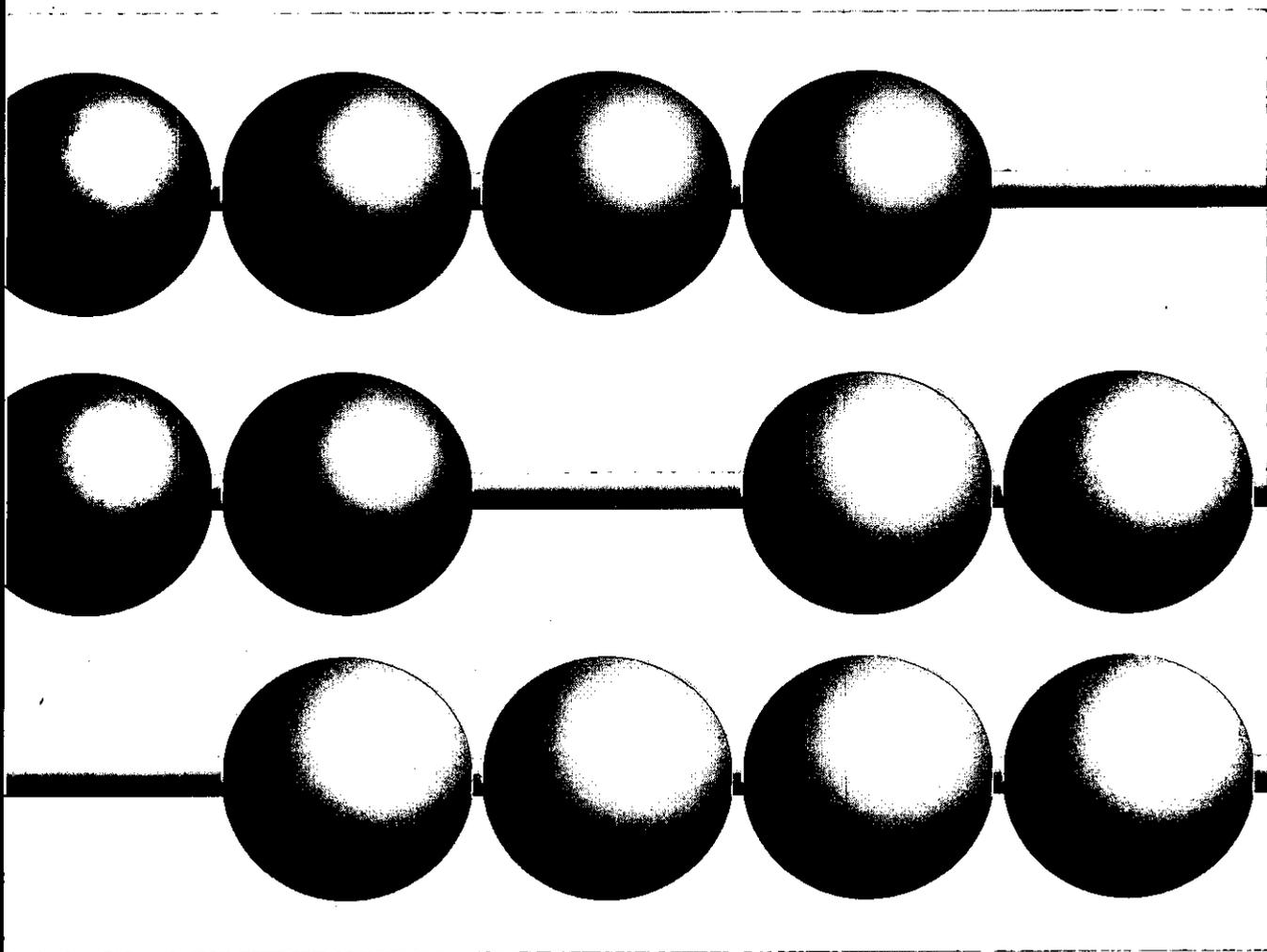


Statistisches Amt für Hamburg
und Schleswig-Holstein
Bibliothek
Standort Kiel

47. Jahrgang, Heft 6
Juni 1995

Statistisches
Landesamt
Schleswig-Holstein

Umweltökonomische Gesamtrechnung



**Statistische Monatshefte
Schleswig-Holstein**

Impressum

Herausgeber:

Statistisches Landesamt
Schleswig-Holstein

Postfach 1141

24100 Kiel

Telefon (0431) 6895-0

Telefax (0431) 6895 498

Datex-J/Btx * 444 50 #

Schriftleitung:

Bernd Struck

App. 286

Vertrieb:

App. 280

Druck:

Schmidt & Klaunig, Kiel

Gedruckt auf chlorfrei
gebleichtem Papier

Erscheinungsfolge monatlich

Auflage 650

Einzelheft DM 4,-

Jahresbezug DM 40,-

Erfüllungsort und
Gerichtsstand Kiel

Nachdruck,
auch auszugsweise,
nur mit Quellenangabe
gestattet.

ISSN 0947-7373

Statistische Monatshefte Schleswig-Holstein

47. Jahrgang • Heft 6

Juni 1995

Inhalt	
• Kurz gefaßt	98
• Aufsatz	
Zur umweltökonomischen Bedeutung des Verkehrsträgers Straße	101
Der Straßenverkehr steht häufig im Blickfeld des öffentlichen Interesses. Er ist zu einen erheblichen Teil auch Grundlage unseres Wohlstandes und unserer Wirtschaftskraft, aber mittlerweile bestreitet niemand mehr ernsthaft, daß der Straßenverkehr auch Schäden an der Gesundheit des Menschen, an Flora und Fauna und nicht zuletzt am Klima (Stichwort Treibhauseffekt) hervorruft. Es liegt also nahe, daß sich die Umweltökonomische Gesamtrechnung (UGR) mit diesem Thema beschäftigt.	
Dieser Aufsatz beschreibt zunächst kurz die Themenbereiche der UGR, stellt die Besonderheit des Querschnittsansatzes „Straßenverkehr“ heraus und geht dann nacheinander auf die Aspekte des Verkehrsträgers Straße ein, die von Relevanz sind, wenn über seine wirtschaftlichen Fakten oder seine Belastung der Umwelt eine quantitative Aussage getroffen werden soll.	
• Entwicklung im Bild	115
• Beilage	
Zahlenbeilage	

Bevölkerungswachstum hält an

Im dritten Quartal 1994 nahm die Bevölkerung Schleswig-Holsteins weiter zu, und zwar um 5 677 auf 2 704 844 Personen am 30. September 1994. Der Zuwachs ergibt sich aus einem Wanderungsgewinn von 6 052 einerseits und einem Gestorbenenüberschuß von 375 Personen andererseits. Im Berichtsquartal zogen 32 100 Personen nach Schleswig-Holstein, und 26 100 Einwohner verließen das Land. 7 100 Geborenen standen 7 500 Sterbefälle gegenüber.

Im vergleichbaren Quartal 1993 war ein Geborenenüberschuß von 390 Personen zu verzeichnen, während der Wanderungsgewinn 5 441 Personen betrug. Die Einwohnerzahl zum 30. September erhöhte sich gegenüber 1993 um knapp 14 000 (+ 0,5 %) Personen.

Gestorbene und Todesursachen 1994

1994 starben 30 766 Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner, davon waren 16 800 Frauen und 13 966 Männer. Gegenüber 1993 ging die Zahl der Sterbefälle um 457 oder 1,5 % zurück.

48,8 % der Todesfälle sind auf Krankheiten des Kreislaufsystems zurückzuführen, 23,5 % der Gestorbenen erlagen einer bösartigen Neubildung, und 4,6 % starben an einer Verletzung oder Vergiftung.

1994 starben 50 Einwohner des Landes an einer HIV-Infektion, darunter zwei Frauen; 1993 waren es 52 Sterbefälle dieser Ursache gewesen, darunter 5 Frauen. Unter den HIV-Sterbefällen 1994 war 45mal die Ursache AIDS, zwei weniger als 1993. Seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahre 1985 sind nunmehr 277 Einwohner des Landes der heimtückischen HIV-Infektion erlegen.

Durch Selbstmord und an den Folgen einer Selbstbeschädigung verstarben 432 Personen, 18 mehr als im Vorjahr.

Bruttojahresverdienste in Industrie und Handel 1994

In Schleswig-Holstein ist der durchschnittliche Bruttojahresverdienst (Lohn und Gehalt einschl. aller Sonderzahlungen) eines ganzjährig vollbeschäftigten Arbeitnehmers in Industrie und Handel 1994 im Vergleich zum Vorjahr um 3,8 % gestiegen.

Die Verdienstzuwächse in der Industrie (einschl. Hoch- und Tiefbau mit Handwerk) entsprachen bei der Beschäftigtengruppe der Arbeiter als auch bei der

der Angestellten etwa der Veränderungsrate im Durchschnitt: Arbeiter + 3,8 %, Angestellte + 3,5 %. Nur die Gruppe der Arbeiterinnen, ihr Anteil an der Gesamtzahl der Arbeiter beträgt 14 %, erzielte einen deutlichen unterdurchschnittlichen Lohnzuwachs von 2,6 %. Die Verdienstrelationen zwischen Frauen und Männern blieben bei den beiden Beschäftigtengruppen gegenüber dem Vorjahr unverändert. Die Arbeiterinnen erhielten 71 %, die weiblichen Angestellten 67 % des Jahresverdienstes ihrer männlichen Kollegen.

Auch in den Wirtschaftsbereichen Handel, Kreditinstitute und Versicherungen war ein durchschnittlicher Anstieg der Gehälter von 3,7 % zu verzeichnen. Die weiblichen Angestellten erzielten wie im Vorjahr nur 71 % des Gehaltes ihrer männlichen Kollegen.

Ruhegehalt der pensionierten Beamten 1994 durchschnittlich 4 700 DM im Monat

Von den 19 200 Versorgungsempfängern des Landes im Januar 1994 waren 11 100 ehemalige Beamte und Richter, 7 300 Hinterbliebene und 800 Waisen.

Die pensionierten Ruhegehaltsempfänger/-innen aus dem Landesdienst bekamen im Schnitt ein zu versteuerndes Ruhegehalt von 4 700 DM. Dieser Wert wird von den 30 % ehemals im höheren Dienst Beschäftigten übertroffen, die durchschnittlich 6 100 DM im Monat erhielten.

Bei 48 Prozent der Ruhegehaltsempfänger wurde die Pension nach Besoldungsgruppen des gehobenen Dienstes berechnet. Für sie ergibt sich ein Mittelwert von 4 500 DM im Monat. Hier bleibt die größte Gruppe (A 12) mit 4 200 DM im Monat unter dem Durchschnitt.

Im mittleren Dienst, der 21 % der Ruhegehaltsempfänger stellte, wurden durchschnittlich 3 200 DM im Monat gezahlt. Die meisten hatten hier die Besoldungsgruppe A 10 „S“ erreicht und erhielten ein Ruhegehalt von knapp 3 600 DM im Monat. Die niedrigsten Ruhegehälter werden im einfachen Dienst, dem aber lediglich 0,8 Prozent der Versorgungsempfänger angehören, mit durchschnittlich 2 100 DM im Monat gewährt.

Weiterhin rege Nachfrage im Wohnungsbau

Die Entwicklung im Bauhauptgewerbe Schleswig-Holsteins wird weiterhin durch die starke Nachfrage im Wohnungsbau geprägt. Die in geleisteten Arbeits-

stunden ausgedrückte Bauproduktion im Bauhauptgewerbe vom Januar bis März 1995 stieg gegenüber dem Vorjahr um 3,7 %. Der Wohnungsbau verzeichnete eine Steigerung der Bauproduktion um 9,5 %, während die geleisteten Arbeitsstunden im Wirtschaftsbau (- 1,8 %) sowie im öffentlichen und Verkehrsbau (- 1,5 %) unter dem jeweiligen Vorjahresniveau blieben.

Die rege Nachfrage im Wohnungsbau schlägt sich in der positiven Entwicklung der Auftragseingänge nieder. Von Januar bis März dieses Jahres meldeten die Betriebe des Wohnungsbaus neu geordnete Aufträge in Höhe von 423 Mill. DM, 11,9 % mehr als im Vorjahr. Der öffentliche und Verkehrsbau erhöhte sein Vorjahresergebnis um 3,3 % auf 338 Mill. DM. Dagegen ging der Umfang der Auftragseingänge im Wirtschaftsbau im gleichen Zeitraum um 19,8 % auf 277 Mill. DM zurück. Für das Bauhauptgewerbe bedeutet diese unterschiedliche Entwicklung in den drei Bauarten einen Rückgang der Auftragseingänge um 1,2 %.

Güterumschlag in den Häfen wuchs 1993 abermals

Der Güterumschlag in den Häfen des Landes wächst weiter. Insgesamt 36,5 Mill. t wurden 1993 von der See- und Binnenschifffahrt in Schleswig-Holsteins Häfen umgeschlagen. Das war 1,7 Mill. t oder 5 % mehr Umschlag als noch 1992. Damit hält der Trend eines wachsenden Hafenumschlags der zu Wasser beförderten Güter seit 1982 an.

Von den zehn wichtigsten Häfen behauptete Lübeck mit einem Güterumschlag von 13,1 Mill. t (+ 2 % gegenüber 1992) die Spitzenposition. Der Umschlag in Brunsbüttel (9,9 Mill. t), der einen Schwerpunkt im Empfang von rohem Erdöl und im Versand von Kraftstoffen und Heizöl hat, wuchs gegenüber 1992 um 395 682 t (+ 4 %).

Die dritte Stelle unter den großen Häfen des Landes besetzt der Hafen Puttgarden mit 6,5 Mill. t (+ 20 %). Den Umschlag steigern konnten auch die Häfen Wedel (+ 39 %), Husum (+ 10 %) und Wyk auf Föhr (+ 9 %). Umschlagsverluste mußte der Hafen Flensburg (- 9 %) hinnehmen. In Rendsburg (- 2 %), Itzehoe (- 1 %) und Kiel (- 1 %) stagnierte der Güterumschlag im Hafen.

Straßenverkehrsunfälle im März 1995

Im März 1995 war die Polizei in 6 268 Straßenverkehrsunfälle auf Schleswig-Holsteins Straßen eingeschaltet, das waren 7 % weniger Unfälle als noch im März 1994.

Unfälle mit reinem Sachschaden (5 079) erfaßte die Polizei 9 % weniger als im März des Vorjahres. 419 Unfälle waren davon schwerwiegend oder es war Alkohol im Spiel. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden (1 189) lag dagegen um 5 % über dem Wert des Vorjahresmonats.

Entsprechend nahm die Anzahl der Verletzten (1 581) um 7 % zu. Es verunglückten 24 Personen tödlich, eine Person weniger als vor einem Jahr. Insgesamt verunglückten damit 269 Menschen in den letzten 12 Monaten auf den Straßen Schleswig-Holsteins tödlich.

1994 leichte Einbußen bei den Gästeübernachtungen

Nach nunmehr endgültigen Feststellungen meldeten die größeren Beherbergungsstätten des Landes (mit neun und mehr Betten) für 1994 insgesamt 21,5 Mill. Übernachtungen. Das waren 2,6 % weniger Übernachtungen als im bisher besten Fremdenverkehrsjahr 1992 und 2,0 % weniger Übernachtungen als 1993. Damit hat Schleswig-Holstein zwar einen Rückgang seines jährlichen Übernachtungsaufkommens hinnehmen müssen, hat es im wesentlichen aber behauptet.

In Beherbergungsstätten fast aller Betriebsarten gab es rückläufige Übernachtungszahlen. Die herkömmliche Hotellerie, die ein Drittel des Übernachtungsaufkommens 1994 erbrachte, stellte am Jahresende fest, daß 4,3 % weniger Übernachtungen fakturiert wurden. Die Hotels garnis hat es darunter besonders getroffen. Ihnen fehlten 7,2 % Übernachtungen, um an den Stand des Jahres 1993 anknüpfen zu können. Weniger ausgeprägt, aber dennoch rückläufig, war die Entwicklung in der sogenannten Parahotellerie. Ihr ordnet man Beherbergungsstätten wie Erholungs- und Ferienheime, Ferienzentren, Ferienhäuser und -wohnungen wie Jugendherbergen zu. Dort, wo die durchschnittliche Aufenthaltsdauer mit 7,9 Tagen vergleichsweise hoch ist, ging die Zahl der Gäste um 1,8 % und die der Übernachtungen um 3,5 % zurück. Die Ferienzentren, die sich allein wegen ihrer Größe und ihres Erlebnisangebots kommerzieller als etwa eine Ferienwohnung vermarkten lassen, nahmen 0,9 % weniger Gäste als noch 1993 auf und büßten 3,1 % ihres Übernachtungsaufkommens ein. An einem Zuwachs an Übernachtungszahlen erfreuten sich lediglich die Leiter der Heilstätten und Sanatorien.

Zu den Reisenden und Urlaubern, die in Beherbergungsbetrieben des Landes schlafen, gesellt sich in Schleswig-Holstein noch eine große Zahl von Gästen auf Campingplätzen. So ist für 1994 neben den gut 21,5 Mill. Übernachtungen in Beherbergungsstätten

mit neun und mehr Betten von weiteren fast 12 Mill. Übernachtungen auf Campingplätzen mit sechs und mehr Stellplätzen auszugehen. Knapp 9 Mill. Übernachtungen werden davon allein dem Dauercamping zugerechnet. Knapp 492 000 Urlaubern und Durchgangscampnern wies der Platzwart vorübergehend einen Stellplatz zu, über 300 000 allein an der Ostsee. Das waren 4,8 % weniger Camper als 1993. Sie zahlten für knapp 2,8 Mill. Übernachtungen in ihren Zelten, Wohnwagen oder Wohnmobilen, mithin für 6,6 % weniger Nächte als noch im Vorjahr. Von der rückläufigen Entwicklung war besonders das Reisegebiet Nordsee betroffen. 11 % weniger Urlauber trafen hier auf den Campingplätzen ein.

Gastgewerbe wählte bevorzugt Sitz in Nordfriesland und Ostholstein

Die gut 10 000 Unternehmen des Gastgewerbes mit Sitz in Schleswig-Holstein erwirtschafteten 1992 einen Umsatz von 4,2 Mrd. DM (einschließlich Umsatzsteuer).

Davon setzten Hotels, Gasthöfe, Pensionen und Hotels garnis 1,5 Mrd. DM um, Restaurants, Cafés, Eisdielen und Imbißhallen nahmen 1,8 Mrd. DM ein, und auf die übrigen Unternehmen des Landes, die

ihren wirtschaftlichen Schwerpunkt im Gastgewerbe hatten, entfiel 1992 ein Jahresumsatz von 0,9 Mrd. DM. Dazu gehören etwa Ferienzentren, Ferienwohnungen, Campingplätze, Schankwirtschaften, Diskotheken und Tanzlokale wie Kantinen und Caterer.

Unternehmen, die in den Kreisen Nordfriesland und Ostholstein beheimatet waren, trugen besonders kräftig zum gastgewerblichen Umsatz aller im Lande angesiedelten Unternehmen der Branche bei. So wurden Ende April 1993 in diesen beiden Kreisen mehr als ein Drittel der Unternehmen des Landes gezählt, die ihren wirtschaftlichen Schwerpunkt im Gastgewerbe hatten. Der Umsatz der dort ansässigen Unternehmen betrug sogar 42 % am Umsatz aller in Schleswig-Holstein beheimateten Unternehmen des Gastgewerbes. Während im Kreis Nordfriesland die meisten Unternehmen der Branche ihren Sitz hatten, wurden in Ostholstein mit gut 1 Mrd. DM die unter den Kreisen Schleswig-Holsteins höchsten Unternehmensumsätze des Gastgewerbes verbucht. Die in Ostholstein wirtschaftenden Unternehmen erzielten ihren Umsatz zu 46 % aus der Beherbergung von Gästen. In Nordfriesland ist der Anteil des Umsatzes, der mit der Beherbergung erzielt wurde, geringer. Er macht mit 35 % nur gut ein Drittel des Umsatzes aus, den die dort ansässigen Unternehmen des Gastgewerbes erzielten.

Zur umweltökonomischen Bedeutung des Verkehrsträgers Straße

Der Straßenverkehr steht häufig im Blickfeld des öffentlichen Interesses. Der Vorteil individueller Mobilität wird hoch geschätzt und der Verkehrsträger Straße für den Transport von Personen und Gütern zunehmend präferiert. Er ist zu einem erheblichen Teil auch Grundlage unseres Wohlstandes und unserer Wirtschaftskraft, aber mittlerweile bestreitet niemand mehr ernsthaft, daß der Straßenverkehr auch Schäden an der Gesundheit des Menschen, an Flora und Fauna und nicht zuletzt am Klima (Stichwort Treibhauseffekt) hervorruft.

