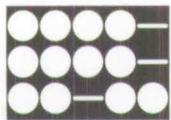


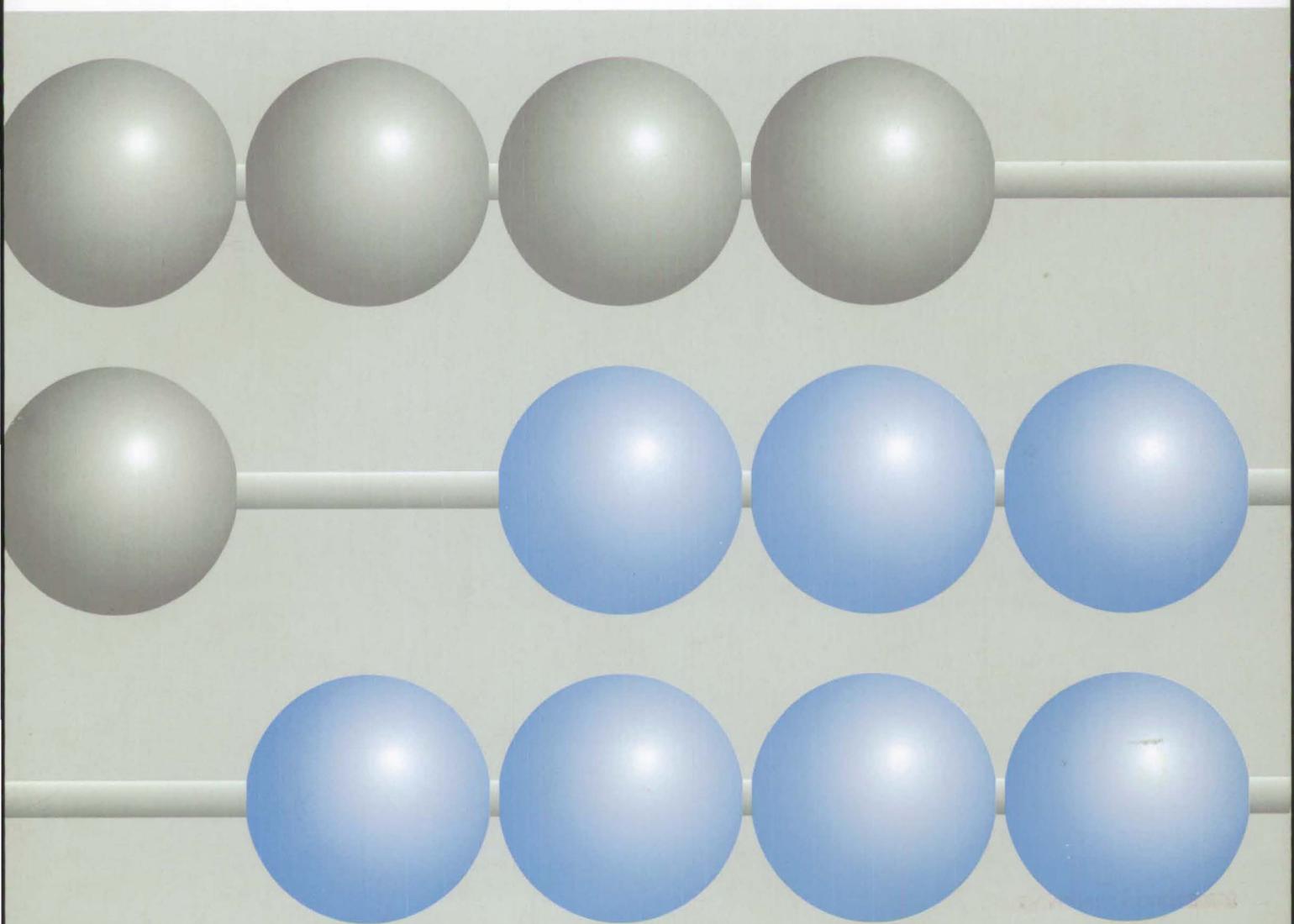
03 10. 00



Statistisches Amt für Hamburg
und Schleswig-Holstein
Bibliothek
Standort Kiel

52. Jahrgang, Heft 7, Juli 2000

Statistische Monatshefte Schleswig-Holstein



1226/2

Herausgeber:
Statistisches Landesamt
Schleswig-Holstein
Postfach 71 30
24171 Kiel

