4,0	4,0	4,0	3,5	3,4	3,4	3,8
Freizeit	13,6	12,4	12,5	12,2	11,8	12,8	12,6	14,1	15,6	16,5
Urlaub	5,1	5,2	5,5	5,3	4,5	3,5	4,4	3,9	3,9	4,7
MIV ³⁾ -Fahrer	281,2	307,4	325,2	323,0	343,5	369,5	414,7	440,1	449,5	438,0
Beruf	78,2	85,1	88,3	84,0	88,5	95,8	108,6	116,7	119,7	113,9
Ausbildung	5,9	6,6	8,1	9,9	10,4	10,4	10,6	10,5	10,2	10,0
Geschäft	67,3	71,8	74,1	71,5	76,5	83,4	94,9	101,8	104,9	101,7
Einkauf	28,2	30,9	33,0	33,9	36,2	38,7	43,1	45,4	46,2	45,6
Freizeit	90,8	101,9	110,0	111,5	119,1	127,6	142,5	150,0	152,0	148,8
Urlaub	10,8	11,0	11,7	12,2	12,7	13,6	15,0	15,8	16,4	18,0
MIV ³⁾ -Mitfahrer	164,7	153,8	152,1	156,2	152,7	151,8	153,6	161,7	169,7	173,4
Beruf	8,9	8,4	8,9	10,0	9,5	9,4	9,2	9,5	9,8	9,2
Ausbildung	2,6	2,5	2,8	3,3	3,1	2,9	2,8	2,7	2,8	2,9
Geschäft	3,5	3,1	3,3	4,1	4,1	4,1	4,2	4,5	4,8	4,9
Einkauf	18,5	17,4	17,4	18,4	18,0	17,6	17,4	18,3	19,2	19,7
Freizeit	114,9	106,0	102,7	102,9	100,0	98,9	99,6	105,6	111,5	113,5
Urlaub	16,3	16,4	17,1	17,5	18,0	18,9	20,5	21,2	21,5	23,3
Flugzeug ⁴⁾	9,0	10,0	11,0	10,7	11,8	13,1	15,8	18,5	19,8	22,6
Geschäft	4,9	5,2	5,6	5,4	5,7	6,6	7,9	9,4	8,9	8,7
Freizeit	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,8	0,9	0,9	1,0
Urlaub	3,5	4,1	4,7	4,8	5,5	5,8	7,1	8,3	10,0	12,9
Insgesamt	600,2	619,6	644,3	647,5	659,2	688,4	737,0	781,3	806,6	802,1
Beruf	123,6	130,9	135,7	130,2	132,9	141,8	153,7	164,7	169,2	160,6
Ausbildung	33,8	36,2	38,9	39,5	38,3	38,0	36,7	37,4	38,5	38,4
Geschäft	79,4	83,6	87,2	86,8	92,1	100,6	113,8	123,4	127,3	124,3
Einkauf	70,0	72,5	76,4	79,5	80,7	82,8	86,2	90,0	91,9	91,9
Freizeit	256,4	258,1	265,2	269,2	272,1	281,0	296,7	314,0	325,0	324,2
Urlaub	37,1	38,4	41,0	42,2	43,0	44,2	50,0	51,8	54,6	62,6

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

Quellen: Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV) 1976, 1982, 1989; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

Tabelle 4

Entwicklung des Verkehrs in Ostdeutschland

	in Mill. Wegen				in Mrd. Personenkilometer			
	1991	1992	1993	1994	1991	1992	1993	1994
Zu Fuß	5 413	5 292	5 164	4 975	6,3	6,2	6,1	5,9
Beruf	604	486	441	422	0,6	0,5	0,5	0,4
Ausbildung	402	404	409	409	0,4	0,4	0,4	0,4
Geschäft	62	58	57	58	0,1	0,1	0,1	0,1
Einkauf	1983	1983	1936	1847	1,8	1,9	1,8	1,7
Freizeit	2362	2363	2320	2239	3,3	3,4	3,3	3,2
Fahrrad	2 307	2 158	2 066	1 962	5,5	5,2	5,1	4,9
Beruf	603	469	411	374	1,5	1,1	1,0	0,9
Ausbildung	311	313	311	301	0,7	0,8	0,8	0,7
Geschäft	26	26	26	27	0,1	0,1	0,1	0,1
Einkauf	584	573	553	520	1,0	1,0	0,9	0,9
Freizeit	782	776	765	740	2,2	2,3	2,3	2,3
Urlaub	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
ÖSPV ¹⁾	1 767	1 611	1 516	1 522	16,2	13,1	12,1	12,8
Beruf	510	380	331	328	4,6	3,0	2,6	2,8
Ausbildung	326	356	375	418	2,3	2,2	2,2	2,7
Geschäft	33	32	31	33	0,5	0,4	0,3	0,4
Einkauf	458	444	414	396	2,6	2,2	1,9	2,0
Freizeit	434	394	359	341	4,6	3,6	3,3	3,5
Urlaub	6	6	6	6	1,5	1,6	1,7	1,5
Eisenbahn ²⁾	331	333	326	324	10,4	9,9	10,1	10,2
Beruf	146	127	120	120	3,2	2,8	2,8	2,9
Ausbildung	31	42	49	55	0,5	0,7	0,9	1,0
Geschäft	14	16	15	16	0,7	0,7	0,8	0,9
Einkauf	62	68	65	59	1,1	1,2	1,2	1,1
Freizeit	74	77	75	71	3,5	3,5	3,5	3,3
Urlaub	4	3	2	3	1,3	0,9	0,9	1,1
MIV ³⁾ -Fahrer	4 923	5 269	5 590	6 090	64,2	72,8	78,7	79,7
Beruf	1 521	1 559	1 623	1 767	17,7	19,5	20,7	21,0
Ausbildung	77	88	101	110	0,9	1,1	1,3	1,3
Geschäft	1185	1179	1188	1260	19,1	20,0	20,5	20,1
Einkauf	819	950	1050	1163	5,7	7,0	8,0	8,2
Freizeit	1316	1487	1621	1784	17,6	21,6	24,5	25,5
Urlaub	6	7	7	7	3,3	3,6	3,7	3,5
MIV ³⁾ -Mitfahrer	2 306	2 318	2 292	2 258	38,2	39,5	40,1	40,1
Beruf	260	229	216	214	3,0	2,6	2,5	2,5
Ausbildung	90	101	106	109	0,6	0,6	0,7	0,7
Geschäft	44	42	41	40	1,1	1,1	1,1	1,1
Einkauf	520	546	542	536	4,6	4,7	4,8	4,8
Freizeit	1 382	1 389	1 375	1 347	23,9	24,9	25,3	25,7
Urlaub	11	12	12	11	5,0	5,5	5,7	5,4
Flugzeug ⁴⁾	1,55	2,59	3,38	4,13	0,4	0,7	0,9	1,0
Geschäft	0,78	1,29	1,65	1,94	0,2	0,3	0,4	0,5
Freizeit	0,07	0,11	0,14	0,17	0,0	0,0	0,0	0,0
Urlaub	0,70	1,18	1,59	2,01	0,2	0,3	0,4	0,5
Insgesamt	17 048	16 984	16 957	17 134	141,2	147,5	153,0	154,6
Beruf	3 644	3 250	3 142	3 224	30,6	29,6	30,1	30,5
Ausbildung	1 237	1 303	1 351	1 401	5,5	5,8	6,3	6,9
Geschäft	1 366	1 353	1 360	1 436	21,7	22,7	23,3	23,1
Einkauf	4 426	4 564	4 560	4 521	16,8	18,0	18,6	18,6
Freizeit	6 349	6 486	6 516	6 522	55,2	59,3	62,3	63,5
Urlaub	27	28	29	29	11,4	12,0	12,4	12,0