Es liegt also nahe, daß sich die Umweltökonomische Gesamtrechnung (UGR) mit diesem Thema beschäftigt. Die UGR ist ein noch in der Entwicklung befindlicher Zweig der amtlichen Statistik, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, die Wechselwirkung zwischen der ökonomischen Tätigkeit des Menschen und seiner Umwelt zu quantifizieren. Über die UGR ist in dieser Zeitschrift mehrfach berichtet worden, zuletzt in Heft 6/7 / 1994.

Dieser Aufsatz beschreibt zunächst kurz die Themenbereiche der UGR, stellt die Besonderheit des Querschnittsansatzes „Straßenverkehr“ heraus und geht dann nacheinander auf die Aspekte des Verkehrsträgers Straße ein, die von Relevanz sind, wenn über seine wirtschaftlichen Fakten oder seine Belastung der Umwelt eine quantitative Aussage getroffen werden soll.

Der Sinn ist einerseits eine Bestandsaufnahme der amtlichen, teilweise auch der nichtamtlichen Quellen, die für das Thema Straßenverkehr empirisch zugänglich sind. Andererseits soll der Aufsatz eine Auswahl von Zahlen aus einem Datenthesaurus bieten, die aber bei diesem thematisch sehr breiten Ansatz nur sehr knapp kommentiert werden.

Im Vordergrund steht, die Datenlage zum Thema Straßenverkehr für Zwecke der Umweltökonomischen Gesamtrechnung zu umreißen und transparent zu machen. Teilweise wird dazu auch ein Zeitvergleich geboten. Wegen der Komplexität des Betrachtungsgegenstandes kann aber dieser Aufsatz nicht alle Aspekte behandeln.

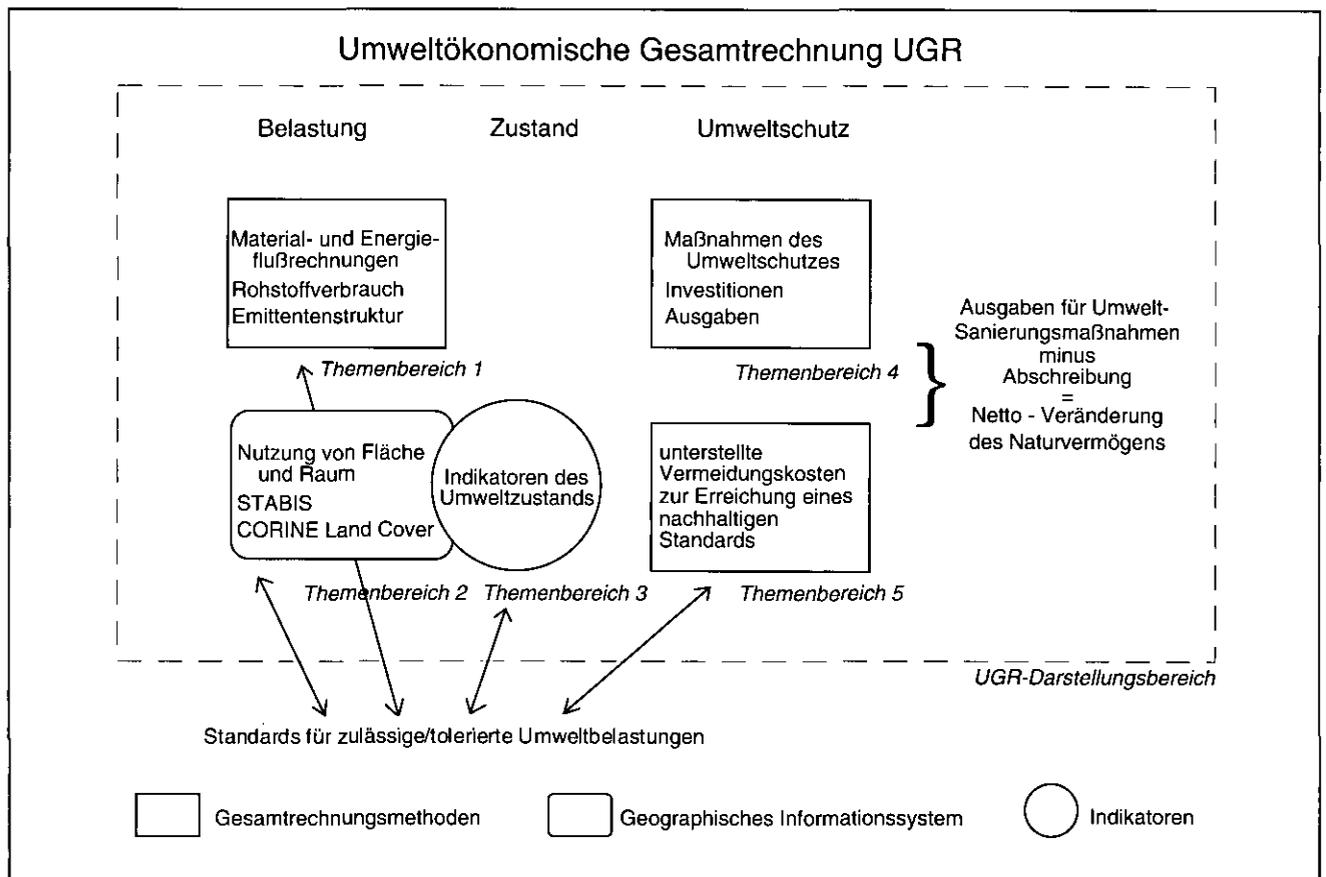
Das synoptische Schema auf den Seiten 104 und 105 soll helfen, die heterogenen empirischen Fundstellen zum Thema Straßenverkehr in ein übersichtliches Bild zu bringen.

Das Querschnittsthema Straßenverkehr in der UGR

Dem Konzept der UGR liegt der „Pressure-State-Response-Ansatz“ zugrunde. Er ist nach Themenbereichen gegliedert. Themenbereich 1 erfaßt den wirtschaftlichen Input (Rohstoffverbrauch) und Output (Emissionen nach der Emittentenstruktur). Material- und Energieflußbilanzen betrachten einzelne Rohstoffe oder Materialien und Energieträger auf ihrem Weg von der Entstehung bis zum Verbrauch bzw. bis zum Ende der Nutzung. Themenbereich 2 gibt Auskunft über die Flächen- und Raumnutzung. Diese beiden Themenbereiche bilden die Darstellung der Belastung („Pressure“). In Themenbereich 3 verdeutlichen Indikatoren den Umweltzustand („State“). Maßnahmen und Ausgaben für den Umweltschutz im Themenbereich 4 und unterstellte Vermeidungskosten zur Erreichung eines nachhaltigen Standards in Themenbereich 5 stellen die Antwort („Response“) auf die Belastung dar. Ganz rechts im Schaubild auf der folgenden Seite wird die Rechnung angedeutet, die am Ende einer Periode darüber Auskunft geben soll, inwieweit die Nachhaltigkeit des Wirtschaftens erreicht worden ist oder nicht.

Dieses Konzept steht im Einklang mit internationalen Empfehlungen und Vereinbarungen. In Deutschland wird es vor allem vom Statistischen Bundesamt vorangetrieben. Im Statistischen Landesamt Schleswig-Holstein existiert seit Oktober 1991 eine eigene Organisationseinheit „Umweltökonomische Gesamtrechnung“. Hier werden die Konzepte der Bundes-UGR, soweit möglich, auf Landesebene nachvollzogen und landesbezogene Auswertungen durchgeführt. Dazu werden auch Querschnittsthemen behandelt, z. B. der Verkehrsträger Straße.

Viele der für diesen Aufsatz zusammengestellten Daten beziehen sich auf den Themenbereich 1 (Rohstoffverbrauch, Emittentenstruktur), aber auch der Bereich 2 (Nutzung von Fläche) und der Bereich 4 (Maßnahmen des Umweltschutzes) werden berührt. Für ein aussagekräftiges Bild über ein Querschnittsthema müssen viele Informationen wie Mosaiksteinchen aus unterschiedlichen Statistiken zusammengefügt werden. Diese Daten werden aggregiert, wo nötig regionalisiert und unter bestimmten Gesichtspunkten so zusammengestellt, daß sich das obengenannte Bild, in diesem Fall vom Straßenverkehr, ergibt.



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 19, Reihe 4, 1994, Seite 18

Dazu gehören auch Daten, die vom Kraftfahrtbundesamt oder der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht worden sind. Die verfügbaren Quellen decken aber nicht alle Aspekte ab. Lücken des Materials finden sich beim Durchgangsverkehr für Gütertransporte und Touristik und beim Güternahverkehr. Für die Themenbereiche der UGR fehlen z. B. Daten über die Höhe der Ausgaben für den Umweltschutz (Katalysatornutzung, Forschungsausgaben für emissionsärmere Fahrzeuge u. ä.).

Inwieweit aus den hier gebotenen, weitgehend physisch dimensionierten Daten auf eine in monetären Einheiten gemessene Belastung des Menschen und der Umwelt durch den Straßenverkehr geschlossen werden kann, ist nicht Gegenstand dieses Aufsatzes. Die methodischen und empirischen Probleme, aus diesen Daten die sogenannten Folgekosten zu berechnen, werden hier also nicht behandelt.

Der Straßenverkehr hat hohe gesamtwirtschaftliche Bedeutung

Der Straßenverkehr ist für nahezu alle Wirtschaftsbereiche ein ökonomischer Faktor. Der Bäcker, der morgens die Brötchen ausliefert, schlägt auf den

Preis ein Entgelt für die Belieferung auf, während seine Kunden und Zulieferer häufig ebenfalls Straßenfahrzeuge nutzen, um sein Geschäft zu erreichen. Für einige Wirtschaftszweige ist der Straßenverkehr eine *conditio sine qua non*: Es gäbe sie nicht, wenn es nicht auch Straßen und Straßenfahrzeuge gäbe.

Der Anteil dieser Wirtschaftszweige am Landesergebnis der Bruttowertschöpfung ist aus den Ergebnissen der regionalen Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen nicht einzeln verfügbar. Immerhin läßt sich aus internen Rechenunterlagen aber für einige von ihnen, nämlich für den Bau und die Reparatur von Kraftfahrzeugen, den Handel mit Kraftfahrzeugen und das Beförderungsgewerbe für Güter und Personen, ein Anteil von zusammen etwa 5 % ermitteln. Dies ist sicherlich ein im Ländervergleich niedriger Wert, weil in Schleswig-Holstein kaum Kraftwagen gebaut werden. Er stellt obendrein eine Untergrenze dar, da insbesondere der Straßenbau und der private und öffentliche Dienstleistungsbereich (Kfz-Versicherungen, Fahrschulen, Polizei etc.) in dieser Zahl noch nicht enthalten sind.

Strukturdaten über den Verkehr wurden 1962 in einem Verkehrszensus erhoben. Daß danach ein solcher Zensus nicht mehr durchgeführt worden ist, mag

als Indiz gewertet werden, daß das ökonomische Funktionenbündel „Verkehr“ mittlerweile hochkomplex und empirisch schwer zu greifen ist. Neuere Daten über Umsätze und Beschäftigte müssen heute anderen Statistiken (z. B. Handels- und Gaststättenzählung) entnommen werden. Allein die 2 071 schleswig-holsteinischen Unternehmen im Kfz-Handel einschließlich der Tankstellen beschäftigten 1993 19 321 Personen und erwirtschafteten einen Umsatz von 8 757 Mill. DM. Das sind Steigerungsraten gegenüber 1985 von 57 bzw. 138 %. Weiterhin lassen sich noch Daten über Betriebe, Beschäftigte und Umsätze für die Herstellung und die Reparatur von Straßenfahrzeugen finden. Danach bietet die Reparatur von Kfz in Schleswig-Holstein fast 10 000 Menschen Arbeit.

Ein weiterer großer Zweig, dessen Existenz und Auslastung völlig vom Straßenverkehr und den zu seinen Gunsten getroffenen Investitionsentscheidungen bestimmt ist, ist der Straßenbau. In diesem Teil des schleswig-holsteinischen Bauhauptgewerbes wurden 1993 Umsätze (ohne Umsatzsteuer) von 752 Mill. DM erzielt und 1994 im Juni 3 820 Personen beschäftigt.

Der Bau und die Reparatur von Fahrzeugen und von Straßen sind Aktivitäten des Produzierenden Gewerbes. Ihr Output wird im wesentlichen investiv für die Verkehrsinfrastruktur oder die Fuhrparks der Unternehmen genutzt. Zu den übrigen Teilen sind es in der Terminologie der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen Vorleistungen (Reparaturen), privater Verbrauch (Privat-PKW) und Export.

Für einige andere Wirtschaftszweige ist das wesentliche, existentiell mit dem Straßenverkehr verbundene Charakteristikum die Nutzung von Fahrzeugen und Straßen. An erster Stelle ist dort das Verkehrsgewerbe zu nennen, aber auch viele andere Wirtschaftsunternehmen sind auf den Transport auf Straßen im Werk(fern)verkehr angewiesen.

Die standortgebundene Gesamtproduktion eines Gutes (Stahlstandorte „auf der Kohle“) mit geringer Transportweite und das Modell der „Thünenschen Ringe“, bei dem die Transportkosten der Produktionsmittel mit steigender Entfernung des Einkaufsortes vom Produktionsstandort die Produktion schnell unökonomisch machten, ist von der Verkehrsentwicklung längst „überrollt“ worden. Heute bestimmen sehr viel stärker die Lohnkosten die Produktionsstandorte¹. Arbeitsteilung und Spezialisierung erfordern, daß viele Halb- und Fertigprodukte zwischen den Produktionsstätten transportiert werden. Die Anteile der Güterarten am Gesamtvolumen haben sich also

Betriebe, Beschäftigte und Umsatz im Straßenfahrzeugbau und in der Kfz-Reparatur in Schleswig-Holstein¹

– Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes mit mehr als 20 Beschäftigten –

Jahr	Betriebe	Beschäftigte	Umsatz in Mill. DM
1985	158	9 012	1 629
1990	166	9 860	2 522
1994	164	9 820	2 898

¹ einschließlich Raumfahrzeugbau

Lohn- und Transportkosten in der Bundesrepublik Deutschland¹

– Meßziffer 1970 $\hat{=}$ 100 –

Jahr	Lohnkosten ²	Transportkosten ³
1970	100	100
1985	269	202
1993	393	240

¹ Gebietsstand vor dem 03.10.1990

² Arbeiterbruttostundenverdienst in der Industrie in DM

³ Stückgutfracht Straßenverkehr in DM für eine Entfernung von 261 km und ein frachtpflichtiges Gewicht von 41-50 kg

Quelle: Berechnet nach vierteljährl. Verdiensterhebung in Industrie und Handel, Statistik und Indizes der Verkehrspreise

von Rohstoffen zu verarbeiteten Produkten verschoben (Güterstruktureffekt).² Es wird argumentiert, die hohe Transportintensität bei betriebswirtschaftlich geringen Kosten habe diese Form der Produktionsweise und das daraus resultierende Wirtschaftswachstum erst möglich gemacht, es fehle aber die Internalisierung der Folgekosten.³

Die kurz skizzierte Entwicklung basiert also auf der Zunahme der Mobilität, und ihr kommt für die Wirtschaft im Flächenland Schleswig-Holstein mit seinen Verkehrsadern von und nach Skandinavien große Bedeutung zu. In den folgenden fünf Abschnitten werden Zahlen verschiedener Merkmale geboten, die die Entwicklung und die Bedeutung des Straßenverkehrs quantitativ belegen.

² Prätorius, G., Steger, U., Verkehrspolitik und Ökologie, in: Das Parlament, 16.09.1994

³ Kreibich, V., Autolose Mobilität in der Industriegesellschaft? – Nischeperspektive oder Umbaukonzept?, in: Schriften des Institutes für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW Nr. 68

¹ Kieler Nachrichten vom 05.11.1994, „Opel startet heute die Autoproduktion in Polen“

Statistische Quellen zum Thema Straßenverkehr im Überblick

Merkmal	Quelle	Periodizität	Raumbezug ¹
Wirtschaftliche Bedeutung			
Bruttowertschöpfung	Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder	jährlich	Länder
Umsätze und Beschäftigte im Kfz-Handel	Handels- und Gaststättenzählung	spätestens alle 10 Jahre	Länder
Betriebe, Beschäftigte, Umsätze in der Reparatur von Kfz	Monatsbericht für Betriebe im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe	monatlich	Länder
Umsätze, Beschäftigte im Straßenbau	Monatsbericht und Totalerhebung im Bauhauptgewerbe	monatlich/jährlich	Länder
Transportkosten	Statistik und Indizes der Verkehrspreise	jährlich	Deutschland
Lohnkosten	Verdienstenerhebung in Industrie und Handel	vierteljährlich	Länder
Straßen und Verkehrsflächen			
Straßenlänge der Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen	Landesamt für Straßenbau und Straßenverkehr Schleswig-Holstein: Länge und Ausbauzustand der Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen in Schleswig-Holstein	jährlich	Schleswig-Holstein
Straßenlänge der Gemeindestraßen	Statistik der Straßen in den Gemeinden	zuletzt 1976	alte Bundesländer
Straßendichte	Eigene Berechnungen aus den Merkmalen Straßenlänge und Verkehrsflächen	unregelmäßig	Schleswig-Holstein
Ausgaben für Straßenbau und -unterhaltung	Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein: Mittel für den Bundesfern- und Landesstraßenbau	jährlich	Schleswig-Holstein
	Jahresrechnungsstatistik für Gemeinden, Gemeindeverbände und Zweckverbände, Gliederung 63, 65, 66, 67	jährlich	Länder
Verkehrsflächen	Allgemeine Flächenerhebung	alle 4 Jahre	Länder
Kfz-Bestand und Nutzung			
Kfz-Bestand	Statistik des Kraftfahrzeugbestandes des Kraftfahrtbundesamtes	monatlich	Länder
Fahrzeugdichte	Statistik des Kraftfahrzeugbestandes des Kraftfahrtbundesamtes	jährlich	Länder
Verkehrsleistungen	DIW: Verkehr in Zahlen, per eigener Berechnungen anhand des PKW-Bestandes auf Schleswig-Holstein heruntergebrochen	jährlich	Deutschland, Schleswig-Holstein
	Landesregierung Baden-Württemberg: Statistisch-prognostischer Bericht 1990/91	jährlich	Baden-Württemberg
Jahresfahrleistung	Bundesanstalt für Straßenwesen	jährlich	Länder
	Straßenverkehrszählung	alle 5 Jahre	Länder

¹ Wenn „Länder“ angegeben ist, gibt es immer auch eine Zahl für den Bund; teilweise liegen dann auch Kreisergebnisse vor.