Telefon: (04 31) 68 95-0
Telefax: (04 31) 68 95-4 98
E-Mail: statistik-sh@t-online.de
Internet: www.statistik-sh.de

Redaktion:
Fritz Wormeck
Tel.: -2 46

Vertrieb:
Tel.: -2 80

Druck:
Schmidt & Klaunig, Kiel
Erste Kieler Druckerei
mit Umwelt-Zertifikat

Emissionsarm gedruckt
auf chlorfrei gebleichtem
Papier

Erscheinungsfolge
monatlich

Auflage 500

Einzelheft DM 4,-
Jahresbezug DM 40,-

Erfüllungsort und
Gerichtsstand Kiel

© Statistisches Landesamt
Schleswig-Holstein,
Kiel, 2000
Für nichtgewerbliche
Zwecke sind Vervielfälti-
gung und unentgeltliche
Verbreitung, auch
auszugsweise, mit
Quellenangabe gestattet.
Die Verbreitung, auch
auszugsweise, über
elektronische Systeme/
Datenträger bedarf der
vorherigen Zustimmung.
Alle übrigen Rechte
bleiben vorbehalten.

ISSN 0947 - 7373

Statistische Monatshefte Schleswig-Holstein

52. Jahrgang • Heft 7

Juli 2000

Inhalt • *Kurz gefasst* 154

Gestorbene und Todesursachen, Einbürgerungen, Sozialhilfe, Kinder- und Jugendhilfe, Ärzte und Ärztinnen, Studierende, Lehramtsstudium, Hochschulprüfungen, Baugenehmigungen, Verarbeiten des Gewerbe, Milchkuhe, Schlachtungen, Fremdenverkehr, Umweltschutz, Verpackungsabfälle, Unternehmensregister

• *Aufsätze*

Pendler von und nach Flensburg, Kiel, Lübeck, Neumünster und Hamburg 158

Dieser Aufsatz ist das Ergebnis einer Praktikantentätigkeit des Autors im Statistischen Landesamt Schleswig-Holstein. Mit einem von ihm entwickelten PC-Programm ist die Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach den Merkmalen Wohnort und Arbeitsort ausgewertet worden, und zwar für das Berichtsjahr 1998. Inzwischen liegt die Statistik auch für 1999 vor.

Straßenbenutzungsgebühren und externe Kosten des Straßenverkehrs 168

Mit diesem Aufsatz bietet das Statistische Monatsheft dem Autor Gelegenheit, Theorien zu Steuerungsmöglichkeiten der gesellschaftlichen Folgekosten des Straßenverkehrs mit Hilfe verschiedener Instrumente darzulegen. Hierbei wird auf die sonst in dieser Schriftenreihe typischen empirisch begründeten Analysen verzichtet, sondern es werden kontroverse Thesen zum gestellten Thema aufgezeigt. Damit dient das Monatsheft auch als Forum für Diskussionsbeiträge, die thematisch in einem engen Zusammenhang mit Arbeitsfeldern der amtlichen Statistik stehen. Der Begriff der externen Kosten gehört zum theoretischen Grundgerüst der Umweltökonomischen Gesamtrechnung, insofern rundet dieser Aufsatz das argumentative Umfeld umweltökonomischer Untersuchungen ab, die Gegenstand der amtlichen Statistik sind und denen verschiedene Beiträge auch in dieser Zeitschrift gewidmet waren.

