



Bibliothek
des
Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung

DDR: Übergang zum neuen Rentensystem schwierig	167
Zum Produktivitätsvergleich Bundesrepublik — DDR	172
Ungebrochenes Wachstum des Pkw-Verkehrs erfordert verkehrspolitisches Handeln	175

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG WOCHENBERICHT 14/90

Berlin

5. April 1990

57. Jahrgang

2. Ex.

DDR: Übergang zum neuen Rentensystem schwierig

Die ökonomische Situation vieler Rentner in der DDR ist besonders schlecht und droht sich mit der Umstellung des Wirtschaftssystems zu verschärfen. Um dem entgegenzuwirken, sind erhebliche Rentenerhöhungen notwendig. Sie wären auch weitgehend aus Beiträgen der Beschäftigten finanzierbar, wenn die in der Bundesrepublik geltenden Beitragssätze für die Sozialversicherung übernommen würden, die Erwerbsbeteiligung in der DDR so hoch bleibt wie bisher und die Versicherungspflicht weiterhin für alle Erwerbstätigen gilt.

Doch wird es in der gegenwärtigen Phase der ökonomischen Umstellung bei zumindest kurzfristig reduzierter Zahl der Beschäftigten schwierig sein, die für die Rentenerhöhungen erforderlichen Mittel aus dem Produktionsprozeß abzuzweigen. Ohnehin ist das System der sozialen Sicherung in der DDR durch die Abwanderung von überwiegend jüngeren Bürgern schwer belastet, während die Rentenversicherung in der Bundesrepublik aus steigender Erwerbstätigenzahl Überschüsse erzielt. Daraus sollten der DDR zumindest die durch die Wanderungsverluste entgangenen Beitragseinnahmen ersetzt werden.

Grundlegende Differenzen der Rentenbemessung zwischen DDR und Bundesrepublik

Um die Leistungen der Rentenversicherung in der DDR beurteilen zu können, müssen das System der Subventionierung von Gütern des Grundbedarfs und das im Vergleich zur Bundesrepublik ungleich niedrigere Niveau der Mieten berücksichtigt werden. Allein aufgrund der geringen Rentenzahlbeträge ist nicht auf die Lebenssituation der alten und aus sonstigen Gründen erwerbsunfähigen Menschen in der DDR zu schließen¹.

Die höchstens erreichbare Rente in der Sozialpflichtversicherung der DDR beträgt 510 Mark² monatlich. Erst ein gutes Drittel der Altersrentner hatte 1988 Ansprüche an die Freiwillige Zusatzrentenversicherung in Höhe von rund 70 Mark, die in der heutigen Form seit 1971 besteht. Im Gegensatz zur westdeutschen Sozialversicherung gibt es in der DDR Mindestrenten. Seit Dezember 1989 beträgt das garantierte Einkommen der Altersrentner in der Sozialpflichtversicherung monatlich 330 Mark (Mindest-

rente) bis 470 Mark (Steigerungsbeträge in Abhängigkeit von der Zahl der Arbeitsjahre). Die durchschnittliche Rente (knapp 450 Mark) beträgt nur die Hälfte des ver-

Durchschnittliche Rentenhöhe aus der Sozialpflichtversicherung für Arbeiter und Angestellte im Dezember 1989 in Mark der DDR

Altersrente	447
Invalidaltersrente	434
Invalidenrente	482
Witwenrente	327
<i>Quelle: Gunnar Winkler (Hrsg.), Institut für Soziologie und Sozialpolitik der Akademie der Wissenschaften der DDR: Sozialreport 1900, Band II, S. 218 (Vorabdruck).</i>	

¹ Zur Darstellung des Rentensystems in der DDR vgl.: Soziale Sicherung in der DDR 1970 bis 1986. Bearb.: Heinz Vortmann. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 43/1987, S. 582 ff.

² Mit „Mark“ ist hier immer Mark der DDR gemeint.

gleichbaren mittleren Nettoeinkommens von Arbeitnehmern.

In der DDR sind die realen Konsummöglichkeiten der Rentner bisher aufgrund der mit massiven Subventionen verbundenen Preis- und Mietgestaltung weit größer, als die niedrigen Geldleistungen der Sozialversicherung aus westlicher Sicht vermuten lassen. Nach Berechnungen des DIW für das Jahr 1985 macht diese Differenz — bezogen auf die Verbrauchsstruktur in der Bundesrepublik — 45 vH aus³. Eine ähnliche Relation dürfte auch noch zur Jahreswende 1989/90 gegolten haben, so daß die durchschnittliche Altersrente von 450 Mark derzeit etwa 650 D-Mark — also ungefähr der Sozialhilfeleistung einschließlich der Mietzuschüsse in der Bundesrepublik — entspricht.

Im Vergleich dazu sind die Renten in der westdeutschen gesetzlichen Rentenversicherung (GRV) sehr viel höher; der Durchschnitt wird allerdings wegen der ungünstigen Erwerbsverläufe der Frauen in der Bundesrepublik gedrückt.

**Durchschnittliche monatliche Zahlbeträge der GRV
Rentenzugang 1988**

Insgesamt		darunter: mit vorangegangenem Rentenbezug in der DDR
<i>Versichertenrenten</i>		
Zusammen	1 042 DM	1 121 DM
Männer	1 471 DM	.
Frauen	628 DM	.
<i>Witwen(r)renten</i>		
	843 DM	894 DM
<i>Quelle:</i> Verband deutscher Rentenversicherungsträger (Hrsg.): VDR-Statistik, Band 86, Rentenzugang des Jahres 1988, S. 2 und 38.		

Auch die Übersiedler erhalten relativ hohe Renten der gesetzlichen Rentenversicherung. Die in der Tabelle ausgewiesenen Beträge machen die massiven Unterschiede zu den versicherungsrechtlichen und materiellen Voraussetzungen in der DDR deutlich. Warum diese Renten, die nach dem Fremdrentengesetz im Prinzip nach den in der Bundesrepublik allgemein geltenden Kriterien (Länge der Versicherungszeit, relative Stellung in der Berufshierarchie) bemessen werden, sogar überdurchschnittlich hoch sind, ist aus der vorliegenden Statistik nicht zu erkennen. Die ausschlaggebende Rolle spielt hier sicherlich die hohe Erwerbsbeteiligung der Frauen in der DDR. Der Anteil der Frauen an der Zahl der Übersiedler im Rentenalter war etwa doppelt so hoch wie der der Männer.

Trotz der insgesamt günstigen Regelungen für den Rentenbezug nach dem Fremdrentengesetz haben nur wenige ältere Menschen die DDR verlassen.

Erhöhung des Rentenniveaus in der DDR erforderlich

Im Zuge der Wirtschaftsreform ist vorgesehen, die meisten Preise freizugeben. Beim Grundbedarf wird dies zu Verteuerungen der Lebenshaltung führen. Sozial schwächeren Gruppen, wie den Rentnern, muß daher unbedingt ein finanzieller Ausgleich gewährt werden.

Eine Niveauekorrektur bei den Renten steht aber auch unabhängig von den Preisproblemen an. Auf mittlere Frist ist eine Relation zwischen durchschnittlichen Nettolöhnen und Rentenbezügen von 100 zu 70 anzustreben. Monatlich dürfte die Summe aller Rentenleistungen (eigene Versichertenrenten und Hinterbliebenenrenten aus Pflicht- und Zusatzversicherung) je Rentenbezieher derzeit bei 500 Mark liegen. Die durchschnittlichen Bruttolöhne und -gehälter betragen 1988 rund 1 100 Mark, das sind netto etwa 950 Mark. Um das vorgeschlagene Verhältnis zu erreichen, müßten die Renten daher im Mittel um 165 Mark erhöht werden. Dies würde jährlich rund 6 Mrd. Mark kosten. Das derzeitige Rentenvolumen dürfte bei 20 Mrd. Mark liegen⁴, so daß nach der Anhebung etwa 26 Mrd. Mark für Rentenzahlungen aufzubringen wären. Dieser Betrag enthält wohlgerne nicht die Kosten für die Krankenversicherung der Rentner.

Bei der Frage nach der Finanzierung des erhöhten Rentenvolumens sind zunächst die von den westdeutschen abweichenden institutionellen Strukturen zu berücksichtigen. Die Sozialversicherung der DDR ist eine Einheitsversicherung. Alle Zweige (Krankheit, Unfall, Renten) sind bei ihr zusammengefaßt, und es wird ein einheitlicher, nach Risiken nicht aufspaltbarer Beitrag erhoben. Bezogen auf die Bruttolohn- und -gehaltssumme lag er 1988 für Arbeiter und Angestellte bei 6,2 vH, weitere 8,1 vH trugen die Betriebe. Beitragsaufkommen und Ausgaben haben sich in der DDR unabhängig voneinander entwickelt. Das hat dazu geführt, daß inzwischen die Hälfte des Etats der Sozialversicherung durch Zuschüsse aus dem Staatshaushalt gedeckt werden muß.

Hier sind strukturelle Änderungen erforderlich. Die verschiedenen Versicherungszweige sollten getrennt und ihre Finanzierung nach dem Versicherungsprinzip organisiert werden, so daß Beiträge und Versicherungsleistungen sich ausgleichen. Die Frage eines staatlichen Zuschusses für die sogenannten versicherungsfremden Leistungen bleibt noch zu diskutieren. Die Freiwillige Zu-

³ Vgl. Das Kaufkraftverhältnis zwischen D-Mark und Mark der DDR 1985. Bearb.: Manfred Melzer und Heinz Vortmann. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 21/1986, S. 259 ff.

⁴ In dieser Summe sind enthalten die Renten der Sozialversicherung der Arbeiter und Angestellten, die der Sozialversicherung bei der Staatlichen Versicherung sowie weiterer über den Staatshaushalt abgewickelter Rentenleistungen (Altersversorgung der Intelligenz, Ehrenpensionen). Diese Sonderversorgungsleistungen hatten 1988 ein Volumen von 1,2 Mrd. Mark. Nicht enthalten sind die Beträge von Sonder- und Zusatzversorgungseinrichtungen, die nicht im Staatshaushalt verbucht sind, in Höhe von 1,3 Mrd. Mark (1988).

satzrentenversicherung sollte weitgehend in die Pflichtversicherung überführt werden, verbunden mit einer Aufhebung oder drastischen Heraufsetzung der Beitragsbemessungsgrenze (sie liegt in der Pflichtversicherung seit 1947 bei 600 Mark).