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

Quellen: System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)-Plus 1991; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

kehrsmittelstruktur. Der Anteil des Pkw-Verkehrs betrug im gesamten Zeitraum fast neun Zehntel. Bezogen auf den gesamten Personenverkehr hatte der Geschäfts- und Dienstreiseverkehr 1994 allerdings nur einen Anteil von rund 8 vH.

Im *Einkaufsverkehr* sind auch sonstige Versorgungswege (wie Arztbesuche, Behördengänge) erfaßt. Von 1976 bis 1994 nahm der Einkaufsverkehr um 4 vH zu. Sein Anteil an allen Wegen betrug 1994 gut ein Viertel. Gestiegene Pkw-Verfügbarkeit führte insbesondere zu Verlagerungen von Fußwegen; ihr Anteil sank von 49 vH auf 38 vH. Einkaufswege sind die Wege mit den kürzesten Entfernungen, die durchschnittliche Wegelänge betrug 1994 gut 4 Kilometer. Bewohner ländlich strukturierter Gemeinden waren seltener zum Einkaufen unterwegs als die übrige Bevölkerung, ihr durchschnittlicher Einkaufsweg war jedoch zwei Kilometer länger.

Zum *Freizeitverkehr* gehören z.B. Besuche zu Kultur- und Sportveranstaltungen, Restaurantbesuche, Besuchsfahrten zu Freunden und Verwandten sowie Ausflüge und Kurzreisen, Kindergartenbesuche, das Bringen und Holen von Personen. Der Anteil des Freizeitverkehrs an allen Wegen ist von 1976 bis 1994 von gut 36 vH auf 38 vH gestiegen. An dem im Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung überproportionalen Anstieg des Freizeitverkehrs sind mit Ausnahme der Selbständigen alle Personengruppen beteiligt. Die öffentlichen Verkehrsmittel konnten ihren Anteil von rund 6 vH am Freizeitverkehr halten, der Anteil der Fußwege ging von 37 vH (1976) auf 32 vH (1994)

zurück, der der Fahrten im motorisierten Individualverkehr wuchs demgegenüber von 48 vH auf 52 vH.

Die höchsten Steigerungsraten waren im *Urlaubsverkehr* zu verzeichnen. Am gesamten Personenverkehrsaufkommen hatten Urlaubsfahrten 1994 einen Anteil von 0,2 vH; ihr Anteil an der Leistung betrug demgegenüber fast 8 vH. Während 1976 nur die Hälfte der Einwohner eine Urlaubsreise unternahm, waren es 1994 bereits drei Viertel. Im betrachteten Zeitraum nahm darüber hinaus die Zahl der Mehrfachreisenden zu. Innerhalb des Urlaubsverkehrs hat sich der Anteil des Luftverkehrs mehr als verdoppelt, er betrug 1994 schon fast ein Drittel. Diese Entwicklung ging insbesondere zu Lasten des Pkw, dessen Anteil in diesem Zeitraum von 64 vH auf 52 vH schrumpfte.

... nach Verkehrsarten

Mehr als die Hälfte aller Wege und über drei Viertel der Personenkilometer wurden 1994 im *motorisierten Individualverkehr* zurückgelegt. Von der Verkehrsleistung im MIV entfielen 1994 fast 70 vH auf Pkw-Fahrer und knapp 30 vH auf deren Mitfahrer¹¹; motorisierte Zweiräder sind nur mit einem Anteil von 1,6 vH an der Verkehrsleistung beteiligt. Die durchschnittliche Besetzung je Fahrzeugkilometer ist von 1976 bis 1994 von 1,6 auf 1,4 zurückgegangen,

¹¹ Abweichend von anderen Untersuchungen, etwa zur Unfallbeteiligung, werden hier nur die Mitfahrer betrachtet, die im Fahrzeug ihr Endziel erreichen, nicht die Zubringerwege zu anderen Verkehrsmitteln, also zum Bahnhof oder Flughafen.

