

Immer noch Nachholbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur in Ostdeutschland	805
Zuwanderung vergrößert Einkommensungleichheit und Einkommensarmut in Deutschland geringfügig — Neue Ergebnisse des Sozio-oekonomischen Panels (SOEP)	816
Zahlenbeilage	

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 50/96

Berlin

Stöglin

12. Dezember 1996

63. Jahrgang

Immer noch Nachholbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur in Ostdeutschland

Eine leistungsfähige und moderne Verkehrsinfrastruktur ist für die Funktionsfähigkeit einer arbeitsteilig organisierten und räumlich stark differenzierten Volkswirtschaft von zentraler Bedeutung. Die Modernisierung der desolaten Verkehrsanlagen in Ostdeutschland ist daher eine wesentliche Voraussetzung für den wirtschaftlichen Aufholprozeß Ostdeutschlands.

Von 1991 bis 1995 wurden nach Berechnungen des DIW in den neuen Bundesländern rund 66 Mrd. DM¹ in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Das Brutto-Anlagevermögen betrug zum Jahresende 1995 rund 168 Mrd. DM. Trotz gestiegener Vermögenswerte und verbesserter Altersstrukturen bleibt der Erneuerungsbedarf auch für die nächsten Jahre hoch.

Definitionen und Methodik

Die Brutto-Anlageinvestitionen und das Anlagevermögen werden für die einzelnen Bereiche der Verkehrsinfrastruktur jährlich vom DIW ermittelt und in der Reihe „Verkehr in Zahlen“ publiziert².

Die *Brutto-Anlageinvestitionen* umfassen alle Käufe neuer und gebrauchter Anlagen (abzüglich der Verkäufe) sowie die selbsterstellten Anlagen aller Investoren, unabhängig von der Eigentumsform der Infrastruktur-Einrichtungen. Der Erwerb von Grundstücken wird nicht berücksichtigt. Einige Verkehrsunternehmen, z. B. die Deutsche Bahn AG, zählen Erhaltungsaufwendungen mit investivem Charakter nicht zu den Investitionen, die vom DIW ausgewiesenen Brutto-Anlageinvestitionen sind aber um solche investiven Teile der Unterhaltung/Erhaltung ergänzt.

Das *Brutto-Anlagevermögen* stellt den Wiederbeschaffungswert der im Zeitablauf erstellten Verkehrsanlagen auf einheitlicher Preisbasis — in diesem Bericht 1991 — dar, während das *Netto-Anlagevermögen* den Zeitwert repräsentiert. Methodische Grundlage für die Berechnung des Anlagevermögens ist ein im DIW entwickeltes makroökonomisches Modell. Es basiert auf der Kumulation von ein-

zelnen Investitionsjahrgängen und auf Annahmen über die durchschnittliche Nutzungsdauer der Anlagen sowie über die wahrscheinliche Verteilung von Vermögensabgängen.

Der als *Modernitätsgrad* bezeichnete Quotient aus Netto- und Brutto-Anlagevermögen ist eine Meßgröße für den Altersaufbau des Anlagevermögens. Er gibt den Anteil derjenigen Anlagen am Brutto-Anlagevermögen an, die jünger sind als der Durchschnitt und eignet sich besonders für sektorale Vergleiche, bei denen Anlagenbestände mit unterschiedlicher Nutzungsdauer betrachtet werden.

Anlagevermögen im Bereich der ostdeutschen Verkehrsinfrastruktur 1990

Zum Jahresende 1990 existierten in den neuen Bundesländern 128 150 km Straßen, 14 000 km Schienenwege der Deutschen Reichsbahn, 2 320 km Wasserstraßen, 987 km

¹ Alle monetären Angaben in diesem Bericht beruhen auf der Preisbasis von 1991.

² Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Bearb.: S. Radke: Verkehr in Zahlen.

kommunale Schienenwege (U-Bahnen, Straßenbahnen, Obus) sowie 1 323 km Rohrfernleitungen³. Der Umschlagbereich umfaßte u.a. 1 800 Güter- und 2 700 Personenbahnhöfe der Deutschen Reichsbahn, die Verkehrsflughäfen in Berlin-Schönefeld, Dresden, Leipzig-Halle und Erfurt, die Seehäfen in Rostock, Warnemünde, Wismar, Stralsund, Saßnitz und Mukran sowie die Binnenhäfen in den Gebieten der Ober- und Mittelelbe, der Oder sowie an den Berliner und Brandenburger Wasserstraßen⁴.

Mit Ausnahme des Straßennetzes waren die Infrastrukturbereiche in den neuen Bundesländern sowohl auf die Fläche als auch auf die Einwohnerzahl bezogen durch eine höhere Netzdichte als in den alten Bundesländern gekennzeichnet. Allen Infrastrukturbereichen gemeinsam war jedoch eine geringerwertige Netzstruktur (z. B. niedrigerer Anteil von Autobahnen am Straßennetz und von Stadtschnellbahnen bei den kommunalen Schienenwegen) sowie ein niedrigerer Ausbau- und Ausstattungsstandard (z. B. geringere durchschnittliche Straßenbreite, Vorkriegsabmessungen bei Wasserstraßen und Schleusen, niedrigerer Anteil elektrifizierter und mehrgleisiger Strecken bei der Deutschen Reichsbahn, veraltete Stellwerks- und Signaltechnik, große Anzahl höhengleicher Bahnübergänge).

Die mangelhafte Bauausführung und insbesondere die jahrzehntelang völlig unzureichenden Unterhaltungs- und

Investitionsaufwendungen führten zu einem schlechten Zustand der Anlagen. Dies schränkte deren Funktionsfähigkeit ein und hatte z. B. zahlreiche Geschwindigkeits- und Achslastbegrenzungen bei der Deutschen Reichsbahn und bei den kommunalen Schienenverkehrswegen, Einschränkungen der Befahrbarkeit bzw. Tragfähigkeit bei den Straßenbrücken und eine geringere Verkehrssicherheit zur Folge. Nach Berechnungen des DIW betrug das Brutto-Anlagevermögen der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern zum Jahresende 1990 rund 124 Mrd. DM, der Nettowert belief sich auf 63 Mrd. DM. Der im Vergleich zu Westdeutschland deutlich geringere Modernitätsgrad (51 vH im Vergleich zu 71 vH) und die ungünstige Altersstruktur der Verkehrsanlagen spiegeln die in der Vergangenheit vernachlässigte Investitions- und Unterhaltungstätigkeit deutlich wider. So resultierten beispielsweise mehr als die Hälfte des Brutto-Anlagevermö-

³ Für Rohöl und Mineralölprodukte.

⁴ Die Ausstattungskarakteristika und das Anlagevermögen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern wurden detailliert in einer Studie des DIW für den Bundesminister für Verkehr untersucht und berechnet. Vgl. Enderlein, H.; Kunert, U.; Link, H.: Berechnung und Bewertung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern, Beiträge zur Struktur-forschung des DIW, Heft 149, Berlin 1994.

Tabelle 1

**Anlagevermögen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur 1990
in Mill. DM zu Preisen von 1991**

	Brutto-Anlagevermögen			Netto-Anlagevermögen		
	West- deutschland	Ost- deutschland	Insgesamt	West- deutschland	Ost- deutschland	Insgesamt
<i>Verkehrsinfrastruktur insgesamt</i>	1 028 090	123 612	1 151 702	726 461	62 913	789 374
Verkehrswege	927 642	114 495	1 042 137	666 693	58 744	725 437
Eisenbahn, S-Bahn ¹⁾	156 498	31 344	187 842	96 728	15 496	112 224
Stadtschnellbahn, Straßenbahn ¹⁾	51 391	2 036	53 427	44 791	1 063	45 854
Straßen und Brücken	662 422	67 722	730 144	488 202	35 556	523 758
darunter Bundesfernstraßen	234 674	29 059	263 733	180 823	16 079	196 902
Wasserstraßen ²⁾	51 675	11 148	62 823	34 325	5 699	40 024
Rohrfernleitungen ³⁾	5 656	2 245	7 901	2 647	930	3 577
Umschlagplätze	100 448	9 117	109 565	59 768	4 169	63 937
Eisenbahn, S-Bahn ⁴⁾	42 869	6 242	49 111	22 336	2 650	24 986
Binnenhäfen ⁵⁾	11 305	662	11 967	6 511	312	6 823
Seehäfen	26 678	1 722	28 400	17 543	938	18 481
Flughäfen ⁶⁾	19 596	491	20 087	13 378	269	13 647

¹⁾ Fahrweg einschließlich zugehöriger Anlagen. — ²⁾ Bis zur Seegrenze. — ³⁾ Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. — ⁴⁾ Bahnhöfe einschließlich sonstiger Bauten und Ausrüstungen. — ⁵⁾ Öffentliche Binnenhäfen. — ⁶⁾ Einschließlich Flugsicherung.

Quelle: Berechnungen des DIW.

Tabelle 2

Brutto-Anlageinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur
in Mill. DM zu Preisen von 1991

	1991			1992			1993			1994			1995		
	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land
<i>Brutto-Anlageinvestitionen¹⁾</i>	39 135	28 870	10 265	40 884	27 631	13 253	39 145	25 407	13 738	39 410	25 081	14 329	39 395	25 149	14 246
Verkehrswege	33 325	23 830	9 495	35 624	23 426	12 198	34 433	21 744	12 689	34 929	21 710	13 219	34 914	21 704	13 210
Eisenbahn, S-Bahn ²⁾	6 870	2 990	3 880	7 065	3 100	3 965	7 038	3 165	3 873	7 672	3 414	4 258	7 869	3 738	4 131
Stadtschnellbahn, Straßenbahn ²⁾	1 965	1 740	225	2 709	2 320	389	2 126	1 713	413	1 881	1 604	277	1 889	1 592	297
Straßen u. Brücken	23 180	17 880	5 300	24 645	16 919	7 726	23 877	15 643	8 234	24 042	15 571	8 471	23 784	15 266	8 518
darunter Bundesfernstraßen	7 645	6 345	1 300	7 167	5 313	1 854	7 468	5 041	2 427	7 538	4 824	2 714	7 617	4 663	2 954
Wasserstraßen ³⁾	1 050	970	80	944	845	99	1 087	956	131	1 033	856	177	1 074	846	228
Rohrfernleitungen ⁴⁾	260	250	10	261	242	19	305	267	38	301	265	36	298	262	36
Umschlagplätze	5 810	5 040	770	5 260	4 205	1 055	4 712	3 663	1 049	4 481	3 371	1 110	4 481	3 445	1 036
Eisenbahn, S-Bahn ⁵⁾	1 350	820	530	1 308	732	576	1 376	800	576	1 823	1 038	785	1 702	983	719
Binnenhäfen ⁶⁾	200	190	10	150	133	17	156	130	26	171	146	25	160	113	47
Seehäfen	850	790	60	886	774	112	866	769	97	743	650	93	887	828	59
Flughäfen ⁷⁾	3 410	3 240	170	2 916	2 566	350	2 314	1 964	350	1 744	1 537	207	1 732	1 521	211

¹⁾ Ohne Grunderwerb. Aufgrund von Revisionen sowie der getrennten Berechnungen mit den entsprechenden Preisindex-Reihen für Ost- und Westdeutschland nicht mit den in „Verkehr in Zahlen 1996“ ausgewiesenen Werten vergleichbar. — ²⁾ Fahrweg einschließlich zugehöriger Anlagen. — ³⁾ Bis zur Seegrenze. — ⁴⁾ Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. — ⁵⁾ Bahnhöfe einschließlich sonstiger Bauten und Ausrüstungen. — ⁶⁾ Öffentliche Binnenhäfen. — ⁷⁾ Einschließlich Flugsicherung.

Quellen: Deutsche Bundesbahn, Deutsche Reichsbahn, Deutsche Bahn AG, Bundesminister für Verkehr, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Berechnungen des DIW.

gens bei den Wasserstraßen und bei den Binnenhäfen aus Investitionen, die vor 1950 getätigt wurden; bei den Straßen und den Eisenbahnen war es jeweils knapp ein Drittel. Dementsprechend hoch sind die erforderlichen Finanzmittel für die Modernisierung der Verkehrsanlagen.