Um im Durchschnitt höhere Renten zu ermöglichen, müssen die Renten an die allgemeine Einkommensentwicklung gekoppelt und die Rentenformel in der DDR geändert werden („Dynamisierung“). Bisher sieht das Rentenrecht in der DDR dies nicht vor. Nur so würde sichergestellt, daß die Rentner an dem zu erwartenden Aufschwung partizipieren und die Renten allmählich an das westdeutsche Niveau herangeführt werden.

Wie das auf 26 Mrd. Mark erhöhte Rentenvolumen finanziert werden könnte, das sich ohne sonstige Änderung des Leistungsrechts und ohne die Kosten für die Krankenversicherung der Rentner bei einer Aufstockung der bestehenden Renten ergeben würde, läßt sich näherungsweise folgendermaßen ermitteln: Die Bruttoeinkommen aus Erwerbstätigkeit (einschließlich der Einkommen von Genossenschaftsmitgliedern und Selbständigen) betragen 1989 knapp 140 Mrd. Mark. Bezogen auf diesen Betrag würde sich bei den derzeit in der Bundesrepublik geltenden Beitragssätzen (Arbeitnehmer und Arbeitgeber entrichten jeweils 9,35 vH der Bruttolöhne und -gehälter) ein Beitragsaufkommen ergeben, das mit rund 26 Mrd. Mark etwa diesem Rentenvolumen entspricht. Rein rechnerisch könnte sich also eine eigenständige gesetzliche Rentenversicherung selbst tragen. Diese Überschlagsrechnung ist allerdings mit erheblichen Risiken behaftet:

Eine mehr oder weniger vollständig aus Beiträgen finanzierte Sozialversicherung erfordert gegenüber dem derzeitigen Stand erheblich höhere Beitragsleistungen. Wenn diese Beitragsleistungen — wegen des großen Abstands der Erwerbseinkommen zur Bundesrepublik — nicht zu Lasten der Nettoeinkommen gehen sollen, müssen die Bruttolöhne und -gehälter aufgestockt werden. Die damit verbundenen Kostensteigerungen lassen sich aber durch Kostensenkungen im Zuge einer ebenfalls dringend erforderlichen Reform des Systems der Unternehmensabgaben mehr als kompensieren.

Die Umstellung auf die volle Finanzierung eines erhöhten Rentenvolumens aus Beiträgen kann allerdings nur gelingen, wenn die Friktionsarbeitslosigkeit rasch überwunden, die Versicherungspflicht nicht eingeschränkt wird und die Erwerbsbeteiligung hoch bleibt. Dabei spielt eine wichtige Rolle, daß die familienpolitischen Sozial- und Infrastrukturleistungen sowie die betrieblichen Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Kindererziehung und Erwerbstätigkeit erhalten bleiben. Hinzu kommt, daß das Risiko der Arbeitslosigkeit älterer Erwerbspersonen erfahrungsgemäß über einen Anstieg der Erwerbsunfähigkeit auf die Rentenversicherung überwälzt wird.

Wanderungsverluste erschweren Rentenerhöhungen in der DDR

In den Jahren 1984 bis 1988 sind schätzungsweise 80 000 Erwerbspersonen von der DDR in die Bundesrepublik gezogen; 1989 waren es rund 240 000⁵, und für 1990 wird — in Abstimmung mit der Bevölkerungsprojektion des DIW⁶ — mit weiteren 300 000 gerechnet. Zusammen wären das rund 600 000 Personen bzw. 7 vH der Bevölkerung im Erwerbsalter, die in der DDR fehlen. Die meisten von ihnen dürften dort zuvor erwerbstätig gewesen sein und Sozialversicherungsbeiträge sowie Steuern gezahlt haben; dies führt nach geltendem Recht zu Mindereinnahmen der Rentenversicherung in der DDR von etwa 1,2 Mrd. Mark im Jahr.

Die durch Übersiedlungen „eingesparten“ Rentenausgaben fallen demgegenüber kaum ins Gewicht. Bei rückläufiger Tendenz haben bis 1988 durchschnittlich jährlich nicht einmal 5 000 Menschen im Alter von 60 und mehr Jahren ihren Wohnsitz von der DDR in die Bundesrepublik verlegt. Im Jahre 1989 ist zwar auch die Zahl der Übersiedler im Rentenalter gestiegen, diese war aber mit schätzungsweise 8 000 im Vergleich zu den jüngeren immer noch gering.

Insgesamt dürfte die Zahl der Rentner, die seit 1984 in die Bundesrepublik übergesiedelt sind, bis Jahresende 1990 bei etwa 40 000 liegen. Bezogen auf alle Versichertenrenten in der GRV ist dies weniger als ein halbes Prozent. In der DDR werden damit inzwischen jährlich nur rund 240 Mill. Mark an Rentenausgaben eingespart. Saldiert man diesen Betrag mit den geschätzten Mindereinnahmen in Höhe von 1,2 Mrd. Mark, ergibt sich eine Verschlechterung der Finanzierungsposition für die Rentenversicherung der DDR in der Größenordnung von 1 Mrd. Mark.

Für die Bundesrepublik resultieren aus der Übersiedlung älterer Menschen kaum Probleme, berücksichtigt man, daß die jüngeren Übersiedler im Umlageverfahren die Renten ihrer älteren Landsleute mitfinanzieren. Die Altersstruktur der Übersiedler ist schon seit längerem tendenziell günstig für das Alterssicherungssystem in der Bundesrepublik gewesen. Selbst wenn in Rechnung gestellt wird, daß ein Teil der Erwerbstätigkeit von Übersiedlern nur durch „Verdrängung“ von bereits langjährig Arbeitslosen realisiert werden kann, wird es bei den Wachstumseffekten, die im Gefolge der Öffnung der Grenzen zu erwarten sind, zu einer Ausweitung des Kreises von Beitragszahlern kommen. Die Arbeitslosigkeit von Übersiedlern sowie die mit der Eingliederung der Zuwanderer ver-

⁵ Dies sind lediglich Schätzungen, da die Wanderungsstatistik keine Gliederung nach dem Erwerbsstatus und dem Alter der Übersiedler enthält. Anhaltspunkte über die Altersstruktur liefert die Statistik über die Aufnahmeverfahren.

⁶ Szenarien der Bevölkerungsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland. Bearbeitet von Erika Schulz. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 8/90, S. 93 ff.

bundenen Kosten belasten zwar zunächst die Bilanz des Sozialsystems in der Bundesrepublik. Der zusätzliche Aufwand dürfte mittelfristig aber durch die Steuer- und Beitragszahlungen der zusätzlichen Erwerbstätigen ausgeglichen werden.

Insgesamt führen diese Überlegungen zu dem Schluß, daß den Wanderungsverlusten in der DDR Wanderungsgewinne des westdeutschen Alterssicherungssystems gegenüberstehen, die wegen der höheren Erwerbseinkommen in der Bundesrepublik, der höheren Beitragsbemessungsgrenze und der höheren Beitragssätze erheblich größer sein dürften als die Mindereinnahmen in der DDR. Für exaktere Berechnungen liegen allerdings noch keine ausreichenden statistischen Informationen vor.

Die gesetzliche Rentenversicherung in der Bundesrepublik hatte 1989 Überschüsse von 2,1 Mrd. DM; am Jahresende war die Schwankungsreserve auf 25,4 Mrd. DM gestiegen. Das ist das Doppelte der vorgeschriebenen Mindestrücklage⁷. Aufgrund der günstigen Einnahmewicklung ist anzunehmen, daß das Deckungssoll im Verlauf des Jahres 1990 noch weiter überschritten wird.

Es würde daher naheliegen, der DDR — zumindest für die Zeit der ökonomischen und institutionellen Umstellungen — Mittel aus den Überschüssen kurzfristig als Liquiditätshilfe zur Verfügung zu stellen. In einem längerfristig ohnehin absehbaren Finanzverbund zwischen den Rentenversicherungen in beiden Teilen Deutschlands, den es in der Bundesrepublik bereits zwischen den einzelnen Zweigen der GRV gibt und bei dem prinzipiell Erstattungen in beiden Richtungen möglich sind, wäre dies ein erster Schritt. In diesem Zusammenhang muß auch — schon aus verteilungspolitischen Gründen — über einen erhöhten Bundeszuschuß nachgedacht werden.

Angleichung der Alterssicherungssysteme schwierig

Ein Zusammenwachsen beider Alterssicherungssysteme brächte auf jeden Fall schwierige Anpassungsprozesse mit sich. Längerfristig sind auch in der Bundesrepublik tiefgreifende Änderungen des Rentenrechts zu erwarten, da die bisherigen Regelungen den gewandelten gesellschaftlichen Verhältnissen in vieler Hinsicht nicht mehr gerecht werden.

In der DDR gibt es seit langem eine hohe Erwerbsbeteiligung der Frauen. Darauf ausgerichtete Systemelemente der Sozialversicherung in der DDR sind durchaus auch für die gesetzliche Rentenversicherung in der Bundesrepublik diskussionswürdig. So ist in der DDR das Problem der sozialen Versicherung von Nichterwerbsarbeit aufgrund von Kindererziehung im Prinzip besser gelöst. „Babyjahre“ werden bei der Rente, anders als in der Bundesrepublik, in jedem Fall angerechnet. Hinterbliebenenrenten als einzige Absicherung spielen in der DDR kaum noch eine Rolle. Die rigiden Anrechnungsregelungen des DDR-Systems sind allerdings ebenso schwierig be-

gründbar wie das Anrechnungsmodell für das Zusammentreffen von Hinterbliebenen- und Versichertenrenten in der Bundesrepublik. Hier sollte man die Anpassungsreform zum Anlaß nehmen, endlich eine eigenständige Sicherung der Frau im Rentenrecht einzuführen⁸.

Bei einer Angleichung beider Alterssicherungssysteme sollte die versicherungsfreie Beschäftigung abgeschafft werden⁹. Die Geringfügigkeitsgrenze für sozialversicherungsfreie Beschäftigungsverhältnisse ist in der DDR bereits niedriger angesetzt als in der Bundesrepublik. Während Monateinkommen von unter 14 vH des Durchschnittseinkommens der Versicherten in der Bundesrepublik beitragsfrei sind, liegt in der DDR die Grenze, bezogen auf das Bruttoeinkommen, unter 7 vH, so daß versicherungsfreie Beschäftigung praktisch keine Rolle spielt.