Tabelle 5

Anteil der Personengruppen an der Bevölkerung und an der Verkehrsleistung in Westdeutschland 1976 und 1994

Personengruppen	Bevölkerung		Zu Fuß		Fahrrad		Pkw-Fahrer		ÖV ¹⁾		Insgesamt ²⁾	
	1976	1994	1976	1994	1976	1994	1976	1994	1976	1994	1976	1994
	vH		vH									
Kinder	6,8	7,2	6,1	7,3	4,6	4,0	0,0	0,0	0,9	0,9	5,3	4,6
Schüler/Studenten	19,5	15,1	20,0	16,4	41,4	34,8	4,3	4,6	25,3	23,2	16,9	13,4
Lehrlinge	2,1	1,9	1,7	1,2	3,9	2,8	1,0	1,5	5,0	4,8	2,3	2,4
Arbeiter	16,8	14,5	10,5	9,9	15,1	12,2	27,6	20,9	19,8	13,1	20,1	16,1
Angestellte	14,1	19,6	13,1	14,9	7,9	15,3	30,8	38,7	16,2	19,6	21,7	28,9
Beamte	3,6	3,5	3,3	3,0	3,9	4,2	10,1	7,5	6,1	6,9	6,8	5,9
Selbständige	5,8	5,0	3,7	2,8	3,0	2,0	17,9	12,8	1,4	2,1	9,5	8,1
Arbeitslose	1,7	3,9	1,9	5,2	2,0	5,3	0,9	2,5	1,1	2,5	1,2	2,7
Hausfrauen ³⁾	10,7	8,4	13,8	9,8	9,8	8,2	3,2	2,9	6,5	5,1	8,0	5,8
Rentner	18,8	20,9	26,0	29,4	8,1	11,1	4,2	8,7	17,6	21,8	8,1	12,1
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	Mill.		Mrd. Pkm									
Insgesamt	61,4	66,0	26,0	24,2	13,6	18,7	271,7	428,3	105,8	125,2	591,2	779,4

¹⁾ Öffentlicher Straßenpersonenverkehr und Eisenbahn (einschl. S-Bahn). — ²⁾ Einschl. Pkw-Mitfahrer und motorisierter Zweiräder. — ³⁾ Im Alter bis unter 65 Jahren.

Quellen: Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV) 1976, 1982, 1989; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

Resultat der zunehmenden Mehrfachmotorisierung von Haushalten und des Vordringens der Einpersonenhaushalte¹².

Selbständige, Angestellte und Beamte sind, gemessen jeweils an ihren Anteilen an der Bevölkerung, besonders stark an der Pkw-Fahrleistung beteiligt. Rentner haben ihren Anteil an der Fahrleistung von 1976 bis 1994 von 4,2 auf 8,7 vH zwar mehr als verdoppelt, liegen aber selbst dann noch deutlich unter den Fahrleistungswerten der Berufstätigen, wenn nur die nicht berufsbedingten Fahrten verglichen werden.

Mit Ausnahme von 1981 und 1994 ist die Fahrleistung in Westdeutschland im betrachteten Zeitraum kontinuierlich gestiegen. Die Rückgänge sind als Reaktion auf vorausgegangene kräftige Erhöhungen der Kraftstoffpreise zu interpretieren.

Die Zahl der nur zu Fuß erreichten Ziele¹³ ist in den alten Bundesländern von 1976 bis 1994 um 15 vH zurückgegangen. Wegen der größer gewordenen Entfernungen zum Arbeitsplatz und zur Schule hat der *Fußgängerverkehr* hier in den letzten zwanzig Jahren ein Drittel an den motorisierten Verkehr verloren, die Zahl der Einkaufswege ist um ein Fünftel gesunken. Nur die Zahl der Freizeitwege ist noch fast ebenso hoch wie 1976; ihr Anteil beträgt mittlerweile 47 vH. Mit einem Anteil von 27 vH am gesamten Aufkommen ist der Fußgängerverkehr aber noch immer die zweitwichtigste Verkehrsart.

Alle Bevölkerungsgruppen sind am Fußgängerverkehr beteiligt; Pkw-Besitzer überwiegend im Freizeitverkehr, die nichtmotorisierten Bevölkerungsgruppen hauptsächlich bei Einkaufs- und Versorgungswegen.

In Westdeutschland hat der *Fahrradverkehr* von 1976 bis 1994 um gut 1 Million Wege zugenommen. Änderungen in der Wertschätzung des Fahrradfahrens (Stichworte: ökologisch, sportlich) haben zu Verhaltensänderungen in der Nutzung geführt. Bei unverändertem Verkehrsverhalten hätte sich aus Motorisierungszunahme und geänderter Bevölkerungsstruktur eine Abnahme des Fahrradverkehrs von 6,1 auf 5,1 Mrd. Wege ergeben. Die Wiederentdeckung des Fahrrads hat bereits von 1976 bis 1982 stattgefunden, seither hielten sich die Fahrtenzahlen bei rund 7 Mrd. im Jahr. Vor allem Angestellte, Beamte und Hausfrauen haben ihr Verkehrsverhalten geändert und nutzen das Fahrrad verstärkt nicht nur in der Freizeit, sondern auch für ihre Alltagsaktivitäten, für den Einkauf und den Weg zur Arbeit. 1994 hat jeder Westdeutsche durchschnittlich 109 Fahrten mit dem Rad unternommen. Sehr viel häufiger (270 Fahrten) nutzen derzeit Schüler und Studenten das Fahrrad.