Merkmal	Quelle	Periodizität	Raumbezug ¹
Neuzulassungen	Statistik des Kraftfahrzeugbestandes des Kraftfahrtbundesamtes	monatlich	Länder
Kraftstoffverbrauch	Ministerium für Finanzen und Energie des Landes Schleswig-Holstein: Energiebilanz Schleswig-Holstein	jährlich	Schleswig-Holstein
Kfz-Steuer	Statistik der öffentlichen Finanzen	vierteljährlich	Länder
Mineralölsteuer	Eigene Schätzung anhand des Kraftstoffverbrauchs und den Mineralölsteuersätzen für die Kraftstoffe	unregelmäßig	Schleswig-Holstein
Haushaltsaufwendungen für PKW	Laufende Wirtschaftsrechnungen ausgewählter privater Haushalte	monatlich	Deutschland
Personenverkehr			
Unternehmen, Beschäftigte, Gesamtumsatz im ÖSPV	Statistik über die Personenbeförderung im Straßenverkehr, Unternehmensstatistik	jährlich	Länder
Tourismusverkehr, Verkehrsmittelwahl	Reiseanalyse des Institutes für Tourismus u. Bäderforschung in Nordeuropa GmbH	jährlich	Länder
Verkehrsleistungen im ÖSPV	Statistik über die Personenbeförderung im Straßenverkehr, Verkehrsstatistik	vierteljährlich	Länder
Güterverkehr			
Transportmengen (Fernverkehr)	Statistik des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen	vierteljährlich	Länder
Transportleistungen (Fernverkehr)	Statistik der Verkehrsleistungen im gewerblichen Güterfernverkehr des Kraftfahrtbundesamtes	jährlich	Länder
Güternahverkehr	DIW: Verkehr in Zahlen, per eigener Berechnungen anhand des Verhältnisses Güterfern-/Güternahverkehrsleistung auf Schleswig-Holstein heruntergebrochen	jährlich/ unregelmäßig	Deutschland, Schleswig-Holstein
Folgewirkungen			
Emissionen in Boden und Gewässer	Umweltbundesamt: Jahresbericht 1990, per eigener Berechnungen für Schleswig-Holstein anhand der Straßenlänge auf Schleswig-Holstein heruntergebrochen	einmalig	alte Bundesländer, Schleswig-Holstein
Emissionen in die Luft	Eigene Berechnung nach Kraftstoffverbrauch und Zahlen des Umweltbundesamtes	jährlich	Schleswig-Holstein
Lärmbelästigung	Gebäude- und Wohnungsstichprobe 1993	unregelmäßig	Länder
Lärmschutzwälle, -wände und -fenster	Bundesverkehrsministerium, Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen	jährlich	Deutschland, Länder
Straßenverkehrsunfälle	Statistik der Straßenverkehrsunfälle	monatlich	Länder
Rohstoffmengen, Abfallaufkommen	Initiativkreis Ruhrgebiet: ARiV - Automobil-Recycling im Verbund, eigene Schätzung für Schleswig-Holstein anhand des PKW-Bestandes	einmalig	Schleswig-Holstein

¹ Wenn „Länder“ angegeben ist, gibt es immer auch eine Zahl für den Bund; teilweise liegen dann auch Kreisergebnisse vor.

4 % der Landesfläche sind Straßen und Verkehrsflächen

Daten über Bestand, Erhaltung und Erweiterung der Straßen liefern die Flächenerhebungen, die Finanzstatistiken und Materialien des Landesamtes für Straßenbau und Straßenverkehr. In Schleswig-Holstein belief sich die Länge des Straßennetzes 1994 auf 9 890 km (ohne Gemeindestraßen). Davon entfielen 4,5 % auf Bundesautobahnen, 18,7 % auf Bundesstraßen, 35,7 % auf Landes- und 41,1 % auf Kreisstraßen. Gegenüber 1980 ist das Straßennetz insgesamt um 2,5 % erweitert worden.

Eine Kennzahl über das Verhältnis von Straßenlänge in km zu Landesfläche in km² ist die Straßendichte, die 1994 bei 0,6 lag. Die Straßendichte der alten Bundesländer liegt bei 0,7. Die Länge der Gemeindestraßen wurde 1976 zum letzten Mal erhoben und schlug in Schleswig-Holstein mit 18 874 km zu Buche. Die Straßendichte Schleswig-Holsteins einschließlich Gemeindestraßen lag in jenem Jahr bei 1,8.

Die Instandhaltung der Verkehrswege und der Straßenneubau sind öffentliche Aufgaben. Die Tabelle zeigt, daß sich die Ausgaben des Bundes über die Jahre wenig verändern, die Ausgaben des Landes im betrachteten Zeitraum rückläufig sind und die der Gemeinden und Zweckverbände bis 1992 noch ansteigen, dann aber auch leicht abfallen.

Die Fläche aller Straßen, Wege und Plätze in Schleswig-Holstein betrug 1993 57 900 ha, das sind 3,7 % der Landesfläche und mehr als die Hälfte der Fläche des Kreises Plön. Gegenüber 1979 haben diese Flächen um ca. 3 000 ha zugenommen, das sind in diesen 14 Jahren etwa 5 %.

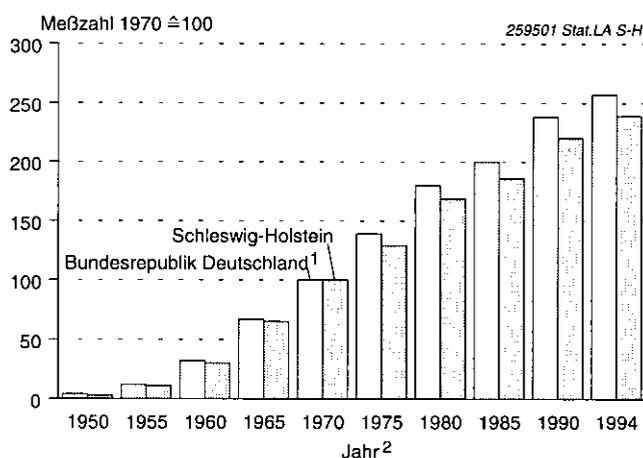
Ausgaben der Gebietskörperschaften für Straßenbau und -unterhaltung in Schleswig-Holstein in Mill. DM

	Bund	Land	Gemeinden ¹ und Zweckverbände	Insgesamt
1990	281	106	601	988
1991	245	103	630	978
1992	267	95	664	1 026
1993	281	88	637	1 006
1994	240	87	...	...

¹ einschließlich Gemeindeverbände

Quellen: Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Mittel für den Bundesfern- und Landesstraßenbau; Jahresrechnungsstatistik

Personenkraftwagen 1950-1994 – jeweils 1. Juli –



¹ Gebietsstand vor dem 03.10.1990
² ab 1975 einschließlich Kombinationskraftwagen

Quelle: berechnet nach Kfz-Bestandsstatistiken des Kraftfahrtbundesamtes

Fahrzeugdichte, Verkehrsleistung, Fahrleistung und Kraftstoffverbrauch kräftig gestiegen

Daten über den Bestand an Kraftfahrzeugen stellt jährlich das Kraftfahrtbundesamt zur Verfügung. Die Daten für Schleswig-Holstein werden regelmäßig vom Statistischen Landesamt veröffentlicht. Danach hat sich der Kfz-Bestand in Schleswig-Holstein in ähnlichem Tempo wie in den übrigen alten Bundesländern entwickelt.

Für Schleswig-Holstein ergibt sich 1995 eine Fahrzeugdichte von 599 Fahrzeugen je 1 000 Einwohner. 1990 waren es 574 Fahrzeuge, während im Jahr

Kraftfahrzeuge in Schleswig-Holstein am 1. Juli 1994

Fahrzeugart	Anzahl
Krafträder	70 925
PKW	1 368 415
Busse	3 040
LKW ¹	73 011
Übrige Fahrzeuge	92 627
Insgesamt	1 608 018

¹ mit Sattelzugmaschinen

Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Statistik des Kraftfahrzeugbestandes

1980 eine Zahl von 441 Fahrzeugen je 1 000 Einwohner zu verzeichnen gewesen war. Dieser hohe Grad der Motorisierung ist Ausprägung des privaten Wohlstands. Mit der Motorisierung entwickelte sich eine Besiedelung, die auf individueller Mobilität aufbaut: Die Wege wurden weiter, ob zur Arbeit, zum Einkauf oder an den Urlaubsort. Seinen zählbaren Ausdruck findet das in den Merkmalen Verkehrsleistung und Jahresfahrleistung.

Die Verkehrsleistungen werden in der Einheit Personenkilometer (pkm) gemessen, d. h. als Produkt der Anzahl beförderter Personen und der Streckenlänge. Die hier gebotenen Daten fußen auf Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (a. a. O.) für das Bundesgebiet sowie Konzepten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg⁴ und sind für Schleswig-Holstein geschätzt.⁵ Danach sind die Verkehrsleistungen im Individualverkehr stetig gestiegen, ebenso die Fahrzeugdichte und der Grad der Motorisierung.

Verkehrsleistungen im Individualverkehr und Fahrzeugdichte in Schleswig-Holstein

Jahr	Verkehrsleistung ¹ in Mrd. pkm	PKW je 1 000 Einwohner
1980	20,6	371
1985	19,2	408
1990	23,4	483
1992	24,1	491

¹ Schlüsselung für Schleswig-Holstein nach DIW, Verkehr in Zahlen

Quellen: DIW, Verkehr in Zahlen; Kraftfahrtbundesamt

Daß die Verkehrsleistung gestiegen ist, muß noch nicht zwingend bedeuten, daß auch das Verkehrsaufkommen gewachsen ist, denn die Verkehrsleistung hängt ja auch von der Auslastung der Fahrzeuge, also der Zahl der Insassen ab. Als quantitatives Merkmal für das Verkehrsaufkommen dient hier die Jahresfahrleistung, d. h. die im Betrachtungsjahr von Fahrzeugen zurückgelegte Strecke. Die Bundesanstalt für Straßenwesen führt neben anderen Zählungen alle fünf Jahre eine Straßenverkehrszählung durch, bei der festgestellt wird, wieviele Fahrzeuge je

⁴ Landesregierung Baden-Württemberg, Statistisch-prognostischer Bericht 1990/91

⁵ Dazu wurde die Anzahl der in allen alten Bundesländern beförderten Personen analog zum Verhältnis der PKW-Bestände in Bund und Land für Schleswig-Holstein geschätzt und diese Zahl mit einer durchschnittlichen Streckenlänge multipliziert.

Bestand, Neuzulassungen und Jahresfahrleistung von Fahrzeugen in Schleswig-Holstein

Fahrzeugart	Bestand am 1. Juli	Neuzulassungen	Jahresfahrleistung in Mill. Fahrzeug-km
1981^a			
Mopeds u. ä.	67 431	.	124
Krafträder	30 990	8 592	109
PKW	983 070	92 235	9 066
Busse	2 787	215	100
LKW ¹	58 815	5 274	1 084
Insgesamt	1 143 093	106 316	10 483
1985			
Mopeds u. ä.	53 781	.	85
Krafträder	53 919	4 627	204
PKW	1 067 077	92 784	10 044
Busse	2 740	171	103
LKW ¹	56 284	4 700	1 056
Insgesamt	1 233 801	102 282	11 493
1990			
Mopeds u. ä.	33 873	.	46
Krafträder	51 870	3 532	239
PKW	1 261 902	120 720	14 062
Busse	2 907	198	143
LKW ¹	60 614	7 419	1 372
Insgesamt	1 411 166	131 869	15 862

^a Jahresfahrleistung 1980

¹ einschließlich Sattelfahrzeuge

Quellen: Kraftfahrtbundesamt, Statistik des Kraftfahrzeugbestandes, Statistik der Neuzulassungen; Bundesanstalt für Straßenwesen

Zeiteinheit bestimmte Zählabschnitte passieren. Aus diesen Listen errechnet sie durch Multiplikation mit den entsprechenden Abschnittslängen und der Zeitkomponente die Jahresfahrleistung aller Fahrzeuge in Kilometern.

Die hier ausgewählten Jahresfahrleistungen für Schleswig-Holstein 1980, 1985 und 1990 weisen eine gestiegene Straßenbelastung im Personen- wie auch im Güterverkehr auf.

Auch der Kraftstoffverbrauch ist gestiegen. Für PKW errechnet sich, wenn man die Zahlen der Energiebilanz Schleswig-Holstein (a. a. O.) zugrunde legt, für den Zeitraum 1986 bis 1993 ein Zuwachs um 0,3 Mrd. Liter auf 1,6 Mrd. Liter Kraftstoff. Steigender Kfz-Bestand bedeutet auch zunehmende Verwen-

derung von Materialien, d. h. vermehrter Verbrauch von Rohstoffen. Dieser Punkt wird unten noch näher ausgeführt.

Fast zwei Milliarden DM Steuern auf Kraftfahrzeugbesitz und Kraftstoffverbrauch

Die Besteuerung von Besitz und Gebrauch von Kraftfahrzeugen ist bedeutende Quelle öffentlicher Einnahmen. Als speziell an die Haltung und den Betrieb eines Kfz anknüpfende Steuern fallen die Kfz-Steuer für das Fahrzeug und die Mineralölsteuer für den Treibstoff an. Die Steuersätze orientieren sich bei der Kfz-Steuer an der Art des Antriebs und dem Volumen des Hubraumes.⁶ Das Aufkommen aus Kfz-Steuer in Schleswig-Holstein 1994 betrug 508 Mill. DM. Über das regionale Aufkommen aus Mineralölsteuer gibt es zwar Zahlen, aber diese beinhalten auch die Zahlungen für Heizöl und andere Mineralölprodukte. Das regionale Mineralölsteueraufkommen ist im übrigen allenfalls Indikator für die Produktion, aber nicht für den Verbrauch von Kraftstoffen. Eine vorsichtige Regionalzuordnung der auf Treibstoffe entfallenden Mineralölsteuer ist über den Absatz von Kraftstoffen jedoch möglich. So läßt sich mit den Angaben des verbrauchten Kraftstoffes (entnommen aus der Energiebilanz Schleswig-Holstein) in Schleswig-Holstein und dem jeweiligen Steuersatz eine Größenordnung von 1,3 Mrd. DM für 1992 errechnen.

Wie sich diese Steuern zusammen mit den übrigen, mit der Anschaffung und Nutzung eines Kfz verbundenen Kosten in der Verwendung privaten Einkommens niederschlagen, kann der Statistik der laufenden Wirtschaftsrechnungen entnommen werden. Danach betragen 1993 die durchschnittlichen monatlichen Aufwendungen für die PKW-Haltung in einem deutschen Haushalt (4-Personen-Arbeitnehmerhaushalt mit mittlerem Einkommen) 355 DM. Rechnet man die Abschreibungen für die Neuanschaffung eines PKW, auf den Monat umgelegt, dazu, dann erhöhen sich die Kosten auf 648 DM.⁷ Sowohl das Steueraufkommen als auch die Ausgaben der Haushalte haben langfristig steigende Tendenz.

Individueller Straßenpersonenverkehr gewinnt gegenüber dem öffentlichen noch stärker an Bedeutung

Der Straßenverkehr wird nach dem Fahrzweck im Güter- und in Personenverkehr, darüber hinaus nach

⁶ Klimaschutz in Deutschland, in: Umweltpolitik, 1994, S. 117

⁷ Statistisches Bundesamt, Wirtschaftsrechnungen ausgewählter privater Haushalte

der Entfernung in Nah- und in Fernverkehr unterteilt. Der allgemeine Sprachgebrauch enthält weitere gängige und vermeintlich selbsterklärende Spezifizierungsattribute wie „öffentlich“, „gewerblich“, „individuell“ oder „Transit“, die aber sehr wohl der Definition bedürfen. Die für die amtliche Statistik verbindliche Klassifikation der Wirtschaftszweige mit Erläuterungen 1993 verwendet keinen der oben genannten Gliederungsbegriffe, sondern gliedert den Abschnitt I 60. 2 (sonstiger Landesverkehr) nach

- Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land,
- Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer,
- Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr und
- Güterbeförderung im Straßenverkehr.

Diese Gliederung steht zwar erst zur Übernahme in das statistische Berichtssystem an, aber auch die in der Ablösung befindliche Systematik der Wirtschaftszweige von 1979 gliedert ähnlich.

Zur Bundesstatistik über die Personenbeförderung im Straßenverkehr melden diejenigen Unternehmen mit mindestens sechs Bussen, die Linienverkehr, freigestellten Schülerverkehr oder Gelegenheitsverkehr, also Verkehr mit Mietomnibussen, Ausflugs- und Ferienzeleisen durchführen und dabei dem Personenbeförderungsgesetz unterliegen. Die amtliche Quelle bezeichnet diesen Teil des Straßenverkehrs auch als öffentlich (Fachserie 8, Reihe 3 des Statistischen Bundesamtes). Für diese Unternehmen gibt es eine recht gute Datenbasis. Hier liefern die amtlichen Verkehrsstatistiken laufend jährlich Zahlen zu Umsatz und Beschäftigten, aber auch zur Beförderungsleistung, gegliedert u. a. nach der Art der Leistung und nach der Region des Unternehmenssitzes.

Unternehmen, Beschäftigte und Umsatz im öffentlichen Straßenpersonenverkehr in Schleswig-Holstein

- Unternehmen mit wirtschaftlichem Schwerpunkt im Straßenpersonenverkehr -

Jahr	Unternehmen	Beschäftigte ¹	Umsatz ² im Vorjahr in Mill. DM
	Ende September		
1980	146	3 008	215
1985	182	3 496	241
1990	208	3 968	314
1991	212	4 113	393
1992	208	4 226	419
1993	212	4 305	447

¹ im Straßenpersonenverkehr Beschäftigte

² aus Personenbeförderung im Straßenverkehr

Die Tabelle auf der Vorseite präsentiert die Ergebnisse für Schleswig-Holstein und zeigt im Zeitraum 1980 bis 1993 Steigerungsraten von 45 % bei der Anzahl der Unternehmen, 43 % bei den Beschäftigten und von 1980 bis 1990 ein Umsatzwachstum von 63 %.

Der individuelle Straßenpersonenverkehr ist demgegenüber statistisch wenig erschlossen. Allgemein versteht man unter dem Begriff Individualverkehr die Teilnahme am Straßenverkehr unter freier Wahl der Fortbewegungsstrecke, -art und -zeit, sei es als Fußgänger, Radfahrer oder mit motorisierten Fahrzeugen.⁸ Hier soll nur der motorisierte Individualverkehr betrachtet werden, d. h. die Nutzung von Personen- und Kombinationskraftwagen, Krafrädern und Mopeds. Zu diesem Teil des Straßenverkehrs wurde bereits in der Tabelle „Verkehrsleistungen und Fahrzeugdichte in Schleswig-Holstein“ eine Schätzung zur Fahrleistung geboten.

Zu einem bestimmten Teil des individuellen Straßenpersonenverkehrs, nämlich zum Touristenverkehr, lassen sich aus einer nichtamtlichen Quelle landesspezifische Daten finden: Über Urlaubsreisende mit Ziel Schleswig-Holstein führt das Institut für Tourismus und Bäderforschung in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen jährlich eine Reiseanalyse durch. Danach sind 1993 74,2 % der Urlauber mit dem PKW oder dem Wohnmobil angereist, 11,8 % mit der Bahn, 6,7 % mit dem Bus und 5,3 % mit dem Flugzeug.⁹

Die schmale Datenbasis zum Individualverkehr erlaubt es aber immerhin, die sicherlich unstrittige These, der Individualverkehr habe sich kräftiger entwickelt als sein öffentliches Gegenstück, mit Zahlen zu unterlegen.

Die 208 schleswig-holsteinischen Unternehmen, die zur Statistik des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) meldeten, beförderten 1992 182 Mill. Personen und erbrachten eine Leistung von 2,7 Mrd. pkm. Dies ist gegenüber 1985, als der ÖSPV 169 Mill. Personen beförderte und dabei 2,4 Mrd. pkm Leistung erbracht hatte, ein im Vergleich zum Individualverkehr eher moderater Zuwachs. Der Individualverkehr verzeichnete 1992 eine Personenbeförderung von 1 419 Mill. Personen und eine Verkehrsleistung von 24,1 Mrd. pkm gewesen. 1985 waren das 1 132 Mill. Personen und 19,2 Mrd. pkm gewesen. Die Größenrelation ÖSPV zum Individualverkehr be-

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr und Individualverkehr in Schleswig-Holstein

Jahr	Öffentl. Straßenpersonenverkehr ¹		Individualverkehr ²	
	beförd. Personen in Mill.	Mrd. pkm	beförd. Personen in Mill.	Mrd. pkm
1985	169	2,4	1 132	19,2
1990	175	2,7	1 374	23,4
1992	182	2,7	1 419	24,1

¹ Unternehmen im Straßenpersonenverkehr mit 6 und mehr Bussen mit Sitz in Schleswig-Holstein

² Schlüsselung für Schleswig-Holstein nach einem Konzept des Statistischen Landesamtes Baden Württemberg und nach DIW, Verkehr in Zahlen

trug 1992 danach 1 : 8 bei den beförderten Personen und 1 : 9 bei den pkm. Sie hatte 1985 bei 1 : 7 bzw. 1 : 8 gelegen. Weil im dargestellten Zeitraum die Verkehrsleistung sowohl im öffentlichen wie auch im individuellen Straßenpersonenverkehr und dabei jeweils sowohl bei beförderten Personen wie auch bei Personenkilometern gestiegen ist, kann man von einem Anstieg der Mobilität ganz allgemein sprechen.

Diese Daten sind aber räumlich durchaus verschieden. In Städten, in denen das Angebot des ÖSPV umfangreicher ausfällt als in ländlichen Gebieten, sind die Bewohner weniger stark auf ihren eigenen PKW angewiesen. In Kiel waren 1993 je 1 000 Einwohner 421 PKW angemeldet, in Eiderstedt, einem der am dünnsten besiedelten Ämter in Schleswig-Holstein, waren es dagegen 565.