Die Basis der Umlagefinanzierung ist in der DDR aufgrund der nahezu vollständigen Versicherungspflicht aller Erwerbstätigen breiter als in der Bundesrepublik. Zumindest die Versicherungspflicht für Selbständige sollte für die Bundesrepublik übernommen und auch an die seit langem in der Bundesrepublik geforderte Beitragszahlung von Beamten gedacht werden.

Im Falle der allgemeinen Versicherungspflicht könnten auf der Leistungsseite weitere Elemente der Grundsicherung in der DDR, wie die Mindestrente, übernommen werden. Sozialpolitisch besonders positiv ist zu bewerten, daß dort Renten an Schwerbehinderte ohne eigene Beitragsleistung gezahlt werden. In der DDR können diese Personen vom 18. Lebensjahr an eine Mindestrente von 330 Mark erhalten.

Zu klären wäre auch die zukünftige Organisation des Systems der sozialen Sicherung. Eine rasche institutionelle Vereinigung erscheint nicht als ratsam. Vordringlich ist zunächst eine partielle Neuordnung in der DDR. Die Sozialversicherung der Arbeiter und Angestellten muß aus der Zuständigkeit des FDGB gelöst und die Sozialversicherung für Selbständige und Genossenschaftsmitglieder aus der staatlichen Versicherung ausgegliedert werden. Beide Versicherungsträger sollten einen öffentlich-rechtlichen Status erhalten. Gleichzeitig sollten Renten-, Kranken- und Arbeitslosenversicherung getrennt werden; sie sollten mit eigenen Etats ausgestattet werden, die prinzipiell nach dem Versicherungsprinzip gestaltet sind.

Gegebenenfalls ist zwischen gleichartigen Versicherungen ein Finanzausgleich erforderlich. Organisatorisch könnten die einzelnen Zweige aber unter einem Dach ver-

⁷ Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung (Hrsg.): Sozialpolitische Informationen vom 29. Januar 1990, S. 1.

⁸ Vgl. Gesetzentwurf zur Rentenreform 1992: Neuorientierung erforderlich. Bearb.: Ellen Kirner und Volker Meinhardt. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 23/89, S. 265.

⁹ Vgl. Geringfügige Beschäftigung. Bearb.: Jürgen Schupp, Johannes Schwarze und Gert Wagner. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 47/89, S. 595 ff.

bleiben. Diese Lösung hat den Vorteil, daß die Versicherten in allen Beratungs- wie Leistungsfällen nur mit einer Anlaufstelle zu tun hätten. Die bisherige Abwicklung der Sozialleistungen auf Betriebsebene, insbesondere bei Krankheit, sollte auf die Sozialversicherung übergehen, damit die Betriebe von Sonderlasten befreit werden.

Zu einem späteren Zeitpunkt wäre an eine Angleichung der sozialen Sicherungssysteme in beiden Teilen Deutschlands zu denken. Dann würde sich auch eine Überprüfung der Organisationsstrukturen in der Bundesrepublik anbieten. Durchaus diskussionswürdig ist z.B., ob eine Trennung in eine Arbeiter- und Angestelltenrentenversicherung notwendig ist oder aber gemeinsame Landesversicherungsanstalten für Arbeiter und Angestellte effizienter wären.

Die Warnungen, daß die Öffnung der Grenze zwischen der DDR und der Bundesrepublik nicht zu Lasten sozial Schwacher in der Bundesrepublik gehen darf, sind sicherlich ernst zu nehmen. Wie die hier angestellten Berechnungen gezeigt haben, stellen aber die Zahlungen im Rahmen des Fremdretenrechts — entgegen der in der Öffentlichkeit häufig vertretenen Ansicht zumindest gegenwärtig kein Problem dar. Gleichwohl sollte das Fremdretenrecht auf ehemalige DDR-Bürger (bei Bestandswahrung der bereits Begünstigten) nicht mehr angewendet werden. Vielmehr sollte bei der Zumessung aller Sozialleistungen für Übersiedler einheitlich verfahren werden. Übersiedler sollten generell nur Leistungen in dem Umfang erhalten, wie sie ihnen in der DDR zugestanden hätten. Wenn diese Leistungen unterhalb des Sozialhilfeniveaus liegen, sind Übersiedler — wie jeder andere Bewohner der Bundesrepublik — sozialhilferechtigt.

Fazit

Entgegen der in der Öffentlichkeit offenbar vorherrschenden Meinung gibt es derzeit keine erhebliche finanzielle Belastung der Rentenversicherung durch übergesiedelte DDR-Renter. In erster Linie kommen Übersiedler im Erwerbsalter, d.h. die Sozialversicherung in der DDR verliert Beitragszahler. Somit besteht die begründete Forderung nach einem finanziellen Ausgleich der durch die Wanderungen entstehenden Beitragsverluste.

Das Vermögen der gesetzlichen Rentenversicherung liegt derzeit weit über dem vorgeschriebenen Deckungs-Soll. Es ist daher zu erwägen, Finanzhilfen zur Finanzierung der Rentenerhöhungen in der DDR — wenn nötig für eine Übergangszeit — zu gewähren. Im Zuge einer umfassenden Finanzreform sollte der Beitragssatz auf das westdeutsche Niveau angehoben werden. Mittelfristig wird es möglich sein, das erhöhte Rentenvolumen im Gebiet der DDR weitgehend aus Beiträgen zu finanzieren.

Bei der Angleichung der Rentenversicherungen beider deutscher Staaten liegt es nahe, von bewährten Regelungen des Systems in der Bundesrepublik auszugehen. Jedoch sollten positiv zu bewertende Elemente der Sozialpolitik in der DDR nicht abgebaut werden, sondern als Ausgangspunkt für die Verbesserung auch des in der Bundesrepublik maßgeblichen Rechts dienen. Dies gilt z.B. für Regelungen der Mindestrente und für die Beitragspflicht aller Erwerbstätigen (also auch der Selbständigen und der Beamten). Die hohe Erwerbsbeteiligung der Frauen in der DDR wird nahezu zwangsläufig zu Reformen des Rentenrechts mit dem Ziel einer eigenständigen sozialen Alterssicherung von Frauen führen. Auch die Organisationsstruktur der sozialen Sicherung in beiden Teilen Deutschlands müßte überdacht werden.

Zum Produktivitätsvergleich Bundesrepublik — DDR

In den Diskussionen um die Währungs- und Wirtschaftsunion ist gegenwärtig die Frage nach der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der DDR in den Mittelpunkt gerückt. Die Diskussionen konzentrieren sich auf die Kennziffer Produktivität und die verschiedenen Berechnungen über einen Produktivitätsvergleich zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR.

Erfahrungen zeigen, daß Leistungsvergleiche im internationalen Maßstab mit großen Meßproblemen und Interpretationsschwierigkeiten verbunden sind. Die Leistungen eines Landes kommen nicht nur in der Produktion, sondern auch in der Verteilung des Wohlstands, der Qualität des Bildungssystems, der Versorgung der Rentner und vielen anderen Faktoren zum Ausdruck. Bei einer Reduzierung auf die zahlenmäßigen Resultate der einzelnen Wirtschaftsbereiche wird die Beurteilung stark verkürzt.

Hinzu kommt, daß bei internationalen Vergleichen in der Regel unterschiedliche Wirtschafts- und Preisstrukturen vorliegen. Selbst beim Vergleich von Marktwirtschaften mit annähernd gleicher Organisation sind die Ergebnisse deshalb nur mit Vorbehalten zu verwenden. In Planwirtschaften werden die Preise von den zentralen Wirtschaftsbehörden autonom nach den Bedürfnissen der nationalen Wirtschaftsplanung festgesetzt, es gibt keinen ökonomisch begründeten Wechselkurs. Vergleichsrechnungen sind hier also mit besonderen methodischen und praktischen Problemen behaftet.

Diese Schwierigkeiten haben Ökonomen — und auch Nichtökonomen — jedoch nie davon abgehalten, Vergleichsrechnungen anzustellen, zumal dies auch ein sehr gefragtes Feld der Wirtschaftsstatistik ist. Die Bundesrepublik und die DDR sind verschiedentlich verglichen worden. Auch das DIW hat Produktivitätsvergleiche angestellt. Einige dieser Ergebnisse sollen im folgenden vorgestellt werden.

Materialien zum Bericht zur Lage der Nation 1987

In den Materialien zum Bericht zur Lage der Nation 1987¹ hat das DIW die Produktion je Arbeitskraft in der DDR im Jahr 1983 auf rund 50 vH derjenigen in der Bundesrepublik beziffert.

Aus methodischen Gründen wurde der Vergleich von der Entstehungsseite des Gesamtprodukts entwickelt. Ausgangspunkt war nicht das aggregierte Gesamtprodukt, sondern es wurden einzelne Produkte berücksichtigt — die nach Meinung des DIW wohl beste Möglichkeit, dieses komplexe Problem anzugehen. In den Vergleich wurden nur die produktiven Bereiche — Industrie, Bau, Landwirtschaft, Verkehr, Handel — einbezogen. Für die einzelnen Produkte und Zweige wurde die Leistung je Beschäftigten ermittelt und mit jeweils vergleichbaren

Preisen der Bundesrepublik in D-Mark bewertet; das Gesamtergebnis für die Entstehungsseite des Sozialprodukts (produzierende Bereiche) entstand durch Zusammenfügen der Einzelwerte nach der Beschäftigtenstruktur der DDR.

In den Bereichen Bau, Landwirtschaft und Verkehr basierte der Vergleich im wesentlichen auf Mengenangaben. Für die Industrie waren Produktionsmengen nur in wenigen Fällen vorhanden, deshalb wurden hier sehr umfangreiche Rechnungen und Schätzungen vorgenommen. Die Industriesystematik der DDR (einschließlich Energie und Bergbau) gliedert die Industrie in zehn Bereiche mit insgesamt 66 Zweigen. Statistisch nachgewiesen war nur ein Teil der Zweige; die Statistik mußte deshalb auf der Basis des Industriearchivs des DIW erarbeitet werden. Die Industrie der Bundesrepublik wurde in gleicher Abgrenzung diesen 66 Zweigen und zehn Bereichen zugeordnet. Für alle Industriezweige konnten auf Basis der jeweiligen Preise Produktivitätskennziffern ermittelt werden.