Mineralölsteuer und Straßenbenutzungsgebühren sind verkehrspolitische Steuerungsinstrumente mit gleicher Zielrichtung, aber unterschiedlichen Vor- und Nachteilen. In seinem Aufsatz geht der Autor detailliert auf die Straßenbenutzungsgebühren als Alternative zur Mineralölsteuer ein, indem er ihre Wirkungsweise beschreibt und verschiedene Systeme aufzeigt. Um zu schlüssigen Aussagen über die Straßenbenutzungsgebühren als Instrument der Internalisierung zu kommen, werden die einzelnen Arten der externen Kosten, ihre Determinanten sowie die Problematik ihrer Monetarisierung dargelegt.

• *Entwicklung im Bild* 178

• *Veröffentlichungen* 180

• *Beilage* Zahlenbeilage

Gestorbene und Todesursachen 1999

Im Jahr 1999 starben 30 110 Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner, 68 oder 0,2 % mehr als 1998. Von den 1999 verstorbenen Personen waren 13 600 Männer und 16 510 Frauen.

Unter den Todesursachen standen wie in den Vorjahren die Kreislauferkrankungen an erster Stelle, und zwar mit einem Anteil von 46,7 %, gefolgt von den bösartigen Neubildungen mit 24,3 %.

An Verletzungen, Vergiftungen und bestimmten anderen Folgen äußerer Ursachen starben 1 315 Personen, darunter 379 an vorsätzlicher Selbstbeschädigung und 23 an einem tödlichen Angriff.

Die Zahl der an einer HIV-Infektion verstorbenen Personen ist gegenüber dem Vorjahr von 25 auf 15 gesunken, darunter war eine Frau. Seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahre 1985 sind 462 Einwohnerinnen und Einwohner dieser heimtückischen Infektion erlegen.

Starker Rückgang der Einbürgerungen im Jahr 1999

In Schleswig-Holstein erwarben im Jahr 1999 nur noch 6 152 Personen durch Einbürgerung die deutsche Staatsbürgerschaft. Dies waren 1 521 (20 %) weniger als 1998.

Während die Zahl der Anspruchseinbürgerungen gegenüber dem Vorjahr um 2 304 (36 %) auf 4 118 sank, ist bei den Ermessenseinbürgerungen ein Anstieg um 783 (63 %) auf 2 034 zu verzeichnen. Die erleichterten Einbürgerungen nach den Paragraphen 85 und 86 des Ausländergesetzes stiegen ebenfalls an, und zwar um 1 143 (64 %) auf 2 919 Personen.

Die Ergebnisse des Berichtsjahres sind allerdings nicht vergleichbar mit denen des Vorjahres, da mit dem 1. August 1999 Änderungen des Staatsangehörigkeitsrechts wirksam wurden. So ist der Rückgang der Zahl der Anspruchseinbürgerungen neben einem allgemeinen Rückgang der Antrag stellenden Spätaussiedler insbesondere darauf zurückzuführen, dass dieser Personenkreis keinen Antrag auf Einbürgerung mehr stellen muss, um die deutsche Staatsangehörigkeit zu erwerben. Ab 1. August 1999 erhalten Spätaussiedler, deren Ehegatten und Abkömmlinge die deutsche Staatsangehörigkeit bereits mit der Ausstellung der Bescheinigung nach § 15 des Bundesvertriebenenförderungsgesetzes (BVFG).

3 109 der eingebürgerten Personen waren weiblichen und 3 043 männlichen Geschlechts. 1 725 waren unter 15 Jahre, 4 292 von 15 bis unter 65 Jahre alt

und 135 der neuen Staatsbürgerinnen und Staatsbürger waren 65 Jahre und älter.

69 % der Einbürgerungen erfolgten aus einer europäischen Staatsbürgerschaft heraus. Darunter waren 2 845 mit türkischer, 920 mit russischer und 115 mit polnischer Staatsangehörigkeit. Ferner wurden 1 646 asiatische, 121 afrikanische und 46 amerikanische Staatsbürger eingebürgert. 58 Personen waren vor ihrer Einbürgerung staatenlos.

