

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 34/75

Berlin

21. August 1975

42. Jahrgang

Heijl

Die voraussichtliche Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 1990:

Weiter wachsender Individualverkehr — leichter Rückgang des öffentlichen Verkehrs

Die integrierte Bundesverkehrswegeplanung macht es erforderlich, daß Informationen über das voraussichtliche Wachstum der Nachfrage im Güter- und Personenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland bereitgestellt werden, die nach Verkehrsarten und Regionen differenziert sind. Im Auftrage des Bundesministers für Verkehr wurden hierfür vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung Daten erarbeitet¹, die die künftige Verkehrsentwicklung bis 1990 — aufbauend auf einem vollständigen und in sich konsistenten System sozio-ökonomischer Leitvariabler — zeigen.

Bei dieser Verkehrsprognose wurde von folgenden Grundannahmen über die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung im Zeitraum 1972 bis 1990 ausgegangen²:

- Verringerung der Wohnbevölkerung von 61,7 Mill. auf 59,8 Mill., Konstanz der ausländischen Wohnbevölkerung in Höhe von 3,9 Mill.;
- Erhöhung des Anteils der Bevölkerung zwischen 18 und 70 Jahren von 64,8 vH auf 70,7 vH;
- Zunahme der Zahl der privaten Haushalte um 4 vH auf 23,5 Mill.;
- Rückgang der Zahl der Schüler und Studierenden von insgesamt 11,5 Mill. auf 8,6 Mill.;
- Erhöhung der Zahl der Erwerbstätigen von 26,4 Mill. auf 27,3 Mill.;
- Zunahme des realen Bruttoinlandsprodukts um 3,7 vH und des realen privaten Verbrauchs um 3,5 vH jährlich;
- Ausreichendes Energieangebot.

Hinzu kamen Prämissen und Arbeitshypothesen, die direkt den Verkehrssektor betreffen:

- Freie Wahl der Verkehrsmittel, keine generellen Einschränkungen des Individualverkehrs;
- Keine zusätzlichen Wettbewerbsbeeinflussungen der Verkehrsarten durch administrative Maßnahmen;
- Keine starken Veränderungen in den Tarif-/Kostenrelationen zwischen den Verkehrsarten;
- Kein Einsatz neuer Verkehrssysteme;
- Gegenwärtiges Streckennetz der Deutschen Bundesbahn bei Aufrechterhaltung eines attraktiven Leistungsangebots.

¹ Integrierte Langfristprognose für die Verkehrsnachfrage im Güter- und Personenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1990. Gutachten des DIW im Auftrage des Bundesministers für Verkehr (noch nicht veröffentlicht). Die hier vorgelegten Ergebnisse sind dem Teil: „Projektion des Personenverkehrs“ des oben genannten Forschungsvorhabens entnommen. Bearbeiter: Rainer Hopf, Günther John, Joachim Niklas, Heilwig Rieke, Ulrich Voigt.

² Diese Eckdaten sind im wesentlichen im Laufe des Jahres 1974 erarbeitet worden. Heute wird man zwangsläufig einige Entwicklungstendenzen anders einschätzen müssen, als seinerzeit angenommen werden konnte. Die Abweichungen halten sich jedoch in der Mehrzahl der Fälle in engen Grenzen.

Im folgenden werden die wichtigsten Entwicklungen für den Personenverkehr dargestellt. Weitere Ergebnisse der Verkehrsprognose werden in späteren Wochenberichten vorgelegt.

Prognoseansatz

Die Planung der Bundesverkehrswege ist auf Prognosen angewiesen, die die künftige Entwicklung in den einzelnen Verkehrsarten (Eisenbahnverkehr, öffentlicher Straßenpersonenverkehr, Luftverkehr und Individualverkehr)³ beschreiben. Unmittelbar vorausschätzen läßt sich dagegen besser die Entwicklung der Fahrtzwecke (Berufsverkehr, Ausbildungsverkehr, Geschäfts- und Dienstreiseverkehr, Urlaubsverkehr, Ausflugsverkehr, Einkaufsverkehr und sonstiger Verkehr), weil die Fahrtzwecke langfristig beständiger sind als die Gewohnheit, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu benutzen.

Aus diesem Grunde wurde zunächst eine Prognose der Fahrtzwecke anhand sozio-ökonomischer Leitdaten (Bevölkerung, Erwerbstätige, privater Verbrauch u. a.) vorgenommen. Die Beziehungen zwischen den Leitdaten und den Fahrtzwecken wurden mit Hilfe von Regressionsanalysen geschätzt, die sich auf die Zeit von 1960 bis 1972 (Analyseperiode) bezogen. Der anschließende Modal-Split⁴ für die einzelnen Fahrtzwecke ergab dann die Prognosewerte für die Verkehrsarten. Da die Größenordnung des künftigen Gesamtverkehrs als Eckgröße verkehrspolitischer Entscheidungen anzusehen ist, wurde sie auch über eine Prognose der Verkehrsarten und außerdem über einen Ansatz, der die „verkehrs-erzeugende Wirkung“ des Pkw-Besitzes⁵ explizit berücksichtigt, bestimmt. Hierdurch war eine wechselseitige Plausibilitätskontrolle möglich.

Voraussetzung für die Projektion war eine Quantifizierung und Analyse des Personenverkehrs nach Fahrtzwecken von 1960 bis 1972. Außerdem mußte, da in der amtlichen Statistik nur der öffentliche Personenverkehr erfaßt wird, der Individualverkehr gesondert berechnet werden.

Entwicklung nach Fahrtzwecken

Das Wachstum des Personenverkehrs in der Vergangenheit läßt sich vor allem durch die Entwicklung von drei Einflußgrößen erklären: Bevölkerung, reales Pro-Kopf-Einkommen und individuelle Motorisierung.