Für den Vergleich des Produktivitätsniveaus wurden unterschiedliche Methoden angewendet. Zum Teil wurde der Vergleich direkt auf Mengenangaben je Beschäftigten abgestellt. In Industriezweigen mit überschaubarem Produktionssortiment konnten für die Erzeugnismengen einheitliche Bewertungen vorgenommen werden. Bei Industriezweigen mit breiter Produktpalette wurden auf der Grundlage von Einzelmeldungen über die Preise Erzeugerpreisparitäten ermittelt. Zum Teil wurden auch beide Methoden — Produktivität auf der Basis von Mengen und auf der Basis geschätzter Preisrelationen — nebeneinander verwendet.

Das Ergebnis für die Industrie war insgesamt ein Rückstand der DDR von rund 50 vH. Die Streuung für die betrachteten 66 Zweige war beträchtlich. Zum Beispiel wurden für die Chemiefaserindustrie und die NE-Metallurgie der DDR nur ein Niveau von 20 vH der Bundesrepublik errechnet, bei Feinkeramik waren es dagegen 88 vH.

Einzuräumen ist, daß das Problem der unterschiedlichen Sortimente nicht zufriedenstellend gelöst werden konnte. In der DDR werden z.T. noch Produkte erzeugt, die in der Bundesrepublik kaum mehr hergestellt werden, dagegen sind neue hochwertige Produkte seltener. Für das Problem der Qualität hingegen wurde versucht, über Abschläge in den Preisrelationen Vergleichbarkeit herzustellen.

Anzumerken ist, daß die gewählte Methode nur mit einem enormen Zeitaufwand für Statistik und Recherchen zu realisieren war. Es ist daher kurzfristig nicht möglich

¹ Deutscher Bundestag. Drucksache 11/11 von 1987.

gewesen, die Rechnung zu aktualisieren. Vermutlich ist der Rückstand der DDR jetzt etwas größer.

Andere Schätzungen zum Produktivitätsniveau der DDR

In der DDR selbst wurden ebenfalls Vergleichsrechnungen zur Bundesrepublik angestellt. Anfang 1982 wurde der Rückstand offiziell mit 30 vH angegeben. Erläutert wurde, daß diese Relation schon in den siebziger Jahren bestanden habe und seitdem unverändert geblieben sei. Neuberechnungen des Statistischen Amtes der DDR haben diese Angaben jetzt korrigiert und beziffern den Rückstand für 1988 in der Größenordnung von 40 vH.

Am internationalen Wertkennziffernvergleich der UNO (ICP) hat die DDR bisher nicht teilgenommen. Die Ergebnisse für Polen und Ungarn geben jedoch zusammen mit den internen Relationen im RGW die Möglichkeit des Quervergleichs (1985):

	RGW	ICP	Quervergleich*
DDR	100	—	54
Polen	54	29	—
Ungarn	71	38	—
BRD	—	100	100

Quellen: International Comparison of Gross Domestic Product in Europe 1985. Report on the European Comparison Programme, UN New York 1988, S. 47. Berechnungen des Statistischen Amtes der DDR auf der Grundlage der Ergebnisse des internationalen Vergleichs der wichtigsten Wertkennziffern der Entwicklung der Volkswirtschaft der Mitgliedsländer des RGW (unveröffentlicht). Die Volkswirtschaft der Mitgliedsländer des RGW im Jahre 1988 (russisch). Moskau 1988, S. 567/572.

* Für den Quervergleich sind jeweils die RGW- und ICP-Relationen für Polen und Ungarn verglichen und das Ergebnis auf den RGW-Wert für die DDR übertragen worden. Daraus ergibt sich in beiden Fällen für den DDR-BRD-Vergleich eine Relation von 54 zu 100.

Analysen westlicher Wissenschaftler kommen im allgemeinen zu ähnlichen Relationen. Im Rahmen eines langjährigen Forschungsprojekts über das Sozialprodukt der osteuropäischen Länder wurde von Alton² das Brutto-Nationaleinkommen aller dieser Länder berechnet, auch im Vergleich zu den USA. Im Quervergleich ergibt sich daraus eine Relation der Produktion je Beschäftigten zwischen der DDR und der Bundesrepublik von 48 : 100 (1985). Für die Weltbank hat Collier³ die DDR untersucht und ein Niveau von 54 für die DDR (BRD = 100) ermittelt (1985).

Erste vorläufige Schätzungen auf der Basis der Input-Output-Rechnung, die auf dem Produktivitätsgefälle basieren, das sich für den Export in das westliche Ausland

ermitteln läßt, kommen zu einem deutlich niedrigeren Produktivitätsniveau von 30 vH⁴. Aus Produktivitätsberechnungen auf der Basis des Westhandels der DDR können jedoch nur dann Schlußfolgerungen für die Gesamtwirtschaft der DDR gezogen werden, wenn das Produktivitätsgefälle bei der Produktion für die inländische Verwendung das gleiche wäre, wie im Westhandel.

Dies ist nicht anzunehmen, wenn man bedenkt, daß der Westhandel in den achtziger Jahren fast ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Liquidität geplant und durchgeführt wurde. Seit Beginn der achtziger Jahre stand die DDR hier unter besonderem Druck. 1981/82 hatte sich die Haltung der westlichen Banken abrupt und unerwartet verändert. Vielfach gab es für die DDR nicht einmal mehr Anschlußkredite, so mußte — fast über Nacht — der Importüberschuß beseitigt und ein Exportüberschuß aufgebaut werden, um den Schuldendienst zu bewältigen. In dieser Situation wurde keine Rücksicht auf Rentabilität der Exportgeschäfte genommen, was zählte, war die Einnahme von konvertiblen Währungen.

Die DDR hat deshalb auch Produktion und den Export von Erzeugnissen gesteigert, deren volks- und betriebswirtschaftliche Rentabilität höchst fragwürdig war. Niedrigste Preise wurden in Kauf genommen, solange damit Barzahlung verbunden war. Die Verschlechterung der „Devisenrentabilität“ im Westhandel (1980: Kosten in Höhe von 2,40 M zum Erlös einer D-Mark, 1989 nach neuesten Informationen Kosten in Höhe von 3,70 M) beruht in hohem Maß auf dieser Strategie des „Exports um jeden Preis“. Dazu gehört auch, daß in der DDR zunehmend versucht worden ist, die Importe auf das absolut notwendige Maß zu beschränken und alles irgendwie Mögliche im eigenen Land herzustellen („Importablösung“), auch auf die Gefahr von Produktivitätsverlusten.

Fazit

Die unterschiedlichen methodischen Ansätze für einen Vergleich der Produktivitäten Bundesrepublik — DDR beleuchten jeweils bestimmte Ausschnitte dieses komplexen Problems. Eine Methodendiskussion, auch auf der Basis der jetzt vorhandenen viel umfangreicheren statistischen Informationen, ist sicherlich von großem wissenschaftlichen Interesse.

² Research Project on National Income in East Central Europe. Occasional Papers Nos. 90-94. L.W. International Financial Research, Inc. New York. New York 1986.

³ Irwin L. Collier: The Estimation of Gross Domestic Product and its Growth Rate for the German Democratic Republic. World Bank Staff Working Papers Number 773. A Background Study for Dollar GNPs of the U.S.S.R. and Eastern Europe. The World Bank Washington, D.C., USA, 1985.

⁴ Renate Filip-Köhn (DIW), Udo Ludwig (Zentralinstitut für Wirtschaftswissenschaften der Akademie der Wissenschaften der DDR): Dimensionen eines Ausgleichs des Wirtschaftsgefälles zur DDR, DIW-Diskussionspapier Nr. 3, März 1990.

Festzuhalten ist jedoch, daß die Ergebnisse derartiger Rechnungen sich rasch ändern werden. Die DDR-Wirtschaft ist auf dem Weg der Umwandlung in eine Marktwirtschaft. Mit der zentralen Planung entfallen die Restriktionen, die in der Vergangenheit Niveau und Entwicklung der Produktivität in den Betrieben behindert haben. Dazu gehören:

- hohe verdeckte Arbeitslosigkeit;
- hoher Anteil „profilfremder“ Produktion mit geringer Produktivität (Zwang zur „Eigenproduktion“ wichtiger Zulieferungen und Ausrüstungen);
- hoher Personalaufwand für soziale und kulturelle Zwecke;
- diskontinuierlicher Produktionsablauf wegen der nicht termin- und qualitätsgerechten Zulieferungen;
- die geringe Motivation der Beschäftigten.

Eine Veränderung im Wirtschaftssystem der DDR wird diese Mängel kurzfristig beheben, so daß das Produktivitätsniveau kräftig steigen wird. Die vorhandenen Rechnungen über das Produktivitätsniveau zu den Zeiten der Planwirtschaft sind dann sicherlich ein interessanter Vergleichsmaßstab für die Leistungsfähigkeit unter den neuen Marktbedingungen, für andere Zwecke sind sie jedoch unbrauchbar.

Das gilt insbesondere für den Kontext, in dem die Produktivitätsvergleiche gegenwärtig in der politischen Diskussion verwendet werden. In der Vorbereitung zur Währungseinheit werden solche Vergleiche herangezogen, um das Umtauschverhältnis zwischen Mark der DDR und D-Mark auszuloten. Die dargestellten Fehlerspielräume von Produktivitätsvergleichen sollten hier zu größter Vorsicht raten. Keiner der vorhandenen Produktivitätsvergleiche untermauert die im politischen Raum gegenwärtig vorgeschlagene Relation von 1 DM zu 2 Mark der DDR.

Ungebrochenes Wachstum des Pkw-Verkehrs erfordert verkehrspolitisches Handeln

Status quo-Projektion des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 2010

Die Pkw-Fahrleistung in der Bundesrepublik wird im Jahre 2010 voraussichtlich um 30 vH höher sein als 1987, wenn zusätzliche restriktive Eingriffe der Verkehrspolitik unterbleiben. In der Bundesverkehrswegeplanung bis zum Jahr 2000 ist dagegen ein Abflachen des Wachstums im Straßenpersonenverkehr und danach sogar ein leichter Rückgang unterstellt. Diese Abweichung resultiert überwiegend aus unterschiedlichen Projektionen der Bevölkerungsentwicklung.