1999: 2 Milliarden DM für Sozialhilfeleistungen ausgegeben

Die Gesamtausgaben für die Sozialhilfe haben sich 1999 in Schleswig-Holstein gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Die Gesamtausgaben betragen 2,04 Mrd. DM, das sind 14 Mill. oder knapp 0,7 % weniger als 1998. Dabei entwickelten sich die verschiedenen Leistungsarten in der Sozialhilfe unterschiedlich. Während die Ausgaben für die Hilfen zum Lebensunterhalt, der „klassischen“ Form von Sozialhilfe, um 3,9 % auf 966 Mill. DM sank, stiegen die Ausgaben für Hilfen in besonderen Lebenslagen um 2,4 % auf 1,07 Mrd. DM.

Die Ausgaben für die Hilfen zur Pflege sind weiter um 3,3 % zurückgegangen und erreichten so einen neuen Tiefststand von 294 Mill. DM. Dieser Rückgang wurde jedoch von steigenden Ausgaben in anderen Leistungsbereichen kompensiert. So setzte sich der langjährige Trend wachsender Ausgaben für Eingliederungshilfen fort; hier entstanden Mehrausgaben gegenüber 1998 von 45 Mill. DM (7,1 %).

Zieht man von den Gesamtausgaben die Einnahmen zum Beispiel aus Kostenerstattungen von 303 Mill. DM ab, verblieben an reinen Ausgaben 1,7 Mrd. DM. Damit wurden rein rechnerisch 628 DM je Schleswig-Holsteinerin und Schleswig-Holsteiner für die Unterstützung von Hilfebedürftigen bezahlt.

1999 rund 902 Mill. DM für die Kinder- und Jugendhilfe eingesetzt

Insgesamt wurden in Schleswig-Holstein im Jahre 1999 für die Kinder- und Jugendhilfe 1 013 Mill. DM ausgegeben, das sind 7,3 % mehr als 1998. Abzüglich der Einnahmen in diesem Bereich von 111 Mill. DM, ergaben sich somit reine Ausgaben von 902 Mill. DM. Rechnerisch wurden damit von jedem schleswig-holsteinischen Einwohner 325 DM für die Maßnahmen und Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe gezahlt.

Der Leistungsbereich der Kindertagesstätten hatte mit 468 Mill. DM (46 %) auch weiterhin den größten

Anteil unter den Ausgaben der Kinder- und Jugendhilfe. An zweiter Stelle standen die Ausgaben für Hilfen zur Erziehung mit 336 Mill. DM (33 %). Hierunter fielen unter anderem die Ausgaben für Maßnahmen der Heimerziehung und Erziehung in betreuten Wohngruppen mit 125 Mill. DM sowie die Unterbringung von Kindern und Jugendlichen in Pflegefamilien mit 53 Mill. DM.

Weitere 93 Mill. DM (9 %) wurden für Maßnahmen und Einrichtungen der Jugendarbeit aufgewendet, die junge Menschen zu einem selbstbestimmten Leben befähigen und zu gesellschaftlicher Mitverantwortung und sozialem Engagement anregen sollen.

1999: Zahl der Ärztinnen und Ärzte weiter gestiegen

1999 hat sich die Zahl der Ärztinnen und Ärzte in Schleswig-Holstein um 162 oder 2,0 % auf 9 817 erhöht. Wie schon 1998 versorgte damit ein Arzt rechnerisch knapp 300 Einwohner. Die Zahl der Zahnärztinnen und Zahnärzte stieg um 3 auf 2 150, so dass hier ein Zahnmediziner nahezu 1 300 Einwohner betreute.