Künftig werden von der Bevölkerungsentwicklung — anders als in der Vergangenheit — negative Impulse ausgehen. Nur das reale Pro-Kopf-Einkommen dürfte langfristig wie bisher zunehmen. Die Motorisierungsdichte wird sich mit einer wesentlich niedrigeren Zuwachsrate als im Zeitraum 1960 bis 1972 erhöhen⁶.

Der Berufsverkehr⁷ erhöhte sich zwischen 1960 und 1972 von 5,7 Mrd. Beförderungsfällen auf

7,7 Mrd. Bei weitgehend konstanter Zahl der Erwerbstätigen und deutlich verringerter Zahl der jährlichen Arbeitstage war dies allein Folge des steigenden Anteils der Erwerbstätigen, die für den Berufsweg ein Verkehrsmittel benutzen. Die zunehmende Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz in Verbindung mit der verstärkten Verlagerung von Wohnungen in Stadtrandgebiete war Ursache für diese Entwicklung. Voraussetzung hierfür (und zugleich auch Folge) war vor allem die erhöhte Ausstattung der Haushalte mit Pkw.

Künftig werden die Wachstumsraten im Berufsverkehr wesentlich niedriger als bisher sein. Bei leichter Zunahme der Erwerbsquote und weiterhin deutlichem Rückgang der Zahl der jährlichen Arbeitstage wird auch bis 1990 die Quote der Verkehrsmittelbenutzer steigen, jedoch schwächer als in der Vergangenheit. Insgesamt dürfte sich der Berufsverkehr bis 1990 auf 8,9 Mrd. Beförderungsfälle erhöhen.

Der Ausbildungsverkehr⁸ wies die höchsten Zuwachsraten auf. Ursächlich hierfür war neben der Erhöhung der Quote der Verkehrsmittelbenutzer die starke Zunahme der Zahl der Schüler und Studierenden. Diese Zunahme war einmal bedingt durch die Steigerung der Bevölkerungszahl in den relevanten Altersgruppen, zum anderen durch die Vergrößerung des Anteils derjenigen, die eine über die allgemeine Schulpflicht hinausgehende Ausbildung absolvieren. Da die Ausbildungsstätten für Fortbildungsschüler (Studenten und Schüler über 15 bzw. 16 Jahre) räumlich stärker konzentriert sind als die übrigen Schulen, verlängerten sich die Schulwege; dies führte zur vermehrten Benutzung von Verkehrsmitteln.

Bis 1990 wird sich die Zahl der Schüler drastisch verringern, so daß trotz weiteren Anstiegs der Quote der Verkehrsmittelbenutzer im Ausbildungsverkehr (als einzigem Fahrtzweck) die Beförderungsfälle absolut auf 2,2 Mrd. zurückgehen werden.

Der Geschäfts- und Dienstreiseverkehr⁹ erhielt Impulse durch die generelle Zunahme

³ Eisenbahnverkehr (Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen einschließlich S-Bahn), öffentlicher Straßenpersonenverkehr (U-Bahn, Straßenbahn, Obus- und Kraftomnibusverkehr), Luftverkehr und Individualverkehr (Verkehr mit Pkw und motorisierten Zweirädern).

⁴ Aufteilung des Verkehrs auf die Verkehrsarten.

⁵ Pkw-Besitz ermöglicht eine besonders hohe Mobilität und induziert dadurch Mehrverkehr.

⁶ Der Pkw-Bestand stieg in der Analyseperiode von 4,5 Mill. auf 16,1 Mill.; für 1990 wird er auf 23,0 Mill. geschätzt.

⁷ Alle Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, jedoch nicht Fahrten zwischen verschiedenen Arbeitsstätten.

⁸ Alle Fahrten zwischen Wohnung und Ausbildungsstätten, einschließlich der der Eltern, die Kinder im Pkw zur Schule fahren; Fahrten der Berufsschüler sind nicht berücksichtigt.

⁹ Alle beruflich bedingten Fahrten, die nicht dem Berufsverkehr zuzurechnen sind.

der wirtschaftlichen Aktivitäten, insbesondere durch die steigende Nachfrage nach Dienstleistungen. Hier sind vor allem Fahrten im Nahverkehr erfaßt, die im Bereich des tertiären Sektors entstehen (z. B. Liefer-, Kundendienst- und Handwerkerfahrten), sofern sie mit Personen- und Kombinationskraftwagen durchgeführt werden, aber auch Fernreisen zu Kongressen, Tagungen und Besprechungen.

Für die Zukunft ist mit einer Stagnation der Fahrtenzahl in diesem Bereich zu rechnen. Dies ist — trotz Zunahme des tertiären Sektors — teils durch den Rückgang der Bevölkerungszahl, teils durch betriebliche Konzentrationstendenzen bedingt.

Für den **Urlaubsverkehr**¹⁰ sind neben der Bevölkerungsentwicklung die Steigerung der Einkommen und des jährlichen Urlaubsanspruches die wichtigsten Einflußgrößen. Es erhöhte sich nicht nur der Anteil der Personen, die Urlaubsreisen unternehmen; diejenigen, die Urlaub machten, taten dies auch häufiger. Insgesamt stieg die Zahl der Beförderungsfälle bis 1972 auf 94 Mill. (1960: 38 Mill.).

Trotz sinkender Bevölkerungszahl werden die Zahl der Urlaubsreisenden und die Reisehäufigkeit zunehmen, begünstigt durch höheren Urlaubsanspruch und höheres Einkommen.