Die politischen Umwälzungen in Osteuropa, zumal die Öffnung der DDR-Grenze, haben neue Perspektiven auch für den Verkehr innerhalb des Bundesgebietes eröffnet. Schon aufgrund des Zustroms von Aussiedlern und Übersiedlern ergeben sich aus heutiger Sicht höhere Zuwachsraten. In diesem Bericht wird die Entwicklung des Personenverkehrs im Bundesgebiet bis zum Jahre 2010 unter Zugrundelegung der jüngsten Bevölkerungsprojektion des DIW¹ analysiert: das gesamte Verkehrsaufkommen (alle das Bundesgebiet berührenden Wege im Jahr) und die Verkehrsleistung (alle auf dieser Fläche jährlich zurückgelegten Personenkilometer), differenziert nach Verkehrsarten, nach Nah- und Fernverkehr und nach den Motiven der Verkehrsteilnehmer (Fahrt- bzw. Wegezweck).

Für die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) relevante Globalprognosen sind vor fünf Jahren von PROGNOS (für BVWP '85) und vor zehn Jahren vom DIW (für BVWP '80) veröffentlicht worden². In diesen Prognosen wird die Entwicklung der Pkw-Fahrleistung erheblich unterschätzt; der für das Jahr 2000 erwartete Wert ist bereits 1988 erreicht oder überschritten worden (Abb. 1).

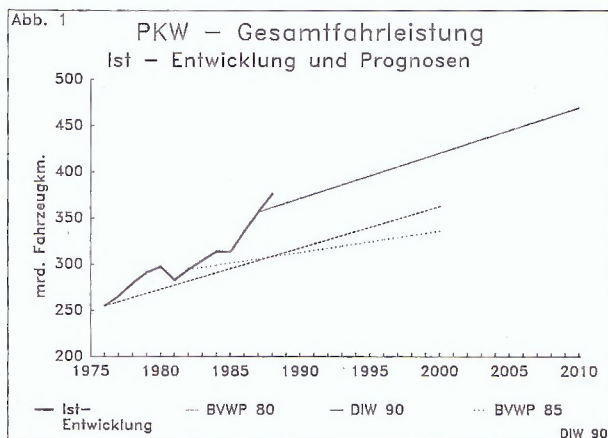
Rahmenbedingungen der Projektion

Der künftige Umfang des Personenverkehrs ist direkt von der prognostizierten Einwohnerzahl abhängig. In der jüngsten Projektion der Bevölkerungsentwicklung des DIW, die die Resultate der Volkszählung von 1987 und den Zustrom von Aussiedlern und Übersiedlern berücksichtigt, wird für das Jahr 2000 eine Bevölkerungszahl von 65,7 Mill. Personen und für das Jahr 2010 eine von 64,2 Mill. Einwohnern ausgewiesen³. Diese Schätzung für das

Jahr 2000 liegt um 10 Mill. über derjenigen von 1980, die in die Verkehrsprognose des DIW von 1980 als Basisannahme eingegangen ist.

Eine weitere zentrale Größe für die Schätzung des Personenverkehrs ist die Entwicklung der Motorisierung. Analysen des DIW⁴ sprechen für eine anhaltend starke Zunahme des Pkw-Bestandes. Die höhere Bevölkerungszahl und der erwartete Anstieg des Motorisierungsgrades der fahrfähigen Bevölkerung im Alter von 18 bis 75 Jahren von heute 660 auf 775 Pkw je 1000 Personen ergeben bei sonst unveränderten Rahmenbedingungen bis 2010 einen Bestandszuwachs um etwa 7 Mill. auf 37 Mill. Pkw.

Darüber hinaus wurden folgende Annahmen getroffen:
— Die verfügbaren Einkommen werden weiter steigen, die Arbeitszeit wird zurückgehen.



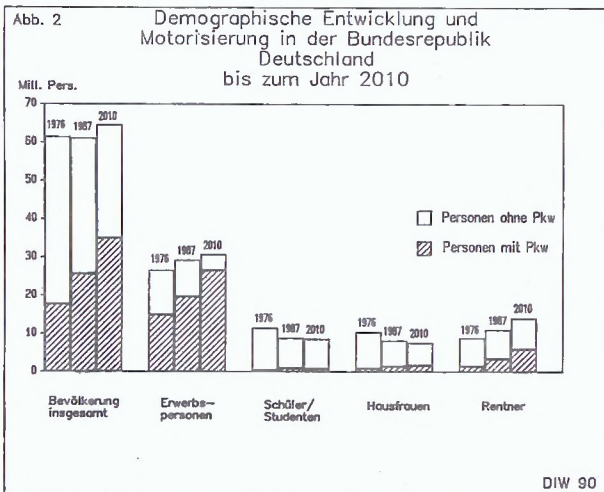
¹ Szenarien der Bevölkerungsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland. Bearb.: Erika Schulz. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 8/90.

² Zum BVWP '80 vgl.: Die voraussichtliche Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 2000. Bearb.: Rainer Hopf, Heilwig Rieke und Ulrich Voigt. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 34/80.

Bundesverkehrswegeplan 1985. Hrsg.: Der Bundesminister für Verkehr, Bonn 1985. Zur Methodik vgl.: Peter Cerwenka, Stefan Rommerskirchen: Personenverkehrsprognosen für die Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000. Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e. V. Nr. 48, Frankfurt am Main 1985.

³ Dies entspricht dem Szenario A der Prognose der Bevölkerungsentwicklung, in dem von einer künftig geringeren Zahl von Übersiedlern aus der DDR ausgegangen wird als in den anderen Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung.

⁴ Projektion des Pkw-Bestandes für die Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2010. Bearb.: Rainer Hopf. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 36/89, S. 425 ff.



- Für die Investitionen in die Verkehrswege werden eine Erweiterung des Bundesfernstraßennetzes gemäß vordringlichem Bedarf der BVWP '85, die Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecken der DB einschließlich der neuen Rhein-Main-Strecke und der Ausbau vernachlässigter Ost-West-Verbindungen unterstellt. In den Ballungsräumen werden U- und S-Bahnlinien entsprechend den bestehenden Planungen ausgebaut. Technisch-organisatorische Maßnahmen erhöhen die Kapazitäten der bestehenden Straßen und Schienenwege.
- Das Postulat der „freien Wahl der Verkehrsmittel“ bleibt grundsätzlich erhalten, auch wenn diese Wahl durch Einstellung oder Einschränkung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum oder durch autoverkehrsfreie Zonen in den Innenstädten faktisch eingeschränkt wird.
- Die Pkw-Betriebskosten dürften tendenziell zwar weiter steigen, aufgrund realer Einkommenserhöhungen wird dies die Pkw-Nutzung aber nicht beeinflussen⁵.
- Auch künftig werden Freizeit und Konsum die wesentlichen Ziele der Lebensgestaltung sein. Für die Wahl des Verkehrsmittels bleiben tradierte Muster bestimmend.

In der Projektion ist die Öffnung der deutsch/deutschen Grenze berücksichtigt und angenommen worden, daß bis 2010 hier eine Situation entsteht, die der jetzigen zwischen den Ländern der Bundesrepublik vergleichbar ist.

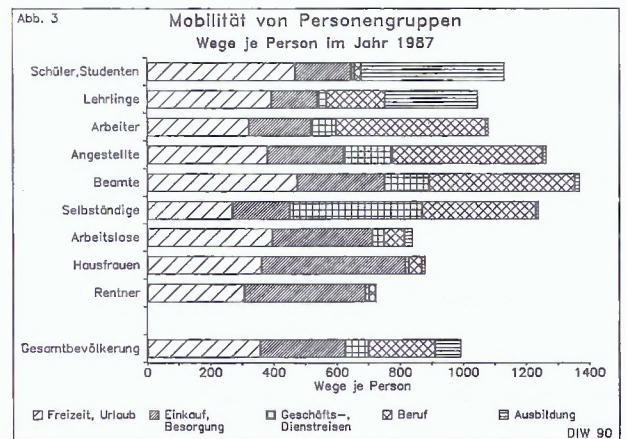
Datenbasis und Methode

Die Analyse wird durch die unzureichende statistische Basis erschwert. Für die zwei größten Bereiche, den Fußgängerverkehr und den Pkw-Verkehr, liegen originäre Daten nur aus den Stichprobenbefragungen in den Jahren 1976 und 1982⁶ vor. Durch die Verknüpfung

dieser Informationen mit Daten der amtlichen Statistik und eigene Schätzungen sind Zeitreihen zum Personenverkehr nach Verkehrsarten, Wegezwecken, getrennt nach Nah- und Fernverkehr, entwickelt worden⁷. Für den motorisierten Individualverkehr (Pkw, Kombi, motorisierte Zweiräder) wurde die Fahrleistungsrechnung des DIW⁸ herangezogen. Aufkommen und Leistung im Personenverkehr im Jahr 1987 sind nach

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

In dieser Unterteilung wurden die Mobilitätsraten (Wege je Person) und die durchschnittlichen Reiseweiten bestimmt und unter Berücksichtigung exogener Einflußfaktoren, wie Siedlungsstruktur, Arbeitszeit, Verkehrsange-



⁵ In der Vergangenheit ist der Anteil der durch den Pkw verursachten Ausgaben am Nettoeinkommen der privaten Haushalte ständig gesunken. Vgl. Verkehr in Zahlen 1989, Bearb.: H. Enderlein, Hrsg.: Der Bundesminister für Verkehr, Bonn 1989, S. 262.

⁶ Sozialforschung Brög: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV) 1976, München 1977; und Socialdata: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV) 1982. München 1984.

⁷ Die Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1982. Bearb.: Jutta Kloas und Hartmut Kuhfeld. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 34/85, S. 389 ff.

⁸ Vgl.: Gesamtfahrleistungen und Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr weiter deutlich gestiegen. Bearb.: Heilwig Rieke. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 44/87. Die Ergebnisse dieser Rechnungen sind kürzlich durch eine Befragung bestätigt worden. Vgl. Manfred Butzke, Peter Miller, Bernd Törkel: Pkw-Fahrleistungen 1987/88-Methode und Ergebnisse einer repräsentativen Halterbefragung. In: Internationales Verkehrswesen, 1/1990, S. 24 ff.