Der Anteil der Ärztinnen unter den Medizinern betrug 1999 33 %, wobei Frauen besonders stark in den Gebieten Psychotherapeutische Medizin (56 %), Kinderheilkunde (46 %), Anästhesiologie (39 %) sowie Haut- und Geschlechtskrankheiten (39 %) vertreten waren. Vergleichsweise gering war ihr Anteil hingegen in der Orthopädie (7 %) und Chirurgie (10 %). Im Bereich der Zahnmedizin war der Ärztinnenanteil mit 27 % etwas geringer als bei den Humanmedizinern.

Die Statistik zeigt weiterhin, dass 46 % der gezählten Ärzte im Krankenhaus tätig waren, weitere 43 % hatten eine eigene Praxis. Bei den Zahnmedizinern war mit 86 % der Anteil der niedergelassenen Ärzte gut doppelt so hoch.

Leichte Abnahme der Zahl der Studierenden im Wintersemester 1999/2000

Für das Wintersemester 1999/2000 zählte die Studentenstatistik für die schleswig-holsteinischen Hochschulen insgesamt knapp 41 500 Studentinnen und Studenten. In dieser Zahl sind allerdings statt der aktuellen Werte der Fachhochschule Lübeck und der Nordakademie lediglich deren Vorjahreswerte mit insgesamt 2 970 Studierenden enthalten, da diese beiden Hochschulen sich nicht in der Lage sahen, die notwendigen Angaben zur Erstellung der Statistik zu liefern.

Die Zahl der Studierenden an den Universitäten sank im Wintersemester 1999/2000 um 518 (- 2,1 %) auf 24 411, wobei die Christian-Albrechts-Universität von 847 (- 4,1 %) weniger Studierenden besucht wurde, während an der Universität Flensburg (bis 02.02.2000 Bildungswissenschaftliche Hochschule Flensburg) 252 (11,6 %) und der Medizinischen Universität Lübeck 77 (4,1 %) mehr Studentinnen und Studenten eingeschrieben waren. Die Studentinnen waren mit einem Anteil von 52 % an den Universitäten in der Mehrheit, besonders ausgeprägt war diese zahlenmäßige Überlegenheit in Flensburg mit 68 %. Der Anteil der Studierenden im ersten Hochschulsesemester betrug 13 %.

An der Musikhochschule Lübeck ging die Zahl der Studierenden um 6 auf 407 zurück.

An den Fachhochschulen, für die Angaben vorliegen, ist die Zahl der Studierenden gegenüber dem Wintersemester 1998/1999 fast gleich geblieben. Wird dies auch für die Fachhochschule Lübeck und die Nordakademie unterstellt, haben sich knapp 15 000 Studierende in dieser Hochschulart ausgebildet. Der Anteil der Studentinnen betrug an den Fachhochschulen lediglich 29 %. 14 % der Studierenden waren im ersten Hochschulsesemester.

An den Verwaltungsfachhochschulen ging die Zahl der Studierenden um 81 (- 4,6 %) auf 1 679 zurück.

Der Lehrernachwuchs im Vorbereitungsdienst am 1. Februar 2000

Angehende Lehrerinnen und Lehrer für alle Schularten werden in Seminaren des Landesinstituts Schleswig-Holstein für Praxis und Theorie der Schule (IPTs) für die Berufspraxis ausgebildet. Diese Ausbildung dauert in der Regel zwei Jahre und schließt mit dem Zweiten Staatsexamen ab.

Die Gesamtzahl der Anwärterinnen und Anwärter sowie Referendarinnen und Referendare für die Lehreraufbahn ist zum Stichtag 1. Februar 2000 binnen Jahresfrist um 11 auf 1 566 angestiegen.

Über 6 000 erfolgreich abgelegte Hochschulprüfungen im Jahr 1999

Im Studienjahr 1999 wurden an den Hochschulen des Landes 6 143 Abschlussprüfungen bestanden, davon 675 Promotionen. Gegenüber dem Vorjahr ging der Gesamtwert um 231 (- 3,6 %) zurück, die bestandenen Promotionen verringerten sich um 61 (- 8,3 %). In die Ergebnisse für das Studienjahr 1999 gehen die Prüfungen des Wintersemesters 1998/99 sowie des Sommersemesters 1999 ein.