Im **Ausflugsverkehr**¹¹ spielten — neben den für den Urlaubsverkehr genannten Einflußgrößen — steigende Pkw-Dichte sowie Erweiterung und Ausbau des Straßennetzes eine Rolle. Auch der Rückgang der wöchentlichen Arbeitszeit wirkte mobilitätsfördernd. Insgesamt erhöhte sich die Zahl der Beförderungsfälle von 1,7 Mrd. auf 2,7 Mrd.

Diese Einflüsse werden auch künftig wirksam bleiben, jedoch nur abgeschwächt. Für 1990 ist mit 3,1 Mrd. Beförderungsfällen zu rechnen.

Zunehmende räumliche und betriebliche Konzentration sowie verändertes Einkaufsverhalten führten im **Einkaufsverkehr**¹² zur Erhöhung der Fahrtenzahl und -länge sowohl absolut als auch je Haushalt.

Da die Zahl der privaten Haushalte (bei sinkender Haushaltsgröße) bis 1990 noch zunehmen wird, wird der Einkaufsverkehr deutlich auf 5,5 Mrd. Beförderungsfälle steigen (1972: 4,4 Mrd.).

Wichtigste Einflußgröße für den **sonstigen Verkehr**¹³ ist die individuelle Motorisierung, daneben spielen Bevölkerungs-, Einkommens- und Freizeitentwicklung eine Rolle. Hier wie auch im Ausflugsverkehr wird die verkehrserzeugende Wirkung des Pkw-Besitzes besonders deutlich: Freizeitfahrten werden vor allem mit dem Pkw unternommen. Der Zuwachs von 5,8 Mrd. auf 7,6 Mrd. Beförderungsfälle (1960—1972) entfiel daher nahezu ausschließlich auf den Individualverkehr.

Künftig werden Sättigungseffekte in Verbindung mit dem Bevölkerungsrückgang zu einem deutlich

Anteile der Fahrtzwecke am Gesamtverkehr

in v H

Fahrtzwecke	1960	1972	1990	1960	1972	1990
	Beförderte Personen			Personenkilometer		
Berufsverkehr . . .	31	28	28	20	17	17
Ausbildungsverkehr	5	9	7	3	5	4
Geschäfts- und Dienstreiseverkehr	11	10	9	16	14	12
Urlaubsverkehr	0	0	1	5	9	13
Ausflugsverkehr	10	10	10	22	24	25
Einkaufsverkehr	11	16	18	6	8	8
Sonstiger Verkehr	32	27	27	28	23	21
Verkehr insgesamt	100	100	100	100	100	100

Quelle: Berechnungen des DIW.

langsameren Wachstum führen (1990: 8,5 Mrd. Beförderungsfälle).

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß sich die Zweckstruktur in der Vergangenheit nicht nennenswert verändert hat, wenn man einerseits die beruflich bedingten Fahrten im weiteren Sinne (Berufs-, Ausbildungs- und Geschäfts- und Dienstreiseverkehr) und andererseits die freizeitorientierten Fahrten (Urlaubs-, Ausflugs-, Einkaufs- und sonstiger Verkehr) zusammenfaßt. In dieser Unterscheidung betrug das Verhältnis der beiden Komponenten während der gesamten Analysezeit rund 50 : 50 für die Beförderungsfälle und rund 40 : 60 für die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometern. In der Prognoseperiode werden sich die Relationen zugunsten des Freizeitverkehrs verschieben auf rund 40 : 60 bzw. rund 30 : 70.

Insgesamt wird die Zahl der Beförderungsfälle bis 1990 gegenüber 1972 nur noch um rund ein Achtel auf 31 Mrd. ansteigen, während der Zuwachs in den Analysejahren über 50 vH betrug. Aufgrund der zu erwartenden steigenden Reiseweiten wird die Steigerung der Verkehrsleistung jedoch die der Beförderungsfälle übertreffen; die Verkehrsleistung wird mit rund 730 Mrd. Personenkilometern um ein Drittel über dem Wert für 1972 liegen.

Entwicklung der Verkehrsteilung

Die Projektion der Verkehrsteilung (Modal-Split) knüpft beim Fahrtzweck an. Welches Verkehrsmittel man wählt, hängt nicht nur von seinen Eigenschaften

¹⁰ Alle Erholungsfahrten mit einer Dauer von fünf und mehr Tagen.

¹¹ Alle Erholungsfahrten mit einer Dauer von weniger als fünf Tagen, auch an Werktagen.

¹² Einkauf von Gütern und Dienstleistungen (einschließlich Behördengänge).

¹³ Restgröße: z. B. Verwandten- und Bekanntenbesuche, Fahrten zu kulturellen und sportlichen Veranstaltungen.

und seiner Verfügbarkeit ab, sondern auch vom Fahrtzweck, da diese Faktoren je nach Fahrtzweck unterschiedlich beurteilt werden.

Im Berufsverkehr sind öffentliche Verkehrsmittel in starkem Maße durch individuelle ersetzt worden. Der Individualverkehr nahm um das Andert-halb-fache zu, der öffentliche Verkehr ging um ein Drittel zurück.

Vor allem die Verlagerung der Wohnungen in breitgestreute Siedlungen am Stadtrand erschwerte eine befriedigende Anbindung der Arbeitsstätte an die Wohnung durch öffentliche Verkehrsmittel. Auch der Ausbau und Neubau von Massenverkehrsmitteln (U- und S-Bahn) in einigen Ballungszentren konnten das Vordringen des Individualverkehrs nicht aufhalten. Da die veränderte Siedlungsstruktur im größeren Umfang überhaupt erst durch die wachsende Motorisierung ermöglicht wurde, profitierte fast ausschließlich der Individualverkehr.