Als *öffentlicher Straßenpersonenverkehr* werden in der Statistik die Fahrten mit Bus, Straßenbahn und U-Bahn zusammengefaßt, während die Fahrten mit der Eisenbahn (einschl. S-Bahn) gesondert gezählt werden, auch wenn sie zu einer Fahrtenkette (etwa im Verkehrsverbund auch mit einem Fahrschein) gehören. In den alten Bundesländern sind die Fahrgastzahlen im ÖSPV von 6,7 Mrd. im Jahr

1976 auf 5,8 Mrd. im Jahr 1988 zurückgegangen, seither aber wieder auf den vorherigen Wert gestiegen.

Eine Ursache hierfür sind die bis 1988 rückläufigen und erst danach wieder erhöhten Schülerzahlen. Über ein Drittel der Fahrgäste im ÖSPV sind Schüler und Studenten. Rentner sind mit gut einem Fünftel des Aufkommens — ihrem Bevölkerungsanteil entsprechend — die zweitgrößte Nutzergruppe des ÖSPV. Am wenigsten wird das Angebot von Bus und Bahn von den Selbständigen genutzt.

Drei Marktsegmente sind im ÖSPV zu unterscheiden. Rund die Hälfte aller Fahrten und zwei Fünftel der Verkehrsleistung entfallen auf den städtischen Verkehr in den Groß- und Oberzentren, in denen ein Drittel der Bevölkerung lebt. Der öffentliche Verkehr ist für sie alltägliches Verkehrsmittel, mit jeweils über 500 Mill. Fahrten im Jahr sind Einkaufs- und Freizeitfahrten bedeutender als die Fahrten im Berufsverkehr. Im Segment der Flächenerschließung des ländlichen Raums dominierten dagegen Ausbildungs- und Berufsfahrten. In ländlichen Gemeinden lebten 1994 rund 37 vH der Einwohner Deutschlands. Ihnen sind zwar nur 29 vH des Aufkommens im ÖSPV zuzurechnen, aber wegen der größeren Entfernungen im Vergleich zum Stadtverkehr ebenfalls zwei Fünftel der Verkehrsleistungen. Drittes Marktsegment ist der Fernverkehr mit dem Omnibus. Freizeit- und Urlaubsreisen im Gelegenheitsverkehr und im Linienverkehr mit dem Bus erreichen mit 28 Mrd. Pkm die gleiche Größenordnung wie der Schienenfernverkehr.

Ohne Verhaltensänderungen der Bevölkerung ergäben sich für 1994 im ÖSPV Aufkommenswerte, die um ein Fünftel niedriger sind als statistisch ausgewiesen. Angebotsverbesserungen im städtischen öffentlichen Nahverkehr und andere verhaltenswirksame Einflußfaktoren (wie Parkraumverknappung) haben dazu geführt, daß auch Autofahrer den ÖSPV stärker nutzen als 1976. So war 1994 ein Drittel der Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln in Westdeutschland Pkw-Besitzer; 1976 lag der Anteil lediglich bei 15 vH.

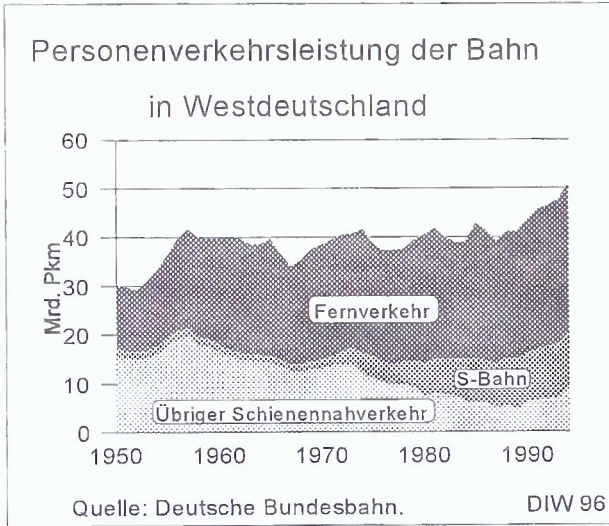
Die Zahl der Fahrten mit der *Bahn* ist in den alten Bundesländern seit 1976 von 1,1 auf 1,3 Mrd. Fahrten gestiegen. Hieraus ergab sich für 1994 ein Anteil von 1,6 vH am gesamten Aufkommen. Der Anteil der Bahn an der Verkehrsleistung betrug 1994 6,6 vH. Im betrachteten Zeitraum hat die Beförderungsleistung um ein Drittel zugenommen.

Diese Entwicklung hat sich zu gleichen Teilen im Fern- und S-Bahnverkehr vollzogen. Im Fernverkehr ist mit dem Einsatz des ICE und der Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecken die Attraktivität der Bahn tendenziell gestie-

¹² Vgl.: Pkw-Bestandsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010, a.a.O.; sowie Uwe Kunert: Singles: Zahlreich und mobil. In: Lebensform Einpersonenhaushalt, Reihe Stiftung Der Private Haushalt, Band 22, Frankfurt/Main 1994.

¹³ Als Wege zu Fuß werden nur die eigenständigen Wege betrachtet, nicht die Fußwege mit Zubringerfunktion zu anderen Verkehrsmitteln, also zum Parkplatz oder zur Haltestelle.

Schaubild 3



gen. Mit Sondertarifen hat sich die Deutsche Bahn AG zudem auf dieses Marktsegment konzentriert. Es ergab sich nach Angaben der Bahn ein Anstieg von 23 Mrd. Pkm im Jahr 1976 auf 30 Mrd. Pkm im Jahr 1994. Im gleichen Zeitraum hat sich die Verkehrsleistung der S-Bahnen von 4,4 Mrd. Pkm auf 11,5 Mrd. Pkm mehr als verdoppelt. Zum Teil ist dieser Zuwachs auf Verlagerungen vom übrigen Schienenverkehr (auch vom Fernverkehr zwischen 50 und 100 km Reiseweite) zurückzuführen, da mit der Einrichtung und Ausweitung der Verkehrsverbünde die S-Bahnnetze zu Lasten des sonstigen Nah- und Regionalzugverkehrs erheblich vergrößert worden sind. Der attraktive Taktverkehr der S-Bahn hat die Zunahme des Pkw-Verkehrs von Pendlern in die Zentren zugunsten der Bahn gebremst.