Die Gründe für diesen Mobilitätsanstieg sind hinlänglich bekannt: Ein großer Teil des Personenverkehrs ist auf die Ziele Arbeitsplatz und Einkaufsort gerichtet oder dient der Freizeitgestaltung. Die oben schon erwähnten Siedlungsstrukturen tragen stark zum Verkehrsaufkommen bei. Der in diesem Zusammenhang häufig verwendete Begriff lautet „Suburbanisierung“. Damit ist die räumliche Trennung von Arbeiten, Einkaufen und Wohnen gemeint.

Viele Arbeitsplätze und Kaufhäuser liegen in der Innenstadt; hier wird der Wohnraum knapp und teuer, deshalb entstanden viele Wohngebiete an den Stadträndern oder in Satellitenstädten. Die Fahrwege verlängerten sich. Mit steigendem Verkehrsaufkommen, besonders zu den Stoßzeiten, treten dann die bekannten Probleme der Straßenüberlastung auf. Ebenso erhöht sich saisonal das Verkehrsaufkommen in Urlaubsgebieten, wie z. B. im Sommer in Schleswig-Holstein.

⁸ nach Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.), Was Sie schon immer über AUTO und UMWELT wissen wollten, 1987, S. 87

⁹ Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nord-europa GmbH, Urlaub + Reisen 1994, S. 34

Transportleistung im Güterfernverkehr mit hohen Zuwächsen

Der Güterfernverkehr auf der Straße hat gegenüber den anderen Verkehrsträgern Vorteile, sofern es sich nicht um Massengüter handelt: Einmaliges Be- und Entladen, individuelle Gestaltung des Fahrweges und eine fast vollständige Flächenerschließung. Da mit diesem mobileren Verkehrsmittel leichter zu disponieren ist, hat der Straßengüterverkehr gegenüber Bahn und Schiff ein deutliches Übergewicht.

Transportmengen und Transportleistungen im Güterverkehr in Schleswig-Holstein

Jahr	Transportmenge in 1 000 t	Transportleistung in Mill. tkm
1985	14 136	1 937
1988	18 094	2 402
1990	19 643	2 690
1991	...	3 296
1993	...	3 546

Quellen: Statistik des Güterverkehrs, Kraffahrtbundesamt

Die Transportmengen im Güterfernverkehr zeigen Zuwachsraten von 28 % in den Jahren 1985 bis 1988. Von 1988 bis 1990 stiegen die Transportmengen um 9 %. Die Transportmenge in t ist als Indikator für die eigentliche Beförderungsleistung nur bedingt geeignet, denn eine Transportmenge kann sich auf mehrere Einzelfrachten verteilen oder auch auf einem Fahrzeug gebündelt sein. Deshalb werden die Daten des Güterverkehrs auch in der Dimension tkm (beförderte Menge in t x Entfernung in km) erhoben, dem Maß der Transportleistung. Auch diese Kennzahl ist stark gestiegen, und zwar von 1991 bis 1993 um 8 %. Diese Daten betreffen allerdings LKW schleswig-holsteinischer Betriebe, d. h. Fahrzeuge mit Standort in Schleswig-Holstein. Die Statistik erlaubt keine Aussage über die Transportleistungen nur auf schleswig-holsteinischen Straßen, die ja auch von Fahrzeugen mit Standorten außerhalb Schleswig-Holsteins erbracht werden.

Weiterhin fehlen statistische Daten über die Gütermengen und Verkehrsleistungen des Transitverkehrs. Auch über den Güternahverkehr (Transportentfernungen von weniger als 50 km) gibt es kaum Daten. Eine Schätzung des Verhältnisses von Güternah- und Güterfernverkehr für die alten Bundesländer ergibt, daß der Fernverkehr 1992 eine um den Faktor 2,6 höhere Transportleistung (in tkm) als der Nahverkehr

erbracht hat.¹⁰ Die Vermutung liegt angesichts deutlich wahrnehmbarer Straßenmehrbelastung nahe, daß sowohl der Güternahverkehr als auch der Gütertransit und der Güterfernverkehr mit den Jahren Zuwächse zu verzeichnen hatten.

Emissionen, Unfälle, Lärm und Rohstoffverbrauch als unerwünschte Begleitumstände

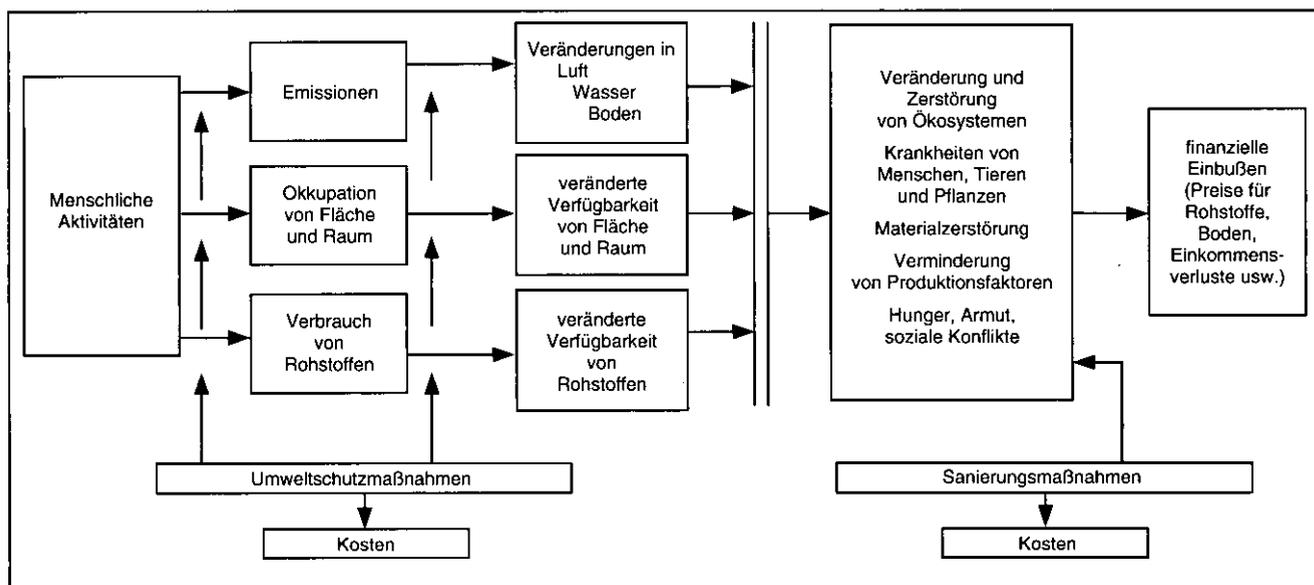
Die bisher behandelten Daten bezogen sich auf den Umfang, die Struktur oder die Bedeutung des Straßenverkehrs. In diesem Abschnitt soll betrachtet werden, inwieweit auch zu den negativen Folgewirkungen des Straßenverkehrs schon Zahlen verfügbar sind. Dies können Daten sein, die eine negative Wirkung des Straßenverkehrs in physischer Dimension abbilden, entweder unmittelbar (also etwa Zahlen zu Verkehrstoten oder zum Rohstoffverbrauch) oder mittelbar (also etwa Zahlen zu den Emissionen). Dies können aber auch monetäre Daten sein, also etwa Kosten für die Prävention oder Milderung von Folgeschäden (z. B. Ausgaben für den Lärmschutz). Sie können verschiedensten Quellen entstammen, wobei diesen Quellen eine Affinität zum Thema Straßenverkehr keineswegs per se eigen sein muß.

Die umweltbelastenden Wirkungen der Kfz-Nutzung sind in vielen Veröffentlichungen thematisiert worden. Auch die Umweltökonomische Gesamtrechnung hat hierzu Rechenansätze entwickelt. Diese Ansätze soll das Flußdiagramm Mensch-Umwelt-Mensch schematisch darstellen. Auf seiner linken Seite symbolisiert das Diagramm (Seite 111) die Berechnung der Streßfaktoren (z. B. die Luftemissionen, wie auch die UGR sie rechnet), auf der rechten Seite sind die Umweltschäden (z. B. Waldsterben durch hohe Immissionsbelastungen) dokumentiert. Beide Seiten des Diagramms bleiben unverbunden, weil die Kausalität von Ursache und Wirkung nicht zu beweisen ist, also ob und zu welchem Anteil die Emissionen des Straßenverkehrs für das Waldsterben verantwortlich sind.

Welche negativen Folgen können im einzelnen statistisch belegt werden? Im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehen vor allem die Emissionen als Streßfaktoren des Straßenverkehrs. In Boden und Gewässer werden Fahrbahn-, Reifen- und Bremsabrieb ermittelt. Die Luftemissionen entstehen durch den Kraftstoffverbrauch, wobei im Vergleich zu anderen Emittenten (Verarbeitendes Gewerbe, Umwandlungsbereich) Stickstoffdioxid (NO₂), Kohlenmonoxid (CO) und „andere flüchtige organische Verbindungen ohne Methan“ (NMVOC) hauptsächlich vom Verkehr verursacht werden (z. B. 1990 NO₂ zu 69 %, CO zu 89 %).

¹⁰ Der Bundesminister für Verkehr, Verkehr in Zahlen, 1994, S. 231

Flußdiagramm Mensch - Umwelt - Mensch



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 19, Reihe 4, 1994, Seite 17

Diese Auswertungen basieren auf den Berechnungen der UGR des Statistischen Landesamtes zum Baustein Emissionen. Dazu werden die verbrauchten Kraftstoffmengen der Energiebilanz Schleswig-Holstein (erstellt vom Institut für Weltwirtschaft) entnommen und mit Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes, die in kg je Terajoule verbrauchten Kraftstoff berechnet werden, multipliziert.¹¹

Die Tabelle (Seite 112) zeigt von 1987 bis 1992 steigende Emissionswerte für Schwefeldioxid (SO₂), Stickoxide, berechnet auf Stickstoffdioxid (NO₂), und Kohlendioxid (CO₂). Kohlenmonoxid (CO) und NMVOC verzeichneten bis 1990 einen Rückgang, stiegen aber bis 1992 wieder an. Dies stützt die These, daß der emissionsmindernde Effekt der technischen Veränderungen durch den Verkehrszuwachs kompensiert und übertroffen werde. Im Laufe der Jahre seien zwar Motortechniken mit geringerem Kraftstoffverbrauch entwickelt worden, aber die Tendenz zu schnelleren und schwereren Fahrzeugen habe diese Einsparung aufgewogen.¹²

Derselbe Effekt zeigt sich bei bestimmten Abgasen wie den Stickoxiden (NO_x) oder bei CO, deren Emission mit Katalysatoren reduziert werden soll. Auch wenn die abgegebene Menge pro Kraftstoffeinheit gesunken ist: Die Gesamtemission hat bei NO₂ nicht

Emissionen in Boden und Gewässer in Schleswig-Holstein¹

Emissionsquelle	Emission in kg/Jahr
Fahrbahnabrieb	383 500 000
Reifenabrieb	1 416 000
darunter	
Blei	2 596
Zink	1 888
Bremsabrieb	354 000
darunter	
Kupfer	9 440
Nickel	2 360

¹ Das Bezugsjahr ist der Primärquelle nicht zu entnehmen. Vermutlich ist es 1989.

Quelle: Berechnet nach Umweltbundesamt, Jahresbericht 1990

abgenommen. Die Kohlenmonoxidwerte liegen zwar unter denen von 1987, haben aber gegenüber 1990 steigende Tendenz.

Eine weitere Begleiterscheinung des Straßenverkehrs ist die Lärmbelastigung. Lärm beeinträchtigt das Wohlbefinden und führt in extremen Ausmaßen zu Gesundheitsschäden. Der Einfluß von Straßenverkehrslärm auf den Gesundheitszustand von Bürgern ist jedoch nur schwer quantifizierbar. Es gibt lediglich Untersuchungen über das subjektive Lärm

¹¹ Ministerium für Finanzen und Energie des Landes Schleswig-Holstein, Energiebilanz Schleswig-Holstein. Die genaue Methodik der darauf fußenden Eigenberechnung findet sich in Heft 11/1993 dieser Zeitschrift.

¹² DIW 22/94, S. 364

Stoffliche Straßenverkehrsemissionen in die Luft in Schleswig-Holstein

Energieträger	Schwefeldioxid	Stickstoffdioxid	Kohlenmonoxid	NMVOG ¹	Kohlendioxid
Fahrzeugtyp	t				1 000 t
1987					
Motorenbenzin	231	43 176	240 984	24 400	3 615
Diesel	1 818	27 460	10 089	6 130	1 922
davon					
PKW	534	2 527	3 672	1 107	565
LKW	1 156	22 460	5 780	4 525	1 222
Omnibusse	127	2 472	636	498	135
Insgesamt	2 049	70 636	251 073	30 530	5 536
1990					
Motorenbenzin	251	39 628	219 183	21 372	3 935
Diesel	2 113	31 958	11 790	7 038	2 234
davon					
PKW	625	3 056	4 351	1 215	661
LKW	1 355	26 316	6 773	5 302	1 432
Omnibusse	133	2 587	666	521	141
Insgesamt	2 365	71 586	230 972	28 410	6 169
1992					
Motorenbenzin	252	39 682	219 483	21 401	3 941
Diesel	2 353	36 848	12 956	8 008	2 487
davon					
PKW	609	2 977	4 239	1 184	644
LKW	1 590	30 899	7 952	6 225	1 681
Omnibusse	153	2 975	765	599	162
Insgesamt	2 604	76 530	232 439	29 409	6 428

¹ flüchtige organische Verbindungen ohne Methan

Quelle: Berechnet nach der Energiebilanz Schleswig-Holstein und Zahlen des Umweltbundesamtes

empfinden. Aktuelle Zahlen für Bund und Länder liefert auch die Gebäude- und Wohnungsstichprobe 1993. Danach fühlten sich 1993 16,2 % der Haushalte in Schleswig-Holstein in ihrem Wohnumfeld dauernd und weitere 18,5 % gelegentlich durch Straßenverkehrslärm belästigt. Zählbar sind jedoch Ausgaben für Lärmvorsorge und Lärmsanierung. Darunter versteht sich der Bau von Lärmschutzwällen und Lärmschutzwänden bei Straßenneubauten, die nachträgliche Einrichtung an bestehenden Straßen sowie der Einbau von Lärmschutzfenstern. Die Länge von Wällen und Wänden an Bundesfernstraßen belief sich in Schleswig-Holstein 1993 auf ca. 72 km, die Ausgaben des Bundes für Lärmvorsorge und -sanierung von 1978/79 bis 1993 auf ca. 178 Mill. DM. Dazu müssen noch jene 25 % gerechnet werden, die

der Hauseigentümer selbst tragen muß, wenn er für den Einbau von Lärmschutzfenstern Bundeszuschüsse erhalten will. Dies waren nach Maßgabe der Flächen der eingebauten Fenster (nur diese Zahl ist regionalisiert) von 1979 bis 1993 in Schleswig-Holstein ca. 1,7 Mill. DM.¹³ Die Erstattung von 75 % ist in der Summe der Lärmvorsorgeausgaben enthalten.

Weitere durch den Straßenverkehr verursachte Kosten entstehen durch Unfälle. Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle liefert umfangreiches und detail-

¹³ Das Heft „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen“ wird jährlich vom Bundesverkehrsministerium aus den Erhebungen der Straßenbauverwaltungen der Länder zusammengestellt.

Straßenverkehrsunfälle und dabei Verunglückte in Schleswig-Holstein

Jahr	Unfälle			Verunglückte	
	insgesamt	davon mit		Getötete	Verletzte
		reinem Sachschaden	Personenschaden		
1980	76 458	58 774	17 684	523	22 904
1983	78 216	59 822	18 394	519	23 592
1986	85 158	68 407	16 751	371	21 591
1989	87 658	70 872	16 786	344	21 619
1992	79 985	65 556	16 429	319	21 310
1993	76 383	60 855	15 528	296	20 325

Quelle: Straßenverkehrsunfallstatistik

liertes Zahlenmaterial zum Unfallgeschehen auf den Straßen. Die Daten werden vor Ort von der Polizei erhoben, im Statistischen Landesamt aufbereitet und veröffentlicht.

Die Zahl aller Unfälle, zu denen die Polizei gerufen wurde, nahm bis 1988 noch zu, 1988 bis 1991 schwankte sie um das erreichte Niveau und sank 1992 und 1993 auf den Stand von 1980. Bei grob gerechnet jedem fünften Unfall kommen auch Personen zu Schaden. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ist im Laufe der letzten zehn Jahre tendenziell gesunken. Die der dabei Schwerverletzten und Getöteten sank ab 1984, d. h. zu dem Zeitpunkt, als die Nichteinhaltung der Anschnallpflicht für PKW-Fahrer und Beifahrer mit einem Verwarnungsgeld belegt wurde. Die Entwicklung des Unfallgeschehens auf Autobahnen ist besonders prägnant. Dort schnellten die Unfallzahlen von 1 125 (1983) auf 2 105 (1993) in die Höhe. Parallel dazu stieg auch die Anzahl der Verletzten (1983: 614; 1993: 1 160).

Rohstoffe und Abfall durch PKW in Schleswig-Holstein in t

Jahr	Rohstoffe	Abfall
1986	1 087 503	83 385
1990	1 240 197	107 908
1992	1 284 884	66 919

Quelle: Berechnet nach Initiativkreis Ruhrgebiet, ARiV-Automobil-Recycling im Verbund, (Schlüsselung für Schleswig-Holstein nach dem Fahrzeugbestand)

In ein statistisches Bild der gesamtwirtschaftlichen Folgeschäden des Straßenverkehrs gehört auch, wieviel Materie ein Kraftfahrzeug enthält und wieviel Abfall es nach der Außerbetriebstellung erzeugt. Ein durchschnittlicher PKW wiegt etwa 980 kg. Ca. 70 % davon sind wiederverwertbare Metalle, ca. 9 % Kunststoffe und Verbunde und ca. 8 % Flüssigkeiten. Dabei ist der Anteil der wiederverwertbaren Metalle in den letzten Jahren zugunsten der schwieriger rückzugewinnenden Kunststoffe und Verbunde zurückgegangen.¹⁴ Zugleich versuchen die Autohersteller, Recyclingprojekte in die Tat umzusetzen, auch vor dem Hintergrund einer politisch angedachten Rücknahmepflicht für Altautos durch den Hersteller.¹⁵ Durch die in Schleswig-Holstein gemeldeten Fahrzeuge (hier nur PKW) befanden sich demnach 1990 ca. 867 000 t Metalle und ca. 116 000 t Kunststoffe auf den Straßen.

Jedoch wird auch in Schleswig-Holstein ein großer Teil als Sekundärrohstoff genutzt. Nach Mitteilungen des Verbandes des Kfz-Gewerbes Schleswig-Holstein werden nach der „Trockenlegung“ (Entfernung der Betriebsflüssigkeiten) von Verwerferfirmen Teile als Gebrauchtersatzteile ausgebaut. Das „ausgeschlachtete“ Fahrzeug wird dann in handtellergröße Stücke geschreddert. Mittels magnetischer und anderer Trennungverfahren werden die Metalle zur Wiederverwertung abgeschieden. Der Rest (ca. 25 % der Ausgangsrohstoffmenge) besteht hauptsächlich aus Kunststoffen, die zur Zeit noch als Abfall deponiert werden. In Zukunft soll eine „Technische Anleitung (TA) Kfz-Recycling“ des Bundesumweltministeriums eine Verwertung auch dieser Kunststoffe vorschreiben. Alternativ zu dieser TA ist ein Angebot der Autohersteller im Gespräch, das eine freiwillige Rücknahme und Verwertung der Altautos, auch der Kunststoffe, seitens der Hersteller vorsieht. Aus der Anzahl der PKW-Löschungen, die vom Kraftfahrtbundesamt veröffentlicht werden, und den obengenannten durchschnittlichen Gewichten eines PKW läßt sich die Abfallmenge schätzen. Das Abfallaufkommen durch PKW betrug 1990 ca. 108 000 t; die obengenannten 25 % davon sind 27 000 t, die letztendlich als Depo-niegt gelagert werden.