Mit 72 Mrd. DM entfielen knapp zwei Drittel des Bruttowertes der Verkehrswege Ostdeutschlands auf Bundesverkehrswege; hierzu gehören die in der Baulast des Bundes stehenden Wegeanlagen der Deutschen Reichsbahn, die Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie die Wasserstraßen. Allein für diese Verkehrsanlagen hat das DIW einen Ersatzbedarf von rund 110 Mrd. DM für den Zeitraum von 1991 bis 2010 ermittelt, wovon mit rund 65 Mrd. DM mehr als die Hälfte dem Nachholbedarf zuzuordnen ist⁵. Hinzu kommt ein Ersatzbedarf von 6 Mrd. DM für die kommunalen Schienenverkehrswege sowie von 85 Mrd. DM für die Landes- und Kommunalstraßen Ostdeutschlands. Insgesamt ergeben sich für den genannten Zeitraum rund 200 Mrd. DM als Ersatzbedarf für die ostdeutschen Verkehrswege.

Investitionen und Anlagevermögen im Zeitraum 1991 bis 1995

Grundlage für die investitionspolitischen Maßnahmen des Bundes im Verkehrsbereich ist der erste gesamtdeutsche Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92), der für den Zeitraum von 1991 bis 2010 ein Investitionsvolumen von insgesamt 414 Mrd. DM für Neu-, Ausbau- und Ersatzmaßnahmen an den Bundesverkehrswegen vorsieht, darunter 161 Mrd. DM für die neuen Bundesländer⁶. Dieses Planungsvolumen enthält den vom DIW ermittelten Ersatzbedarf für die Bundesverkehrswege. Darüber hinaus sollen im gleichen Zeitraum rund 91 Mrd. DM zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den west- und ostdeutschen Gemeinden bereitgestellt werden.

Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern sind die 1991 beschlossenen und in den BVWP '92 übernommenen Verkehrsprojekte Deutsche Einheit mit einem geplanten Investitionsvolumen von insgesamt 57 Mrd. DM, wovon rund 45 Mrd. DM dem ostdeutschen Gebiet zuzurechnen sind⁷.

Für den Zeitraum von 1991 bis 1995 hat das DIW aus offiziellen Daten, Angaben von Verbänden sowie Unternehmensdaten die getätigten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der neuen Bundesländer ermittelt und durch eigene Schätzungen ergänzt. Von 1991 bis 1995 wurden vom Bund rund 32 Mrd. DM für Neubau, Ausbau und Ersatz der Schienenwege der Deutschen Reichsbahn (bzw. ab 1994 des ostdeutschen Netzes der Deutschen Bahn AG), der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen in den neuen Bundesländern investiert. Insgesamt, unter Einbeziehung der übrigen Investitionen von Gemeinden und Ländern, sowie unter Berücksichtigung der investiven Teile der Unterhaltungs- und Erhaltungs-

maßnahmen der Unternehmen, sind von 1991 bis 1995 rund 66 Mrd. DM in die Verkehrsinfrastruktur Ostdeutschlands investiert worden. Dies entspricht einem Drittel der gesamten Verkehrsinfrastruktur-Investitionen in Deutschland.

Das hohe Investitionsvolumen im Betrachtungszeitraum führte zu einem deutlichen Anstieg des Wertes der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern. Während das Brutto-Anlagevermögen in Westdeutschland im Betrachtungszeitraum um 6 vH stieg, wuchs es in Ostdeutschland um ein Drittel und belief sich zum Jahresende 1995 auf 168 Mrd. DM. Noch stärker, um 70 vH, stieg das Netto-Anlagevermögen; es betrug zum Jahresende 1995 rund 107 Mrd. DM. Mit 64 vH hat sich der Modernitätsgrad der ostdeutschen Verkehrsinfrastruktur an den entsprechenden Wert in Westdeutschland (69 vH) angenähert, wenngleich die Entwicklung in den Einzelbereichen unterschiedlich verlief.

Die Entwicklung in den einzelnen Infrastrukturbereichen

Eisenbahnen, S-Bahnen

Von 1991 bis 1995 wurden in die ostdeutsche Eisenbahninfrastruktur rund 23 Mrd. DM investiert, davon 20 Mrd. DM in den Wegebereich. Das Investitionsvolumen lag in allen fünf Jahren des Betrachtungszeitraums über dem der Eisenbahnen in den alten Bundesländern⁸.

Mit diesem Investitionsvolumen konnten sowohl der Erhaltungszustand des existierenden Netzes als auch das Qualitätsniveau der neu- bzw. ausgebauten Streckenabschnitte in den neuen Bundesländern verbessert werden. So wurden beispielsweise auf rund 3 200 km Gleislänge die schadhafte Betonschwellen ausgetauscht, 9 000 Weichen erneuert, die Langsamfahrstellen von 2 200 km auf 900 km reduziert und 1 200 km Strecke elektrifiziert⁹. Knapp die Hälfte (10 Mrd. DM) des gesamten Investitionsvolumens wurde für die Schienenprojekte Deutsche Ein-

⁵ Vgl.: Hohe Ersatzinvestitionen in Verkehrswege erforderlich. Bearb.: Heinz Enderlein, Uwe Kunert, Heike Link. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 41/92.

⁶ Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan 1992, Bonn 1992.

⁷ Bei diesen Projekten, die nach den Planungen des Bundes im wesentlichen bis zum Beginn des nächsten Jahrtausends fertiggestellt werden sollen, handelt es sich um 9 Schienen-, 7 Straßen- und 1 Wasserstraßenvorhaben.

⁸ Dabei ist zu berücksichtigen, daß es sich bei den Eisenbahn-Investitionen in Ostdeutschland fast ausschließlich um Investitionen in das Sachanlagevermögen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn handelt, da in Ostdeutschland anders als in den alten Bundesländern bislang nur wenige nichtbundeseigene Eisenbahnunternehmen existieren.

⁹ Vgl. Der Bundesminister für Verkehr: Zügiger Aufbau der Verkehrswege in den neuen Bundesländern. In: Verkehrsnachrichten 10/1995.

Tabelle 3

Anlagevermögen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur
in Mill. DM zu Preisen von 1991

	1991			1992			1993			1994			1995		
	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land
<i>Brutto-Anlagevermögen¹⁾</i>	1 173 099	1 043 376	129 723	1 195 579	1 056 816	138 763	1 215 695	1 067 458	148 237	1 235 464	1 077 198	158 266	1 254 628	1 086 435	168 193
Verkehrswege	1 060 434	940 296	120 138	1 080 383	951 955	128 428	1 098 542	961 380	137 162	1 116 617	970 221	146 396	1 134 134	978 517	155 617
Eisenbahn, S-Bahn ²⁾	190 085	156 396	33 689	192 420	156 349	36 071	194 636	156 313	38 323	197 414	156 477	40 937	200 343	156 922	43 421
Stadtschnellbahn, Straßenbahn ²⁾	54 895	52 740	2 155	57 094	54 655	2 439	58 698	55 950	2 748	60 044	57 123	2 921	61 384	58 271	3 113
Straßen und Brücken	744 419	673 308	71 111	759 641	682 726	76 915	773 613	690 395	83 218	787 268	697 517	89 751	800 191	703 861	96 330
darunter Bundesfernstraßen	269 035	239 361	29 674	273 682	242 852	30 830	278 493	245 945	32 548	283 232	248 691	34 541	287 908	251 145	36 763
Wasserstraßen ³⁾	63 271	52 206	11 065	63 601	52 603	10 998	64 062	53 102	10 960	64 457	53 491	10 966	64 881	53 861	11 020
Rohrfernleitungen ⁴⁾	7 764	5 646	2 118	7 627	5 622	2 005	7 533	5 620	1 913	7 434	5 613	1 821	7 335	5 602	1 733
Umschlagplätze	112 665	103 080	9 585	115 196	104 861	10 335	117 153	106 078	11 075	118 847	106 977	11 870	120 494	107 918	12 576
Eisenbahn, S-Bahn ⁵⁾	49 117	42 554	6 563	49 072	42 144	6 928	49 087	41 797	7 290	49 543	41 686	7 857	49 872	41 522	8 350
Binnenhäfen ⁶⁾	11 949	11 291	658	11 880	11 220	660	11 817	11 145	672	11 769	11 086	683	11 709	10 994	715
Seehäfen	28 785	27 050	1 735	29 195	27 396	1 799	29 576	27 728	1 848	29 826	27 933	1 893	30 211	28 307	1 904
Flughäfen ⁷⁾	22 814	22 185	629	25 049	24 101	948	26 673	25 408	1 265	27 709	26 272	1 437	28 702	27 095	1 607
<i>Netto-Anlagevermögen¹⁾</i>	802 416	733 272	69 144	816 798	738 530	78 268	829 007	741 287	87 720	841 089	743 498	97 591	852 678	745 509	107 169
Verkehrswege	735 748	671 264	64 484	748 057	675 180	72 877	758 881	677 209	81 672	769 901	679 011	90 890	780 552	680 600	99 952
Eisenbahn, S-Bahn ²⁾	114 252	96 315	17 937	116 412	96 036	20 376	118 486	95 852	22 634	121 131	95 936	25 195	123 849	96 335	27 514
Stadtschnellbahn, Straßenbahn ²⁾	47 047	45 852	1 195	48 940	47 460	1 480	50 195	48 427	1 768	51 161	49 257	1 904	52 099	50 050	2 049
Straßen und Brücken	530 804	491 879	38 925	539 119	494 361	44 758	546 488	495 376	51 112	553 833	496 143	57 690	560 728	496 439	64 289
darunter Bundesfernstraßen	199 270	182 685	16 585	201 039	183 413	17 626	202 989	183 790	19 199	204 872	183 878	20 994	206 694	183 741	22 953
Wasserstraßen ³⁾	40 125	34 537	5 588	40 114	34 615	5 499	40 238	34 795	5 443	40 299	34 866	5 433	40 394	34 921	5 473
Rohrfernleitungen ⁴⁾	3 520	2 681	839	3 472	2 708	764	3 474	2 759	715	3 477	2 809	668	3 482	2 855	627
Umschlagplätze	66 668	62 008	4 660	68 741	63 350	5 391	70 126	64 078	6 048	71 188	64 487	6 701	72 126	64 909	7 217
Eisenbahn, S-Bahn ⁵⁾	25 004	22 006	2 998	24 967	21 605	3 362	24 982	21 291	3 691	25 423	21 229	4 194	25 702	21 116	4 586
Binnenhäfen ⁶⁾	6 807	6 498	309	6 744	6 431	313	6 690	6 364	326	6 653	6 316	337	6 608	6 238	370
Seehäfen	18 694	17 748	946	18 941	17 935	1 006	19 164	18 116	1 048	19 265	18 179	1 086	19 508	18 420	1 088
Flughäfen ⁷⁾	16 163	15 756	407	18 089	17 379	710	19 290	18 307	983	19 847	18 763	1 084	20 308	19 135	1 173

¹⁾ Aufgrund von Revisionen sowie der getrennten Berechnungen mit den entsprechenden Preisindex — Reihen für Ost- und Westdeutschland nicht mit den in „Verkehr in Zahlen 1996“ ausgewiesenen Werten vergleichbar. Jahresendbestand. Ohne Grundbesitz. Die Vermögenswerte für die Umschlagplätze beziehen sich auf die Infra- und Suprastruktur. — ²⁾ Fahrweg einschließlich zugehöriger Anlagen. — ³⁾ Bis zur Seegrenze. — ⁴⁾ Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. — ⁵⁾ Bahnhöfe einschließlich sonstiger Bauten und Ausrüstungen. — ⁶⁾ Öffentliche Binnenhäfen. — ⁷⁾ Einschließlich Flugsicherung.

Quelle: Berechnungen des DIW.