Mehr als jede zweite bestandene Prüfung (55,1 %) wurde an den wissenschaftlichen Hochschulen in Kiel, Lübeck und Flensburg abgelegt. Der Anteil der Männer und Frauen war etwa gleich. Ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis ergab sich auch bei den 85 an der Musikhochschule bestandenen Prüfungen. An den Fachhochschulen, einschließlich Verwaltungsfachhochschulen, betrug der Anteil der erfolgreichen Kandidatinnen lediglich 26 %. Die staatliche Laufbahnprüfung (Rechtspflege) bestanden 19 Damen und 16 Herren.

Bei den 675 Promotionsprüfungen betrug der Frauenanteil 37 %. Zehn Jahre zuvor hatte er bei lediglich 26 % gelegen.

Baugenehmigungen weit unter Vorjahresniveau

In den ersten vier Monaten des Jahres 2000 genehmigten die Baubehörden in Schleswig-Holstein den Bau von knapp 4 400 Wohnungen, über 18 % weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Die Zahl der genehmigten Wohnungen in Eigenheimen nahm um über 12 % auf fast 3 100 ab, während im Geschosswohnungsbau mit 900 Wohnungen das schon im Vorjahr niedrige Ergebnis noch einmal um fast ein Drittel (31 %) unterschritten wurde. Im Nichtwohnbau sowie im Rahmen von Baumaßnahmen an bestehenden Wohngebäuden sind etwa 400 Wohnungen vorgesehen, über 23 % weniger als im Vorjahr.

Positive Halbjahresbilanz im Verarbeitenden Gewerbe

Die Indikatoren der konjunkturellen Entwicklung im Verarbeitenden Gewerbe Schleswig-Holsteins lagen im ersten Halbjahr 2000 im Plus.

So erhöhte sich der Umsatz in den ersten sechs Monaten gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um 6,4 %, wobei die entscheidenden Impulse vom Auslandsgeschäft mit seinem Zuwachs von 11 % ausgingen. Der Umsatz mit inländischen Kunden stieg im Berichtszeitraum lediglich um 4,1 %.

Die Auslandsnachfrage prägt weiterhin auch das Bild bei den Auftragseingängen. Sie lag im ersten Halbjahr 2000 um knapp 19 % über dem Vorjahreswert. Die Ordereingänge inländischer Abnehmer stiegen zwar mit einem Plus von 12 % geringer als die Auslandsaufträge, jedoch war der Abstand der Wachstumsraten nicht so hoch wie bei den Umsätzen.

Die anhaltenden Zuwächse auf der Absatzseite zeigen nunmehr auch positive Auswirkungen auf den

Personalbereich. Mit einer durchschnittlichen Beschäftigtenzahl von 140 500 waren knapp 600 Personen oder 0,4 % mehr beschäftigt als im Schnitt des ersten Halbjahres 1999.

Milchkuhbestand weiter rückläufig

Nach den vorläufigen Ergebnissen der repräsentativen Viehzählung am 3. Mai 2000 wurden in den landwirtschaftlichen Betrieben Schleswig-Holsteins 1,30 Mill. Rinder, 1,38 Mill. Schweine und 360 000 Schafe gehalten.

Der Rinderbestand war um 41 000 Tiere oder 3 % geringer als im Mai 1999. Dagegen stieg der Bestand an Schlachtrindern um 2 %, wobei die Zahl der weiblichen Schlachtrinder (Schlachtfärsen und -kühe) deutlich um 20 % zunahm und die der männlichen Schlachtrinder (Bullen und Ochsen) um 4 % zurückging. Mit steigendem Milchertrag pro Kuh sank der Milchkuhbestand in Jahresfrist um 6 % oder 23 000 auf 354 000 Tiere. Die Zahl der für die Reproduktion wichtigen Zucht- und Nutzfärsen war um 2 % geringer. Dagegen lag die Zahl der Ammen- und Mutterkühe mit 46 000 Tieren um 2 % über dem Vorjahreswert.