Ausblick

Die Prognosen über die zukünftige Verkehrsentwicklung sagen eine weitere Verstärkung des Straßenverkehrs voraus. Das betrifft sowohl die Bestandszahlen als auch die Verkehrsleistungen. Der PKW-Bestand soll sich bis zum Jahr 2010 um ca. 30 % er-

¹⁴ Initiativkreis Ruhrgebiet, ARiV-Automobil-Recycling im Verbund (ARiV), S. 24

¹⁵ Köhn, R.-J., Altautorecycling bei Volkswagen, in: der landkreis, Heft 8/9 1994, S. 370

höhen (Basisjahr 1992). Für Schleswig-Holstein würde das eine Zunahme auf ca. 1,7 Millionen Fahrzeuge bedeuten. Die Verkehrsleistung im Individualverkehr (pkm) werde im gleichen Zeitraum nur um 25 % steigen. Gleichzeitig werde die Nutzung (in pkm) des öffentlichen Personenstraßenverkehrs nur um 15 % zunehmen.¹⁶ Die Gründe für diese starken Zuwachsraten seien vielfältig. Dem Dienstleistungs- und Geschäftsverkehr werden Zuwachsraten prognostiziert, ebenso werde der Freizeitverkehr durch mehr Urlaubsverkehr und den steigenden Anteil „automobiler“ Ruheständler zunehmen.

Auch für die Güterverkehrsleistung werden erhebliche Steigerungsraten prognostiziert.¹⁷ So soll die Leistung (in tkm) im Jahre 2010 den Wert von 1991 um 58 % übertreffen. Das liege zum einen an sinkenden Transportpreisen, die durch die Liberalisierung der Verkehrsmärkte der EU beeinflußt werden. Die Erweiterung des Wirtschaftsraumes auf die EU verbiete aus ökonomischer Sicht die Verteuerung der Verkehrsleistungen. Zum anderen greife der Güterstruktureffekt. Dieser besagt, daß sich die Tendenz zu kleineren Sendungen und größeren Transportweiten verschiebt, wie es weiter oben auch schon beschrieben worden ist. Der alternative Verkehrsträger Eisenbahn zeige in beiden Punkten Nachteile. Einmal seien die Bahntransporte teuer und zweitens nicht mehr

optimal für die doch mehr „straßenaffinen“ Güter. Unter Umweltgesichtspunkten jedoch schneide der Straßengüterverkehr am schlechtesten ab. Der Energieeinsatz und die Emissionen je beförderte Gütereinheit seien im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern am höchsten.

Die statistische Begleitung der Entwicklung des Verkehrsgeschehens auf der Straße wird zunehmend wichtiger werden. Für politische Entscheidungen, wie man den Straßenverkehr gestalten und seine Folgekosten für Mensch und Umwelt minimieren kann, wird fundiertes Datenmaterial nötig sein. Wie gezeigt wurde, gibt es schon jetzt durchaus auch für die räumliche Ebene Bundesland viele Zahlen zum Thema Straßenverkehr, und zwar nicht nur in den traditionellen Verkehrsstatistiken. Mit fortschreitendem Ausbau kann die regionale Umweltökonomische Gesamtrechnung wertvolle Daten beisteuern.

Im übrigen mißt auch die Europäische Union dem Thema hohe Bedeutung zu. Unter dem Titel „Straßenverkehr und Umwelt in der Europäischen Union“ hat Eurostat, das statistische Amt der EU, im März 1995 einen Bericht herausgegeben, in dem Zahlen zu Infrastruktur, Fahrzeugbestand, Güterverkehr, Energieverbrauch und Emissionen nach Mitgliedstaaten und mit teilweise bis 1970 zurückreichenden Zeitreihen veröffentlicht sind.

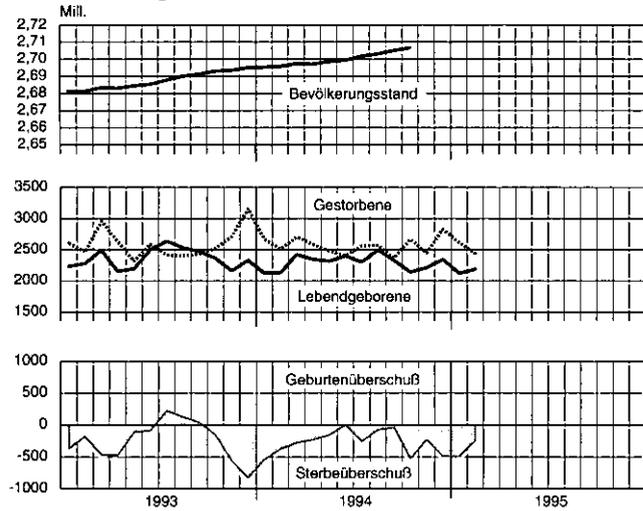
¹⁶ nach DIW-Wochenbericht 22/94

¹⁷ DIW-Wochenberichte 40/92 und 3/94

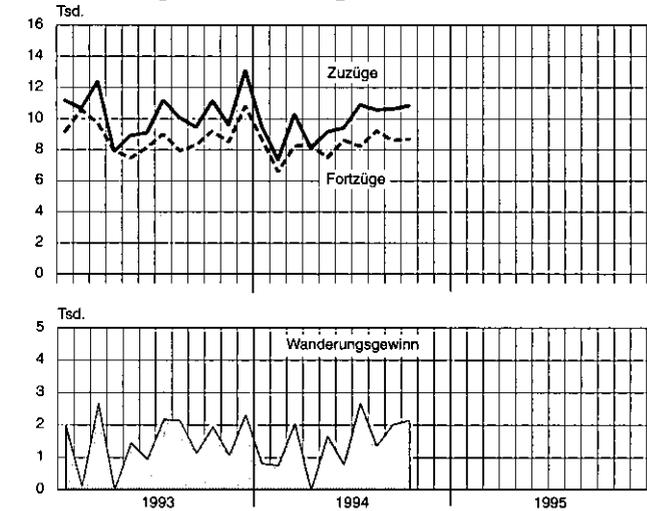
Charlotte Hartmann

109501 Stat.LA S-H

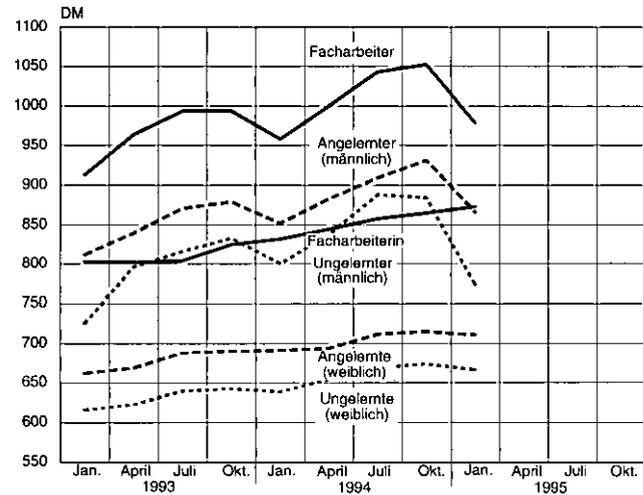
Bevölkerungsstand



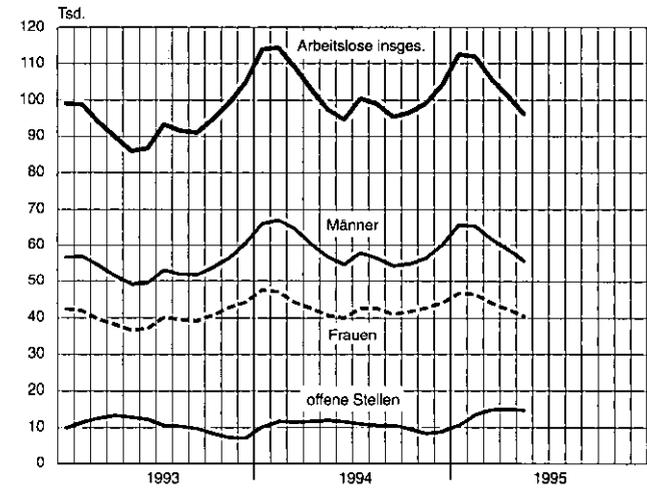
Bevölkerungsveränderung



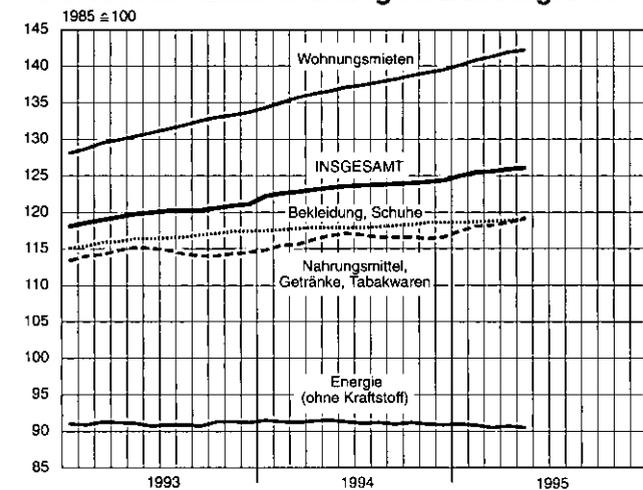
Bruttowochenverdienste



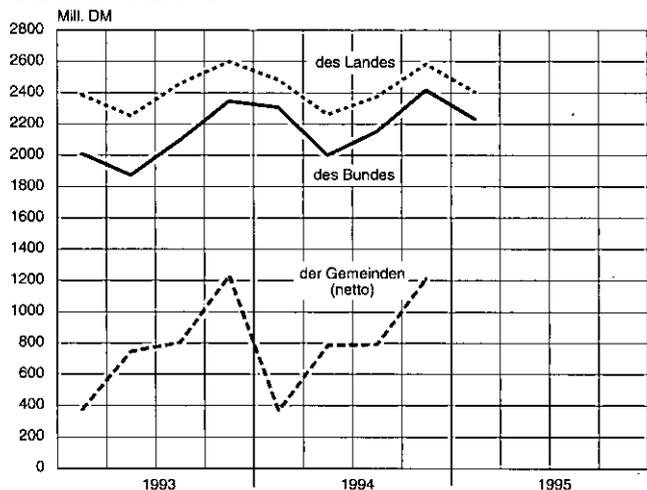
Arbeitslose



Preisindex der Lebenshaltung im Bundesgebiet

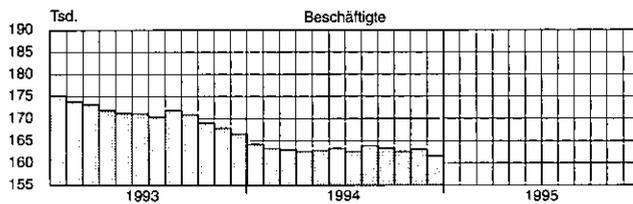
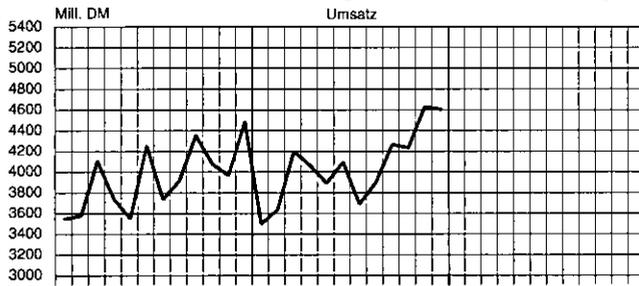


Steuereinnahmen

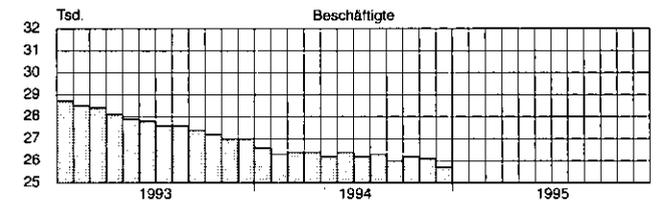
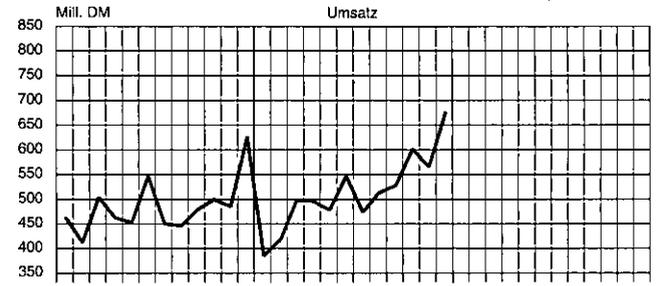


Verarbeitendes Gewerbe

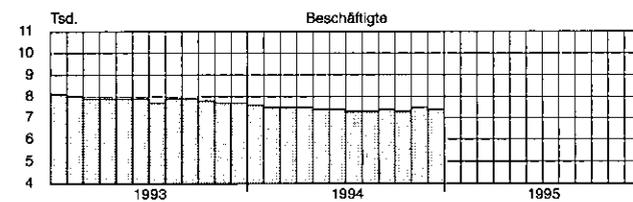
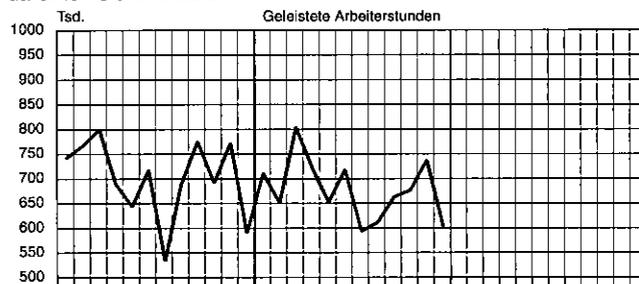
Industrie- und Handwerksbetriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten



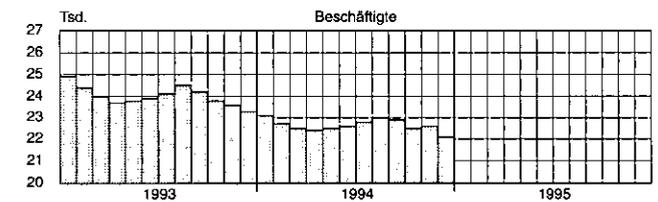
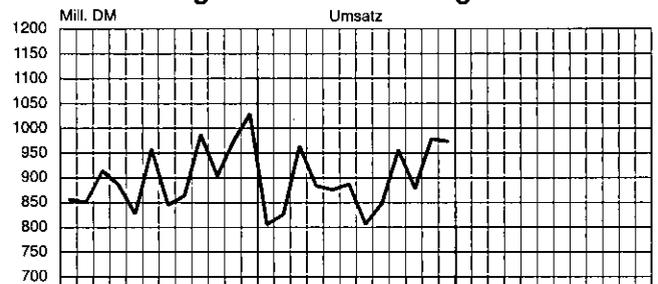
darunter Maschinenbau



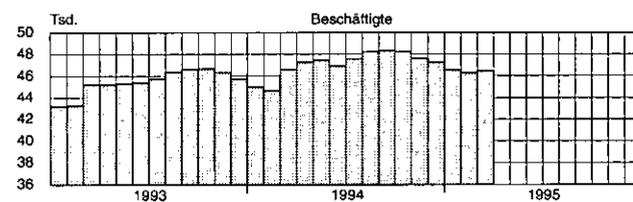
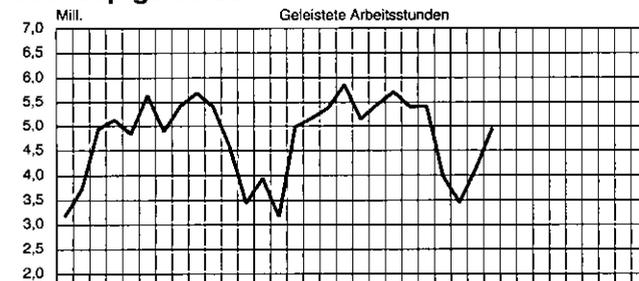
darunter Schiffbau



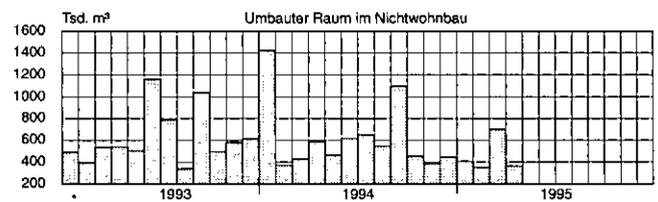
darunter Nahrungs- und Genussmittelgewerbe

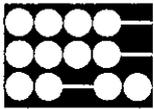


Bauhauptgewerbe



Baugenehmigungen





<i>Daten zur Konjunktur</i>	2
<i>Jahreszahlen</i>	4
<i>Zahlenspiegel</i>	6
<i>Kreiszahlen</i>	11
<i>Zahlen für Bundesländer</i>	12

Statistische Monatshefte Schleswig-Holstein

Daten zur Konjunktur
Schleswig-Holstein

		Jüngster Monat:		Monatsdurchschnitt	
		absolut	Veränderung zum Vorjahr (gleicher Monat) in %	absolut	Veränderung zum Vorjahr (gleiche Zeit) in %
Verarbeitendes Gewerbe¹		April 1995		Januar bis Dezember 1994	
Beschäftigte	1 000	...	...	163	- 4,7
Geleistete Arbeiterstunden	Mill. Stunden	...	...	14	- 4,5
Lohn- und Gehaltssumme	Mill. DM	...	...	777	- 0,8
Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Mill. DM	...	...	4 057	+ 2,9
Inlandsumsatz	Mill. DM	...	...	3 120	+ 0,1
Auslandsumsatz	Mill. DM	...	...	938	+ 13,5
Auftragseingang ausgewählter Wirtschaftszweige	Mill. DM	...	...	2 505	+ 8,5
aus dem Inland	Mill. DM	...	...	1 661	+ 5,6
aus dem Ausland	Mill. DM	...	...	844	+ 14,9
Energieverbrauch (vierteljährlich)	1 000 t SKE	...	...	209	- 0,2
Bauhauptgewerbe²		April 1995		Januar bis März 1995	
Beschäftigte	1 000	...	...	46	+ 2,2
Geleistete Arbeitsstunden	Mill. Stunden	...	...	4	+ 3,7
Lohn- und Gehaltssumme	Mill. DM	...	...	155	+ 6,8
Baugewerblicher Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Mill. DM	...	...	449	+ 11,2
Auftragseingang ³	Mill. DM	...	...	346	- 1,2
Baugenehmigungen⁴		April 1995		Januar bis April 1995	
Wohnbau	Wohnungen	1 780	- 5,4	1 737	+ 2,0
Nichtwohnbau	1 000 m ² umbauter Raum	364	- 38,1	456	- 35,3
Einzelhandel		März 1995		Januar bis Dezember 1994	
Umsatz (einschließlich Umsatzsteuer)	Meßziffer 1986 = 100	...	...	140,0	- 1,3
Gastgewerbe		März 1995		Januar bis März 1995	
Umsatz (einschließlich Umsatzsteuer)	Meßziffer 1986 = 100	...	...	123,7	- 2,1
Fremdenverkehr⁵		März 1995		Januar bis März 1995	
Ankünfte	1 000	225	- 10,8	173	- 3,3
Übernachtungen	1 000	963	- 17,4	756	- 5,3
Arbeitsmarkt		April 1995		Januar bis April 1995	
Arbeitslose	Anzahl	101 198	- 1,7	108 243	- 1,8
Offene Stellen	Anzahl	15 028	+ 27,6	12 779	+ 18,6
Kurzarbeiter	Anzahl	3 445	- 63,3	3 611	- 72,0
Insolvenzen		April 1995		Januar bis April 1995	
Anzahl		48	+ 20,0	64	+ 7,1

¹ Betriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten. Zur Methode siehe Statistischen Bericht E I 1