Tabelle 4

**Modernitätsgrad¹⁾ der Verkehrsinfrastruktur
in vH**

	1991			1992			1993			1994			1995		
	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land	Ins- gesamt	West- deutsch- land	Ost- deutsch- land
<i>Verkehrsinfrastruktur insgesamt</i>	68,4	70,3	53,3	68,3	69,9	56,4	68,2	69,4	59,2	68,1	69,0	61,7	68,0	68,6	63,7
Verkehrswege	69,4	71,4	53,7	69,2	70,9	56,7	69,1	70,4	59,5	68,9	70,0	62,1	68,8	69,6	64,2
Eisenbahn, S-Bahn ²⁾	60,1	61,6	53,2	60,5	61,4	56,5	60,9	61,3	59,1	61,4	61,3	61,5	61,8	61,4	63,4
Stadtschnellbahn, Straßenbahn ²⁾	85,7	86,9	55,5	85,7	86,8	60,7	85,5	86,6	64,3	85,2	86,2	65,2	84,9	85,9	65,8
Straßen und Brücken	71,3	73,1	54,7	71,0	72,4	58,2	70,6	71,8	61,4	70,3	71,1	64,3	70,1	70,5	66,7
darunter Bundesfernstraßen	74,1	76,3	55,9	73,5	75,5	57,2	72,9	74,7	59,0	72,3	73,9	60,8	71,8	73,2	62,4
Wasserstraßen ³⁾	63,4	66,2	50,5	63,1	65,8	50,0	62,8	65,5	49,7	62,5	65,2	49,5	62,3	64,8	49,7
Rohrfernleitungen ⁴⁾	45,3	47,5	39,6	45,5	48,2	38,1	46,1	49,1	37,4	46,8	50,0	36,7	47,5	51,0	36,2
Umschlagplätze	59,2	60,2	48,6	59,7	60,4	52,2	59,9	60,4	54,6	59,9	60,3	56,5	59,9	60,1	57,4
Eisenbahn, S-Bahn ⁵⁾	50,9	51,7	45,7	50,9	51,3	48,5	50,9	50,9	50,6	51,3	50,9	53,4	51,5	50,9	54,9
Binnenhäfen ⁶⁾	57,0	57,6	47,0	56,8	57,3	47,4	56,6	57,1	48,5	56,5	57,0	49,3	56,4	56,7	51,7
Seehäfen	64,9	65,6	54,5	64,9	65,5	55,9	64,8	65,3	56,7	64,6	65,1	57,4	64,6	65,1	57,1
Flughäfen ⁷⁾	70,8	71,0	64,7	72,2	72,1	74,9	72,3	72,1	77,7	71,6	71,4	75,4	70,8	70,6	73,0

¹⁾ Der Modernitätsgrad gibt das Verhältnis von Netto- zu Brutto-Anlagevermögen an. — ²⁾ Fahrweg einschließlich zugehöriger Anlagen. — ³⁾ Bis zur Seegrenze. — ⁴⁾ Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. — ⁵⁾ Bahnhöfe einschließlich sonstiger Bauten und Ausrüstungen. — ⁶⁾ Öffentliche Binnenhäfen. — ⁷⁾ Einschließlich Flugsicherung.

Quelle: Berechnungen des DIW.

heit (Gesamtlänge: 1 960 km) ausgegeben. Das entspricht rund einem Drittel des hierfür bis zum Jahr 2010 geplanten Investitionsvolumens. Bislang wurden die Projekte 5 (Helmstedt-Berlin), 6 (Eichenberg-Halle) und 7 (Bebra-Erfurt) fertiggestellt. Die übrigen Projekte befinden sich gegenwärtig im Bau oder in der Planung.

Als Ergebnis der umfangreichen Investitionen stieg die Attraktivität des Schienenfernverkehrs durch kürzere Fahrzeiten, häufigere Verbindungen und kundenfreundlichere Bahnhöfe. So verkürzte sich z. B. die Fahrzeit zwischen Erfurt und Frankfurt/M. von viereinhalb Stunden (1990) auf 2 Stunden und 20 Minuten (1996).

Die Erneuerung und der Ausbau des Schienennetzes in Ostdeutschland bergen zudem die Chance, neue technologische Entwicklungen umzusetzen, mit denen zukünftig sowohl die Kapitalkosten als auch die Unterhaltungs- und Betriebskosten gesenkt werden können. Ein Beispiel hierfür ist der Bau des neuen elektronischen Stellwerkes in Magdeburg, das 37 herkömmliche Stellwerke ersetzt. Ein anderes Beispiel ist die Ausführung von Oberbaumaßnahmen als feste Fahrbahn¹⁰, ein Verfahren, das zwar in den Investitionskosten zunächst höher zu veranschlagen ist als die herkömmliche Schotterbauweise, das aber in den Folgejahren zu reduzierten Unterhaltungsaufwendungen führen soll.

Der Bruttowert der Eisenbahninfrastruktur in den neuen Bundesländern belief sich 1995 auf 52 Mrd. DM bei einem

Nettowert von 32 Mrd. DM. Das hohe Investitionsvolumen findet auch seinen Ausdruck in einer deutlich verbesserten Alterstruktur: Knapp die Hälfte des Brutto-Anlagevermögens für den Wegebereich der ehemaligen Reichsbahn resultierte 1995 aus nach der deutschen Vereinigung getätigten Investitionen, bei den Umschlagplätzen war es gut ein Drittel.

Dennoch existieren noch immer Unterschiede im Ausstattungsniveau des Schienennetzes im Vergleich zu Westdeutschland, die sich in einem nach wie vor geringeren Anteil elektrifizierter und mehrgleisiger Strecken, einer großen Zahl höhengleicher sowie nicht technisch gesicherter Bahnübergänge und einem niedrigeren Streckenanteil für höhere Geschwindigkeiten niederschlagen. Dies ist allerdings auch darauf zurückzuführen, daß das ostdeutsche Schienennetz durch eine höhere Netzdichte als in Westdeutschland gekennzeichnet ist und zahlreiche Strecken enthält, deren Betrieb angesichts des geringen Verkehrsaufkommens für die DB AG obsolet geworden ist¹¹.

¹⁰ Bei diesem Verfahren werden die Schienen im Gegensatz zu herkömmlichen Schotterbauweise in ein festes Betonbett verlegt.

¹¹ Für insgesamt gut 200 km des ostdeutschen Schienennetzes sind Streckenstilllegungsverfahren eingeleitet worden oder bereits abgeschlossen; dies dürfte allerdings erst der Beginn der Netzreduktion sein. Vgl.: Streckenstilllegungen durch die Deutsche Bahn AG. In: Bundestagsdrucksache 13/2569, Bonn 1996.

Tabelle 5

Altersstruktur des Brutto-Anlagevermögens¹⁾ 1990
zu Preisen von 1991 — Ostdeutschland

	Anteile der Investitionsjahrgänge in vH				
	bis 1950	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990
<i>Verkehrswege</i>					
Deutsche Reichsbahn ²⁾	21,7	3,9	16,2	20,8	37,4
Stadtschnellbahn, Straßenbahn ²⁾	29,1	0,3	7,2	26,0	37,5
Bundesfernstraßen	32,5	5,4	16,4	28,2	17,4
Sonstige Straßen	32,2	4,4	13,9	29,3	20,2
Wasserstraßen ³⁾	53,6	6,3	11,4	15,3	13,4
Rohrfernleitungen ⁴⁾	0,0	5,3	30,0	39,0	25,7
<i>Umschlagplätze</i>					
Deutsche Reichsbahn ⁵⁾	25,8	17,4	18,1	20,3	18,4
Binnenhäfen ⁶⁾	52,7	10,9	11,6	13,0	11,9
Seehäfen	12,3	10,9	16,5	30,1	30,2
Flughäfen ⁷⁾	0,2	1,8	11,8	24,3	62,0

¹⁾ Ohne Grunderwerb. Aufgrund von Revisionen sowie der getrennten Berechnungen mit den entsprechenden Preisindex-Reihen für Ost- und Westdeutschland nicht mit den in Verkehr in Zahlen 1996 ausgewiesenen Werten vergleichbar. — ²⁾ Fahrweg einschließlich zugehöriger Anlagen. — ³⁾ Bis zur Seegrenze. — ⁴⁾ Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. — ⁵⁾ Bahnhöfe einschließlich sonstiger Bauten und Ausrüstungen. — ⁶⁾ Öffentliche Binnenhäfen. — ⁷⁾ Einschließlich Flugsicherung.
Quelle: Berechnungen des DIW.

Tabelle 6

Altersstruktur des Brutto-Anlagevermögens¹⁾ 1995
zu Preisen von 1991 — Ostdeutschland

	Anteile der Investitionsjahrgänge in vH					
	bis 1950	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	ab 1991
<i>Verkehrswege</i>						
DR/DB AG ²⁾	14,1	1,6	7,9	9,1	21,2	46,1
Stadtschnellbahn, Straßenbahn ²⁾	18,2	0,0	2,0	9,4	19,4	51,1
Bundesfernstraßen	24,8	3,7	9,6	18,4	12,9	30,6
Sonstige Straßen	20,0	2,4	5,3	14,7	12,3	45,3
Wasserstraßen ³⁾	49,2	5,6	10,7	14,7	13,3	6,5
Rohrfernleitungen ⁴⁾	0,0	4,2	29,2	30,6	28,0	8,0
<i>Umschlagplätze</i>						
DR/DB AG ⁵⁾	14,9	10,4	12,0	12,8	12,0	37,9
Binnenhäfen ⁶⁾	43,7	8,6	9,6	10,2	10,5	17,5
Seehäfen	9,5	8,1	13,1	21,8	25,4	22,1
Flughäfen ⁷⁾	0,0	0,3	2,8	4,3	13,7	78,9

¹⁾ Ohne Grunderwerb. Aufgrund von Revisionen sowie der getrennten Berechnungen mit den entsprechenden Preisindex-Reihen für Ost- und Westdeutschland nicht mit den in „Verkehr in Zahlen 1996“ ausgewiesenen Werten vergleichbar. — ²⁾ Fahrweg einschließlich zugehöriger Anlagen. — ³⁾ Bis zur Seegrenze. — ⁴⁾ Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. — ⁵⁾ Bahnhöfe einschließlich sonstiger Bauten und Ausrüstungen. — ⁶⁾ Öffentliche Binnenhäfen. — ⁷⁾ Einschließlich Flugsicherung.
Quelle: Berechnungen des DIW.

Stadtschnellbahnen, Straßenbahnen

Von 1991 bis 1995 wurden in die kommunalen Schienenverkehrswege in den neuen Bundesländern (U-Bahn, Straßenbahn, Obus) rund 1,6 Mrd. DM investiert. Die Mittel wurden hauptsächlich zur Erneuerung des maroden Straßenbahnnetzes und zur Umgestaltung der Haltestellen eingesetzt. Mit diesem Investitionsvolumen konnte der Ersatzbedarf von durchschnittlich gut 300 Mill. DM pro Jahr gerade gedeckt werden¹².

Anders stellt sich die Situation in Westdeutschland dar: Hier wurden im gleichen Zeitraum für Investitionen in die kommunalen Schienenwege knapp 9 Mrd. DM ausgegeben, das sind durchschnittlich 1,8 Mrd. DM pro Jahr. Zur Deckung des anstehenden Ersatzbedarfs wären nach Berechnungen des DIW durchschnittlich 820 Mill. DM pro Jahr erforderlich gewesen. Mehr als die Hälfte des Investitionsvolumens wurde also für Streckenerweiterungen und Neubaumaßnahmen (z.B. Neubau/Verlängerung der U-Bahnstrecken in Düsseldorf, Stuttgart, München und Nürnberg) verwendet.