Durch die Konzentration auf den schnellen Schienenfernverkehr zwischen Ballungsräumen hat die Bahn die Fläche lange Zeit vernachlässigt. Aus regionalen Initiativen heraus und verstärkt seit der Bahnreform ist in Teilregionen Deutschlands die Politik der Streckenstilllegungen durch die der Attraktivitätssteigerung mit neuen Fahrzeugen und Taktfahrplänen erfolgreich ersetzt worden.

Zum **Luftverkehr** liefern die am Alltagsverkehr ausgerichteten Befragungen vom KONTIV-Typ kaum Informationen¹⁴. Eine Differenzierung nach Ost- und Westdeutschland ist damit nur nach der Lage des Flughafens möglich. Das Fluggastaufkommen von westdeutschen Flughäfen hat sich in den letzten 20 Jahren fast verdreifacht, der Luftverkehr ist also mit Abstand der dynamischste Bereich des Personenverkehrs. Mit durchschnittlich einem Flug je Einwohner ist die Bedeutung in Relation zur gesamten Mobilität von über tausend Wegen im Jahr aber noch gering. Allgemein wird mit einem weiteren starken Anstieg des Luftverkehrs gerechnet.

Mit zwei Dritteln dominieren Urlaubsreisen heute den Luftverkehr; vor zwanzig Jahren waren noch ebensoviele

Geschäftsreisende wie Urlauber mit dem Flugzeug unterwegs.

Die ausgewiesenen Zahlen zur Verkehrsleistung berücksichtigen nur die über Deutschland liegenden Streckenanteile. Werden die gesamten Flugstrecken einbezogen, ergibt sich für 1994 eine Verkehrsleistung von 188 Mrd. Pkm.

Ostdeutschland: Angleichung des Verkehrsverhaltens?

Die Bevölkerungsstruktur Ostdeutschlands unterscheidet sich von derjenigen in Westdeutschland insbesondere durch einen höheren Anteil von Erwerbspersonen; der Anteil von Hausfrauen ist dagegen verschwindend gering. Von 1991 bis 1994 ist die Zahl der Kinder (im Alter bis zu 6 Jahren) in Ostdeutschland um fast ein Drittel geringer geworden; ihr Anteil lag 1994 (5 vH) unter dem in Westdeutschland (7 vH). Der in Ostdeutschland 1994 um drei Prozentpunkte höhere Rentneranteil ist nicht in Unterschieden in der Altersstruktur begründet, sondern erklärt sich hauptsächlich durch den großen Umfang vorzeitiger Verrentungen älterer Arbeitnehmer in den neuen Bundesländern.

Der Pkw-Bestand ist in Ostdeutschland seit der Wiedervereinigung rasant gewachsen (1988: 3,7 Mill.; 1991: 5,5 Mill.; 1994: 6,7 Mill.); der Anteil der Pkw-Besitzer an der fähigen Bevölkerung hat 1994 mit 51 vH schon fast das westdeutsche Niveau erreicht. Deutlich niedriger als in Westdeutschland ist der Anteil der Führerscheininhaber. Der Bestand an motorisierten Zweirädern, die in der DDR Pkw-Ersatzfunktion hatten, hat sich von 1,6 Mill. auf 0,9 Mill. reduziert.

Mit der Motorisierungszunahme hat sich auch die Verkehrssituation rasch an westdeutsche Verhältnisse angeglichen. 1994 noch vorhandene Unterschiede haben überwiegend strukturelle Ursachen. So ist entsprechend dem Rückgang der Erwerbstätigenzahlen von 1991 bis 1994 der Berufsverkehr um über 10 vH gesunken und hat geringere Bedeutung als in Westdeutschland. Dagegen ist mit der Zahl der älteren Schüler der Ausbildungsverkehr vor allem im motorisierten Verkehr gestiegen. Die Zahl der Einkaufs- und Freizeitwege je Einwohner lag 1994 geringfügig unter den westdeutschen Werten.

Mit der Ausweitung des Pkw-Bestands erhöhte sich die Pkw-Fahrleistung von 1991 bis 1994 um ein Viertel.

Abweichungen im Verkehrsverhalten zwischen West und Ost bestehen noch bei der Fahrradnutzung. Im Unterschied zu Westdeutschland hat der Fahrradverkehr von 1991 bis 1994 abgenommen. Eine Ursache ist der Rückgang bei den Einkaufsfahrten. In Ostdeutschland wurde das Fahrrad bei geringer Motorisierung und relativ kurzen Wegen zu Einkaufsorten/-zentren vor allem im ländlichen

¹⁴ U.a. ist damit keine Differenzierung nach Bevölkerungsgruppen möglich.

Raum stärker für Besorgungen genutzt als in Westdeutschland. Dagegen wird in ostdeutschen Städten weniger Fahrrad gefahren als in westdeutschen. Dies dürfte in erster Linie auf die ungünstigen Rahmenbedingungen (autogerechte Verkehrsführung, schlechter Straßenbelag) zurückzuführen sein.

Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Nutzungsintensität in Ost und West inzwischen fast identisch. Bei der Bahn sind die Fahrgastzahlen von 600 Mill. vor der Wende mit der Motorisierungswelle und den gestiegenen Fahrpreisen drastisch zurückgegangen; seit 1991 liegen sie bei knapp 330 Mill. Personen im Jahr.

Fazit

Die Betrachtung der Mobilitätsentwicklung der westdeutschen Bevölkerung in den letzten zwei Jahrzehnten zeigt eine deutliche Zunahme des Aktionsradius. Seit 1976 ist die Verkehrsleistung je Einwohner um fast ein Viertel auf rund 12 000 Pkm (1994) gestiegen. Die Zahl der Wege je Einwohner im Jahr hat sich kaum erhöht, dies gilt auch für die täglich im Verkehr aufgewendete Zeit (75 Minuten).