² auf alle Betriebe hochgerechnete Ergebnisse

³ Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten

⁴ nur Errichtung neuer Gebäude

⁵ in Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Gästebetten, ohne Campingplätze

p = vorläufige Zahl, r = berichtigte Zahl

Daten zur Konjunktur
Land und Bund im Vergleich

		Veränderung gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres in %												
		Januar bis Dez. 1994	Mai 1994	Juni 1994	Juli 1994	August 1994	Sept. 1994	Oktober 1994	Nov. 1994	Dez. 1994	Januar 1995	Februar 1995	März 1995	April 1995
Verarbeitendes Gewerbe¹														
Beschäftigte	Land	- 4,7	- 4,9	- 4,6	- 4,5	- 4,6	- 4,4	- 3,8	- 2,9	- 3,1
	Bund	- 6,4	- 7,0	- 6,7	- 6,3	- 5,8	- 5,6	- 5,2	- 4,9	- 4,7
Geleistete Arbeiterstunden	Land	- 4,5	- 2,3	- 3,8	- 2,4	- 4,2	- 4,4	- 3,4	- 1,5	- 3,6
	Bund	- 5,4	- 3,3	- 4,2	- 5,8	- 4,0	- 4,0	- 5,8	- 3,1	- 2,8
Lohn- und Gehaltssumme	Land	- 0,8	- 1,7	+ 0,2	- 2,2	- 0,3	+ 0,9	+ 1,7	- 2,4	+ 1,5
	Bund	- 3,1	- 2,6	- 3,1	- 6,2	- 2,4	- 2,7	- 2,6	- 3,9	- 0,2
Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Land	+ 2,9	+ 9,7	- 3,8	- 1,2	- 0,6	- 2,1	+ 3,8	+ 16,7	+ 2,5
	Bund	+ 2,9	+ 6,0	+ 3,5	+ 1,7	+ 3,6	+ 4,3	+ 2,7	+ 7,5	+ 5,6
Inlandsumsatz	Land	+ 0,1	+ 7,6	- 5,2	- 1,3	+ 0,7	- 1,2	+ 5,4	+ 8,2	- 3,3
	Bund	+ 0,7	+ 4,2	+ 0,6	- 0,3	+ 2,0	+ 2,5	+ 0,5	+ 5,1	+ 3,6
Auslandsumsatz	Land	+ 13,5	+ 18,3	+ 1,3	- 0,6	- 5,2	- 5,2	- 1,3	+ 50,6	+ 27,4
	Bund	+ 8,7	+ 10,2	+ 11,4	+ 7,3	+ 8,2	+ 9,1	+ 8,7	+ 14,1	+ 10,7
Auftragseingang ausgewählter Wirtschaftszweige	Land	+ 8,5	+ 9,3	- 1,9	+ 29,0	- 5,6	+ 37,4	+ 3,2	+ 19,3	- 4,2
	Bund	+ 7,6	+ 7,8	+ 8,9	+ 4,0	+ 9,3	+ 10,1	+ 6,6	+ 11,8	+ 12,9
aus dem Inland	Land	+ 5,6	+ 2,0	+ 7,6	+ 5,3	+ 6,6	+ 2,0	+ 5,9	+ 6,1	+ 23,3
	Bund	+ 4,1	+ 5,0	+ 5,1	+ 0,9	+ 7,6	+ 4,3	+ 4,0	+ 9,0	+ 11,6
aus dem Ausland	Land	+ 14,9	+ 30,0	- 16,2	+ 97,5	- 24,5	+ 143,0	- 1,6	+ 55,5	- 38,2
	Bund	+ 14,1	+ 13,2	+ 16,1	+ 10,0	+ 12,7	+ 21,8	+ 11,6	+ 17,1	+ 15,0
Energieverbrauch (vierteljährlich)	Land	- 0,2	+ 6,1	-	-	- 12,3	-	-	+ 0,2	-
	Bund	+ 1,0	+ 2,8	-	-	+ 1,3	-	-	+ 0,3	-
Bauhauptgewerbe²														
Beschäftigte	Land	+ 3,7	+ 4,7	+ 3,3	+ 4,0	+ 3,9	+ 3,7	+ 3,3	+ 2,8	+ 3,2	+ 3,5	+ 3,5	- 0,3	
	Bund	+ 0,7	+ 0,8	+ 0,6	+ 0,7	+ 1,1	+ 1,1	+ 1,0	+ 1,2	+ 1,4	+ 0,7	...	...
Geleistete Arbeitsstunden	Land	+ 4,8	+ 11,4	+ 3,8	+ 5,3	+ 0,6	- 0,3	+ 0,1	+ 18,6	+ 15,5	- 12,3	+ 6,8	- 0,8	
	Bund	+ 2,4	+ 4,2	+ 0,7	- 2,8	+ 2,3	- 0,8	- 2,9	+ 11,9	+ 11,3	- 15,7	...	...
Lohn- und Gehaltssumme	Land	+ 8,2	+ 11,2	+ 6,3	+ 2,2	+ 9,3	+ 2,2	+ 6,7	+ 12,9	+ 14,7	+ 1,1	+ 10,2	+ 1,6	
	Bund	+ 4,6	+ 5,9	+ 2,5	- 0,4	+ 5,9	+ 1,9	+ 3,0	+ 7,0	+ 9,2	- 1,9	...	...
Baugewerblicher Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Land	+ 16,3	+ 26,2	+ 10,9	+ 11,9	+ 17,3	+ 14,8	+ 15,0	+ 12,7	+ 43,6	+ 5,9	+ 11,0	+ 11,4	
	Bund	+ 6,1	+ 6,6	+ 4,7	+ 2,6	+ 6,0	+ 4,8	+ 3,5	+ 9,3	+ 14,8	+ 4,9	...	...
Auftragseingang ³	Land	+ 6,3	+ 2,9	+ 0,0	+ 18,5	+ 20,1	+ 4,4	+ 21,0	- 18,1	- 6,5	- 17,5	- 0,6	- 1,9	
	Bund	+ 4,5	+ 10,2	+ 5,6	- 1,9	+ 3,9	+ 1,6	- 4,1	+ 4,2	- 6,9	- 2,6	- 2,8	...	
Baugenehmigungen⁴														
Wohnbau (Wohnungen)	Land	+ 18,4	+ 32,3	+ 51,6	- 4,9	+ 13,2	+ 9,1	- 1,9	+ 29,6	- 11,8	+ 31,9	- 8,4	+ 1,5	
	Bund	+ 13,4	+ 7,4	+ 7,9	+ 9,8	+ 17,7	+ 2,9	+ 7,0	+ 7,8	+ 15,0	+ 0,7	...	...
Nichtwohnbau (umbauter Raum)	Land	- 0,1	- 7,7	- 46,6	- 17,3	+ 61,7	+ 5,0	- 8,3	- 33,6	- 27,4	- 71,4	- 5,1	+ 61,3	
	Bund	- 2,3	+ 0,6	- 1,5	+ 7,3	+ 4,5	- 12,1	- 16,2	+ 29,1	- 8,4	- 17,6	...	...
Einzelhandel														
Umsatz (einschließlich Umsatzsteuer)	Land	- 1,3	+ 2,7	- 0,4	- 4,8	- 0,1	- 0,9	- 2,6	- 2,8	- 0,3	...	...	...
	Bund	- 0,5	+ 3,6	+ 1,1	- 5,2	+ 1,9	+ 0,4	- 1,6	- 2,8	+ 0,1	...	...	...
Gastgewerbe														
Umsatz (einschließlich Umsatzsteuer)	Land	- 2,1	- 2,6	- 7,0	- 2,5	- 1,6	- 2,8	- 0,5	+ 2,0	+ 0,3	...	...	...
	Bund	- 0,8	- 3,5	- 1,2	- 1,2	- 1,6	- 0,1	- 0,3	- 0,2	+ 0,0	...	...	...
Fremdenverkehr⁵														
Ankünfte	Land	- 1,2	- 0,4	- 4,7	- 0,3	- 1,4	- 0,5	+ 0,5	+ 3,4	+ 3,1	p+ 1,9	p+ 2,0	p- 10,8	
	Bund	...	- 2,8	- 2,1	- 2,7	- 1,7	+ 3,3	+ 0,9	+ 3,8	+ 4,6	+ 6,8	...	...
Übernachtungen	Land	- 2,0	+ 0,2	- 9,6	- 2,0	- 1,1	- 6,7	+ 2,5	+ 10,2	+ 7,2	p+ 5,6	p+ 4,0	p- 17,4	
	Bund	...	- 2,9	- 4,5	- 3,6	- 3,7	- 1,2	+ 0,8	+ 3,2	+ 3,7	+ 4,7	...	...
Arbeitsmarkt														
Arbeitslose	Land	+ 9,5	+ 13,4	+ 9,2	+ 7,7	+ 8,2	+ 4,8	+ 2,0	- 0,2	- 0,6	- 1,2	- 2,1	- 2,9	
	Bund	+ 12,6	+ 16,7	+ 14,4	+ 10,5	+ 9,3	+ 7,2	+ 3,7	+ 1,7	+ 1,2	+ 0,3	- 0,8	- 1,1	
Offene Stellen	Land	+ 0,8	- 5,8	- 4,1	+ 4,1	+ 2,3	+ 10,1	+ 15,1	+ 15,8	+ 24,6	+ 4,2	+ 16,1	+ 27,5	
	Bund	- 4,0	- 10,2	- 9,7	- 6,1	- 1,8	+ 5,6	+ 14,5	+ 14,0	+ 15,4	+ 17,4	+ 17,6	+ 21,0	
Kurzarbeiter	Land	- 58,0	- 67,1	- 70,2	- 62,1	- 76,7	- 78,0	- 85,0	- 83,1	- 85,3	- 79,6	- 68,8	- 73,3	
	Bund	- 64,1	- 65,3	- 70,2	- 70,8	- 69,6	- 74,9	- 76,9	- 76,4	- 79,0	- 73,3	- 69,1	- 66,4	
Insolvenzen														
Anzahl	Land	+ 15,3	+ 16,0	- 47,8	+ 51,9	+ 25,5	+ 100,0	+ 13,7	- 10,2	+ 20,9	+ 19,7	+ 11,1	- 16,9	
	Bund	+ 22,8	+ 32,9	+ 18,6	+ 30,9	+ 19,4	+ 21,8	+ 24,2	- 5,1	+ 26,6	...	...	+ 20,0

¹ Betriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten. Zur Methode siehe Statistischen Bericht E 1 1

² auf alle Betriebe hochgerechnete Ergebnisse

³ Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten

⁴ nur Errichtung neuer Gebäude

⁵ in Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Gästebetten, ohne Campingplätze

p = vorläufige Zahl, r = berichtete Zahl

Hinweis: Die Angaben beziehen sich auf das Bundesgebiet nach dem Gebietsstand vor dem 03.10.1990. Sie schließen Berlin (West) mit ein.

Jahreszahlen
Schleswig-Holstein

Jahr	Bevölkerung					Im Erwerbsleben tätige Personen ¹					
	Einwohner (Jahres- mittel)	Heirats- ziffer	Geburten- ziffer	Sterbe- ziffer	Überschuß (+) der Geborenen oder Gestorbenen (-)	Wanderungs- gewinn	ins- gesamt	Land- und Forst- wirtschaft	Produzie- rendes Gewerbe	Handel und Verkehr	Übrige Dienst- leistungen
	1 000	Ereignisse je 1 000 Einwohner			1 000	1 000					
1990	2 614	7,1	11,1	12,0	- 2	34	1 234	62	352	265	555
1991	2 636	6,9	11,0	11,8	- 2	25	1 236	57	361	258	559
1992	2 662	7,1	10,8	11,4	- 2	33	1 247	59	360	262	568
1993	2 687	6,9	10,7	11,6	- 3	18	1 246	52	362	266	566
1994	...	...	...	...	...	...	1 245	53	363	262	567

Jahr	Öffentliche allgemeinbildende Schulen									Bruttoinlandsprodukt ²				
	Schülerinnen/Schüler im September in					von 100 Schülerinnen/Schülern erreichten				in jeweiligen Preisen		in Preisen von 1991		
	Grund- und Haupt- schulen	Sonder- schulen	Real- schulen	Gym- nasien	Inte- grierten Gesamt- schulen	weniger als Haupt- schul- abschluss	Haupt- schul- abschluss	mittleren Abschluß	Fachhoch- schulreife und allgemeine Hochschul- reife	Mill. DM	jährliche Zuwachs- rate in %	Mill. DM	jährliche Zuwachs- rate in %	je Erwerbs- tätigen Bund ³ = 100
	1 000													
1990	135	12	48	62	3	10	33	31	27	83 585	+ 8,0	87 048	+ 3,6	92
1991	134	11	48	62	4	10	35	31	25	91 170	+ 9,1	91 170	+ 4,7	92
1992	135	11	48	62	6	10	36	31	24	96 819	+ 6,2	92 751	+ 1,7	91
1993	139	11	49	62	7	10	36	32	23	99 337	+ 2,6	91 997	- 0,8	92
1994	144	12	49	62	9					104 138	+ 4,8	94 420	+ 2,6	92

Jahr	Landwirtschaft										
	Viehbestand am 03.12.				Schlachtungen ⁶		Kuhmilcherzeugung		Ernten in 1 000 t		
	Rinder		Schweine	Hühner ⁵	Rinder	Schweine	1 000 t	kg je Kuh und Jahr	Getreide	Kartoffeln	Zuckerrüben
	insgesamt	darunter Milchkühe ⁴									
	1 000										
1990	1 525	47	1 445	3 343	592	2 402	2 324	4 881	2 186	139	972
1991	1 473 ^a	458 ^a	1 387 ^a		735	2 161	2 326	5 005	2 257	148	768
1992	1 435	440	1 397	3 129	548	1 853	2 297	5 116	2 093	154	768
1993	1 424 ^a	431 ^a	1 378 ^a		431	1 904	2 312	5 306	1 892	184	779
1994	p 1 399	p 428	p 1 310		351	1 709	p 2 311		1 928	146	699

Jahr	Verarbeitendes Gewerbe ⁷										Bauhaupt- gewerbe	
	Beschäftigte (Monatsdurchschnitt)		Arbeiter- stunden	Löhne	Gehälter	Umsatz (ohne Umsatzsteuer)		Energieverbrauch				
	insgesamt	Arbeiter		Brütsumme		insgesamt	Auslands- umsatz	Köhle	Heizöl	Gas		Strom ⁸
	1 000		Mill.	Mill. DM		Mill. DM		1 000 t SKE ⁹				Beschäftigte am 30.06. in 1 000
1990	177	119	194	4 771	3 549	45 569	10 182	187	1 204	663	389	42
1991	182	122	198	5 147	3 919	49 073	10 095	174	1 250	560	399	44
1992	180	119	192	5 309	4 247	49 228	10 430	183	1 251	596	409	44
1993	171	111	176	5 072	4 327	47 315	9 911	189	1 293	620	407	45
1994	163	104	168	4 953	4 370	48 688	11 253	184	1 234	672	414	47

¹ Ergebnisse der 1%-Mikrozensusbefragungen

² ab 1992 vorläufiges Ergebnis

³ Gebietsstand vor dem 03.10.1990

⁴ ohne Ammen- und Mutterkühe

⁵ ohne Trut-, Perl- und Zwerghühner

⁶ gewerbliche und Hausschlachtungen; in- und ausländischer Herkunft

⁷ Betriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten

⁸ ohne Eigenerzeugung

⁹ 1 Tonne SKE (Steinkohle-Einheit) = 29 308 MJ

^a repräsentative Viehzählung

Jahr	Wohnungswesen				Ausfuhr				Fremdenverkehr ³			
	zum Bau genehmigte Wohnungen ¹	fertiggestellte Wohnungen ¹		Bestand an Wohnungen	insgesamt	in EU-Länder	in Länder der EFTA	von Gütern der gewerblichen Wirtschaft	Ankünfte		Übernachtungen	
		insgesamt	im sozialen Wohnungsbau ²						insgesamt	Auslandsgäste	insgesamt	von Auslandsgästen
1 000	1 000	in %	1 000	Mill. DM				1 000				
1990	12	8	13	1 148	11 965	6 110	1 828	10 221	3 801	479	19 390	877
1991	12	9	11	1 158	12 656	6 882	1 715	10 688	4 037	550	20 730	1 064
1992	15	12	18	1 171	13 156	6 175	1 751	11 070	4 129	492	22 116	981
1993	19	14	11	1 186	11 613	5 363	1 688	9 903	3 956	343	21 989	735
1994	23	19	...	...	p 12 748	p 5 541	p 1 898	p 11 164	3 907	314	21 542	690

Jahr	Kfz-Bestand ⁴ am 01.07.				Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden			Spar-einlagen ⁶ am 31.12.	Sozialhilfe			Kriegsopfer-fürsorge
	insgesamt	Kraftfahrzeuge	Pkw ⁵	Lkw	Unfälle	Getötete	Verletzte		insgesamt	Hilfe zum Lebensunterhalt		
								Aufwand in Mill. DM		Aufwand in Mill. DM	Empfänger in 1 000	Aufwand in Mill. DM
1 000							Mill. DM				Aufwand in Mill. DM	
1990	1 467	52	1 262	57	17 326	364	22 574	19 526	1 591,1	662,6	166,6	90,1
1991	1 490	54	1 279	60	16 649	351	21 631	19 669	1 654,5	626,4	123,5	97,7
1992	1 528	58	1 307	64	16 429	319	21 310	20 156	1 831,9	677,1	131,4	109,5
1993	1 571	64	1 341	66	15 528	296	20 325	22 411	2 031,6	746,0	143,6	118,7
1994	1 608	71	1 368	69	15 463	282	20 182	24 350	...	...	...	...

Jahr	Steuern								Schulden			
	Steuereinnahmen nach der Steuerverteilung			Steuern vom Umsatz	Steuern vom Einkommen			Verbrauchssteuern	Gewerbesteuer nach Ertrag und Kapital	Steuern des Landes	der Gemeinden und Gemeindeverbände ⁸	
	des Bundes	des Landes ⁷	der Gemeinden		insgesamt	Lohnsteuer	veranlagte Einkommensteuer				insgesamt	Kreditmarktmittel
Mill. DM												
1990	6 094	7 176	2 431	3 630	7 890	5 310	1 506	137	966	20 128	3 794	2 957
1991	6 951	7 685	2 761	4 332	8 825	6 214	1 431	125	1 062	20 990	4 058	3 188
1992	7 919	8 351	3 012	4 937	10 061	7 059	1 637	117	1 235	22 081	4 226	3 331
1993	8 320	8 795	3 158	5 506	10 645	7 333	1 676	44	1 182	23 873	4 494	3 546
1994	8 880	9 704	3 156	6 092	10 826	7 510	1 447	39	1 179	24 766	4 646	3 684

Jahr	Preisindizes im Bundesgebiet ⁹					Löhne und Gehälter						
	Erzeugerpreise ¹⁰		für Wohngebäude 1985 = 100	Lebenshaltung aller privaten Haushalte 1985 = 100		Industriearbeiter ¹¹		Angestellte in Industrie ¹¹ und Handel, Kreditinstituten und Versicherungsgewerbe			Öffentlicher Dienst	
	gewerblicher Produkte 1985 = 100	landwirtschaftlicher Produkte 1985 = 100		insgesamt	darunter Nahrungsmittel, Getränke, Tabakwaren	Männer	Frauen	Bruttowochenlohn		Bruttomonatsgehalt		Beamte A 9 (Inspektor)	Angestellte BAT VIII (Bürokräft)
			Männer					Frauen	Männer	Frauen	Männer			Frauen
DM												
1990	101,0	94,7	116,4	107,0	105,6	821	572	4 297	2 953	4 972	3 822	2 852
1991	103,4	94,1	124,3	110,7	108,6	866	605	4 539	3 192	5 323	4 048	3 020
1992	104,8	91,9	131,3	115,1	112,1	899 ^a	640 ^a	4 808 ^a	3 330 ^a	5 453 ^a	4 284	3 200
1993	104,8	84,7	137,2	119,9	114,4	930 ^a	665 ^a	5 071 ^a	3 533 ^a	5 724 ^a	4 411	3 294
1994	102,0	p 86,6	112,8	123,5	116,3	978 ^a	695 ^a	5 233 ^a	3 677 ^a	5 911 ^a	4 498	3 359

¹ Errichtung neuer Gebäude ² 1. Förderungsweg

³ nur Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Gästebetten, einschließlich Kinderheime und Jugendherbergen

⁴ Kraftfahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen, ohne Bundespost, Bundesbahn und Bundeswehr

⁵ einschließlich Kombinationskraftwagen

⁶ ohne Postspareinlagen

⁷ einschließlich Länderfinanzausgleich sowie Bundesergänzungszuweisungen

⁸ einschließlich ihrer Krankenhäuser, aber ohne Eigenbetriebe und Zweckverbände

⁹ Die Angaben beziehen sich auf das Bundesgebiet nach dem Gebietsstand vor dem 03.10.1990. Sie schließen Berlin (West) mit ein.

¹⁰ ohne Umsatz- (Mehrwert-)steuer

¹¹ einschließlich Hoch- und Tiefbau mit Handwerk

¹² Endgehalt, die Angaben gelten für Verheiratete mit einem Kind inklusive Kindergeld, ohne Stellenzulage

^a Die Zahlen ab 1992 (neuer Berichtskreis) sind mit den davorliegenden Ergebnissen nicht voll vergleichbar.