Zum Jahresende 1995 entfielen auf die kommunalen Schienenverkehrswege in Ostdeutschland ein Brutto-Anlagevermögen von 3,1 Mrd. DM und ein Netto-Anlagevermögen von 2 Mrd. DM. Die Fortschritte bei der Anlagen-erneuerung zeigen sich im Anstieg des Modernitätsgrades von 52 vH auf 66 vH. Obwohl sich die Altersstruktur deutlich verbessert hat — so resultiert die Hälfte des Brutto-

Anlagevermögens aus Investitionen nach der deutschen Vereinigung — liegt der Modernitätsgrad mit 66 vH nach wie vor deutlich unter dem Wert von 86 vH in den alten Bundesländern. Auch der Anteil der ostdeutschen Vermögenswerte am gesamtdeutschen Vergleichswert entspricht mit 5 vH (Brutto-Anlagevermögen) bzw. 4 vH (Netto-Anlagevermögen) nicht dem Anteil am Streckennetz (ein Drittel). Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, daß die teuren U-Bahnnetze mit Ausnahme Ostberlins in den neuen Bundesländern fehlen. Zum anderen verdeutlichen diese Unterschiede aber auch den nach wie vor existierenden Rückstand der kommunalen Schieneninfrastruktur in Ostdeutschland.

Straßen

Auf das Straßenwesen entfiel im Betrachtungszeitraum der größte Investitionsblock. Knapp zwei Drittel aller Infrastrukturinvestitionen, insgesamt rund 120 Mrd. DM, flossen in das gesamtdeutsche Straßennetz. Davon wurden gut 37 Mrd. DM in die Bundesfernstraßen investiert.

¹² Vgl. Heinz Enderlein, Uwe Kunert, Heike Link: a.a.O. Bei der Ermittlung dieses Wertes wurde davon ausgegangen, daß mit Ausnahme Berlins in Ostdeutschland keine kapitalintensiven U-Bahnen gebaut werden, sondern das Straßenbahnnetz erneuert und modernisiert wird.

Tabelle 7

Altersstruktur des Brutto-Anlagevermögens¹⁾ 1995
zu Preisen von 1991 — Westdeutschland

	Anteile der Investitionsjahrgänge in vH					
	bis 1950	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	ab 1991
<i>Verkehrswege</i>						
DB/DB AG ²⁾	14,1	8,9	15,7	24,0	27,3	10,0
Nichtbundeseigene Eisenbahnen ²⁾	16,5	3,6	8,1	15,0	34,7	22,1
Stadtschnellbahn, Straßenbahn ²⁾	6,7	2,3	12,5	32,1	31,0	15,4
Bundesfernstraßen	7,8	4,9	24,0	31,1	21,8	10,4
Sonstige Straßen	8,3	4,1	19,6	30,2	25,6	12,2
Wasserstraßen ³⁾	24,1	10,1	16,4	22,3	18,8	8,3
Rohrfernleitungen ⁴⁾	0,0	2,2	21,1	24,6	29,2	22,9
<i>Umschlagplätze</i>						
DB/DB AG ⁵⁾	11,4	17,8	18,8	24,0	17,5	10,5
Nichtbundeseigene Eisenbahnen ⁵⁾	5,5	11,6	16,0	28,6	27,4	10,9
Binnenhäfen ⁶⁾	36,2	11,6	15,6	15,9	14,2	6,5
Seehäfen	9,3	10,8	16,5	26,3	23,7	13,4
Flughäfen ⁷⁾	0,5	1,3	9,9	13,4	35,3	39,6

1) Ohne Grunderwerb. Aufgrund von Revisionen sowie der getrennten Berechnungen mit den entsprechenden Preisindex-Reihen für Ost- und Westdeutschland nicht mit den in „Verkehr in Zahlen 1996“ ausgewiesenen Werten vergleichbar. — 2) Fahrweg einschließlich zugehöriger Anlagen. — 3) Bis zur Seegrenze. — 4) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge. — 5) Bahnhöfe einschließlich sonstiger Bauten und Ausrüstungen. — 6) Öffentliche Binnenhäfen. — 7) Einschließlich Flugsicherung.

Quelle: Berechnungen des DIW.

Für die Erneuerung und den Neu- und Ausbau des ost-deutschen Straßennetzes wurden 38 Mrd. DM ausgegeben, darunter rund 11 Mrd. für die Bundesfernstraßen. Mit diesem Investitionsvolumen wurden u.a. 59 Lückenschlußmaßnahmen durchgeführt, 6 860 km Fahrbahn erneuert, 2 675 km Fahrbahn um- und ausgebaut, 292 km Fahrbahn neugebaut (ohne Ortsumgehungen), 1 753 Brücken saniert bzw. neugebaut und die Sicherheitsausrüstung verbessert (Ausrüstung aller Autobahnen mit Mittelstreifen und Schutzplanken)¹³.

Der Bruttowert der Bundesfernstraßen in den neuen Bundesländern betrug 1995 rund 37 Mrd. DM, der Nettowert lag bei 23 Mrd. DM. Der Modernitätsgrad der Bundesfernstraßen in den neuen Bundesländern stieg infolge der hohen Investitionen von 55 vH auf 62 vH, während er in den alten Bundesländern von 77 vH auf 73 vH sank. Ein Vergleich mit den kilometerspezifischen Werten für die alten Bundesländer zeigt jedoch, daß nach wie vor erhebliche Rückstände beim Anlagevermögen existieren. Zum Jahresende 1990 entsprach in Ostdeutschland 1 km Bundesfernstraße einem Brutto-Anlagevermögen von 2,2 Mill. DM, in Westdeutschland 5,9 Mill. DM. 1995 waren es 2,7 Mill. DM je km in den neuen Bundesländern und 6,4 Mill. DM je km in den alten Bundesländern.

Für Investitionen in das sonstige Straßennetz wurden von den Ländern und Kommunen in Ost- und Westdeutschland mehr als das Doppelte der Bundesfernstraßeninvestitionen ausgegeben. Das Brutto-Anlagevermögen stieg dadurch von 39 Mrd. DM auf knapp 60 Mrd. DM in den neuen Bundesländern und von 427 Mrd. DM auf 453 Mrd. DM in den alten Bundesländern. Besonders stark wirkten sich die hohen Investitionen auf den Anstieg des Netto-Anlagevermögens in Ostdeutschland aus: Es belief sich 1995 auf 41 Mrd. DM (im Vergleich zu 19 Mrd. DM 1990). Der Modernitätsgrad stieg von 50 vH auf 69 vH und erreichte den Vergleichswert der sonstigen Straßen in Westdeutschland.

Bezogen auf die Straßenlänge¹⁴ zeigen sich dennoch beträchtliche Unterschiede im Kapitalstock: Während in den alten Bundesländern 1 Kilometer Straße einen Wiederbeschaffungswert von 0,97 Mill. DM hat, repräsentiert er in den neuen Bundesländern einen Wert von 0,48 Mill. DM.

¹³ Vgl. Der Bundesminister für Verkehr: a.a.O., Straßenbaubericht 1996. In: Bundestagsdrucksache 13/5850, Bonn 1996.

¹⁴ Stand Jahresende 1995 für die Landes- und Kreisstraßen. Stand Jahresende 1993 für die Gemeindestraßen, aktuelle Längenangaben für die Gemeindestraßen liegen nicht vor.

Wasserstraßen

In das ostdeutsche Wasserstraßennetz wurden im Betrachtungszeitraum 0,7 Mrd. DM zu Preisen von 1991 investiert, in Westdeutschland waren es 4,5 Mrd. DM. Dieser deutliche Unterschied ist auf die großen Bauprojekte im westdeutschen Wasserstraßennetz (Main-Donau-Kanal, Mittellandkanal, Saarausbau) zurückzuführen, die allerdings stark umstritten waren. In Ostdeutschland existiert demgegenüber nur ein großes Investitionsprojekt, die Wasserstraßenverbindung vom Mittellandkanal über den Elbe-Havel-Kanal und die untere Havelwasserstraße bis zu den Berliner Wasserstraßen. Dieses ebenfalls kontrovers diskutierte Vorhaben, das zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit gehört, befindet sich noch überwiegend im Planungsstadium.

Der größte Teil der Wasserstraßeninvestitionen in Ostdeutschland hatte bisher den Charakter von Erneuerungsinvestitionen ohne Kapazitätserweiterung, wobei die Investitionen von 0,7 Mrd. DM im Betrachtungszeitraum noch unter dem vom DIW ermittelten Ersatzbedarf von jährlich rund 0,4 Mrd. DM blieben. Die Investitionen lagen bis 1994 sogar unter dem Volumen der Vermögensabgänge, die als untere Leitlinie des Ersatzbedarfs anzusehen sind.

Dementsprechend waren sowohl der Brutto- als auch der Nettowert des ostdeutschen Wasserstraßennetzes im Betrachtungszeitraum leicht rückläufig. Der Modernitätsgrad stagnierte bei 50 vH und zeigt nach wie vor einen deutlichen Rückstand zur Vermögensbindung bei den westdeutschen Wasserstraßen, deren — im Betrachtungszeitraum rückläufiger — Modernitätsgrad 1995 bei 65 vH lag. Dieser Unterschied ist allerdings auch ein Ausdruck obsoleter Netzteile des ostdeutschen Wasserstraßennetzes, deren Ausbau unter verkehrswirtschaftlichen Aspekten nicht sinnvoll ist.

Binnen- und Seehäfen

Im Betrachtungszeitraum wurden in Ostdeutschland 125 Mill. DM in die Binnenhäfen und 421 Mill. DM in die Seehäfen investiert. Der Bruttowert der Binnenhäfen in den neuen Bundesländern betrug 1995 rund 715 Mill. DM. Bei einem Nettowert von 370 Mill. DM lag der Modernitätsgrad mit 52 vH nur noch knapp unter dem westdeutschen Wert von 57 vH. Auf die ostdeutschen Seehäfen entfiel ein Brutto-Anlagevermögen von 1,9 Mrd. DM, der Modernitätsgrad belief sich auf 57 vH.

Die Altersstruktur der Binnenhäfen in den neuen Bundesländern hat sich deutlich verbessert. 17 vH des Brutto-Anlagevermögens resultieren aus Investitionsjahrgängen ab 1991. Allerdings stammt noch immer knapp die Hälfte des Brutto-Anlagevermögens aus Investitionen vor 1950; dies deutet auf verstärkten Ersatzbedarf hin. Demgegenüber ist die Altersstruktur der ostdeutschen Seehäfen durch einen geringeren Anteil von Investitionsjahrgängen vor 1950 gekennzeichnet, 22 vH des Brutto-Anlagevermö-

gens ist auf die Investitionstätigkeit nach der deutschen Vereinigung zurückzuführen. Der Altersaufbau des Brutto-Anlagevermögens bei den ostdeutschen Seehäfen hat sich damit weitgehend an die Situation in Westdeutschland angeglichen. Dies ist jedoch auch auf die relativ kontinuierliche Investitionstätigkeit in der DDR zurückzuführen, da die Seehäfen neben der Deutschen Reichsbahn einen Investitionsschwerpunkt im Verkehrsbereich darstellten.

Flughäfen

Die Flughäfen waren sowohl hinsichtlich des Brutto- als auch des Netto-Anlagevermögens der wachstumsstärkste Bereich innerhalb der ostdeutschen Verkehrsinfrastruktur. Das Brutto-Anlagevermögen betrug 1,6 Mrd. DM zum Jahresende 1995. Das hohe Investitionsvolumen bewirkte einen besonders starken Anstieg des Netto-Anlagevermögens, das sich im Betrachtungszeitraum vervierfachte. Der Modernitätsgrad lag mit 73 vH sogar über dem der westdeutschen Flughäfen. Dies ist durch die unterschiedliche Altersstruktur begründet. Die Flughäfen weisen innerhalb der ostdeutschen Infrastrukturbereiche mit 78 vH den höchsten Anteil von Investitionsjahrgängen nach 1991 auf, der damit deutlich über dem westdeutscher Flughäfen (40 vH) liegt. Allerdings ist der Altersaufbau des Flughafen-Vermögens in den alten Bundesländern infolge der kontinuierlichen Investitionstätigkeit wesentlich ausgeglichener: 13 vH resultieren aus Investitionen im Zeitraum von 1971 bis 1980 (neue Bundesländer: 4 vH) und 35 vH sind auf Investitionen von 1981 bis 1990 (neue Bundesländer: 14 vH) zurückzuführen.