Ausschlaggebend für die Benutzung des Autos sind im allgemeinen nicht die Kosten, sondern die meist bestehenden Zeitvorteile und der Faktor Bequemlichkeit. Daran wird sich auch künftig nur wenig ändern, so daß der Individualverkehr seine dominierende Rolle behalten wird.

Die Ausbaupläne für den öffentlichen Nahverkehr wurden angesichts der Finanzsituation von Bund, Ländern und Gemeinden inzwischen erheblich reduziert. Verbesserungen des Verkehrsangebots im öffentlichen Bereich sind nur partiell zu erwarten, Rückverlagerungen vom Individualverkehr daher kaum wahrscheinlich. Gewichtet man die in die Zukunft weisenden Einflußfaktoren (Einkommen und Pkw-Besitz sowie der Anteil der [über 18-jährigen] Fahrfähigen an der Gesamtbevölkerung), so erscheint ein — wenn auch gegenüber der Analyseperiode abgeschwächter — Anstieg der Quote des Individualverkehrs plausibel.

Im Ausbildungsverkehr war der absolute Zuwachs beim öffentlichen Verkehr zwar noch fast doppelt so hoch (+ 1 Mrd. Beförderungsfälle) wie beim Individualverkehr (+ 0,5 Mrd.); infolge seines geringen Ausgangsniveaus hat aber auch hier der Anteil des Individualverkehrs erheblich zugenommen.

Von den 11,5 Mill. Schülern und Studierenden (1972) benutzten etwa 5,2 Mill. ein Verkehrsmittel, davon rund 4,1 Mill. die Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn oder den Omnibus, also ein öffentliches Verkehrsmittel, während etwa 1,1 Mill. bzw. ein Fünftel mit dem eigenen Auto, Moped, Kraftrad oder als Beifahrer im elterlichen Pkw zur Ausbildungsstätte fuhren.

Auch künftig werden die Kostenunterschiede einen restriktiven Einfluß auf die Zunahme der Quote des Individualverkehrs haben. Gleichwohl ist bei einem Anstieg des Bestandes an Zweit- und Drittwagen

eine weitere Verlagerung vom öffentlichen zum Individualverkehr zu erwarten.

Das Aufkommen im Eisenbahnverkehr und im öffentlichen Straßenpersonenverkehr wird infolge des Rückgangs der Zahl der Schüler auch absolut abnehmen, und zwar jeweils um rund ein Sechstel. 1990 wie 1972 werden 12 vH des öffentlichen Verkehrsaufkommens auf die Eisenbahn und 88 vH auf Straßenbahn, U-Bahn und Omnibus entfallen.

Aufgrund des dominierenden Anteils des Individualverkehrs veränderte sich die Verkehrsteilung im Geschäfts- und Dienstreiseverkehr kaum, obwohl die öffentlichen Verkehrsarten (Eisenbahn und Luftverkehr) höhere Wachstumsraten aufwiesen.

Anders als im Berufsverkehr ist die Verfügung über einen Pkw nicht ausschlaggebend für die Wahl des Verkehrsmittels; entscheidend sind hier vor allem Verkehrsanbindung, Schnelligkeit und Flexibilität des Verkehrsmittels.

Da es bei den Geschäfts- und Dienstreisefahrten im Nahbereich — Liefer-, Kundendienst-, Handwerker- (Reparatur-), Vertreterfahrten — zum Auto faktisch keine Alternative gibt, diese Fahrten bei weitem überwiegen, sind gravierende Verschiebungen der Anteile von Individual- und öffentlichem Verkehr auch künftig nicht zu erwarten.

Im Urlaubsverkehr werden die sich verstärkenden Engpässe im Fernstraßennetz Verkehrsverlagerungen vom Auto zur Eisenbahn und zum Flugzeug begünstigen. Diese werden jedoch annähernd kompensiert durch den Neuverkehr, der bei zunehmender Motorisierung zu erwarten ist. Die rückläufige Entwicklung des Anteils der Eisenbahn am Gesamtverkehr (1960: 39 vH, 1972: 22 vH) wird zum Stillstand kommen, während sich die stetige Vergrößerung des Luftverkehrsanteils langfristig fortsetzen wird.

Eine der wichtigsten Komponenten des gesamten Freizeitverkehrs ist der Ausflugsverkehr. Während die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Ausflugsfahrten im Analysezeitraum um rund ein Viertel abnahm, stieg der Individualverkehr um fast vier Fünftel. Die zunehmende Motorisierung hat insbesondere hier die Mobilität stark erhöht; Fahrtroute, Ausflugsziel sowie Aufenthaltsdauer am Zielort können jederzeit variiert werden. Da sich außerdem die Fahrtkosten je Person bei Pkw-Benutzung entsprechend der Anzahl der mitfahrenden Personen reduzieren, ist die Mobilität von Pkw-Besitzern — ausgedrückt in Fahrten je Person — fast doppelt so hoch wie die der Personen, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Von 10 Ausflugsreisenden treten heute bereits 9 die Fahrt im Pkw an.

Mit zunehmender Motorisierung wird der Anteil des Individualverkehrs weiter steigen. Verbesserun-

Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten und Fahrtzwecken

Beförderte Personen in Mill.