Zahlenspiegel Schleswig-Holstein

		1993	1994	1994			1995			
		Monatsdurchschnitt		Februar	März	April	Januar	Februar	März	April
BEVÖLKERUNG UND ERWERBSTÄTIGKEIT										
* Bevölkerung am Monatsende	1 000	2 687	...	p 2 696	p 2 697	p 2 697	...	...	...	...
Natürliche Bevölkerungsbewegung										
* Eheschließungen	Anzahl	1 538	...	p 633	p 1 140	p 1 157	...	...	...	...
	je 1 000 Einw. und 1 Jahr	6,9	...	p 3,1	p 5,0	p 5,2	...	...	...	...
* Lebendgeborene	Anzahl	2 386	...	p 2 132	p 2 420	2 344	...	...	...	...
	je 1 000 Einw. und 1 Jahr	10,7	...	p 10,3	p 10,6	p 10,6	...	...	...	...
* Gestorbene (ohne Totgeborene)	Anzahl	2 602	...	p 2 510	p 2 702	p 2 580	...	...	...	...
	je 1 000 Einw. und 1 Jahr	11,6	...	p 12,1	p 11,8	p 11,6	...	...	...	...
* darunter im ersten Lebensjahr	Anzahl	12	...	p 14	p 10	p 14	...	...	...	...
	je 1 000 Lebendgeborene	5,0	...	p 6,6	p 4,1	p 6,0	...	...	...	...
* Überschuß der Geborenen (+) oder Gestorbenen (-)	Anzahl	- 216	...	p - 378	p - 282	p - 236	...	...	...	...
	je 1 000 Einw. und 1 Jahr	- 1,0	...	p - 1,8	p - 1,2	p - 1,1	...	...	...	...
Wanderungen										
* Über die Landesgrenze Zugezogene	Anzahl	10 391	...	7 333	10 306	8 111	...	...	...	...
* darunter aus dem Ausland	Anzahl	5 007	...	3 037	4 998	3 192	...	...	...	...
* Über die Landesgrenze Fortgezogene	Anzahl	8 900	...	5 574	8 248	8 307	...	...	...	...
* darunter in das Ausland	Anzahl	1 895	...	1 719	1 774	1 602	...	...	...	...
* Wanderungsgewinn (+) und -verlust (-)	Anzahl	+ 1 491	...	+ 759	+ 2 058	- 196	...	...	...	...
* Innerhalb des Landes Umgezogene ¹	Anzahl	10 357	...	9 248	11 264	9 607	...	...	...	...
Wanderungsfälle	Anzahl	29 648	...	23 155	29 818	26 025	...	...	...	...
Arbeitslage										
* Arbeitslose (Monatsende)	1 000	93	102	114	109	103	113	112	106	101
darunter Männer	1 000	53	59	67	65	60	66	65	62	59
* Kurzarbeiter (Monatsmitte)	1 000	15,1	6,3	14,3	13,6	9,4	2,9	4,4	3,6	3,4
darunter Männer	1 000	12,5	5,2	12,4	11,6	7,6	2,6	3,8	3,2	3,0
* Offene Stellen (Monatsende)	1 000	10,6	10,6	11,7	11,7	11,8	10,7	13,6	14,9	15,0
LANDWIRTSCHAFT										
Viehbestand										
Rindvieh (einschließlich Kälber)	1 000	1 424 ^a	1 396 ^a	.	.	.	.	.	.	.
darunter Milchkühe (ohne Ammen- und Mutterkühe)	1 000	431 ^a	426 ^a	.	.	.	.	.	.	.
Schweine	1 000	1 378 ^a	1 309 ^a	.	.	1 374	.	.	.	1 333
darunter Zuchtsauen	1 000	130 ^a	125 ^a	.	.	132	.	.	.	125
darunter trächtig	1 000	89 ^a	88 ^a	.	.	89	.	.	.	86
Schlachtungen										
Rinder (ohne Kälber)	1 000 St.	36	29	27	32	28	25	25	29	21
Kälber	1 000 St.	1	1	2	1	1	0	0	1	1
Schweine	1 000 St.	159	142	145	160	137	143	123	130	110
darunter Hausschlachtungen	1 000 St.	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Schlachtmenge² aus gewerblichen Schlachtungen										
(ohne Geflügel)	1 000 t	25,8	22,3	21,7	24,7	21,2	20,8	19,0	20,5	16,9
* darunter Rinder (ohne Kälber)	1 000 t	11,1	9,1	8,2	9,8	8,6	7,6	7,6	8,8	6,5
* Kälber	1 000 t	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
* Schweine	1 000 t	14,2	12,8	13,1	14,5	12,4	12,9	11,1	11,5	10,0
Durchschnittliches Schlachtgewicht für										
Rinder (ohne Kälber)	kg	313	314	310	313	311	308	313	309	307
Kälber	kg	129	131	127	129	130	130	125	130	128
Schweine	kg	90	91	91	91	91	91	91	89	92
Geflügel										
Eingelegte Bruteier ³	für Legehennenküken	1 000	89	95	.	.	.	.	.	.
	für Masthühnerküken	1 000	-	-	-	-	-	-	-	-
* Geflügelfleisch ⁴		1 000 kg	58	53	.	.	.	.	.	.
Milcherzeugung										
	1 000 t	193	193	175	209	203	...	...	...	...
darunter an Molkereien und Händler geliefert	%	95	96	96	95	97	...	...	...	...
Milchleistung je Kuh und Tag	kg	14,5	.	14,5	15,6	15,7	...	...	...	...

¹ ohne innerhalb der Gemeinde Umgezogene

² einschließlich Schlachtfette, jedoch ohne Innereien

³ in Betrieben mit einem Fassungsvermögen von 1 000 und mehr Eiern

⁴ aus Schlachtungen inländischen Geflügels in Schlachtereien mit einer Schlachtkapazität von 2 000 und mehr Tieren im Monat

^a Dezember

* Diese Positionen werden im „Zahlenspiegel“ aller Statistischen Landesämter veröffentlicht.

		1993	1994	1994			1995			
		Monatsdurchschnitt	Februar	März	April	Januar	Februar	März	April	
PRODUZIERENDES GEWERBE										
Verarbeitendes Gewerbe¹										
• Beschäftigte (einschließlich tätiger Inhaber)	1 000	171	163	163	163	163	...	...	...	...
• darunter Arbeiter und gewerblich Auszubildende	1 000	111	104	105	104	104	...	...	...	...
• Geleistete Arbeiterstunden	1 000	14 691	14 034	13 729	14 901	13 787	...	...	...	...
• Lohnsumme	Mill. DM	422,7	412,8	362,6	385,5	398,9	...	...	...	...
• Gehaltssumme	Mill. DM	360,6	364,2	333,5	346,8	351,7	...	...	...	...
Auftragseingang ausgewählter Wirtschaftszweige	Mill. DM	2 308	2 505	2 009	2 882	2 304	...	...	...	...
aus dem Inland	Mill. DM	1 573	1 661	1 370	2 003	1 596	...	...	...	...
aus dem Ausland	Mill. DM	735	844	639	879	709	...	...	...	...
• Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Mill. DM	3 943	4 057	3 635	4 202	4 058	...	...	...	...
Inlandsumsatz	Mill. DM	3 117	3 120	2 613	3 306	2 898	...	...	...	...
Auslandsumsatz	Mill. DM	826	938	1 022	896	1 160	...	...	...	...
Kohleverbrauch ²	1 000 t SKE	16	15	.	.	.	.	.	.	.
Gasverbrauch ³	Mill. m ³	43,0	46,6	.	.	.	.	.	.	.
Stadt- und Kokereigas	Mill. m ³	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Erd- und Erdölgas	Mill. m ³	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Heizölverbrauch ⁴	1 000 t	77	73	.	.	.	.	.	.	.
leichtes Heizöl	1 000 t	7	6	.	.	.	.	.	.	.
schweres Heizöl	1 000 t	70	67	.	.	.	.	.	.	.
Stromverbrauch ⁵	Mill. kWh	311	317	303	326	318	...	...	...	...
Stromerzeugung (industrielle Eigenerzeugung)	Mill. kWh	36	37	37	37	30	...	...	...	...
• Index der Nettoproduktion für Betriebe im Produzierenden Gewerbe ⁶	1985 = 100	124,6	...	...	...	...	...	...	...	...
Öffentliche Energieversorgung										
• Stromerzeugung (brutto)	Mill. kWh	1 743	1 530	1 133	1 568	1 443	2 572	2 296	2 560	...
• Stromverbrauch (einschließlich Verluste, ohne Pumpstromverbrauch)	Mill. kWh	1 028	1 024	1 083	1 126	995	1 181	1 012	1 118	...
Gaserzeugung (brutto)	Mill. m ³	.	.	.	.	.	.	.	.	.
HANDWERK										
Handwerk (Meßzahlen)⁷										
Beschäftigte (einschließlich tätiger Inhaber) am Ende des Vierteljahres	30.09.1976 = 100	114,3	114,3	.	109,1	.	.	.	...	.
Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Vj.-D 1976 = 100	222,1	233,1	.	189,4	.	.	.	...	.
Bauhauptgewerbe⁸										
• Beschäftigte (einschließlich tätiger Inhaber)	Anzahl	45 420	47 080	44 713	46 575	47 243	46 552	46 282	46 456	...
• Geleistete Arbeitsstunden	1 000	4 739	4 968	3 162	4 982	5 166	3 459	4 132	4 944	...
Wohnungsbauten	1 000	2 059	2 357	1 500	2 392	2 390	1 773	2 115	2 459	...
gewerbliche und industrielle Bauten	1 000	1 251	1 240	834	1 231	1 344	930	977	1 143	...
Verkehrs- und öffentliche Bauten	1 000	1 343	1 308	798	1 292	1 374	722	981	1 297	...
• Lohnsumme	Mill. DM	139,1	150,6	88,5	142,6	141,3	119,8	112,8	143,7	...
• Gehaltssumme	Mill. DM	31,5	33,9	28,5	29,5	31,1	29,4	29,5	31,1	...
• Baugewerblicher Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Mill. DM	558,1	649,4	351,6	503,8	545,6	377,2	408,7	561,5	...
Auftragseingang ⁹	Mill. DM	341,6	362,2	252,7	464,1	358,6	275,6	307,7	455,3	...
Ausbaugewerbe⁹										
• Beschäftigte	Anzahl	9 906	10 451	10 020	10 004	10 153	10 795	10 688	10 674	10 661
• Geleistete Arbeitsstunden	1 000	1 136	1 196	1 062	1 206	1 120	1 229	1 171	1 301	1 148
Lohn- und Gehaltssumme	Mill. DM	85,2	38,7	32,9	36,1	35,2	37,3	35,5	38,4	36,1
• Ausbaugewerblicher Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Mill. DM	106,9	119,3	77,4	112,7	93,5	71,6	96,4	124,5	105,8

¹ Betriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten. Zur Methode siehe Statistischen Bericht E 1 1 ² t Steinkohle = 1 t SKE = Steinkohle-Einheit (29 308 MJ)

³ 1 000 m³ Gas H₂ = 35,169 MJ/m³ = 1,2 t SKE

⁴ 1 t Heizöl, leicht = 1,46 t SKE, schwer = 1,40 t SKE

⁵ 1 000 kWh Strom = 0,123 t SKE

⁶ ohne Ausbaugewerbe, Gas-, Fernwärme und Wasserversorgung

⁷ ohne handwerkliche Nebenbetriebe

⁸ auf alle Betriebe hochgerechnete Ergebnisse

⁹ Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten

*Diese Positionen werden im „Zahlenspiegel“ aller Statistischen Landesämter veröffentlicht.

Zahlenspiegel Schleswig-Holstein

		1993	1994	1994			1995			
		Monatsdurchschnitt		Februar	März	April	Januar	Februar	März	April
BAUTÄTIGKEIT										
Baugenehmigungen										
* Wohngebäude (Errichtung neuer Gebäude)	Anzahl	725	854	769	1 041	820	646	694	789	751
darunter mit										
1 Wohnung	Anzahl	570	632	606	824	602	457	498	554	544
2 Wohnungen	Anzahl	78	119	97	106	117	102	108	121	111
* Rauminhalt	1 000 m ³	731	868	779	986	828	659	725	925	784
* Wohnfläche	1 000 m ²	135	162	144	188	160	125	138	175	151
* Nichtwohngebäude (Errichtung neuer Gebäude)	Anzahl	103	110	101	99	101	89	94	116	103
* Rauminhalt	1 000 m ³	624	624	372	432	588	408	353	697	364
* Nutzfläche	1 000 m ²	93	91	66	69	94	73	53	103	65
* Wohnungen insgesamt (alle Baumaßnahmen)	Anzahl	1 839	2 145	1 968	2 373	2 097	1 728	1 876	2 475	1 985
HANDEL UND GASTGEWERBE										
Ausfuhr										
* Ausfuhr insgesamt	Mill. DM	r 967,8	p 1 062,3	879,1	1 136,4	1 160,8	...	...	...	...
davon										
* Güter der Ernährungswirtschaft	Mill. DM	r 142,6	p 131,9	141,2	125,3	135,1	...	...	...	...
* Güter der gewerblichen Wirtschaft	Mill. DM	r 825,2	p 930,4	737,9	1 011,0	1 025,7	...	...	...	...
davon										
* Rohstoffe	Mill. DM	r 18,5	p 19,4	19,8	19,2	18,7	...	...	...	...
* Halbwaren	Mill. DM	r 54,7	p 59,6	64,3	62,1	66,9	...	...	...	...
* Fertigwaren	Mill. DM	r 752,0	p 851,4	653,8	929,8	940,0	...	...	...	...
davon										
* Vorerzeugnisse	Mill. DM	r 105,0	p 134,1	106,4	141,8	112,5	...	...	...	...
* Enderzeugnisse	Mill. DM	r 647,0	p 717,3	547,4	788,0	827,5	...	...	...	...
nach ausgewählten Verbrauchsländern										
* EU-Länder	Mill. DM	r 446,9	p 461,8	416,5	469,3	466,1	...	...	...	...
darunter										
Niederlande	Mill. DM	r 85,5	p 88,7	80,1	83,8	84,0	...	...	...	...
Frankreich	Mill. DM	r 72,4	p 82,2	71,9	80,7	74,8	...	...	...	...
Vereinigtes Königreich	Mill. DM	r 66,3	p 70,8	65,3	65,3	79,5	...	...	...	...
Dänemark	Mill. DM	r 64,6	p 74,5	65,4	68,3	64,7	...	...	...	...
* Einzelhandelsumsätze (Meßzahl)	1986 = 100	r 141,9	140,0	118,2	148,7	134,9	...	...	...	...
* Gastgewerbeumsätze (Meßzahl)	1986 = 100	r 126,3	123,7	78,8	98,5	123,3	...	...	...	...
Fremdenverkehr in Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Gästebetten										
* Ankünfte	1 000	330	326	158	253	314	p 130	p 165	p 231	p 351
* darunter von Auslandsgästen	1 000	29	26	14	18	25	p 11	p 14	p 19	p 23
* Übernachtungen	1 000	1 832	1 795	658	1 165	1 549	p 611	p 703	p 992	p 1 743
* darunter von Auslandsgästen	1 000	61	57	36	43	52	p 27	p 35	p 44	p 52
VERKEHR										
Schifffahrt¹										
* Gütereingang	1 000 t	1 775	1 862	1 640	2 014	1 710	...	...	...	...
* Güterversand	1 000 t	946	1 004	998	1 136	1 011	...	...	...	...
Binnenschifffahrt										
* Gütereingang	1 000 t	157	181	166	222	192	156	177	177	...
* Güterversand	1 000 t	166	213	166	235	204	182	259	194	...
* Zulassungen fabrikneuer Kraftfahrzeuge ²	Anzahl	9 714	9 920	8 935	14 197	10 845	8 903	9 277	14 091	...
darunter										
Krafträder	Anzahl	550	544	335	1 406	939	164	513	1 230	...
Personenkraftwagen ³	Anzahl	8 355	8 574	7 882	11 730	9 004	8 084	8 154	11 805	...
Lastkraftwagen (einschließlich mit Spezialaufbau)	Anzahl	539	555	489	661	590	510	439	746	...
Straßenverkehrsunfälle										
* Unfälle mit Personenschaden	Anzahl	1 294	1 289	879	1 132	1 159	r 1 103	p 963	p 1 189	p 1 014
* Getötete Personen	Anzahl	25	24	13	23	19	r 17	p 23	p 24	p 21
* Verletzte Personen	Anzahl	1 694	1 682	1 132	1 480	1 511	r 1 431	p 1 219	p 1 581	p 1 338

¹ ohne Eigengewichte der als Verkehrsmittel im Fährverkehr transportierten Eisenbahn- und Straßenfahrzeuge

² mit amtlichem Kennzeichen, ohne Bundespost, Bundesbahn und Bundeswehr

³ einschließlich Kombinationskraftwagen

* Diese Positionen werden im „Zahlenspiegel“ aller Statistischen Landesämter veröffentlicht.

		1993	1994	1994			1995			
		Monatsdurchschnitt		Februar	März	April	Januar	Februar	März	April
GELD UND KREDIT										
Insolvenzen										
* Insolvenzen insgesamt	Anzahl	55	63	72	65	40	73	80	54	48
* Unternehmen	Anzahl	45	51	60	56	35	62	67	48	40
* übrige Gemeinschuldner	Anzahl	10	12	12	9	5	11	13	6	8
* Beantragte Konkurse	Anzahl	54	63	72	65	39	73	80	54	48
* darunter mangels Masse abgelehnt	Anzahl	39	41	57	42	25	49	62	29	34
Kredite und Einlagen¹										
		4-Monats-durchschnitt³								
Kredite ² an Nichtbanken insgesamt	Mill. DM	104 520	113 824	-	109 806	-	-	-	-	-
darunter										
Kredite ² an inländische Nichtbanken	Mill. DM	102 724	111 912	-	107 859	-	-	-	-	-
kurzfristige Kredite (bis zu 1 Jahr)	Mill. DM	13 313	13 061	-	12 505	-	-	-	-	-
an Unternehmen und Privatpersonen	Mill. DM	12 289	12 681	-	12 217	-	-	-	-	-
an öffentliche Haushalte	Mill. DM	1 024	380	-	288	-	-	-	-	-
mittelfristige Kredite (1 bis 4 Jahre)	Mill. DM	6 603	6 234	-	6 279	-	-	-	-	-
an Unternehmen und Privatpersonen	Mill. DM	5 385	5 150	-	5 145	-	-	-	-	-
an öffentliche Haushalte	Mill. DM	1 218	1 084	-	1 134	-	-	-	-	-
langfristige Kredite (mehr als 4 Jahre)	Mill. DM	82 058	92 869	-	89 075	-	-	-	-	-
an Unternehmen und Privatpersonen	Mill. DM	60 871	68 437	-	65 441	-	-	-	-	-
an öffentliche Haushalte	Mill. DM	21 937	24 179	-	23 634	-	-	-	-	-
Einlagen und aufgenommene Kredite ² von Nichtbanken	Mill. DM	73 802	79 209	-	78 132	-	-	-	-	-
Sichteinlagen und Termingelder										
von inländischen Nichtbanken	Mill. DM	52 100	54 835	-	54 781	-	-	-	-	-
von Unternehmen und Privatpersonen	Mill. DM	46 284	48 883	-	48 901	-	-	-	-	-
von öffentlichen Haushalten	Mill. DM	5 816	5 952	-	5 880	-	-	-	-	-
Spareinlagen	Mill. DM	20 695	23 266	-	22 283	-	-	-	-	-
von Unternehmen und Privatpersonen	Mill. DM	20 381	22 914	-	21 927	-	-	-	-	-
von öffentlichen Haushalten	Mill. DM	314	352	-	356	-	-	-	-	-
STEUERN										
Steueraufkommen nach der Steuerart		Vierteljahres-durchschnitt			1. Vj. 94			1. Vj. 95		
Gemeinschaftsteuern	Mill. DM	4 069	4 282	-	4 273	-	-	-	4 099	-
Lohnsteuer	Mill. DM	1 833	1 878	-	1 674	-	-	-	1 791	-
veranlagte Einkommensteuer	Mill. DM	419	362	-	394	-	-	-	341	-
nicht veranlagte Ertragsteuer	Mill. DM	61	105	-	98	-	-	-	122	-
Zinsabschlag	Mill. DM	43	57	-	104	-	-	-	93	-
Körperschaftsteuer	Mill. DM	305	305	-	305	-	-	-	291	-
Umsatzsteuer	Mill. DM	1 209	1 355	-	1 535	-	-	-	1 315	-
Einfuhrumsatzsteuer	Mill. DM	167	168	-	147	-	-	-	143	-
Bundessteuern	Mill. DM	45	60	-	116	-	-	-	262	-
Versicherungsteuer	Mill. DM	31	38	-	94	-	-	-	114	-
Landessteuern	Mill. DM	286	291	-	289	-	-	-	321	-
Vermögenssteuer	Mill. DM	52	49	-	50	-	-	-	53	-
Grunderwerbsteuer	Mill. DM	56	61	-	70	-	-	-	60	-
Kraftfahrzeugsteuer	Mill. DM	124	127	-	118	-	-	-	140	-
Gemeindesteuern	Mill. DM	412	419	-	366	-	-	-	...	-
Grundsteuer A	Mill. DM	8	8	-	8	-	-	-	...	-
Grundsteuer B	Mill. DM	91	96	-	87	-	-	-	...	-
Gewerbesteuer nach Ertrag und Kapital (brutto)	Mill. DM	295	295	-	255	-	-	-	...	-
Steuerverteilung auf die Gebietskörperschaft										
Steuereinnahmen des Bundes	Mill. DM	2 083	2 220	-	2 307	-	-	-	2 233	-
Bundesanteil an den Gemeinschaftsteuern	Mill. DM	2 038	2 159	-	2 191	-	-	-	1 971	-
Lohnsteuer	Mill. DM	779	798	-	711	-	-	-	761	-
veranlagte Einkommensteuer	Mill. DM	178	154	-	168	-	-	-	145	-
Körperschaftsteuer	Mill. DM	152	153	-	153	-	-	-	146	-
Umsatz- und Einfuhrumsatzsteuer	Mill. DM	867	959	-	1 060	-	-	-	817	-
Steuereinnahmen des Landes ⁴	Mill. DM	2 424	2 426	-	2 484	-	-	-	2 405	-
Landesanteil an den Gemeinschaftsteuern	Mill. DM	1 913	1 991	-	2 006	-	-	-	2 026	-
Lohnsteuer und Lohnsteuererlegung	Mill. DM	978	1 000	-	939	-	-	-	1 000	-
veranlagte Einkommensteuer	Mill. DM	176	151	-	167	-	-	-	143	-
Körperschaftsteuer	Mill. DM	149	144	-	151	-	-	-	139	-
Umsatzsteuer	Mill. DM	517	592	-	660	-	-	-	551	-
Steuereinnahmen der Gemeinden/Gemeindeverbände	Mill. DM	789	789	-	368	-	-	-	...	-
Gewerbesteuer nach Ertrag und Kapital (netto) ⁵	Mill. DM	263	242	-	241	-	-	-	...	-
Anteil an der Lohn- und veranlagten Einkommensteuer	Mill. DM	410	423	-	17	-	-	-	...	-