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

bot, fortgeschrieben. Durch Multiplikation dieser Mobilitätsraten mit den aus der jüngsten Bevölkerungsprognose des DIW abgeleiteten Besetzungszahlen in den soziodemographischen Personengruppen ergibt sich das Aufkommen im Personenverkehr für das Jahr 2010 und durch Multiplikation von Aufkommen und durchschnittlicher Reiseweite die Verkehrsleistung.

Berufsverkehr

Im Jahr 1987 entfielen etwa 20 vH aller Wege im Personenverkehr auf den Berufsverkehr¹⁰. Bis zum Jahr 2010 ergibt sich bei einem Zuwachs der Zahl der Erwerbspersonen gegenüber 1987 um knapp 5 vH und einer weiteren Verringerung der jährlichen Arbeitszeit um 12 Tage per Saldo ein Anstieg des Berufsverkehrs um 3,5 vH auf 13,3 Mrd. Wege. Der höhere Anteil von Pkw-Besitzern unter den Erwerbspersonen wird zu einer deutlichen Zunahme des Berufsverkehrs mit dem Auto führen. Für die Eisenbahn wird ein Rückgang um fast ein Fünftel, für Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen um reichlich ein Drittel erwartet. Auch in Gebieten mit gutem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln wird sich die Zahl der Fahrgäste spürbar verringern. Das Aufkommen im Fußgänger- und Fahrradverkehr wird sich um jeweils mehr als 10 vH verringern.

Ausbildungsverkehr

Umfang und Struktur des Ausbildungsverkehrs werden im wesentlichen von der Zahl der Schüler und Studenten und deren altersmäßiger Zusammensetzung bestimmt. Während Grundschüler vergleichsweise häufig zu Fuß zur Schule gehen, sind Oberschüler und Studenten wegen längerer Wege zur Schule bzw. Hochschule oft auf die Benutzung eines Verkehrsmittels angewiesen.

Auf Schüler und Studenten entfallen 80 vH des Ausbildungsverkehrs, auf Auszubildende 10 vH, der Rest sind Wege von Erwachsenen zu Fortbildungsveranstaltungen, Umschulungskursen u. ä. sowie Wege von Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen bzw. von dort abholen.

Bis zum Jahr 2010 wird sich die Gesamtzahl der Schüler und Studenten um 2,7 vH verringern. Größer als 1987 wird die Zahl der Oberschüler sein, kleiner die der Grundschüler und vor allem die Zahl der Studenten. Der Motorisierungsgrad von Schülern und Studenten, der für 1987 auf 11 vH geschätzt wird, dürfte um zwei Prozentpunkte sinken. Mit knapp 5 Mrd. Wegen im Jahr 2010 bleibt das Volumen des Ausbildungsverkehrs insgesamt nahezu konstant. Für keine Verkehrsart sind große Veränderungen zu erwarten; für die Eisenbahn ergeben sich indes, verursacht u. a. durch die Abnahme der Studentenzahlen, merkliche Einbußen.

Geschäfts- und Dienstreiseverkehr

Der Geschäfts- und Dienstreiseverkehr betrifft alle beruflich bedingten Wege, ausgenommen den Berufsverkehr selbst. Im Nahbereich, dem 95 vH aller Wege zuzurechnen sind, sind dies im wesentlichen Liefer-, Kundendienst- und Handwerkerfahrten, im Fernverkehr u. a. Geschäftsreisen sowie Reisen zu Tagungen und Messen.

Bis 2010 wird mit einer Zunahme des Geschäfts- und Dienstreiseverkehrs um 5 vH gerechnet. Im Nahbereich wird auch künftig das Auto das nahezu ausschließlich benutzte Verkehrsmittel sein. Über längere Distanzen wird der Zuwachs wesentlich höher sein als im Nahverkehr, wozu auch die erweiterten Möglichkeiten der Telekommunikation beitragen dürften. Der Zuwachs im Fernverkehr wird auf 18 vH geschätzt. Der Zuwachs bei der Eisenbahn und im Luftverkehr wird mit 33 vH bzw. 44 vH erheblich größer sein. Durch die reisezeitverkürzenden Neu- und Ausbaustrecken wird die Bundesbahn¹¹ etwa 6 Mill. Fahrten im Dienst- und Geschäftsverkehr an sich ziehen, die sonst mit dem Pkw oder dem Flugzeug gemacht worden wären.

Einkaufsverkehr

Neben reinen Einkaufswegen sind hier auch sonstige Versorgungswege (z. B. Arztbesuche, Behördengänge) berücksichtigt. Im Jahr 2010 wird das Volumen des Einkaufsverkehrs 17,3 Mrd. Wege betragen. Der Zuwachs von 5,2 vH gegenüber 1987 entspricht dem Bevölkerungswachstum. Angenommen wird, daß die Einkaufsgewohnheiten im wesentlichen beibehalten werden, andere verkehrserzeugende und -vermindernde Tendenzen (z. B. häufigere Einkäufe bei mehr Freizeit, stärkere Bündelung von Einkaufsaktivitäten) sich nahezu ausgleichen.

Bei erhöhter Motorisierung werden mehr Personen als heute in der Lage sein, Einkaufsfahrten mit dem Pkw zu machen. Die Benutzung des Pkw wird aber zumindest in den Innenstadtbereichen durch zunehmende Verkehrsprobleme erschwert werden. Bis 2010 wird hier mit einem Anstieg des Autoverkehrs um 18 vH gerechnet und mit Rückgängen bei allen anderen Verkehrsarten.

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

¹¹ Vgl. Bessere Wettbewerbsposition der Deutschen Bundesbahn durch die Neu- und Ausbaustrecken im Personenfernverkehr. Bearb.: Hartmut Kuhfeld, Joachim Niklas. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 21/1982.

Entwicklung des Aufkommens und der Leistung im Personenverkehr insgesamt nach Verkehrsarten und Zwecken

	Beförderte Personen (Mill.)				Leistung (Mill. Pkm)			
	1976	1982	1987	2010	1976	1982	1987	2010
Zu Fuß	20 037	17 688	16 448	16 611	22 122	19 707	18 539	19 270
Beruf	1 890	1 753	1 398	1 229	1 788	1 728	1 358	1 147
Ausbildung	2 586	1 537	1 388	1 366	2 487	1 538	1 393	1 373
Geschäft ¹⁾	222	156	153	157	169	165	158	161
Einkauf	7 698	7 236	6 889	6 822	6 388	5 750	5 513	5 566
Freizeit	7 640	7 006	6 620	7 038	11 290	10 576	10 117	11 023
Urlaub	—	—	—	—	—	—	—	—
Fahrrad	5 109	6 013	6 089	6 000	12 333	15 880	16 515	16 720
Beruf	948	1 020	1 164	1 036	2 751	2 602	2 933	2 607
Ausbildung	980	850	759	754	2 206	2 128	1 907	1 862
Geschäft ¹⁾	60	54	56	58	156	144	153	168
Einkauf	1 375	1 881	1 816	1 747	2 312	3 360	3 217	3 091
Freizeit	1 746	2 209	2 294	2 405	4 909	7 646	8 306	8 992
Urlaub	—	—	—	—	—	—	—	—
ÖSPV ²⁾	6 566	6 562	5 788	5 135	68 503	75 951	69 687	66 629
Beruf	1 779	1 411	1 274	840	19 747	15 827	14 490	9 469
Ausbildung	1 856	2 054	1 655	1 651	14 477	15 130	11 928	11 771
Geschäft ¹⁾	121	145	151	155	1 815	2 389	2 463	2 766
Einkauf	1 472	1 578	1 487	1 370	9 862	13 480	13 256	12 385
Freizeit	1 332	1 367	1 213	1 106	20 951	26 015	25 345	27 176
Urlaub	5	8	9	13	1 651	3 110	2 205	3 062
Eisenbahn ³⁾	1 024	1 120	1 088	978	36 250	38 349	39 949	43 267
Beruf	439	461	444	360	7 901	8 021	7 615	6 317
Ausbildung	217	246	209	191	3 429	3 862	3 170	2 868
Geschäft ¹⁾	38	45	58	65	4 016	4 181	5 726	7 997
Einkauf	128	146	150	143	2 860	3 265	3 121	3 196
Freizeit	188	208	213	205	14 378	15 319	16 445	18 434
Urlaub	14	14	14	14	3 667	3 700	3 872	4 455
MIV ⁴⁾	26 791	27 861	31 180	35 663	419 391	462 402	533 362	638 027
Beruf	6 748	7 695	8 603	9 863	79 270	101 135	116 214	142 735
Ausbildung	825	1 022	1 002	1 003	9 352	12 698	12 664	13 434
Geschäft ¹⁾	4 074	3 702	4 067	4 283	65 138	59 456	67 782	75 005
Einkauf	5 617	5 672	6 086	7 200	41 456	44 734	49 140	60 142
Freizeit	9 468	9 704	11 355	13 236	181 817	196 515	238 668	291 369
Urlaub	59	65	68	77	42 358	47 864	48 894	55 342
Insgesamt ⁵⁾	59 554	59 279	60 640	64 466	567 549	622 972	692 730	808 949
Beruf	11 804	12 340	12 882	13 327	111 458	129 313	142 610	162 277
Ausbildung	6 465	5 709	5 013	4 966	31 949	35 356	31 062	31 308
Geschäft ¹⁾	4 528	4 118	4 505	4 747	76 004	71 767	83 776	97 301
Einkauf	16 291	16 513	16 428	17 282	62 877	70 589	74 247	84 379
Freizeit	20 376	20 495	21 697	23 997	234 006	256 492	299 448	359 317
Urlaub	91	104	116	147	51 256	59 454	61 586	74 367

1) Geschäfts- und Dienstreiseverkehr. — 2) Öffentlicher Straßenpersonenverkehr: U-Bahn, Straßenbahn, O-Bus und Kraftomni-busverkehr. — 3) Einschl. S-Bahn. — 4) Motorisierter Individualverkehr: Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Krafträdern u. Mopeds. — 5) Einschließlich Luftverkehr.

Die Werte sind gerundet; die Summen sind aus ungerundeten Ausgangswerten berechnet.

Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, Socialdata München, Berechnungen des DIW.