Die oft aufgestellte These, daß Geschwindigkeitserhöhungen durch neue oder verbesserte Verkehrsinfrastruktur keine Zeitersparnis für andere Aktivitäten schafft, sondern dazu genutzt wird, mit dem gleichen Zeitaufwand längere Wegstrecken zurückzulegen, wird damit gestützt.

In Ostdeutschland liegt die Verkehrsleistung je Person noch deutlich unter dem westdeutschen Wert; mit dem weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und höheren möglichen Geschwindigkeiten dürften sich die personenbezogenen Größen weiter annähern.

Die hier vorgelegten Zeitreihen zum gesamten Personenverkehr sind Basisinformationen für investitions-, ordnungs- und preispolitische Maßnahmen. Um die weitere Verkehrsentwicklung differenziert zu erfassen, die Änderungen der Reiseweiten zu quantifizieren und um autonome Verhaltensänderungen wie den Trend zur Fahrradnutzung in Verkehrsmodellen berücksichtigen zu können, sind in regelmäßigen Abständen weitere Verkehrserhebungen des KONTIV-Typs notwendig. Die letzte Erhebung in Westdeutschland fand 1989 statt, Erhebungen in Ostdeutschland bezogen sich nur auf Teilräume. Vor diesem Hintergrund ist eine umfassende gesamtdeutsche Personenverkehrserhebung überfällig.

Aus den Veröffentlichungen des DIW Beiträge zur Strukturforschung

Erscheinen seit 1967.

- 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 715,— / 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 832,— / 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 715,— / sFr 98,—.
- Heft 151 **Wechselwirkungen zwischen Infrastrukturausstattung, strukturellem Wandel und Wirtschaftswachstum.** Von Stefan Bach, Martin Gornig, Frank Stille und Ulrich Voigt. 249 S. 1994. (3-428-08188-9). DM 138,— / öS 1.007,— / sFr 138,—.
- Heft 152 **Arbeitslosenstruktur und Bewegungen bei Arbeitslosigkeit und Beschäftigung in Berlin.** Von Klaus-Peter Gaulke. 179 S. 1994. (3-428-08187-0). DM 118,— / öS 861,— / sFr 118,—.
- Heft 153 **Gesamtwirtschaftliche Position der Medien in Deutschland 1982-1992.** Von Wolfgang Seufert. 263 S. 1994. (3-428-08255-9). DM 142,— / öS 1037,— / sFr 142,—.
- Heft 154 **Zeitreihen für das Bauvolumen in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Bernd Bartholmai unter Mitarbeit von Jochen A. Hübener, Manfred Melzer, Joachim Schintke und Nicolai Mynter. 115 S. 1994. (3-428-08256-7). DM 98,— / öS 715,— / sFr 98,—.
- Heft 155 **Technologische Wettbewerbsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland — Theoretische und empirische Aspekte einer international vergleichenden Analyse.** Von Dieter Schumacher, Heike Belitz, Alfred Haid, Kurt Hornschild, Hans J. Petersen, Florian Straßberger, Harald Trabold unter Mitarbeit von Marian Beise. 369 S. 1995. (3-428-08360-1). DM 178,— / öS 1.299,— / sFr 178,—.
- Heft 156 **Aufbau des industriellen Mittelstands in den neuen Bundesländern.** Von Heike Belitz, Dietmar Edler, Frank Fleischer, Kurt Hornschild, Angela Scherzinger und Florian Straßberger. 191 S. 1995. (3-428-08372-5). DM 122,— / öS 891,— / sFr 122,—.
- Heft 157 **Wirtschaftliche Aspekte einer Vereinigung der Länder Brandenburg und Berlin.** Von Thomas Döring, Kurt Geppert, Manfred Horn, Eckhard Kutter und Dieter Vesper. 304 S. 1995. (3-428-08373-3). DM 158,— / öS 1.153,— / sFr 158,—.
- Heft 158 **Industriegüterimporte der EG aus Lateinamerika — Rahmenbedingungen und Perspektiven —.** Von Hans J. Petersen, Uta Möbius, Katharina Müller, Siegfried Schultz und Christian Weise. 218 S. 1995. (3-428-08393-8). DM 132,— / öS 964,— / sFr 132,—.
- Heft 159 **Ein System von Input-Output-Tabellen für die Bundesrepublik Deutschland — Konzeption, Erstellung, Auswertung.** Von Utz-Peter Reich, Reiner Stäglin, Carsten Stahmer unter Mitarbeit von Joachim Schintke und Wolfgang Eichmann. 324 S. 1995. (3-428-08394-6). DM 164,— / öS 1.197,— / sFr 164,—.
- Heft 160 **Auslandsinvestitionen ostasiatischer Länder in Europa und in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Siegfried Schultz. 225 S. 1995. (3-428-08408-X). DM 132,— / öS 964,— / sFr 132,—.
- Heft 161 **Bisherige und künftige Versorgung der osteuropäischen Länder mit den Stahlveredlern Mangan, Chrom, Nickel und Molybdän.** Von Peter Eggert, Eberhard Wettig, Ilse Häusser, Aribert Kampe, Manfred Kraft, Jochen Parchmann, Helmut Schmidt und Gerhard Winkler. 364 S. 1995. (3-428-08609-0). DM 178,— / öS 1.299,— / sFr 178,—.
- Heft 162 **Künftige Entwicklung des Medien- und Kommunikationssektors in Deutschland.** Von Klaus Schrape, Wolfgang Seufert, Hansjörg Haas, Daniel Hürst und Sabine Gafke. 212 S. 1996. (3-428-08766-6). DM 132,— / öS 964,— / sFr 132,—.
- Heft 163 **Verflechtungsanalysen für die Volkswirtschaft der DDR am Vorabend der deutschen Vereinigung.** Von Udo Ludwig, Reiner Stäglin, Carsten Stahmer unter Mitarbeit von Karl-Heinz Siehndel. 283 S. 1996. (3-428-08879-4). DM 156,— / öS 1.139,— / sFr 138,—.
- Heft 164 **Expertise über die Anstoßwirkungen öffentlicher Mittel in der Städtebauförderung.** Von Vera Lessat unter Mitarbeit von Klaus-Peter Gaulke und Josef Rother. 102 S. 1996. (3-428-08902-2). DM 98,— / öS 715,— / sFr 89,—.