Fazit

Die in den Jahren 1991 bis 1995 vorgenommenen Investitionen von 66 Mrd. DM haben einen Aufholprozeß hinsichtlich Qualität und Ausstattungsniveau der ostdeutschen Verkehrsinfrastruktur in Gang gesetzt, der sich in einem starken Anstieg der Anlagevermögenswerte und verbesserten Alterstrukturen widerspiegelt. Dennoch erreichen die Infrastrukturausstattung und die Qualitätsmerkmale der Verkehrswege und Umschlagplätze noch nicht den Stand der alten Bundesländer. So liegt beispielsweise die Netzdichte der Bundesfernstraßen mit 0,12 km/km² nach wie vor unter der in den alten Bundesländern (0,16 km/km²). Die Schienenwege in den neuen Bundesländern sind durch einen geringeren Anteil mehrgleisiger und elektrifizierter Strecken gekennzeichnet. Bei den Wasserstraßen war die Vermögensentwicklung rückläufig, da die Investitionen nicht zum Ersatz der Vermögensabgänge ausreichten.

Die erheblichen Infrastruktur-Investitionen in den neuen Bundesländern sind insbesondere auf das starke Engagement des Bundes zurückzuführen, auf den in allen Jahren des Betrachtungszeitraums mehr als die Hälfte des Investitionsvolumens entfiel. In den alten Bundesländern lag der Bundesanteil bei gut einem Drittel. Dies zeigt, daß bei der

Investitionstätigkeit in Ostdeutschland die Schließung von Lücken bei den Fernverkehrswegen dominierten. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß in Ostdeutschland private Unternehmen mit entsprechenden Investitionen erst schrittweise entstehen.

Die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern ist noch längst nicht abgeschlossen. Vielmehr sind bei Bund, Ländern und Gemeinden weiterhin hohe finanzielle Aufwendungen für die Verkehrsinfrastruktur zu erbringen, allein um den Nachhol- und Ersatzbedarf zu decken. Sowohl der Bund als auch die übrigen öffentlichen Haushalte werden aber in Zeiten knapper Kassen vor dem Problem stehen, dringend erforderliche Investitionsprojekte, z.B. Erhaltungsmaßnahmen an bestehenden Infrastruktur-Einrichtungen, nur teilweise oder gar nicht finanzieren zu können. Die Infrastrukturpolitik muß deshalb zukünftig unter Effizienz- und auch Umweltaspekten

Prioritäten für Investitionsprojekte setzen sowie — nicht nur in Ost-, sondern auch in Westdeutschland — neue Finanzierungs- und Bewirtschaftungsformen (Stichworte: Privatfinanzierung, Public-Private-Partnership, Road Pricing) prüfen und umsetzen.

Die Verlagerung der Finanzverantwortung von einer öffentlichen Hand zur anderen, so wie es derzeit durch die Herabstufung von Bundesstraßen zu Landesstraßen und damit zu den Landeshaushalten geschieht¹⁵, ist zwar aus Sicht des Bundes sinnvoll und entspricht dem Bundesfernstraßengesetz, sie löst jedoch die anstehenden Finanzierungsprobleme nicht.

¹⁵ Vgl.: Abstufungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr betreffend autobahnparallele Bundesstraßen. Antwort der Bundesregierung. In: Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode, Drucksache 13/5380, Bonn 1996.

Zuwanderung vergrößert Einkommensungleichheit und Einkommensarmut in Deutschland geringfügig

Neue Ergebnisse des Sozio-oekonomischen Panels (SOEP)

Die Einkommensungleichheit in Deutschland liegt im internationalen Vergleich im mittleren Bereich. Ob und inwieweit die deutsche Einkommensverteilung durch die starken Zuwanderungen in den letzten zehn Jahren ungleicher geworden ist, läßt sich mit Daten der amtlichen Statistik nicht erfassen; insbesondere sind keine disaggregierten Aussagen zur Einkommenssituation für Deutsche, Ausländer und Zuwanderer möglich. Die amtliche Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) berücksichtigt Ausländer erst seit 1993; diese werden jedoch nicht getrennt ausgewiesen. Das Sozio-oekonomische Panel (SOEP)¹ erfaßt Ausländer, die bereits zu Beginn dieser Erhebung im Jahre 1984 in Deutschland lebten, und deren Kinder. Seit 1995 werden auch Zuwanderer befragt. Unter Berücksichtigung der Zuwanderer-Teilstichprobe² des SOEP können neue Schätzungen der Einkommensverteilung in Deutschland durchgeführt werden.

Jährlich eine Million Zuzüge ins Bundesgebiet

Seit geraumer Zeit verlegen Jahr für Jahr mehr als eine Million Menschen ihren Wohnsitz aus dem Ausland nach Deutschland (Tabelle 1). Ganz überwiegend wandern ausländische Staatsbürger zu³; nach der Verschärfung des deutschen Asylrechts⁴ ist ihr Anteil an allen Zuwanderern freilich von 81 vH (1992) auf 73 vH (1995) zurückgegangen. Der Zustrom von Deutschen hat seit Ende der achtziger Jahre an Bedeutung gewonnen: Übersiedlungswilligen in der DDR eröffneten sich 1989 neue Konstellationen — zuerst durch Ausreisemöglichkeiten über Ungarn und die Tschechoslowakei, dann durch die Öffnung der Grenze zum Bundesgebiet. Seit der Vereinigung Deutschlands

¹ Vgl. zu dieser vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung durchgeführten Erhebung Projektgruppe Panel: Das sozio-oekonomische Panel (SOEP) im Jahre 1994. In: Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, Heft 1/1995, S. 5-15.

² Vgl. Jürgen Schupp und Gert Wagner: Die Zuwanderer-Stichprobe des sozio-oekonomischen Panels (SOEP) im Jahre 1994. In: Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, Heft 1/1995, S. 16-25.

³ Als Ausländer gelten in der Bevölkerungsstatistik diejenigen Personen, die nicht Deutsche im Sinne des Art. 116 Abs. 1 GG sind. Dazu zählen auch Staatenlose und Personen mit ungeklärter Staatsangehörigkeit. Deutsche, die zugleich eine fremde Staatsangehörigkeit besitzen, zählen nicht als Ausländer.

⁴ Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 16 und 18) vom 28. Juni 1993. BGBl. I, S. 1002 ff.

Tabelle 1

Wanderungen über die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland¹⁾ in 1 000 Personen

Jahr	Zuzüge			Fortzüge			Nettozuwanderungen		
	Deutsche	Ausländer	Insgesamt	Deutsche	Ausländer	Insgesamt	Deutsche	Ausländer	Insgesamt
1985	83	398	481	59	367	425	24	32	56
1986	89	478	567	59	348	407	30	131	160
1987	119	472	592	65	334	399	55	138	193
1988	213	648	861	60	359	419	153	289	441
1989	367	767	1 134	102	438	540	265	329	594
1990	421	836	1 256	109	465	574	312	370	682
1991	262	920	1 183	85	497	582	178	423	601
1992	282	1 208	1 489	87	615	701	195	593	788
1993	281	987	1 268	87	710	797	195	277	471
1994	296	774	1 070	119	621	741	177	153	330
1995	294	788	1 082	113	561	674	181	227	408

¹⁾ 1985 bis 1990 früheres Bundesgebiet, von 1991 an Gesamtdeutschland. Abweichungen in den Summen durch Rundung der Zahlen.

Quellen: Statistisches Bundesamt: Fachserie 1, Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Reihe 1, Gebiet und Bevölkerung (mehrere Jahrgänge); Wirtschaft und Statistik, Heft 10/1996.

sind Zuzüge aus den neuen in die alten Bundesländer allerdings Binnenwanderungen geworden. Deutsche, die aus dem Ausland ins Bundesgebiet ziehen, sind nun vorwiegend Aussiedler aus den Nachfolgestaaten der Sowjetunion.

Der Zuwanderung stehen Fortzüge sowohl bei Deutschen als auch bei Ausländern in weitaus geringerem Umfang gegenüber. Im Jahr 1995 ergab sich ein Zuwanderungsüberschuß von insgesamt 408 000 Personen; der negative Saldo von Geburten und Todesfällen (– 119 000) wurde weit überkompensiert. Von 1991 bis 1995 wäre die Einwohnerzahl Deutschlands aufgrund der natürlichen Bevölkerungsbewegung — hätte es keine Außenwanderungen gegeben — um 0,5 Millionen geschrumpft; tatsächlich hat die Bevölkerung von Anfang 1991 bis Ende 1995 um 2,1 Millionen zugenommen.

Keine Informationen über die Einkommenslage der Zuwanderer in der amtlichen Statistik...

Neben der Zahl der Zuwanderer werden in der amtlichen Statistik zwar auch Informationen über die Erwerbsbeteiligung nachgewiesen⁵; Angaben über die Einkommenslage dieses Personenkreises findet man dort jedoch nicht.

Von der *volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung* (VGR)⁶ — der umfassenden Statistik des Wirtschaftskreislaufs und der Einkommensverteilung — werden prinzipiell sämtliche Personen erfaßt, die ihren ständigen Wohnsitz im Bundesgebiet haben, in privaten Haushalten oder Gemeinschaftsunterkünften leben; die Einkommensaggregate der VGR schließen die Einkommen aller Bevölkerungsgruppen ein. Die VGR liefert indes keine getrennten Informationen über Zuwanderer⁷ — eine makroökonomisch orientierte Verteilungsrechnung wäre an dieser Stelle wohl auch überfordert.

Eine Fülle von Strukturdaten zur Einkommensverteilung liefert die *Einkommens- und Verbrauchsstichprobe* (EVS)⁸, die alle fünf Jahre erhoben wird. Die EVS von 1993 ist erstmals auf Haushalte von Ausländern, die in Deutschland leben, ausgedehnt worden⁹. Weil sich aber von diesen Haushalten nur wenige an der Stichprobe beteiligten — die Teilnahme ist freiwillig —, werden die erfragten Daten nicht nach Haushalten mit deutschen und ausländischen Bezugspersonen getrennt ausgewiesen¹⁰. Im *Mikrozensus* — einer jährlichen Stichprobe über die Bevölkerung und den Arbeitsmarkt — findet man Daten zur Einkommensverteilung, die nach deutschen und ausländischen Haushalten gegliedert sind¹¹. In der einen Einkommenschichtung sind die deutschstämmigen, in der anderen die ausländischen Zuwanderer enthalten — aber es ist für den Datennutzer nicht möglich, sie jeweils „herauszurechnen“. Über- und Aussiedler sind, da deutsche Staatsangehörige, im Datensatz nicht als Zuwanderer identifizierbar.

... aber im Sozio-oekonomischen Panel

Das vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung in Zusammenarbeit mit Infratest Sozialforschung durchge-

führte Sozio-oekonomische Panel (SOEP) erfaßt seit der ersten Erhebungswelle im Jahre 1984 neben der deutschen Wohnbevölkerung auch Ausländer und ihre Haushalte¹². Da es sich beim SOEP um eine Wiederholungsbefragung handelt, die auch alle neu hinzugekommenen Haushaltsmitglieder einbezieht, werden Zuwanderer, die im Zuge des Familiennachzugs (insbesondere aus den klassischen Anwerbeländern des Mittelmeerraumes) nach Westdeutschland gekommen sind, automatisch erfaßt. Auf der anderen Seite werden bei einer Wiederholungsbefragung, also auch beim SOEP, Zuwanderer nicht erfaßt, wenn sie in neu gegründete Haushalte ziehen. Um die Veränderung der Grundgesamtheit „Wohnbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland“ durch diese Immigranten seit 1984 adäquat berücksichtigen zu können, wurde das SOEP in den Jahren 1994/95 um eine Zuwanderer-Stichprobe ergänzt¹³. Die Befragungsdaten des SOEP ermöglichen eine differenzierte Betrachtung verschiedener Zuwanderergruppen nach Staatsangehörigkeit und Herkunftsregion.

Im Rahmen der folgenden Analysen werden für das Jahr 1995 folgende Gruppen unterschieden:

— alle Personen in privaten Haushalten in Westdeutschland, davon

⁵ Vgl. Statistisches Bundesamt: Fachserie 1, Reihe 1, Gebiet und Bevölkerung 1994.