Verkehrsarten	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1990
Berufsverkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	3 617	3 623	3 487	3 352	3 157	3 039	2 893	2 760	2 607	2 433	2 534	2 411	2 430	2 124
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . .	630	536	484	456	435	419	387	376	367	346	342	344	350	300
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ^{2) 3)} . .	2 987	3 087	3 003	2 896	2 722	2 620	2 506	2 384	2 240	2 087	2 192	2 067	2 080	1 824
Luftverkehr ³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Individualverkehr ⁴⁾	2 126	1 929	2 289	2 629	3 003	3 366	3 578	3 796	4 151	4 614	4 624	5 122	5 243	6 726
Verkehr insgesamt	5 743	5 552	5 776	5 981	6 160	6 405	6 561	6 556	6 758	7 047	7 158	7 533	7 673	8 850
Ausbildungsverkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	879	895	909	932	962	1 020	1 045	1 134	1 170	1 310	1 508	1 729	1 900	1 613
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . .	214	206	205	208	217	222	193	180	177	198	212	227	234	193
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ^{2) 3)} . .	665	689	704	724	745	798	852	954	993	1 112	1 296	1 502	1 666	1 420
Luftverkehr ³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Individualverkehr ⁴⁾	12	34	70	100	132	154	230	266	363	400	436	458	488	537
Verkehr insgesamt	891	929	979	1 032	1 094	1 174	1 275	1 400	1 533	1 710	1 944	2 187	2 388	2 150
Geschäfts- und Dienstreiseverkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	33	33	34	35	35	40	41	41	43	45	52	52	54	93
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . .	30	30	30	30	30	33	34	33	34	35	40	40	41	68
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ^{2) 3)} . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luftverkehr ³⁾	3	3	4	5	5	7	7	8	9	10	12	12	13	25
Individualverkehr ⁴⁾	1 953	2 076	2 193	2 249	2 307	2 357	2 394	2 370	2 331	2 312	2 515	2 582	2 623	2 607
Verkehr insgesamt	1 986	2 109	2 227	2 284	2 342	2 397	2 435	2 411	2 374	2 357	2 567	2 634	2 677	2 700
Urlaubsverkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	18	19	20	21	22	23	22	23	24	27	31	34	36	64
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . .	15	16	16	16	16	17	16	16	17	18	20	20	21	33
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ^{2) 3)} . .	2	2	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	6
Luftverkehr ³⁾	1	1	1	1	2	2	3	4	4	5	7	10	11	25
Individualverkehr ⁴⁾	20	22	25	28	32	35	40	43	45	46	48	54	58	96
Verkehr insgesamt	38	41	45	49	54	58	62	66	69	73	79	88	94	160
¹⁾ Ohne Schiffs- und Militärverkehr. — ²⁾ U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmen sowie der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. — ³⁾ Ohne Umsteiger. — ⁴⁾ Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Motorrädern und Mopeds. Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Berechnungen des DIW.														

noch: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten und Fahrtzwecken

Beförderte Personen in Mill.

Verkehrsarten	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1990
Ausflugsverkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	360	365	364	336	332	307	275	267	266	268	258	273	274	218
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . . .	118	117	116	103	103	72	44	39	38	37	31	26	23	20
Öffentlicher Straßen-														
personenverkehr ²⁾ ³⁾ . . .	242	248	248	233	229	235	231	228	228	230	226	246	250	194
Luftverkehr ³⁾	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	4
Individualverkehr ⁴⁾	1 366	1 399	1 439	1 493	1 521	1 608	1 686	1 753	1 826	1 907	2 091	2 244	2 421	2 902
Verkehr insgesamt	1 726	1 764	1 803	1 829	1 853	1 915	1 961	2 020	2 092	2 175	2 349	2 517	2 695	3 120
Einkaufsverkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	984	985	1 029	1 002	978	1 018	960	933	926	1 008	1 018	1 035	994	1 000
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . . .	101	102	102	99	96	103	101	96	96	100	104	100	95	100
Öffentlicher Straßen-														
personenverkehr ²⁾ ³⁾ . . .	883	883	927	903	882	913	859	837	830	908	914	935	899	900
Luftverkehr ³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Individualverkehr ⁴⁾	919	1 122	1 176	1 310	1 493	1 665	2 011	2 169	2 140	2 328	2 770	3 148	3 367	4 530
Verkehr insgesamt	1 903	2 107	2 205	2 312	2 471	2 681	2 971	3 102	3 066	3 336	3 788	4 183	4 361	5 530
Sonstiger Verkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	1 663	1 654	1 751	1 709	1 684	1 780	1 666	1 638	1 644	1 830	1 839	1 899	1 812	1 800
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . . .	286	290	288	280	274	294	286	273	275	285	300	298	285	300
Öffentlicher Straßen-														
personenverkehr ²⁾ ³⁾ . . .	1 376	1 363	1 462	1 428	1 409	1 485	1 379	1 364	1 368	1 544	1 538	1 600	1 526	1 497
Luftverkehr ³⁾	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Individualverkehr ⁴⁾	4 098	4 498	4 317	4 380	4 537	4 642	5 143	5 116	4 699	4 735	5 236	5 631	5 765	6 700
Verkehr insgesamt	5 761	6 152	6 068	6 089	6 221	6 422	6 809	6 754	6 343	6 565	7 075	7 530	7 577	8 500
Verkehr insgesamt														
Öffentlicher Verkehr . . .	7 554	7 574	7 594	7 387	7 170	7 225	6 992	6 796	6 680	6 921	7 240	7 433	7 500	6 912
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . . .	1 394	1 297	1 241	1 192	1 171	1 160	1 061	1 013	1 004	1 019	1 049	1 055	1 049	1 014
Öffentlicher Straßen-														
personenverkehr ²⁾ ³⁾ . . .	6 155	6 272	6 347	6 188	5 991	6 055	5 920	5 770	5 662	5 885	6 170	6 354	6 425	5 841
Luftverkehr ³⁾	5	5	6	7	8	10	11	13	14	17	21	24	26	57
Individualverkehr ⁴⁾	10 494	11 080	11 509	12 199	13 025	13 827	15 082	15 513	15 555	16 342	17 720	19 239	19 965	42 098
Verkehr insgesamt	18 048	18 654	19 103	19 576	20 195	21 052	22 074	22 309	22 235	23 263	24 960	26 672	27 465	31 010

1) Ohne Schiffs- und Militärverkehr. — 2) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmen sowie der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahn. — 3) Ohne Umsteiger. — 4) Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Motorrädern und Mopeds.
 Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Berechnungen des DIW.

Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten und Fahrtzwecken

Personenkilometer in Mrd.

Verkehrsarten	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1990
Berufsverkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	29,9	29,9	28,3	27,6	27,1	26,2	26,1	24,4	23,9	22,6	23,3	22,9	23,3	24,5
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . .	10,1	8,7	7,8	7,4	7,2	6,9	6,4	6,1	6,0	5,7	5,7	5,9	6,2	5,4
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ²⁾ . . .	19,8	21,2	20,5	20,2	19,9	19,3	19,7	18,3	17,9	16,9	17,6	17,0	17,1	19,1
Luftverkehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Individualverkehr ³⁾	18,6	18,0	23,3	28,0	34,2	40,2	43,8	47,1	52,9	61,6	61,6	69,0	70,1	97,5
Verkehr insgesamt	48,5	47,9	51,6	55,6	61,3	66,4	69,9	71,5	76,8	84,2	84,9	91,9	93,4	122,0
Ausbildungsverkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	7,1	7,1	7,2	7,5	7,8	8,2	8,5	9,4	9,9	12,0	14,0	16,4	18,0	17,4
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . .	3,1	3,0	3,0	3,0	3,2	3,2	2,8	2,6	2,6	2,8	3,2	3,7	4,0	3,5
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ²⁾ . . .	4,0	4,1	4,2	4,5	4,6	5,0	5,7	6,8	7,3	9,2	10,8	12,7	14,0	13,9
Luftverkehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Individualverkehr ³⁾	0,2	0,6	1,3	1,9	2,7	3,2	4,9	5,7	8,1	9,2	10,1	10,7	11,3	12,6
Verkehr insgesamt	7,3	7,7	8,5	9,4	10,5	11,4	13,4	15,1	18,0	21,2	24,1	27,1	29,3	30,0
Geschäfts- und Dienstreiseverkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	4,8	5,2	5,7	5,9	6,3	6,7	6,8	7,0	7,4	8,1	8,9	9,1	9,4	19,6
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . .	3,7	4,0	4,3	4,3	4,5	4,6	4,5	4,5	4,6	4,8	5,1	5,1	5,2	11,3
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ²⁾ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luftverkehr	1,1	1,2	1,4	1,6	1,8	2,1	2,3	2,5	2,8	3,3	3,8	4,0	4,2	8,3
Individualverkehr ³⁾	34,0	38,6	44,1	47,4	51,9	55,4	57,6	57,8	58,3	60,4	65,7	68,1	68,7	70,4
Verkehr insgesamt	38,8	43,8	49,8	53,3	58,2	62,1	64,4	64,8	65,7	68,5	74,6	77,2	78,1	90,0
Urlaubsverkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	5,1	5,6	6,2	6,4	6,6	7,0	6,7	6,4	6,8	7,5	8,3	9,2	9,9	22,4
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . .	4,6	5,1	5,4	5,1	5,2	5,4	5,1	4,5	4,8	5,0	5,1	5,3	5,6	12,1
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ²⁾ . . .	0,3	0,3	0,6	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,2	2,0
Luftverkehr	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,6	0,7	1,0	1,1	1,5	2,1	2,8	3,1	8,3
Individualverkehr ³⁾	7,5	9,7	12,0	13,9	17,7	20,1	24,3	27,2	29,1	30,8	32,9	38,3	41,0	69,6
Verkehr insgesamt	12,6	15,3	18,2	20,3	24,3	27,1	31,0	33,6	35,9	38,3	41,2	47,5	50,9	92,0
¹⁾ Ohne Schiffs- und Militärverkehr. — ²⁾ U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmen sowie der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. — ³⁾ Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Motorrädern und Mopeds. Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Berechnungen des DIW.														

noch : Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten und Fahrtzwecken

Personenkilometer in Mrd.