Freizeitverkehr

Mehr als ein Drittel des gesamten Personenverkehrs entfällt auf den Freizeitverkehr (Besuche zu Kultur- und Sportveranstaltungen, Restaurantbesuche, Besuchsfahrten zu Freunden und Verwandten sowie Ausflüge und

Kurzreisen¹²⁾. Bis zum Jahr 2010 wird mit einer Zunahme des Freizeitverkehrs um 11 vH gerechnet. Den Ausschlag geben die Zunahme der Bevölkerungszahl, der Freizeit

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

Entwicklung des Aufkommens
und der Leistung im Personenfernverkehr¹⁾

	Beförderte Personen (Mill.)		Leistung (Mill. Pkm)	
	1987	2010	1987	2010
ÖSPV ²⁾	141	159	22 568	25 929
Beruf	21	23	1 568	1 241
Ausbildung	11	10	1 060	938
Geschäft ³⁾	7	8	982	1 210
Einkauf	9	10	819	950
Freizeit	83	94	15 934	18 529
Urlaub	9	13	2 205	3 062
Eisenbahn	159	168	25 879	30 880
Beruf	13	13	792	724
Ausbildung	7	7	485	433
Geschäft ³⁾	22	29	5 145	7 457
Einkauf	9	11	980	1 126
Freizeit	94	94	14 605	16 685
Urlaub	14	14	3 872	4 455
MIV ⁴⁾	1 293	1 505	222 363	265 170
Beruf	233	276	25 823	31 976
Ausbildung	89	93	8 656	9 492
Geschäft ³⁾	156	176	23 385	26 504
Einkauf	61	71	6 067	7 393
Freizeit	687	813	109 575	134 504
Urlaub	67	76	48 856	55 301
Luftverkehr ⁵⁾	47	78	14 678	25 034
Beruf	—	—	—	—
Ausbildung	—	—	—	—
Geschäft ³⁾	20	29	7 495	11 203
Einkauf	—	—	—	—
Freizeit	2	6	568	2 323
Urlaub	24	43	6 615	11 508
Insgesamt	1 640	1 911	285 488	347 013
Beruf	267	312	28 183	33 941
Ausbildung	107	110	10 201	10 862
Geschäft ³⁾	205	242	37 007	46 374
Einkauf	79	93	7 866	9 469
Freizeit	866	1 008	140 682	172 040
Urlaub	115	146	61 548	74 327

1) Wegelänge über 50 Km. — 2) Öffentlicher Straßenpersonenverkehr: U-Bahn, Straßenbahn, O-Bus u. Kraftomnibusverkehr. — 3) Geschäfts- u. Dienstreiseverkehr. — 4) Motorisierter Individualverkehr: Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Krafträdern und Mopeds. — 5) Ohne Umsteiger aus dem Ausland; einschließlich Transit, Leistung über dem Gebiet der Bundesrepublik. Die Werte sind gerundet; die Summen sind aus ungerundeten Ausgangswerten berechnet.

Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, Socialdata München, Berechnungen des DIW.

Die große Zahl freier Tage wird vermehrt zu Wochenend- und Kurzreisen führen, so daß für den Fernverkehr mit einer etwas höheren Wachstumsrate zu rechnen ist als für den Nahverkehr. Fahrten mit dem Pkw nehmen um ein Siebentel zu, für private Kurzflugreisen ist sogar eine Verdreifachung zu erwarten. Trotz Attraktivitätsgewinnen durch Neu- und Ausbaustrecken von ca. 10 Mill. Fahrten wird das Aufkommen der Bahn im Freizeitfernverkehr insgesamt stagnieren. Die zunehmende Motorisierung und die fehlende oder unzureichende Anbindung der Fläche an die Schiene sind hierfür wesentliche Ursachen. Bei den zurückgelegten Personenkilometern ergibt sich allerdings auch für den Schienenverkehr eine Zunahme. Die Zeitgewinne durch höhere Reisegeschwindigkeit werden auch dazu führen, daß weiter entfernt liegende Ziele bevorzugt werden.

Urlaubsverkehr

Mit einer Wachstumsrate von 27 vH im Zeitraum 1976 bis 1987 war der Urlaubsverkehr der am stärksten expandierende Sektor. Gestiegener Urlaubsanspruch, wachsendes Pro-Kopf-Einkommen und rasche Erhöhung der Pkw-Ausstattung haben für immer größere Teile der Bevölkerung eine oder mehrere Urlaubsreisen im Jahr ermöglicht. Bei den hier gesetzten Rahmenbedingungen (Bevölkerungswachstum, Zunahme der Zahl arbeitsfreier Tage, Einkommensverbesserungen, Beibehaltung des individuellen Strebens nach Freizeit und Konsum) wird der Urlaubsverkehr weiterhin kräftig steigen.

Die höchsten Zuwachsraten werden für den Luftverkehr erwartet, der von 24 Mill. Passagieren im Jahre 1987 auf 43 Mill. zunehmen wird. Der Anteil des Luftverkehrs beträgt dann fast 30 vH, gegenüber 21 vH in 1987.

Verkehrsmittel Nr. 1 bei Urlaubsreisen ist das Auto. Der Anteil an allen Wegen betrug 1987 fast drei Fünftel. Auch zukünftig wird mit einem — wenn auch abgeschwächten — Wachstum der Pkw-Fahrten zu rechnen sein. Im Jahr 2010 werden 80 vH der Haushalte motorisiert sein (1987 betrug dieser Anteil rund 70 vH). Während Erwerbstätigenhaushalte schon heute in hohem Maße motorisiert sind, werden künftig insbesondere Rentnerhaushalte das Auto vermehrt nutzen. Da die Zahl der Rentner zunimmt, werden sie in erheblichem Umfang zum Zuwachs des Urlaubsverkehrs beitragen.

Für den Urlaubsverkehr mit der Bahn werden keine Steigerungen erwartet. Die Angebotsverbesserungen im Fernreiseverkehr der Deutschen Bundesbahn zielen in erster Linie auf Reisezeitverkürzungen. Die Zahl der hierdurch zusätzlich zu gewinnenden Fahrgäste dürfte jedoch vergleichsweise gering sein, da im Urlaubsverkehr andere Kriterien (z. B. Gepäckmitnahme, Fahrtkosten, Pkw-Verfügbarkeit am Zielort und Erreichbarkeit des Ziels) entscheidender sind.

und die steigende Motorisierung. Personen mit Pkw-Besitz haben im Durchschnitt eine um die Hälfte höhere Freizeitmobilität als Personen ohne Pkw. Der Pkw-Verkehr wird hier um rd. ein Sechstel zunehmen, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel abnehmen. Im nichtmotorisierten Verkehr wird die Zahl der Freizeitwege etwa proportional zur Bevölkerungsentwicklung steigen.

Bis 2010 werden deutliche Zuwächse im Busreiseverkehr erwartet. Im Vergleich zur Bahn bietet der Bus die bessere Erschließung der Fläche, im Vergleich zum Pkw den Service für die Reisegruppe. Insgesamt gesehen bleibt die Bedeutung dieses Segments jedoch gering.

Entwicklung nach Verkehrsarten

Der nichtmotorisierte Verkehr, zu Fuß oder mit dem Fahrrad, wird im Jahr 2010 etwa dem heutigen Umfang entsprechen. Die durch steigende Motorisierung eintretenden Verluste werden durch die Zunahme der Bevölkerungszahl kompensiert.

Aufkommensverluste von mehr als 10 vH werden im öffentlichen Nahverkehr erwartet. Die in den Ballungsräumen noch geplanten Angebotsverbesserungen reichen nicht aus, den Rückgang bei den „klassischen“ Nutzergruppen von Bus und Bahn auszugleichen. Wegen des überdurchschnittlichen Rückgangs im Berufsverkehr werden die morgendlichen Verkehrsspitzen der Verkehrsunternehmen künftig stärker vom Ausbildungsverkehr bestimmt sein.

Eine Steigerung des Verkehrsaufkommens ist im öffentlichen Fernverkehr zu erwarten. Die Attraktivität der Bahn nimmt aufgrund der Neu- und Ausbaustrecken zu. Der Effekt wird auf rd. 18 Mill. zusätzliche Fahrgäste geschätzt, die sonst den Pkw oder das Flugzeug nutzen würden. Da sich diese Verlagerungen auf Fahrten mit höherer Reiseweite erstrecken, ergibt sich für die Leistung der Bahn im Fernverkehr sogar ein Verlagerungseffekt von rd. 5 Mrd. Personenkilometern; dies entspricht etwa einem Fünftel der jetzigen Leistung im Eisenbahnfernverkehr.

Im Omnibusfernverkehr, überwiegend Fahrten im Freizeitverkehr, wird eine Zunahme um ein Achtel bei Aufkommen und Leistung erwartet, so daß der Bus seinen Anteil an den Fernreisen behaupten dürfte.

Die höchsten Wachstumsraten wird der Luftverkehr erreichen¹³, insbesondere wegen der Zunahme von Urlaubsreisen.

Auch künftig wird der motorisierte Individualverkehr den höchsten Anteil am Personenverkehr haben. Bevölkerungswachstum und steigende Motorisierung lassen eine Zunahme des Pkw-Bestands um mehr als ein Drittel erwarten. Deutlich weniger werden das Verkehrsaufkommen (15 vH) und die zurückgelegten Personenkilometer (19 vH) steigen, weil ein großer Teil der zusätzlichen Motorisierung Rentnern und Hausfrauen, d. h. Personengruppen mit vergleichsweise geringen Fahrtzahlen, zuzurechnen ist (Abb. 3). Die höhere Wachstumsrate für die Leistung ergibt sich aus der Zunahme der durchschnittlichen Fahrtweite.

Der steigende Anteil motorisierter Personen führt dazu, daß die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge geringer wird. Damit nehmen die für die Straßenbelastung

Entwicklung der Komponenten des Pkw-Verkehrs

	Einheit	1976	1982	1987	2010
Fahrzeugbestand ¹⁾	Mill.	18,9	24,1	27,9	37,2
Gesamtfahrleistung	Mrd. Km	255	294	357	465
Durchschn. Fahrleistung	1000 Km	13,5	12,2	12,8	12,5
Durchschn. Besetzung		1,63	1,55	1,47	1,35
Durchschn. Reiseweite	Km	16,0	17,1	17,5	19,2
Beförderte Personen	Mill.	25 973	26 665	30 026	33 544
Personenkilometer	Mrd.	415,1	455,4	526,1	644,6
Pkw-Fahrten	Mill.	19 096	20 536	23 655	28 704

¹⁾ Personen- und Kombinationskraftwagen.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Berechnungen des DIW.

entscheidenden fahrzeugbezogenen Aufkommens- und Leistungswerte stärker als die personenbezogenen Größen zu. Die Zahl der Pkw-Fahrten wird sich gegenüber 1987 um ein Fünftel erhöhen, die der zurückgelegten Fahrzeugkilometer sogar um ein Drittel.