⁶ Vgl. Statistisches Bundesamt: Fachserie 18, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Reihe 1.3, Konten und Standardtabellen 1995, Hauptbericht.

⁷ Vgl. Klaus Schüler und Mitarbeiter: Verfügbares Einkommen nach Haushaltsgruppen in erweiterter Haushaltsgliederung 1972 bis 1988. In: *Wirtschaft und Statistik*, Heft 3/1990, S. 182 ff. und S. 126*ff. — Veronika Spies und Mitarbeiter: Verfügbares Einkommen nach Haushaltsgruppen. In: *Wirtschaft und Statistik*, Heft 7/1992, S. 418 ff. und S. 441*ff.

⁸ Vgl. Statistisches Bundesamt: Fachserie 15, Wirtschaftsrechnungen, Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 1988, Heft 4, Einnahmen und Ausgaben privater Haushalte.

⁹ Vgl. Manfred Euler: Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 1993. In: *Wirtschaft und Statistik*, Heft 7/1992, S. 463 ff.

¹⁰ Vgl. Edeltraut Guttmann: Geldvermögen und Schulden privater Haushalte Ende 1993. In: *Wirtschaft und Statistik*, Heft 5/1995, S. 391 ff.

¹¹ Vgl. Statistisches Bundesamt: Fachserie 1, Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Reihe 3, Haushalte und Familien 1994.

¹² Im Jahre 1984 begann das SOEP mit den Teilstichproben A und B, wobei Teilstichprobe A Deutsche und Ausländer erfaßt, sofern die Ausländer nicht durch die Teilstichprobe B repräsentiert sind, welche die Ausländergruppen aus den ehemaligen Hauptanwerbeländern umfaßt (Italien, Griechenland, Jugoslawien, Spanien und die Türkei). Im Juni 1990 wurde in der DDR die Teilstichprobe C für ostdeutsche Bürger begonnen.

¹³ Es handelt sich um die Teilstichprobe D des SOEP mit rund 1 000 Befragungspersonen (ab 16 Jahren) in über 500 Haushalten, in denen jeweils mindestens eine Person lebt, die seit 1984 zugewandert ist.

- Personen in Haushalten von Deutschen und Ausländern, die schon 1984 in Westdeutschland lebten, sowie deren Kinder (ohne Berücksichtigung des Familiennachzuges);
- Personen in Haushalten mit Zuwanderern, die seit 1984 aus dem Ausland nach Westdeutschland gekommen sind (einschließlich des Familiennachzuges). Diese Gruppe umfaßt in der hier verwendeten Abgrenzung neben Übersiedlern aus der DDR (bis Juni 1990) auch die seit der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion als Binnenwanderer von Ost- nach Westdeutschland umgezogenen Personen¹⁴;
- alle Personen in privaten Haushalten in Ostdeutschland.

Im Jahr 1985 lebten auf dem Gebiet der damaligen Bundesrepublik Deutschland 60,1 Millionen und in der DDR 16,7 Millionen Menschen. Alle folgenden Angaben beziehen sich nur auf die Bevölkerung in Privathaushalten; Personen im Anstaltsbereich werden nicht berücksichtigt. In der DDR konnte man den Anteil der Personen vernachlässigen, die in privaten Haushalten mit Ausländern lebten, in der Bundesrepublik Deutschland betrug er knapp 9 vH. Im vereinigten Deutschland des Jahres 1995 betrug der Anteil von Personen, die in Haushalten mit Ausländern und Zuwanderern lebten, knapp 14 vH der Gesamtbevölkerung von etwa 81 Millionen Menschen. Dabei muß beachtet werden, daß in der hier verwendeten Abgrenzung von Zuwanderern weit mehr als die Hälfte der Personen in Haushalten mit mindestens einem Zuwanderer Deutsche im Sinne des Grundgesetzes sind. Die seit 1984 nach Westdeutschland gekommenen Personen in Zuwandererhaushalten machten 11 vH der westdeutschen (9 vH der gesamtdeutschen) Wohnbevölkerung aus¹⁵.

Die größte Teilgruppe der 1995 in Privathaushalten lebenden Zuwanderer sind die Aussiedler (etwas über 2 Millionen lebten im Jahre 1995 noch in Deutschland; ein Teil — insbesondere aus Polen — ist inzwischen ins Ausland verzogen)¹⁶; die nächstgrößere Zuwanderergruppe umfaßt den Familiennachzug aus den ehemaligen „Anwerbeländern“ (knapp 1,3 Millionen Menschen lebten im Jahre 1995 in privaten Haushalten mit Familiennachziehern in Westdeutschland). Bezogen auf Westdeutschland stellten Personen in Haushalten mit Ost-West-Migranten, die seit der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion von Ostdeutschland nach Westdeutschland gezogen sind, die drittgrößte Gruppe dar (mit etwas über einer Million), gefolgt von Übersiedlern, d.h. Menschen, die vor der Wiedervereinigung Deutschlands von der DDR nach Westdeutschland gezogen sind (knapp 800 000 Personen). Zählt man Übersiedler und Ost-West-Wanderer zusammen, so stellten sie nach den Aussiedlern den größten Migrantenblock dar. Am kleinsten ist die Zahl der Asylberechtigten und Flüchtlinge, von denen etwa 700 000 in Privathaushalten lebten. Zu den sonstigen Zuwanderern, die insgesamt 1,3 Millionen Personen ausmachten, zählen u.a.

Deutsche, die nach einem Auslandsaufenthalt wieder nach Deutschland zurückgekommen sind, sowie EU-Arbeitsmigranten, soweit sie nicht in der Gruppe des Familiennachzuges identifiziert werden konnten.

Tabelle 2 zeigt die Altersverteilung der verschiedenen Bevölkerungsgruppen in den Jahren 1985 und 1995, wobei jeweils zwischen Deutschen und Ausländern unterschieden wird. Als „Bevölkerung in Westdeutschland“ werden im Jahr 1995 alle im Jahre 1985 in Deutschland lebenden Personen (einschließlich Ausländer) gezählt, abzüglich der Verstorbenen, zuzüglich der geborenen Kinder. Personen in Haushalten mit Familiennachziehern werden nicht zur westdeutschen Bevölkerung, sondern zu den Zuwanderern gezählt.

Seit 1985 ist die ursprüngliche westdeutsche Wohnbevölkerung etwas „gealtert“, d.h. der Anteil der 61jährigen und älteren hat etwas zugenommen (von etwa 20 vH auf ungefähr 22 vH), und der Anteil der unter 30jährigen hat abgenommen (von 40 vH auf 36 vH). Bezieht man allerdings die Zuwanderer mit ein, so wird dieser Trend gebremst, da Zuwanderer typischerweise in jungen Altersklassen zu finden sind¹⁷. Einschließlich der Zuwanderung ist der Anteil der Älteren und Jungen in Westdeutschland zwischen 1985 und 1995 praktisch gleich geblieben. Die Altersverteilung in Ostdeutschland entspricht recht genau derjenigen in Westdeutschland.

Von besonderem Interesse ist der Einfluß der Zuwanderungen auf die Entwicklung der Durchschnittseinkommen und der Einkommensverteilung in Westdeutschland im Vergleich zu Ostdeutschland (vgl. Tabelle 3). Zu beachten ist, daß die ostdeutschen Einkommen kaufkraftbereinigt berechnet wurden, d.h. wegen des niedrigeren Preisniveaus in Ostdeutschland lagen die Realeinkommen um fast 13 vH über den Nominalen¹⁸. Die Tabelle bezieht sich auf bedarfsgewichtete „Netto-Äquivalenzeinkom-

¹⁴ Für eine weitere Untergliederung der Zuwanderer vgl. Sozialhilfe als Integrationshilfe für Zuwanderer in Westdeutschland. Bearb.: Joachim Frick, Felix Büchel und Wolfgang Voges. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 48/96, S. 767 ff.

¹⁵ Diese Anteile liegen höher als bei Betrachtung der Wanderungsstatistik, da in der hier verwendeten Abgrenzung zum einen Umzüge von Ost- nach Westdeutschland nach Juni 1990 enthalten sind und zweitens alle Personen eines gegebenen Haushaltes als Zuwanderer identifiziert werden, selbst wenn nur ein Haushaltsmitglied individuell diesen Status innehat.

¹⁶ Vgl. dazu auch Erika Schulz: Zuwanderungen der letzten zehn Jahre und Abschätzung des Bestands zum 31.12.1993, DIW-Diskussionspapier, Nr. 99, Berlin 1994; Joachim Frick und Gert Wagner: Zur sozio-ökonomischen Lage von Zuwanderern in Westdeutschland. In: DIW-Diskussionspapier, Nr. 140, Berlin 1996.

¹⁷ Eine Ausnahme bilden nur Aussiedler, die oft im Familienverband immigrierten; vgl. dazu Joachim Frick und Gert Wagner, a.a.O., S. 6 f.

¹⁸ Zur Methode der vom DIW durchgeführten Kaufkraftparitäten-Berechnung vgl. Ostdeutschland fünf Jahre nach der Einheit: Rückgang der Erwerbsbeteiligung scheint gestoppt, Einkommen gleichen sich weiter an, Armut stagniert. Bearb.: Peter Krause. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 50/95.

Tabelle 2

Altersschichtung in Westdeutschland und Deutschland insgesamt nach Bevölkerungsgruppen 1985 und 1995
in vH der Personen in Privathaushalten

Altersgruppen	1985			1995							
	Westdeutschland			Westdeutschland		Deutschland					Ostdeutschland
						Insgesamt	Westdeutschland				
	Insgesamt	In Haushalten ohne Ausländer	In Haushalten mit Ausländern	Ohne Haushalte von Zuwanderern ¹⁾	Mit Haushalten von Zuwanderern ¹⁾			In Haushalten ohne Ausländer	In Haushalten mit Ausländern	In Haushalten mit Zuwanderern ¹⁾	
0-15	16	15	27	18	20	20	18	21	30	20	
16-30	24	23	25	18	19	19	18	24	25	20	
31-45	20	19	29	23	24	23	23	23	29	22	
46-60	20	21	15	19	18	18	19	24	11	19	
61-75	14	15	3	15	14	14	16	8	4	14	
76 und älter	6	7	1	7	6	6	7	0	1	6	
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
Personen (in Millionen)	60,1	54,9	5,2	58,7	65,7	81,2	54,8	3,9	7,2	15,3	

¹⁾ Als Zuwanderer gelten: Übersiedler aus der DDR vor Juni 1990, Ost-West-Migranten seit Juli 1990, Aussiedler, Asylbewerber und Flüchtlinge, Familiennachzüge, Sonstige.

Quellen: SOEP 1985 und 1995; Berechnungen des DIW.

men", um die Einkommenssituation von Haushalten unterschiedlicher Größe und Zusammensetzung vergleichbar zu machen¹⁹. Dieser Berechnung liegen die monatlichen Haushalts-Nettoeinkommen zugrunde, d.h. regelmäßige Einkünfte nach Abzug von Steuern und Sozialabgaben zuzüglich Sozialtransfers.

Das Netto-Äquivalenzeinkommen pro Kopf in Preisen von 1995 ist für die Bevölkerung in Westdeutschland (ohne Zuwanderer) von 1 553 DM (nominal: 1 245 DM) im Jahre 1985 auf 1 944 DM im Jahre 1995 gestiegen. Inklusive der Zuwanderer war im Jahre 1995 das Netto-Äquivalenzeinkommen in westdeutschen Haushalten mit 1 883 DM um etwa 60 DM niedriger.

Die bedarfsgewichteten Durchschnittseinkommen der Zuwanderer in Westdeutschland liegen mit 1 396 DM deutlich unter den entsprechenden Durchschnittseinkommen in Ostdeutschland, die kaufkraftbereinigt 1 648 DM betragen²⁰.