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

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner.

Perspektiven der wirtschaftlichen Entwicklung in Berlin. Bearbeitet von Alexander Eickelpasch und Ingo Pfeiffer. —

Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Bearbeitet von Jutta Kloas und Hartmut Kuhfeld.

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

DEUTSCHLAND

Ausgewählte saisonbereinigte Konjunkturindikatoren¹⁾

		Arbeitslose		Offene Stellen	Auftragseingang (Volumen) ²⁾														
					Verarbeitendes Gewerbe						Vorleistungs- güter- produzenten	Investitions- güter- produzenten	Gebrauchs- güter- produzenten	Verbrauchs- güter- produzenten					
															Insgesamt		Inland		Ausland
		in 1000				1991 = 100													
		mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.
1994	J	3743		268		91,3		88,3		96,3		95,3		88,3		81,2		88,4	
	F	3766	3760	272	270	92,8	93,0	89,9	89,8	97,7	98,8	96,0	96,5	90,2	90,3	84,8	85,3	88,5	92,9
	M	3773		271		95,0		91,1		102,4		98,1		92,4		89,8		101,8	
	A	3767		270		95,0		91,4		101,8		98,4		93,4		86,4		95,8	
	M	3761	3753	270	271	94,0	95,2	90,5	91,4	100,4	102,1	99,4	99,4	90,3	92,9	83,5	85,6	91,4	92,9
	J	3732		274		96,5		92,4		104,2		100,3		95,1		86,9		91,6	
	J	3707		283		95,5		91,6		102,6		99,8		93,0		86,0		88,1	
	A	3686	3680	291	292	94,0	95,8	92,8	92,3	102,8	104,2	100,8	101,1	94,4	94,3	85,8	85,9	90,1	92,0
	S	3648		305		97,9		92,6		107,1		102,6		95,5		85,8		97,8	
	O	3612		317		99,2		94,8		107,4		103,8		98,2		85,6		95,6	
	N	3588	3592	317	317	99,2	99,7	94,2	95,2	108,6	108,3	104,3	104,5	97,4	98,6	86,7	86,3	95,5	94,2
	D	3576		318		100,8		96,5		108,9		105,3		100,3		86,6		91,5	
1995	J	3552		320		98,3		93,7		107,2		101,9		98,3		85,7		94,0	
	F	3518	3529	323	323	99,0	98,3	94,7	94,1	107,2	106,4	102,9	102,1	98,7	98,4	85,9	84,6	94,5	94,0
	M	3518		327		97,6		93,9		104,7		101,6		98,2		82,2		93,4	
	A	3552		328		97,0		93,3		104,1		100,5		96,8		84,1		94,7	
	M	3558	3567	329	327	98,2	97,1	94,7	93,2	105,4	104,6	99,5	99,5	101,4	98,4	85,9	84,5	94,7	94,9
	J	3591		326		96,0		91,7		104,4		98,5		96,9		83,5		95,4	
	J	3606		327		97,4		93,3		105,6		98,4		101,3		83,8		94,0	
	A	3637	3640	324	322	95,5	96,1	91,2	92,1	105,1	104,7	97,4	97,1	98,4	99,9	83,2	83,7	94,2	94,6
	S	3680		316		95,5		91,9		103,4		95,6		100,0		84,2		95,5	
	O	3709		311		93,4		89,0		101,8		94,5		94,5		84,5		94,4	
	N	3749	3753	313	313	94,3	93,1	90,9	88,9	100,9	101,3	93,2	93,2	99,2	95,9	84,4	84,1	93,6	93,3
	D	3803		315		91,7		86,9		101,1		92,0		93,9		83,5		92,0	
1996	J	3855		324		95,2		90,4		104,7		95,5		98,3		85,7		93,5	
	F	3941	3920	325	327	93,1	94,4	87,2	88,9	104,6	105,3	92,8	94,1	97,1	98,3	83,3	85,1	91,0	92,8
	M	3966		333		94,9		89,1		106,5		93,9		99,4		86,3		93,8	
	A	3918		335		96,6		90,6		108,4		96,5		100,6		87,0		93,3	
	M	3927	3925	332	334	95,5	96,6	88,3	90,6	109,7	108,6	97,2	97,2	96,2	99,5	87,3	87,2	93,5	93,5
	J	3932		336		97,7		92,8		107,6		97,8		101,8		87,2		93,8	
	J	3945		329		96,8		89,5		111,2		98,6		97,8		88,0		93,0	
	A	3975		327															
	S																		
	O																		
	N																		
	D																		

1) Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren (BV4). Dieses Verfahren hat die Eigenschaft, daß sich beim Hinzufügen eines neuen Wertes davorliegende saisonbereinigte Werte in der Zeitreihe auch dann ändern können, wenn deren Ursprungswert unverändert geblieben ist. Die Vierteljahreswerte wurden aus den saisonbereinigten Monatswerten errechnet. — 2) Außerdem arbeitstäglich bereinigt. Werden bei besonders günstiger Lage der Feiertage in einem Dezember gehäuft Urlaubstage o.ä. genommen, so kann dies das Saisonbereinigungsverfahren wegen der Unregelmäßigkeit des Auftretens nicht als Saisonkomponente erkennen, sondern weist diesen „Verlust“ als konjunkturelles Phänomen aus. Die Ergebnisse für Dezember und Januar müssen deshalb allgemein — und insbesondere für die Jahreswende 95/96 — im Zusammenhang gesehen werden.