Resümee

Die Pkw-Fahrleistung wird unter den Status quo-Bedingungen dieser Projektion um 30 vH höher sein als 1987. Damit werden auch die vom Pkw verursachten Belastungen durch Flächenverbrauch, Lärm, Unfälle und Schadstoffemissionen zunehmen. Entlastungen durch technische Verbesserungen (z. B. geregelter Katalysator) sind nur in Teilbereichen möglich.

Zu den hier gesetzten Rahmenbedingungen der Projektion gehört, daß sich Verkehrspolitik und Verhaltensweisen der Bevölkerung nicht grundlegend ändern. Die Verkehrspolitik des Bundes und der EG weisen in diese Richtung, so daß der hier vorgelegten Status quo-Projektion eine recht hohe Eintrittswahrscheinlichkeit zuzumessen ist.

Instrumente zur Gestaltung des Verkehrsgeschehens stünden ausreichend zur Verfügung. Maßnahmen zur Einschränkung der Pkw-Nutzung werden von der Bevölkerung durchaus akzeptiert, wenn ihre Notwendigkeit vermittelt wird und alle (potentiellen) Autofahrer gleichermaßen betroffen werden. Durch investive, preispolitische und ordnungspolitische Eingriffe wäre eine Begrenzung der Belastungen durch den Pkw-Verkehr erreichbar. Dies

¹³ Ausgangspunkt der Projektion des Luftverkehrs ist die Prognose der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DLR), deren Ergebnisse mit der aktuellen Bevölkerungsprognose verknüpft wurden. Vgl. Klaus Bachmann, Horst Focke, Dieter Wilken: Die Nachfrage im Passagierluftverkehr der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 2000 und 2010 (unveröffentlichtes Manuskript).

zeigen beispielsweise die Ergebnisse einer Studie, die im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes für Nordrhein-Westfalen angefertigt worden ist. Hier wurden diverse Maßnahmenbündel in ihren Auswirkungen auf die Nutzung individueller und öffentlicher Verkehrsmittel quantifiziert. Für den Individualverkehr ergaben sich beträchtliche Reduktionspotentiale mit entsprechend positiven Wirkungen für die Umwelt¹⁴. Dabei wurde die Mobilität nicht eingeschränkt, sondern auf umweltverträglichere Verkehrsmittel verlagert. Auch die Erfahrungen verschiedener europäischer und außereuropäischer Städte, die verkehrspolitische Maßnahmen zur Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs ergriffen haben, zeigen die Chancen für sozialverträglichere Verkehrsabläufe. Für die deutschen Städte ist wegen des hohen Flächenverbrauchs durch den Pkw während der Fahrt und an seinen jeweiligen Standorten eine Begrenzung der jederzeitigen

„freien Wahl“ des Verkehrsmittels erforderlich; in den Beschlüssen des deutschen Städtetages zur Verkehrspolitik kommt dies auch zum Ausdruck. Bundesregierung und EG sind gefordert, über den notwendigen Straßenverkehr hinausgehende Fahrten mit dem Pkw nur zuzulassen, soweit dies im Einklang mit den Erfordernissen der Natur, also einer Regeneration der dabei verbrauchten Ressourcen, steht.

¹⁴ DIW, IVV, Metron, Prognos/BVU: Gesamtverkehrsplan Nordrhein-Westfalen. Ergebnisse der Untersuchungen zur künftigen Verkehrsentwicklung, Berlin 1989 (unveröffentlichtes Gutachten).

Ein ähnliches Ergebnis zeigt eine entsprechende Untersuchung für das Stadtgebiet Berlin-West. Vgl. Welche Entwicklung nimmt der Personenverkehr in Berlin (West)? Bearb.: Jutta Kloas, Hartmut Kuhfeld, Uwe Kunert. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 4/88.

Aus den Veröffentlichungen des DIW Sonderhefte

Erscheinen als neue Folge wieder seit 1948. Format DIN A 5.

- Nr.123 **Zweimal deutsche Sozialpolitik.** Von Peter Mitzscherling. 136 S. 1978. DM 26,—.
- Nr.124 **Forschung und Entwicklung in der Berliner Industrie.** Ergebnisse einer Befragung. Von Burkhard Dreher. 112 S. 1978. DM 36,—.
- Nr.125 **Maßnahmen für eine sichere und umweltverträgliche Energieversorgung.** Von Urs Dolinski und Hans-Joachim Ziesing unter Mitarbeit von Klaus-Dieter Labahn. 379 S. 1978. DM 148,—.
- Nr.126 **Zur Lage und Entwicklung der deutschen Filmwirtschaft.** Von Burkhard Dreher. 93 S. 1978. DM 32,80.
- Nr.127 **Neuberechnung der Wegekosten im Verkehr für das Jahr 1975.** Von Heinz Enderlein. 48 S. 1978. DM 18,60.
- Nr.128 **Regionalplanung und regionale Wirtschaftsstruktur in der Deutschen Demokratischen Republik.** Von Angela Scherzinger und Herbert Wilkens. 89 S. 1979. DM 33,60.
- Nr.129 **Das Kaufkraftverhältnis zwischen D-Mark und Mark (DDR). Eine Neuberechnung.** Von Charlotte Otto-Arnold. 76 S. 1979. DM 24,60.
- Nr.130 **Industrielle Strukturprobleme und sektorale Strukturpolitik in der Europäischen Gemeinschaft.** Von Fritz Franzmeyer. 160 S. 1979. DM 59,60.
- Nr.131 **Zur Interdependenz der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung.** Grundlagen eines simultanen interregionalen Modells für die Bundesrepublik Deutschland. Von Herwig Birg. 290 S. 1979. DM 118,—.
- Nr.132 **Zum Problem der Substitutionsmöglichkeit von Mineralölprodukten durch andere Energieträger — dargestellt am Beispiel eines Bundeslandes.** Von Urs Dolinski und Klaus-Dieter Labahn. 106 S. 1980. DM 44,60.
- Nr.133 **Möglichkeiten der künftigen Strombedarfsdeckung in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Eckhard Casser, Jörg-Peter Weiß und Hans-Joachim Ziesing. 131 S. 1980. DM 55,30.
- Nr.134 **Lohnentwicklung und Lohnpolitik als Bestimmungsgründe konjunktureller Verläufe und struktureller Verschiebungen.** Von Hans-Peter Basler. 102 S. 1981. DM 44,80.
- Nr.135 **Elemente regionaler Wohnungsmarkmodelle und offene Fragen der Wohnungsmarkanalyse.** Von Bernd Bartholmai. 43 S. 1982. DM 22,60.
- Nr.136 **Entwicklung und Struktur des deutsch-sowjetischen Handels — Seine Bedeutung für die Volkswirtschaften der Bundesrepublik Deutschland und der Sowjetunion.** Von Jochen Bethkenhagen und Heinrich Machowski. 83 S. 1982. DM 44,—.
- Nr.137 **Berechnung der Kosten für die Wege des Eisenbahn-, Straßen-, Binnenschiffs- und Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1981.** Von Heinz Enderlein. 59 S. 1983. DM 22,60.
- Nr.138 **Die Bedeutung des innerdeutschen Handels für die Wirtschaft der DDR.** Von Doris Cornelsen, Horst Lambrecht, Manfred Melzer und Cord Schwartau. 203 S. 1983. DM 84,—.
- Nr.139 **Beurteilung der Wirtschaftlichkeitsschwelle und Analyse der Produktionskapazitäten bei neuen Technologien zur Energieeinsparung in mittel- und längerfristiger Sicht.** Von Hans-Joachim Ziesing. 458 S. 1983. DM 198,—.
- Nr.140 **Neuorientierung in den Beziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Entwicklungsländern.** Von Fritz Franzmeyer, Hans J. Petersen (Hrsg.). 251 S. 1984. DM 44,60.
- Nr.141 **Messen und Ausstellungen als expansive Dienstleistungen.** Von Uwe Müller. 100 S. 1985. DM 22,60.
- Nr.142 **Präferenzregelung der Forschungs- und Entwicklungsförderung in Berlin.** Von Kurt Hornschild. 68 S. 1985. DM 19,80.
- Nr.143 **Regionale Beschäftigungsentwicklung und produktionsorientierte Dienstleistungen.** Von Franz-Josef Bade. 280 S. 1987. DM 56,—.
- Nr.144 **Der Beitrag der Europäischen Gemeinschaft zur Bekämpfung des Hungers in der Welt.** Von Peter Hrubesch und Siegfried Schultz (Hrsg.). 259 S. 1987. DM 54,—.
- Nr.145 **Die Beseitigung von Steuergrenzen in der Europäischen Gemeinschaft — Vorteile und Probleme einer Harmonisierung von Mehrwertsteuer und Verbrauchsteuern im europäischen Binnenmarkt.** Von Rüdiger Parsche, Bernhard Seidel und Dieter Teichmann unter Mitarbeit von Georg Erber und Hansjörg Haas. 468 S. 1988. DM 82,60.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Str. 5, D-1000 Berlin 33
Telefon (0 30) 82 99 10 — Telefax (0 30) 82 99 12 00
BTX-Systemnummer * 2 99 11 #

Präsident: Prof. Dr. Lutz Hoffmann

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Heiner Flassbeck, Dr. Fritz Franzmeyer, Dr. Hans Heuer, Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Dr. Frieder Meyer-Krahmer, Dr. Reinhard Pohl, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner

DDR: Übergang zum neuen Rentensystem schwierig. Bearbeitet von Ellen Kirner, Heinz Vortmann und Gert Wagner. —
Zum Produktivitätsvergleich Bundesrepublik — DDR. Bearbeitet von Doris Cornelsen und Wolfgang Kirner. —
Ungebrochenes Wachstum des Pkw-Verkehrs erfordert verkehrspolitisches Handeln. Bearbeitet von Jutta Kloas und Hartmut Kuhfeld.

Verlag Duncker & Humblot GmbH, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41.

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

Druck: ZIPPEL-Druck, Oranienburger Str. 170, D-1000 Berlin 26.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 125,—, vierteljährlich DM 35,—, Einzelnummer DM 4,—.

Zuzüglich Versandkosten