Personelle Einkommensverteilung

Zur Charakterisierung der Einkommensverteilung werden verschiedene Maße errechnet: Die gesamte Ungleichheit der Einkommensverteilung wird mit dem Gini-Koeffizienten ausgedrückt, der bei völliger Gleichverteilung Null beträgt und bei totaler Ungleichverteilung den Wert 1 annimmt. Außerdem werden die sogenannten Dezil-Ratios

errechnet. Jedes Dezil umfaßt 10 vH der nach der Höhe der Einkommen sortierten Personen. Die Dezil-Ratios ergeben sich aus dem Verhältnis der Einkommensbeträge (in DM), die die verschiedenen Einkommensdezile voneinander trennen. So gibt z.B. die Dezil-Ratio 90:10 das Verhältnis der unteren Einkommensgrenze des obersten Dezils (d.h. der reichsten 10 vH der Bevölkerung) zu der oberen Grenze des untersten Dezils (d.h. der ärmsten 10 vH der Bevölkerung) an. Daneben werden auch die Verhältnisse 90:50 und 50:10 verwendet. Beim Vergleich zwischen Bevölkerungsgruppen lassen sich hieraus Verteilungsunterschiede im oberen oder unteren Einkommensbereich ablesen.

¹⁹ Als Bedarfsgewichte werden die Regelsatzproportionen des Bundessozialhilfegesetzes benutzt, die dem Haushaltsvorstand ein Gewicht von 1, weiteren Erwachsenen ein Gewicht von 0,8 und Kindern — je nach Lebensalter — Gewichte zwischen 0,5 und 0,9 zuordnen. Das Netto-Äquivalenzeinkommen für einen Haushalt wird unter der Annahme, daß alle Personen eines Haushaltes am Haushaltseinkommen gleichmäßig partizipieren, jedem Haushaltsmitglied zugeordnet. Die Analyse erfolgt dann auf der Ebene von Personen.

²⁰ Dabei kommt zwar auch die größere Personenzahl in Zuwandererhaushalten zum Ausdruck; weitere Berechnungen zeigen jedoch, daß die sozialpolitisch besonders bedeutsamen Armutsraten in Zuwandererhaushalten (die unten berechnet werden) selbst bei der Annahme eines nicht vorhandenen Mehrbedarfs für weitere Personen im Haushalt höher liegen als die anderer Gruppen in West- und Ostdeutschland.

Tabelle 3

Netto-Äquivalenzeinkommen¹⁾ und Einkommensungleichheit in Westdeutschland und Deutschland insgesamt 1985 und 1995
in Preisen von 1995

	1985			1995						
	Westdeutschland			Westdeutschland		Deutschland				
	Insgesamt	In Haushalten ohne Ausländer	In Haushalten mit Ausländern	Ohne Haushalte von Zuwanderern ²⁾	Mit Haushalten von Zuwanderern ²⁾	Insgesamt	In Haushalten ohne Ausländer	In Haushalten mit Ausländern	In Haushalten mit Zuwanderern ²⁾	Ostdeutschland
Netto-Äquivalenzeinkommen in DM/Monat (Mittelwert)	1 553 ³⁾	1 574 ³⁾	1 339 ³⁾	1 944	1 883	1 836	1 973	1 547	1 396	1 648
Relative Einkommensposition (Insgesamt = 100)	100,0	101,3	86,3	100,0	100,0	100,0	107,4	84,2	76,0	89,7
Dezil-Ratio ⁴⁾										
90 : 10	3,35	3,29	3,40	3,29	3,37	3,23	3,19	3,42	3,44	2,76
90 : 50	1,80	1,80	1,96	1,80	1,80	1,76	1,78	1,81	1,87	1,56
50 : 10	1,86	1,83	1,73	1,82	1,88	1,84	1,80	1,89	1,83	1,77
Gini-Koeffizient	.272	.269	.284	.277	.281	.271	.275	.276	.276	.215
Personen (in Millionen)	60,1	54,9	5,2	58,7	65,7	81,2	54,8	3,9	7,2	15,3

¹⁾ Äquivalenzeinkommen sind unter Bedarfsgesichtspunkten modifizierte Pro-Kopf-Einkommen. Die Bedarfsgewichte sind abgeleitet aus den aktualisierten Regelsatzproportionen des Bundessozialhilfegesetzes (BSHG) vom Juli 1990. Die Einkommen in Ostdeutschland sind bereinigt um Preisniveauunterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland (+ 12,9 vH). — ²⁾ Als Zuwanderer gelten: Übersiedler aus der DDR vor Juni 1990, Ost-West-Migranten seit Juli 1990, Aussiedler, Asylbewerber und Flüchtlinge, Familiennachzüge, Sonstige. — ³⁾ DM in Preisen von 1995 bei einer Veränderung des Preisindex für die Lebenshaltung privater Haushalte seit 1985 um + 24,7 vH. — ⁴⁾ Die Dezil-Ratio gibt das Verhältnis von höheren zu niedrigeren Einkommensschwelen an. Eine Einkommensschwelle von 90 grenzt die reichsten 10 vH der Bevölkerung ab, ein Wert von 50 (Median) trennt die Hälfte der Bevölkerung mit höheren Einkommen von der Hälfte mit niedrigeren Einkommen; ein Wert von 10 grenzt die ärmsten 10 vH der Bevölkerung ab.

Quellen: SOEP 1985 und 1995; Berechnungen des DIW.

Gemessen am Gini-Koeffizient hat die Einkommensungleichheit der westdeutschen Bevölkerung von 1985 bis 1995 leicht zugenommen (von 0,272 auf 0,277). Diese Differenz wird ausgeprägter, wenn man die Zuwanderer nach Westdeutschland miteinbezieht; der Gini-Koeffizient für 1995 steigt dann auf 0,281. Dies liegt vor allem daran, daß Zuwanderer unterdurchschnittliche Äquivalenzeinkommen aufweisen. Die Berücksichtigung der Personen in ostdeutschen Privathaushalten ergibt hingegen einen ungleichheitsreduzierenden Effekt, obwohl deren Durchschnittseinkommen niedrig ist; diese Einkommen sind aber relativ gleich verteilt (Gini 0,215): Für Gesamtdeutschland ergibt sich ein Gini-Koeffizient von 0,271.

Die Dezil-Ratios belegen für das Jahr 1985, daß die Einkommen von Haushalten ohne Ausländer nicht nur im

Durchschnitt höher, sondern auch anders verteilt sind als die Einkommen von Haushalten mit Ausländern. Einkommen von Ausländerhaushalten sind vor allem im höheren Einkommensbereich (Dezil-Ratio 90:50) stärker ungleich verteilt als dies bei Haushalten ohne Ausländer der Fall ist.

Durch die Berücksichtigung von Zuwandererhaushalten erhöht sich die Einkommensungleichheit in Westdeutschland für das Jahr 1995. Hierin stimmen Gini-Koeffizient und Dezil-Ratios überein; letztere verdeutlichen zudem, daß durch das Einbeziehen von Zuwanderern die Ungleichheit vor allem im unteren Einkommensbereich verstärkt wird. In Ausländerhaushalten und Zuwandererhaushalten ist die Ungleichheit im oberen wie auch unteren Bereich der gruppenspezifischen Verteilungen höher als in westdeutschen Haushalten ohne Ausländern. In Ostdeutschland sind

nicht nur die unteren, sondern auch die oberen Einkommen weit weniger ungleich verteilt als in Westdeutschland.

Relative Einkommens-Armut

Einkommensarmut wird hier als „relative Armut“ definiert; üblicherweise wird eine Person als arm bezeichnet, deren Netto-Äquivalenzeinkommen weniger als 50 vH des mittleren Einkommens einer Referenzbevölkerung beträgt. Zur Abschätzung der Sensitivität der Ergebnisse wird auch eine „strenge Armut“ definiert, wenn das Einkommen unter 40 vH des Durchschnitts liegt; umgekehrt wird ein Niedrigeinkommensbereich dadurch abgegrenzt, daß Personen unter 60 vH des durchschnittlichen Netto-Äquivalenzeinkommens liegen.

Für das Jahr 1985 wurde eine Standard-Armutsrate (50 vH-Schwelle) von 11,9 vH gemessen. Ohne Berücksichtigung der Zuwanderer ist die Armutsrate im Jahr 1995 praktisch ebenso hoch wie elf Jahre zuvor. Gleiches gilt für die Rate des Niedrigeinkommensbereichs und die Rate der „strengen Armut“. Berücksichtigt man die Zuwanderung, so erhöhen sich alle drei Armutsindikatoren um etwa einen vH-Punkt. Da die Zuwanderer-Population jedoch nur mit einem Gewicht von knapp 9 vH in die Gesamtquote eingeht, muß dieser Anstieg für die Gesamtbevölkerung auf

extrem hohe Armutsquoten der Zuwanderer selbst zurückgeführt werden: Die vorletzte Spalte von Tabelle 4 zeigt, daß die Standard-Armutsquote (50-vH-Schwelle) für Zuwanderer fast 30 vH beträgt; immerhin 17 vH sind als streng arm zu bezeichnen, und fast die Hälfte dieser Population lebt im Bereich von Niedrigeinkommen. Diese Armutsquoten sind deutlich höher als die für die Bevölkerung in Ostdeutschland, obwohl diese — ähnlich wie die Zuwanderer — auch ein relativ niedriges Durchschnittseinkommen aufweist. Jedoch ist die Einkommensungleichheit in Ostdeutschland deutlich geringer als die der Zuwanderer. Die Standard-Armutsquote (50vH-Schwelle) in Ostdeutschland — gemessen am westdeutschen Durchschnittseinkommen — beträgt 11,6 vH und liegt damit im Bereich der Quote für Westdeutschland ohne Zuwanderer²¹ (11,8 vH). Auch die Quote der strengen Armut und der Niedrigeinkommen ist in Ostdeutschland inzwischen mit den Quoten für Westdeutschland fast identisch.

²¹ Die Armutsquoten für Ostdeutschland werden anhand der westdeutschen Durchschnittseinkommen (einschließlich Zuwanderer) berechnet, da sich die ostdeutsche Bevölkerung am westdeutschen Standard orientiert (vgl. Ostdeutschland fünf Jahre nach der Einheit ..., a.a.O.). Entsprechend sind auch die Sozialhilfesätze für Ost- und Westdeutschland praktisch identisch.

Tabelle 4

Armutsquoten¹⁾ in Westdeutschland und Deutschland insgesamt 1985 und 1995
in vH der Personen in Privathaushalten

	1985			1995						
	Westdeutschland			Westdeutschland		Deutschland				
						Insgesamt	Westdeutschland			Ost-deutsch-land
	Insgesamt	In Haus-halten ohne Ausländer	In Haus-halten mit Ausländern	Ohne Haushalte von Zuwan-derern ²⁾	Mit Haus-halten von Zuwan-derern ²⁾		In Haus-halten ohne Ausländer	In Haus-halten mit Ausländern	In Haus-halten mit Zuwan-derern ²⁾	
Referenzeinkommen in DM/Monat ³⁾	1 553 ⁴⁾	1 553 ⁴⁾	1 553 ⁴⁾	1 944	1 883	1 883	1 883	1 883	1 883	1 883
40 vH-Schwelle	5,0	4,6	8,8	5,4	6,0	5,9	4,1	12,1	16,8	5,3
50 vH-Schwelle	11,9	11,1	19,9	11,8	12,8	12,5	9,9	22,7	28,5	11,6
60 vH-Schwelle	20,9	19,4	36,1	20,3	21,8	21,7	17,6	35,9	45,2	21,6
Personen (in Millionen)	60,1	54,9	5,2	58,7	65,7	81,2	54,8	3,9	7,2	15,3

¹⁾ Relative Armuts Grenzen werden in Relation zum durchschnittlichen Netto-Äquivalenzeinkommen berechnet. Für die Wohnbevölkerung in Deutschland insgesamt werden die Durchschnittswerte für Personen in westdeutschen Haushalten inklusive Zuwanderern zugrunde gelegt. — ²⁾ Als Zuwanderer gelten: Übersiedler aus der DDR vor Juni 1990, Ost-West-Migranten seit Juli 1990, Aussiedler, Asylbewerber und Flüchtlinge, Familiennachzüge, Sonstige. — ³⁾ Durchschnittliche Netto-Äquivalenzeinkommen zur Ableitung der Armuts Grenzen; vgl. Tabelle 3. — ⁴⁾ DM in Preisen von 1995 bei einer Veränderung des Preisindex für die Lebenshaltung privater Haushalte seit 1985 um + 24,7 vH.