¹ Bestand an Krediten und Einlagen am Monatsende. Die Angaben umfassen die in Schleswig-Holstein gelegenen Niederlassungen der zur monatlichen Bilanzstatistik berichtenden Kreditinstitute; ohne Landeszentralbank, ohne die Kreditgenossenschaften (Raiffeisen), deren Bilanzsumme am 31.12.1972 weniger als 10 Mill. DM betrug, sowie die Postscheck- und Postsparkassenämter. Ab 01.01.1986 einschließlich Raiffeisenbanken

² einschließlich durchlaufender Kredite ³ Durchschnitt aus den Beständen in den Monaten März, Juni, September, Dezember

⁴ einschließlich Länderfinanzausgleich sowie Bundesergänzungszuweisungen ⁵ nach Abzug der Gewerbesteuerumlage

* Diese Positionen werden im „Zahlenspiegel“ aller Statistischen Landesämter veröffentlicht.

Zahlenspiegel Schleswig-Holstein

	1993	1994	1994			1995			
	Monatsdurchschnitt		Februar	März	April	Januar	Februar	März	April
PREISE									
Preisindexziffern im Bundesgebiet¹ 1985 = 100									
Einfuhrpreise ² 1991 = 100	96,1	96,9	96,7	96,3	96,6	98,5	...	...	...
Ausfuhrpreise ² 1991 = 100	100,7	101,6	101,2	101,2	101,4	102,9	...	...	...
Preisindex für den Wareneingang des Produzierenden Gewerbes ²	88,1	89,3	88,3	88,2	88,4	...	...	...	...
Erzeugerpreise									
gewerblicher Produkte ² 1991 = 100	101,4	102,0	101,6	101,7	101,7	103,2	103,4	...	...
landwirtschaftlicher Produkte ²	84,7	86,5	85,0	85,9	85,6	p 89,5	p 92,3	...	...
Preisindex für Wohngebäude, Neubau, Bauleistungen am Gebäude 1991 = 100	110,5	112,8	111,6	.	.	.	114,3	.	.
Einkaufspreise landwirtschaftlicher Betriebsmittel (Ausgabenindex) ²	99,6	100,9	101,0	101,3	101,5	101,9	...	...	...
Einzelhandelspreise	112,1	113,4	113,1	113,1	113,3	114,1	114,4	114,4	114,6
Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte	119,9	123,5	122,6	122,8	123,1	125,0	125,5	125,6	125,9
darunter für									
Nahrungsmittel, Getränke, Tabakwaren	114,4	116,3	115,5	115,6	116,3	117,4	118,1	118,2	118,6
Bekleidung, Schuhe	116,4	118,0	117,6	117,8	117,9	118,6	118,7	118,8	118,9
Wohnungsmieten	131,1	137,1	135,0	135,7	136,2	140,1	140,8	141,3	141,9
Energie (ohne Kraftstoffe)	91,0	91,2	91,3	91,2	91,4	91,0	90,8	90,5	90,7
Möbel, Haushaltsgeräte u. a. Güter für die Haushaltsführung	118,0	120,4	119,7	119,9	120,1	121,3	121,6	121,8	122,1
LÖHNE UND GEHÄLTER									
- Effektivverdienste in DM -									
Arbeiter in Industrie und Hoch- und Tiefbau mit Handwerk									
Bruttowochenverdienste									
männliche Arbeiter	930	978	.	.	956	929	.	.	...
darunter Facharbeiter	976	1 024	.	.	1 000	978	.	.	...
weibliche Arbeiter	665	695	.	.	686	699	.	.	...
darunter Hilfsarbeiter	633	663	.	.	655	666	.	.	...
Bruttostundenverdienste									
männliche Arbeiter	24,15	25,00	.	.	24,70	25,21	.	.	...
darunter Facharbeiter	25,51	26,44	.	.	26,10	26,60	.	.	...
weibliche Arbeiter	17,70	18,31	.	.	18,15	18,38	.	.	...
darunter Hilfsarbeiter	16,71	17,34	.	.	17,19	17,45	.	.	...
bezahlte Wochenarbeitszeit									
männliche Arbeiter (Stunden)	38,3	38,9	.	.	38,7	36,8	.	.	...
weibliche Arbeiter (Stunden)	37,6	37,9	.	.	37,8	38,0	.	.	...
Angestellte, Bruttononatsverdienste									
in Industrie und Hoch- und Tiefbau mit Handwerk									
kaufmännische Angestellte									
männlich	5 822	6 006	.	.	5 986	6 078	.	.	...
weiblich	4 024	4 128	.	.	4 084	4 199	.	.	...
technische Angestellte									
männlich	5 967	6 150	.	.	6 110	6 180	.	.	...
weiblich	4 049	4 184	.	.	4 144	4 245	.	.	...
in Handel, Kreditinstituten und Versicherungsgewerbe									
kaufmännische Angestellte									
männlich	4 735	4 892	.	.	4 870	4 998	.	.	...
weiblich	3 338	3 500	.	.	3 460	3 587	.	.	...
technische Angestellte									
männlich	4 167	4 302	.	.	4 345	4 408	.	.	...
weiblich	3 242	3 417	.	.	3 397	3 307	.	.	...
in Industrie ³ , Handel, Kreditinstituten und Versicherungsgewerbe zusammen									
kaufmännische Angestellte									
männlich	5 071	5 233	.	.	5 214	5 329	.	.	...
weiblich	3 533	3 677	.	.	3 638	3 760	.	.	...
technische Angestellte									
männlich	5 724	5 911	.	.	5 886	5 948	.	.	...
weiblich	3 925	4 067	.	.	4 032	4 100	.	.	...

¹ Die Angaben beziehen sich auf das Bundesgebiet nach dem Gebietsstand vor dem 03.10.1990. Sie schließen Berlin (West) mit ein.

² ohne Umsatz-(Mehrwert-)steuer

³ einschließlich Hoch- und Tiefbau mit Handwerk

* Diese Positionen werden im „Zahlenspiegel“ aller Statistischen Landesämter veröffentlicht.

Kreiszahlen Schleswig-Holstein

KREISFREIE STADT Kreis	Bevölkerung am 30.09.1994			Bevölkerungsveränderung im September 1994			Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im April 1995 (vorläufige Zahlen)		
	insgesamt	Veränderung gegenüber		Überschuß der Geborenen (+) oder Gestorbenen (-)	Wanderungsgewinn (+) oder -verlust (-)	Bevölkerungszunahme (+) oder -abnahme (-)	Unfälle	Getötete ²	Verletzte
		Vormonat	Vorjahres-Monat ¹						
FLENSBURG	88 094	- 0,0	+ 0,5	0	- 33	- 33	20	-	26
KIEL	246 809	- 0,2	- 0,9	- 28	- 351	- 379	89	1	113
LÜBECK	216 740	- 0,1	- 0,3	- 55	- 223	- 278	76	1	82
NEUMÜNSTER	81 970	- 0,1	± 0,0	- 15	- 49	- 64	42	-	47
Dithmarschen	132 924	+ 0,1	+ 0,7	- 11	140	129	52	1	74
Herzogtum Lauenburg	167 598	+ 0,1	+ 0,8	- 39	276	237	55	2	78
Nordfriesland	157 622	+ 0,1	+ 0,7	38	69	107	72	2	107
Ostholstein	196 213	+ 0,1	+ 0,6	0	196	196	83	3	113
Pinneberg	280 474	+ 0,1	+ 0,8	27	220	247	117	2	141
Plön	124 806	+ 0,5	+ 1,2	- 1	682	681	42	3	77
Rendsburg-Eckernförde	254 917	+ 0,0	+ 0,6	19	79	98	95	1	120
Schleswig-Flensburg	185 978	+ 0,1	+ 0,9	19	220	239	69	2	91
Segeberg	232 972	+ 0,1	+ 1,2	29	240	269	95	2	131
Steinburg	131 587	+ 0,2	+ 0,0	1	200	201	41	1	49
Stormarn	206 140	+ 0,2	+ 1,0	- 24	352	328	66	-	89
Schleswig-Holstein	2 704 844	+ 0,1	+ 0,5	- 40	2 018	1 978	1 014	21	1 338

KREISFREIE STADT Kreis	Verarbeitendes Gewerbe ³			Kraftfahrzeugbestand ⁵ am 01.01.1995		
	Betriebe am 31.12.1994	Beschäftigte am 31.12.1994	Umsatz ⁴ im Dez. 1994 Mill. DM	insgesamt	Pkw ⁶	
					Anzahl	je 1 000 Einwohner ⁷
FLENSBURG	66	9 245	448	43 308	38 149	433
KIEL	131	18 103	390	120 030	105 894	429
LÜBECK	127	18 000	499	106 017	93 443	431
NEUMÜNSTER	70	8 358	123	45 344	39 777	485
Dithmarschen	69	6 897	339	84 915	68 943	519
Herzogtum Lauenburg	114	8 100	185	104 234	89 636	535
Nordfriesland	59	3 087	78	102 227	83 288	528
Ostholstein	86	6 538	147	115 988	98 822	504
Pinneberg	200	18 440	521	166 108	143 666	512
Plön	46	2 854	57	73 371	61 681	494
Rendsburg-Eckernförde	120	8 933	300	158 810	132 670	520
Schleswig-Flensburg	71	4 496	131	118 825	96 591	519
Segeberg	208	19 279	518	159 048	135 406	581
Steinburg	81	8 595	241	83 596	68 695	522
Stormarn	177	20 531	626	133 235	115 900	562
Schleswig-Holstein	1 625	161 456	4 604	1 615 056	1 372 561	507

¹ nach dem Gebietsstand vom 30.04.1994

² einschließlich der innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen verstorbenen Personen

³ Betriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten

⁴ ohne Umsatzsteuer

⁵ Kraftfahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen, ohne Bundespost, Bundesbahn und Bundeswehr

⁶ einschließlich Kombinationskraftwagen

⁷ Bevölkerungsstand: 31.08.1994

Anmerkung: Eine ausführliche Tabelle mit Kreiszahlen erscheint in Heft 5 und 11

Zahlen für Bundesländer

Bundesland	Bevölkerung		Arbeitsmarkt					Verarbeitendes Gewerbe ²		
	Einwohner am 30.06.1994		Arbeitslose Ende April 1995			Kurzarbeiter Mitte April 1995	offene Stellen Mitte April 1995	Be- schäftigte am 31.12.1994	Umsatz ³ im Dezember 1994	
	1 000	Veränderung ¹	1 000	Veränderung ¹	Arbeitslosen- quote				1 000	1 000	Mill. DM	Export- quote^{4}
		%		%						
Baden-Württemberg	10 247,5	+ 0,5	328,4	- 3,0	7,4	30,1	51,6	1 272	33 035	32
Bayern	11 888,9	+ 0,6	353,6	- 2,6	7,0	29,0	67,2	1 247	30 297	31
Berlin	3 477,9	+ 0,2	212,2	- 1,5	13,5	6,2	10,2	162	5 698	14
Brandenburg	2 533,2	- 0,5	165,3	- 13,3	14,3	21,8	10,8	104	1 744	10
Bremen	682,1	- 0,3	40,5	- 2,1	14,1	4,7	1,8	72	3 050	38
Hamburg	1 703,8	+ 0,1	77,4	+ 8,0	10,7	2,2	4,8	119	8 774	15
Hessen	5 969,4	+ 0,3	214,9	+ 0,7	8,5	10,2	25,1	544	13 658	30
Mecklenburg-Vorpommern	1 837,0	- 0,8	130,9	- 14,5	15,9	5,1	5,5	50	860	11
Niedersachsen	7 680,4	+ 0,9	342,6	- 0,3	10,8	16,5	37,6	588	16 427	30
Nordrhein-Westfalen	17 779,2	+ 0,3	783,6	- 1,9	10,7	32,0	65,1	1 689	43 722	27
Rheinland-Pfalz	3 937,6	+ 0,9	134,1	- 0,1	8,5	6,2	25,9	331	9 422	38
Saarland	1 083,2	- 0,1	49,9	- 5,2	11,8	1,6	4,3	115	2 472	27
Sachsen	4 595,8	- 0,6	288,4	- 15,9	14,2	23,0	18,1	212	3 266	11
Sachsen-Anhalt	2 769,3	- 0,7	207,8	- 15,0	16,5	22,9	10,1	137	2 594	14
Schleswig-Holstein	2 699,2	+ 0,5	101,2	- 1,7	9,0	3,4	15,0	161	4 604	24
Thüringen	2 524,8	- 0,5	174,0	- 12,9	15,2	14,6	9,0	119	1 902	13
Bundesrepublik Deutschland	81 409,5	+ 0,3	3 604,7	- 5,3	10,4	229,4	362,2	6 924	181 546	28
Nachrichtlich:										
Alte Bundesländer (einschl. Berlin-West)	65 846,6	+ 0,5	2 564,4	- 1,0	9,3	139,1	304,4	6 268	170 528	29
Neue Bundesländer (einschl. Berlin-Ost)	15 562,9	- 0,5	1 040,3	- 14,5	14,8	90,2	57,8	656	11 019	12

Bundesland	Bauhauptgewerbe			Wohnungs- wesen	Fremdenverkehr ⁵ im Januar 1995		Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden ⁶ im Februar 1995				
	Beschäftigte am 01.01.1995	Baugewerblicher Umsatz ³ im Januar 1994		Zahl der genehmigten Wohnungen im Januar 1995	Ankünfte	Übernachtungen	Unfälle		Verunglückte		
		1 000	Mill. DM				Ver- änderung ¹	Anzahl	Ver- änderung ¹	Anzahl	Ver- änderung ¹	Anzahl	je 100 Fälle
	%			%							
Baden-Württemberg	174	1 558	+ 0,5	7 623	631 844	2 265 618	+ 7,0	2 495	+ 0,1	3 520	141
Bayern	228	2 668	+ 2,4	8 809	1 115 140	4 478 429	+ 4,4	3 630	- 6,9	5 274	145
Berlin	64	810	+ 1,8	2 085	192 305	447 970	+ 2,2	999	+ 21,8	1 206	121
Brandenburg	69	579	+ 44,0	1 506	94 722	301 043	+ 25,4	1 012	+ 11,2	1 358	134
Bremen	10	98	- 16,9	94	38 673	73 524	+ 5,8	232	+ 11,0	280	121
Hamburg	21	270	- 15,1	738	138 570	250 414	+ 0,2	628	+ 16,1	854	136
Hessen	90	713	- 12,0	3 528	540 140	1 786 460	+ 2,3	1 944	+ 24,5	2 682	138
Mecklenburg-Vorpommern	51	329	+ 8,8	1 132	87 918	290 125	+ 9,3	623	+ 8,9	853	137
Niedersachsen	121	1 069	+ 3,6	5 324	445 752	1 481 815	+ 5,4	2 900	+ 24,2	3 792	131
Nordrhein-Westfalen	235	2 225	+ 5,2	6 887	827 085	2 438 431	+ 4,6	5 604	+ 18,6	7 358	131
Rheinland-Pfalz	55	529	- 12,6	3 290	245 973	821 026	+ 3,6	1 175	+ 9,3	1 590	135
Saarland	17	134	+ 12,1	430	36 709	141 998	+ 8,1	341	+ 14,8	460	135
Sachsen	129	929	+ 16,7	3 586	170 416	541 655	+ 17,0	1 195	+ 9,9	1 580	132
Sachsen-Anhalt	94	645	- 0,9	1 943	101 054	298 355	+ 30,0	911	- 0,2	1 218	134
Schleswig-Holstein	47	377	+ 5,9	1 728	128 423	606 438	+ 5,6	963	+ 9,6	1 242	129
Thüringen	69	465	- 2,5	1 019	137 618	455 842	+ 21,1	731	- 3,6	982	134
Bundesrepublik Deutschland	1 473	13 396	+ 6,4	49 722	4 932 342	16 679 143	+ 6,1	26 233	+ 12,7	35 364	135
Nachrichtlich:											
Alte Bundesländer (einschl. Berlin-West)	1 040	10 216	+ 4,9	38 972	4 296 603	14 692 380	+ 4,7	21 320	+ 13,8	28 792	135
Neue Bundesländer (einschl. Berlin-Ost)	433	3 180	+ 11,1	10 750	635 739	1 986 763	+ 17,5	4 913	+ 8,3	6 572	134

¹ gegenüber Vorjahresmonat

² Betriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten
³ ohne Umsatzsteuer

⁴ Anteil des Auslandsumsatzes am gesamten Umsatz in %

⁵ in Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Betten

⁶ Schleswig-Holstein endgültige, übrige Länder vorläufige Zahlen

Erläuterungen

Die Quelle ist nur bei Zahlen vermerkt, die nicht aus dem Statistischen Landesamt stammen.

Der Ausdruck „Kreise“ steht vereinfachend für „Kreise und kreisfreie Städte“.

Allen Berechnungen liegen die ungerundeten Werte zugrunde.

Differenzen zwischen Gesamtzahl und Summe der Teilzahlen entstehen durch unabhängige Rundung.

Zeichenerklärung

- = nichts vorhanden
- 0 = mehr als nichts, aber weniger als die Hälfte der kleinsten in der Tabelle dargestellten Einheit
- . = Zahlenwert unbekannt oder geheimzuhalten
- ... = Zahlenangaben lagen bei Redaktionsschluß noch nicht vor
- r = berichtigte Zahl
- p = vorläufige Zahl
- s = geschätzte Zahl
- X = Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll
- / = Zahlenwert nicht sicher genug
- () = Zahlen haben eingeschränkte Aussagefähigkeit
- ≐ = entspricht

Statistisches Amt für Hamburg
und Schleswig-Holstein
Bibliothek
Standort Kiel