Verkehrsarten	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1990
Ausflugsverkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	14,4	15,3	15,5	14,6	14,8	14,9	14,4	14,6	15,0	15,3	14,9	15,4	16,2	21,6
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . . .	4,5	4,8	5,0	4,6	4,6	4,0	2,9	2,7	2,7	2,8	2,4	2,0	1,8	3,0
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ²⁾ . . .	9,9	10,5	10,5	10,0	10,2	10,9	11,4	11,8	12,2	12,4	12,3	13,1	14,0	17,3
Luftverkehr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	1,3
Individualverkehr ³⁾	38,6	42,5	47,8	52,7	57,9	64,7	70,5	75,3	81,7	90,7	101,0	109,6	117,4	162,4
Verkehr insgesamt	53,0	57,8	63,3	67,3	72,7	79,6	84,9	89,9	96,7	106,0	115,9	125,0	133,6	184,0
Einkaufsverkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	6,3	6,3	6,6	6,2	6,1	6,6	6,3	6,3	6,4	6,9	7,2	7,0	6,9	7,5
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . . .	1,5	1,5	1,6	1,5	1,5	1,8	1,7	1,7	1,8	1,8	2,0	1,8	1,8	2,0
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ²⁾ . . .	4,8	4,8	5,0	4,7	4,6	4,8	4,6	4,6	4,6	5,1	5,2	5,2	5,1	5,5
Luftverkehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Individualverkehr ³⁾	6,3	8,3	9,4	11,0	13,4	15,6	19,4	21,2	21,4	24,4	29,0	33,3	35,3	50,5
Verkehr insgesamt	12,6	14,6	16,0	17,2	19,5	22,2	25,7	27,5	27,8	31,3	36,2	40,3	42,2	58,0
Sonstiger Verkehr														
Öffentlicher Verkehr . . .	21,9	22,2	22,9	22,2	21,8	24,1	22,9	21,8	22,8	25,7	26,3	26,3	26,3	28,8
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . . .	11,9	12,3	12,2	12,2	11,9	13,4	12,9	11,7	12,4	14,2	14,5	14,5	14,9	16,5
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ²⁾ . . .	9,7	9,6	10,4	9,6	9,4	10,2	9,6	9,7	9,9	11,0	11,4	11,4	11,0	11,3
Luftverkehr	0,3	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	1,0
Individualverkehr ³⁾	43,3	50,9	52,9	56,2	62,1	66,4	75,6	76,3	71,8	75,8	83,8	91,0	92,5	126,2
Verkehr insgesamt	65,2	73,1	75,8	78,4	83,9	90,5	98,5	98,1	94,6	101,5	110,1	117,3	118,8	155,0
Verkehr insgesamt														
Öffentlicher Verkehr . . .	89,5	91,6	92,4	90,4	90,5	93,7	91,7	89,9	92,2	98,1	102,9	106,3	110,0	141,8
Eisenbahnverkehr ¹⁾ . . .	39,4	39,4	39,3	38,1	38,1	39,3	36,3	33,8	34,9	37,1	38,0	38,3	39,5	53,8
Öffentlicher Straßen- personenverkehr ²⁾ . . .	48,5	50,5	51,2	50,0	49,7	51,2	51,9	52,1	52,8	55,6	58,4	60,5	62,4	69,1
Luftverkehr	1,6	1,7	1,9	2,3	2,7	3,2	3,5	4,0	4,5	5,4	6,5	7,5	8,1	18,9
Individualverkehr ³⁾	148,5	168,6	190,8	211,1	239,9	265,6	296,1	310,6	323,3	352,9	384,1	420,0	436,3	589,2
Verkehr insgesamt	238,0	260,2	283,2	301,5	330,4	359,3	387,8	400,5	415,5	451,0	487,0	526,3	546,3	731,0

1) Ohne Schiffs- und Militärverkehr. — 2) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmen sowie der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. — 3) Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Motorrädern und Mopeds.
Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Berechnungen des DIW.

gen im Angebot öffentlicher Verkehrsleistungen werden im Fernreiseverkehr zwar Verlagerungen vom Auto zur Eisenbahn und zum Flugzeug zur Folge haben; bei einem Anteil des Fernverkehrs am Gesamtverkehr von 15 vH schlagen derartige strukturelle Veränderungen aber nicht auf die Gesamtentwicklung durch. Das Wachstum des Individualverkehrs wird sich indessen erheblich abschwächen, aufgrund der Erhöhung des Pkw-Bestandes jedoch so groß sein, daß 1990 lediglich 7 vH der Ausflugsreisenden ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen werden.

Im Einkaufsverkehr wurde der gesamte Verkehrszuwachs vom Auto getragen, da insbesondere die Warenhäuser im Stadtkern sowie die Selbstbedienungswarenhäuser und Verbrauchermärkte an den Stadtperipherien in ausreichendem Umfang Kundenparkplätze bereitstellten.

Für den Projektionszeitraum werden die gleichen Tendenzen erwartet. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs dürfte auf 18 vH (1960: 51 vH, 1972: 23 vH) zurückgehen.

Im sonstigen Verkehr werden die bisherigen Entwicklungen anhalten. Der Anteil des Individualverkehrs am gesamten sonstigen Verkehr wird sich von gegenwärtig drei Viertel auf rund vier Fünftel erhöhen.

Entwicklung nach Verkehrsarten

In der Vergangenheit hat der Individualverkehr in allen Fahrtzwecken außerordentlich rasch zugenommen (gemessen an den Beförderungsfällen zwischen 1960 und 1972 jährlich um 5,5 vH, gemessen an der Verkehrsleistung um 9,4 vH), während die Zahl der Beförderungsfälle im öffentlichen Verkehr stagnierte. Hier erhöhte sich nur die Verkehrsleistung infolge steigender Reiseweiten. Während der Anteil des Individualverkehrs an den Beförderungsfällen und an der Verkehrsleistung 1960 noch 58 bzw. 62 vH betrug, war er 1972 bereits auf 73 bzw. 80 vH gestiegen.

Faßt man die Überlegungen zur künftigen Verkehrsteilung in den Fahrtzwecken zusammen, so zeigt sich, daß sich die Verlagerung zum Individualverkehr fortsetzen wird, wenn auch in erheblich abgeschwächtem Tempo. Dies gilt unter der hier zugrunde gelegten Annahme, daß keine generellen Einschränkungen des Individualverkehrs vorgenommen werden.

Bei dieser Verkehrsart wird sich das Wachstum, gemessen in Beförderungsfällen, von jährlich 5,5 auf 1 vH verringern. Der gesamte öffentliche Verkehr, dessen Aufkommen in der Vergangenheit nahezu stagnierte, wird vor allem aufgrund der Entwicklun-