Quellen: Bundesanstalt für Arbeit und Statistisches Bundesamt.

DEUTSCHLAND

noch: Ausgewählte saisonbereinigte Konjunkturindikatoren¹⁾

		Beschäftigte im Bergbau und im Verarbeitenden Gewerbe	Produktion ²⁾										Umsätze des Einzelhandels		Außenhandel (Spezialhandel) ²⁾				
			Verarbeitendes Gewerbe		Investitionsgüter- produzenten		Gebrauchsgüter- produzenten		Verbrauchsgüter- produzenten		Bauhaupt- gewerbe				Ausfuhr		Einfuhr		
			in 1000		1991 = 100										Mrd. DM				
			mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	
1994	J	7215		91,2		84,5		87,2		94,7		126,1		100,3		54,9		49,7	
	F	7171	7173	91,9	91,7	86,6	85,5	88,6	88,6	94,7	94,8	116,4	122,6	100,1	101,0	54,1	165,4	48,9	149,5
	M	7136		92,1		85,3		90,0		95,1		125,4		102,7		56,3		50,8	
	A	7101		92,7		87,3		91,2		93,9		123,0		96,9		56,9		50,3	
	M	7069	7069	92,6	93,0	86,3	87,0	89,4	90,9	94,2	94,2	123,3	124,0	100,1	99,2	58,0	172,9	52,2	153,6
	J	7038		93,6		87,5		92,1		94,4		125,7		100,5		58,0		51,1	
	J	7012		94,3		88,4		92,0		95,1		123,7		99,1		57,6		52,1	
	A	6991	6989	93,8	94,3	87,6	88,2	88,1	90,3	95,0	94,8	124,9	124,9	100,3	99,8	58,9	174,4	51,7	155,9
	S	6964		94,7		88,6		90,8		94,3		126,1		100,0		57,9		52,1	
	O	6946		95,7		89,9		90,1		95,9		125,2		100,0		58,6		52,7	
	N	6925	6925	96,1	96,4	89,4	89,6	90,4	91,0	96,4	96,2	129,6	128,9	98,3	99,5	58,9	177,7	52,7	160,3
	D	6905		97,4		89,4		92,5		96,3		131,9		100,2		60,2		54,9	
1995	J	6863		96,1		90,5		89,3		97,4		122,1		99,6		59,5		51,2	
	F	6853	6851	96,9	96,6	91,4	91,6	87,1	87,5	97,5	97,3	138,2	129,2	99,5	98,9	60,1	179,7	53,7	158,2
	M	6839		96,8		92,9		86,0		96,9		127,2		97,6		60,0		53,3	
	A	6824		96,5		91,1		84,5		97,6		125,7		99,5		60,1		53,0	
	M	6810	6809	97,1	96,7	93,1	92,3	86,9	85,2	97,4	97,3	127,2	125,6	100,4	99,4	59,8	180,9	52,4	159,9
	J	6794		96,4		92,8		84,2		96,8		124,0		98,4		61,1		54,5	
	J	6781		96,2		93,1		83,5		97,1		124,4		97,7		61,2		53,2	
	A	6758	6759	95,6	95,9	92,8	93,1	84,5	83,4	96,7	96,9	123,4	122,8	98,8	98,4	59,8	183,7	52,9	160,4
	S	6741		95,8		93,5		82,1		96,8		120,5		98,7		62,7		54,4	
	O	6717		95,1		93,0		82,6		96,0		121,9		96,8		62,2		54,4	
	N	6698	6695	95,3	94,5	95,4	94,5	82,9	81,3	95,4	95,4	120,0	117,7	100,2	98,3	62,2	184,9	53,5	160,1
	D	6672		93,2		95,2		78,3		94,8		111,2		97,8		60,5		52,2	
1996	J	6688		95,7		96,0		84,8		94,6		112,0		99,2		62,1		56,7	
	F	6652	6651	94,1	94,7	93,4	94,1	85,9	84,9	95,2	95,2	94,6	104,1	99,8	98,7	61,6	185,5	52,7	163,2
	M	6616		94,3		92,8		83,9		95,7		105,8		97,1		61,8		53,8	
	A	6588		94,9		95,3		84,7		96,4		114,2		100,8		62,7		54,7	
	M	6558	6558	95,0	95,2	93,8	94,6	83,5	84,2	96,9	96,6	113,2	113,4	98,3		62,3		53,8	
	J	6528		95,6		94,7		84,5		96,5		112,9							
	J			95,7		94,7		88,3		94,4		116,5							
	A																		
	S																		
	O																		
	N																		
	D																		

¹⁾ Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren (BV4). Dieses Verfahren hat die Eigenschaft, daß sich beim Hinzufügen eines neuen Wertes davorliegende saisonbereinigte Werte in der Zeitreihe auch dann ändern können, wenn deren Ursprungswert unverändert geblieben ist. Die Vierteljahreswerte wurden aus den saisonbereinigten Monatswerten errechnet. — ²⁾ Außerdem arbeitstäglich bereinigt. Werden bei besonders günstiger Lage der Feiertage in einem Dezember gehäuft Urlaubstage o.ä. genommen, so kann dies das Saisonbereinigungsverfahren wegen der Unregelmäßigkeit des Auftretens nicht als Saisonkomponente erkennen, sondern weist diesen „Verlust“ als konjunkturelles Phänomen aus. Die Ergebnisse für Dezember und Januar müssen deshalb allgemein — und insbesondere für die Jahreswende 95/96 — im Zusammenhang gesehen werden.

Quellen: Bundesanstalt für Arbeit und Statistisches Bundesamt.