Quellen: SOEP 1985 und 1995; Berechnungen des DIW.

Resümee

Die Zuwanderungen nach Westdeutschland in den letzten zehn Jahren haben zwar die westdeutsche Bevölkerungsstruktur beeinflußt, die Einkommensverteilung aber nur geringfügig verändert; dies betrifft insbesondere den unteren Einkommensbereich. Die hohen Armutsraten der Zuwanderer führen auch zu einer Erhöhung der relativen Einkommensarmut in Westdeutschland insgesamt. Die gleichzeitige Berücksichtigung der geringeren Einkommensungleichheit in Ostdeutschland führt in einer gesamtdeutschen Betrachtung wiederum zu verringerten Armutsraten. Die Standard-Armutsquote in Westdeutschland (50-vH-Armutsschwelle) liegt mit knapp 13 vH (anstatt

12 vH ohne Berücksichtigung der Zuwanderer) in einem Bereich, der nach wie vor weit von der ebenso populären wie falschen These von der „Zweidrittel-Gesellschaft“ entfernt ist. Eine Armutsquote bei der Zuwandererpopulation von 30 vH ist freilich bedenklich. Hierfür dürften u.a. aktuelle Probleme bei der Integration in den Arbeitsmarkt verantwortlich sein, die insbesondere für Personen mit erst kurzer Aufenthaltsdauer besonders stark ausgeprägt sind. Außerdem mangelt es in Deutschland an nennenswerten Integrationsprogrammen, wodurch dieser Personenkreis häufig auf soziale Transfers angewiesen ist²².

²² Vgl. auch Sozialhilfe als Integrationshilfe..., a.a.O.

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

Präsident: Prof. Dr. Lutz Hoffmann.

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Heiner Flassbeck, Dr. Fritz Franzmeyer, Dr. Kurt Hornschild,
Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Eckhard Kutter, Prof. Dr. Rolf-Dieter Postlep, Wolfram Schrettl, Ph. D., Dr. Bernhard Seidel, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner und Kurt Geppert.

Immer noch Nachholbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur in Ostdeutschland. Bearbeitet von Heike Link. —
Zuwanderung vergrößert Einkommensungleichheit und Einkommensarmut in Deutschland geringfügig.

Bearbeitet von Klaus-Dietrich Bedau, Joachim Frick, Peter Krause und Gert Wagner.

Verlag Duncker & Humblot GmbH, Carl-Heinrich-Becker-Weg 9, D-12165 Berlin, Telefon (0 30) 7 90 00 60.

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

Druck: ZIPPEL-Druck, Oranienburger Str. 170, D-13437 Berlin.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 150,—, vierteljährlich DM 45,—, Einzelnummer DM 5,—.

Zuzüglich Versandkosten

ISSN 0012-1304

		Arbeitslose		Offene Stellen		Auftragseingang (Volumen) ²⁾													
						Verarbeitendes Gewerbe					Vorleistungs-güter-produzenten		Investitions-güter-produzenten		Gebrauchs-güter-produzenten		Verbrauchs-güter-produzenten		
																			Insgesamt
		in 1000				1991 = 100													
		mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.
1994	J	3743		268		91,3		88,3		96,2		95,3		88,3		81,2		88,4	
	F	3766	3760	272	270	92,8	93,0	89,9	89,7	97,6	98,7	96,0	96,5	90,2	90,3	84,8	85,2	88,5	92,9
	M	3773		271		95,0		91,0		102,3		98,1		92,4		89,7		101,8	
	A	3768		270		95,0		91,4		101,7		98,4		93,4		86,4		95,8	
	M	3762	3753	270	271	94,0	95,1	90,5	91,4	100,4	102,1	99,4	99,3	90,3	92,9	83,5	85,6	91,4	92,9
	J	3732		274		96,4		92,4		104,2		100,2		95,1		86,9		91,6	
	J	3707		282		95,5		91,6		102,6		99,8		93,0		86,0		88,1	
	A	3685	3680	291	292	94,0	95,8	92,8	92,3	102,8	104,2	100,8	101,1	94,4	94,3	85,8	85,9	90,1	92,0
	S	3648		305		97,9		92,6		107,1		102,6		95,5		85,8		97,9	
	O	3612		317		99,3		94,8		107,5		103,9		98,2		85,7		95,6	
1995	N	3588	3591	318	317	99,3	99,8	94,3	95,2	108,7	108,4	104,4	104,6	97,4	98,7	86,8	86,4	95,5	94,3
	D	3575		319		100,9		96,5		109,0		105,4		100,4		86,6		91,7	
	J	3549		320		98,3		93,7		107,2		102,0		98,3		85,7		94,0	
	F	3514	3525	323	322	99,1	98,3	94,9	94,2	107,1	106,3	103,0	102,2	98,8	98,4	86,1	84,7	94,7	94,0
	M	3512		326		97,6		93,9		104,7		101,6		98,1		82,3		93,4	
	A	3553		327		96,8		93,2		104,1		100,4		96,7		84,1		94,7	
	M	3562	3570	328	326	98,1	96,9	94,7	93,1	105,2	104,7	99,4	99,4	101,3	98,2	85,8	84,5	94,6	94,8
	J	3596		325		95,8		91,3		104,7		98,4		96,6		83,5		95,0	
	J	3616		326		97,0		93,1		105,2		98,2		100,7		83,7		94,7	
	A	3644	3648	323	322	95,5	96,1	91,2	92,2	104,3	104,5	97,0	97,0	98,3	99,9	82,7	83,7	94,5	94,7
1996	S	3684		318		95,9		92,2		103,9		95,8		100,7		84,7		95,0	
	O	3710		313		93,6		89,2		102,1		94,7		94,8		84,5		94,6	
	N	3743	3750	316	315	94,4	93,4	90,9	89,1	101,3	101,7	93,4	93,5	99,2	96,2	84,5	84,2	93,7	93,6
	D	3799		317		92,1		87,3		101,6		92,4		94,5		83,7		92,5	
	J	3848		324		95,3		90,4		104,7		95,5		98,3		85,7		93,6	
	F	3932	3912	325	327	93,1	94,4	87,4	88,9	104,5	105,2	92,9	94,1	97,2	98,2	83,4	85,2	91,3	92,9
	M	3959		332		94,8		89,0		106,5		93,8		99,2		86,4		93,8	
	A	3919		334		96,4		90,4		108,5		96,3		100,6		86,9		93,0	
	M	3932	3929	331	333	95,3	96,4	88,1	90,4	109,7	108,6	97,2	97,1	96,0	99,4	87,1	87,0	93,4	93,3
	J	3936		335		97,6		92,6		107,6		97,9		101,6		87,1		93,4	
1997	J	3956		327		96,7		89,6		110,9		98,9		97,8		87,6		91,7	
	A	3986	3987	325	325	97,6	96,7	90,4	89,5	112,8	111,3	99,8	99,5	99,1	97,1	89,9	87,8	91,8	92,1
	S	4021		326		95,7		88,5		110,2		99,7		94,5		85,9		92,7	
	O	4055		324		99,1		91,4		114,6		101,5		101,1		88,5		91,0	
	N																		
	D	4096		324															

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

		Beschäftigte im Bergbau und im Verarbeitenden Gewerbe	Produktion ²⁾										Umsätze des Einzelhandels		Außenhandel (Spezialhandel) ²⁾					
			Verarbeitendes Gewerbe		Investitionsgüter- produzenten		Gebrauchsgüter- produzenten		Verbrauchsgüter- produzenten		Bauhaupt- gewerbe				Ausfuhr		Einfuhr			
			in 1000		1991 = 100										1994 = 100		Mrd. DM			
			mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.
1994	J	7215		91,2		84,5		87,2		94,7		126,1		99,9		54,7		49,4		
	F	7171	7173	91,9	91,7	86,6	85,5	88,6	88,6	94,7	94,8	116,4	122,6	100,7	101,1	53,8	164,7	48,7	148,7	
	M	7136		92,1		85,3		89,9		95,1		125,4		102,8		56,2		50,7		
	A	7101		92,7		87,3		91,2		93,9		123,0		97,9		56,7		50,0		
	M	7069	7069	92,6	93,0	86,3	87,0	89,3	90,9	94,2	94,2	123,3	124,0	99,9	99,3	57,9	172,4	52,1	153,0	
	J	7038		93,6		87,5		92,1		94,4		125,7		100,0		57,8		50,9		
	J	7012		94,3		88,4		92,0		95,1		123,7		98,8		57,7		52,1		
	A	6991	6989	93,8	94,3	87,6	88,2	88,1	90,3	95,0	94,8	125,0	124,9	100,2	99,9	59,2	174,9	52,0	156,5	
	S	6964		94,7		88,6		90,8		94,3		126,1		100,6		58,0		52,3		
	O	6946		95,7		89,8		90,2		95,9		125,1		100,3		59,0		53,1		
	N	6925	6925	96,1	96,4	89,4	89,5	90,5	91,1	96,5	96,3	129,5	128,8	99,5	100,5	59,3	179,0	53,4	161,9	
	D	6904		97,4		89,4		92,6		96,4		131,9		101,8		60,7		55,4		
1995	J	6862		96,1		90,5		89,3		97,5		122,6		101,0		60,9		52,8		
	F	6853	6851	96,9	96,6	91,4	91,6	86,9	87,4	97,6	97,3	139,1	129,8	100,9	100,8	61,7	183,8	55,6	163,4	
	M	6840		96,8		93,0		86,0		96,9		127,6		100,5		61,2		55,0		
	A	6824		96,6		91,1		84,6		97,6		125,4		101,2		61,4		54,9		
	M	6810	6809	97,1	96,7	93,1	92,3	86,8	85,2	97,4	97,2	126,8	125,3	103,1	102,1	61,4	185,9	54,4	165,7	
	J	6794		96,3		92,8		84,3		96,7		123,8		102,1		63,1		56,4		
	J	6781		96,0		93,1		83,0		96,7		123,8		100,0		61,8		55,2		
	A	6759	6760	95,5	95,7	93,2	93,2	83,7	83,1	96,7	96,7	123,2	122,4	101,5	100,8	61,3	187,2	54,8	166,3	
	S	6740		95,7		93,3		82,5		96,7		120,2		100,9		64,1		56,4		
	O	6718		95,2		93,1		83,0		96,2		121,4		100,0		63,4		56,2		
	N	6698	6695	95,3	94,7	95,2	94,4	83,1	81,7	95,5	95,6	119,6	117,5	101,2	99,8	63,6	189,4	55,5	166,3	
	D	6672		93,5		95,0		79,1		95,0		111,6		98,3		62,4		54,6		
1996	J	6687		95,7		95,8		84,7		94,7		112,9		101,7		63,2		58,2		
	F	6653	6651	94,2	94,8	93,5	94,0	85,7	84,8	95,2	95,2	95,8	104,9	102,0	100,9	62,7	189,4	54,4	168,4	
	M	6617		94,4		92,8		83,9		95,7		106,1		99,1		63,5		55,7		
	A	6588		95,0		95,4		84,9		96,4		113,8		102,7		64,2		56,6		
	M	6557	6556	95,0	95,2	93,8	94,7	83,3	84,2	97,0	96,7	112,4	112,9	99,6	100,3	63,9	190,5	55,9	168,6	
	J	6525		95,7		94,9		84,3		96,6		112,4		98,7		62,4		56,2		
	J	6495		96,3		95,2		87,9		95,9		115,5		102,8		66,7		56,5		
	A	6466	6467	96,7	96,5	95,0	95,6	87,7	87,0	95,5	95,7	111,2	113,2	100,8	100,8	64,6	195,5	56,5	169,0	
	S	6442		96,4		96,6		85,4		95,8		112,9		98,7		64,2		56,0		
	O			96,2		96,1		86,1		95,4		111,3								
	N																			
	D																			

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

Quellen: Bundesanstalt für Arbeit und Statistisches Bundesamt.