Anteile der Verkehrsarten an den Fahrtzwecken

Beförderte Personen in vH

Fahrtzwecke		Berufs- verkehr	Aus- bildungs- verkehr	Geschäfts- und Dienst- reise- verkehr	Urlaubs- verkehr	Ausflugs- verkehr	Einkaufs- verkehr	Sonstiger Verkehr	Verkehr insgesamt
Verkehrsarten									
Öffentlicher Verkehr	1960	63	99	2	47	21	51	29	42
	1972	32	80	2	38	10	23	24	27
	1990	24	75	3	40	7	18	21	22
Eisenbahnverkehr	1960	11	24	2	39	7	5	5	8
	1972	5	10	2	22	1	2	4	4
	1990	3	9	2	20	1	2	4	3
Öffentlicher Straßenpersonen- verkehr	1960	52	75	—	5	14	46	24	34
	1972	27	70	—	4	9	21	20	23
	1990	21	66	—	4	6	16	17	19
Luftverkehr	1960	—	—	0	3	0	—	0	0
	1972	—	—	0	12	0	—	0	0
	1990	—	—	1	16	0	—	0	0
Individualverkehr	1960	37	1	98	53	79	49	71	58
	1972	68	20	98	62	90	77	76	73
	1990	76	25	97	60	93	82	79	78
Verkehr insgesamt									
Jeweiliges Jahr		100	100	100	100	100	100	100	100

Quelle: Berechnungen des DIW.

gen im Berufs- und Ausbildungsverkehr künftig leicht zurückgehen. Hiervon wird in erster Linie der öffentliche Nahverkehr auf der Straße betroffen werden, während sich der Eisenbahnverkehr aufgrund des steigenden Fern- und S-Bahn-Verkehrs günstiger als bisher entwickeln wird. Der Luftverkehr dürfte mit jährlich 4,4 vH zwar noch die mit Abstand höchste Wachstumsrate aufweisen, wegen seines äußerst geringen Gewichts hat dies aber keinen merklichen Einfluß auf den öffentlichen Verkehr und auf die Gesamtentwicklung.

Der Zuwachs im gesamten Verkehrsaufkommen von jährlich knapp 1 vH wird dem Individualverkehr zugute kommen, so daß dessen Anteil am Gesamtverkehr künftig auf fast vier Fünftel steigen wird.

Auch bei den Verkehrsleistungen wird sich das Wachstum erheblich abschwächen. Gleichwohl sind bei allen Verkehrsarten Leistungssteigerungen zu erwarten, die über den entsprechenden Werten für das Verkehrsaufkommen liegen werden.

Infolge einer Zunahme der durchschnittlichen Reiseseiten, insbesondere in den für den öffentlichen Verkehr relevanten Fahrtzwecken (Berufsverkehr, Ausbildungsverkehr, Einkaufsverkehr und sonstiger Verkehr), und des überdurchschnittlichen Anstiegs des Fernverkehrs wird sich bei den öffentlichen Verkehrsarten die Leistung noch um jährlich 1,4 vH erhöhen. Da sich gleichzeitig das Wachstum der vom Individualverkehr erbrachten Leistung erheblich, von 7,2 auf 1,7 vH jährlich, verringern wird, werden sich die Wachstumsraten von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr einander annähern. Das künftige Verhältnis zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr wird wie beim Aufkommen 4:1 betragen.

Zusammenfassung

Wesentliche Veränderungen werden weniger in der Zweckstruktur und in der Verkehrsteilung erwartet; wahrscheinlich ist dagegen ein deutlich verringertes Wachstumstempo des Personenverkehrs. Dies gilt

Personenverkehr

Durchschnittliche jährliche Wachstumsraten in v H

	1960/72	1972/90	1960/72	1972/90
	Beförderte Personen		Personenkilometer	
Berufsverkehr	2,4	0,8	5,6	1,5
Ausbildungsverkehr	8,6	—0,6	12,3	0,2
Geschäfts- und Dienstreiseverkehr	2,5	0,1	6,0	0,8
Urlaubsverkehr	7,8	3,0	12,3	3,3
Ausflugsverkehr	3,8	0,8	8,0	1,8
Einkaufsverkehr	7,2	1,3	10,6	1,8
Sonstiger Verkehr	2,3	0,7	5,1	1,5
Verkehr insgesamt	3,6	0,7	7,2	1,6
Öffentlicher Verkehr	0,0	—0,4	1,7	1,4
Eisenbahnverkehr	—2,3	—0,2	0,0	1,7
Öffentlicher Straßenpersonnenverkehr	0,4	—0,5	2,1	0,6
Luftverkehr	15,6	4,4	14,8	4,8
Individualverkehr	5,5	1,0	9,4	1,7

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

sowohl hinsichtlich der Zahl der Beförderungsfälle als auch in bezug auf die erbrachte Verkehrsleistung. Künftig wird die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate nur noch ein Fünftel derjenigen der Analyseperiode betragen.

Die wichtigsten Gründe dafür sind:

- Rückgang der Bevölkerungszahl,
- starke Abnahme der Zahl der Schüler,
- Pkw-Dichte und individuelle Mobilität nähern sich der Obergrenze.

Die Wachstumsabschwächung markiert zwar keinen Strukturbruch, sie beinhaltet aber den Übergang in eine andere Entwicklungsphase. Gleichwohl ist auch bei diesen niedrigeren Wachstumsraten noch ein beträchtlicher absoluter Zuwachs (+ 3,5 Mrd. Beförderungsfälle bzw. + 185 Mrd. Personenkilometer) zu erwarten.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5
Tel. (030) 8 29 11 — telex 01 83247 diwbl

Präsident: Dr. Karl König

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer, Dr. Günther John, Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Rolf Krengel, Dr. Manfred Liebrucks, Dr. Reinhard Pohl, Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich
Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner.

Die voraussichtliche Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 1990
bearbeitet von Rainer Hopf und Heilwig Rieke.

Verlag: Duncker & Humblot, 1 Berlin 41, Dietrich-Schäfer-Weg 9. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangaben zulässig. Druck: Zippel-Druck in Firma Bürotechnik Berlin, 1 Berlin 36, Muskauer Str. 43
Bezugspreis für den Jahrgang DM 50,—, vierteljährlich DM 15,—, Einzelnummer DM 2,—.

— Hierzu ein Prospekt des Verlages Duncker & Humblot —