Der Bestand an Schweinen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10 000 Tiere oder 1 %. Diese leichte Zunahme ergibt sich insbesondere aus den deutlich höheren Beständen an Jungschweinen unter 50 kg (+ 12 %) und Mastschweinen über 110 kg Lebendgewicht (+ 21 %). Dagegen verringerte sich die Zahl der Ferkel um 5 % und die der Sauen um 6 % auf 118 000 Tiere, wobei insbesondere die Zahl der Jungsauen um fast 15 % auf 25 000 Tiere sank.

Die Zahl der Schafe war mit 360 000 Tieren im Vergleich zum Vorjahr um 3 400 Stück oder 1 % geringer. Während die Zahl der weiblichen Schafe zur Zucht geringfügig abnahm, blieb der Bestand an Schafen unter einem Jahr fast unverändert.

Leichter Rückgang der Schweineschlachtungen

Im Juli 2000 wurden in Schleswig-Holstein 122 000 Schweine, 30 000 Rinder und 11 000 Schafe gewerblich geschlachtet. Gegenüber Juli 1999 verringerte sich damit die Zahl der Schweineschlachtungen um 4 %, während sich die Zahl der Rinderschlachtungen um 2 % und die der Schafschlachtungen um 3 % erhöhte. Die Gesamtschlachtmenge der gewerblichen Schlachtungen war mit 21 000 t um 1 % höher als im gleichen Vorjahresmonat.

Fremdenverkehr im April

Im April 2000 kamen 360 000 Übernachtungsgäste in den größeren Beherbergungsstätten des Landes (mit über 8 Betten) an. Das waren 10,7 % mehr Gäste als im April 1999. Die Zahl der gebuchten Übernachtungen (1 602 000) nahm gegenüber April 1999 um 11,5 % zu. Ansteigende Gäste- und Übernachtungszahlen speziell im April konnten erwartet werden, da in diesem Jahr die Osterfeiertage später lagen als 1999: So begannen die Osterferien in diesem Jahr in nahezu allen Bundesländern erst im April, während 1999 die Ferien überwiegend schon im März begonnen hatten.

In den ersten vier Monaten dieses Jahres wurden insgesamt mehr (+ 5,6 %) Übernachtungen gezählt als im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres.

Das Produzierende Gewerbe investiert weiterhin in den Umweltschutz

Den schleswig-holsteinischen Betrieben des Produzierenden Gewerbes war im Geschäftsjahr 1997 der Umweltschutz rund 40 Mill. DM wert. Diese Summe entsprach knapp 2 % der insgesamt von den befragten Betrieben investierten Geldmenge.

Mit 20 Mill. DM diente rund die Hälfte der Umweltschutzinvestitionen dem Gewässerschutz. Auf Maßnahmen zur Luftreinhaltung entfielen Aufwendungen in Höhe von 9 Mill. DM, weitere 8 Mill. DM flossen in die Abfallwirtschaft. Der verbliebene Rest verteilte sich auf die Umweltbereiche Lärmbekämpfung, Naturschutz und Landschaftspflege sowie Bodensanierung.

Aufkommen an Verpackungsabfällen wie im Vorjahr

Verpackungsabfälle sind möglichst zu vermeiden, nicht vermeidbare grundsätzlich zu verwerten, so schreibt es die seit 1991 geltende Verpackungsverordnung vor. Rückführungssysteme wie das Duale System Deutschland sorgen seitdem dafür, dass gebrauchte Verpackungen beim Verbraucher abgeholt und anschließend verwertet werden.

In Schleswig-Holstein wurden 1998 bei privaten Endverbrauchern 243 Tsd. t Verpackungsabfälle eingesammelt und anschließend an Sortieranlagen abgegeben. Die eingesammelte Menge entsprach damit der des vorangegangenen Jahres (ebenfalls 243 Tsd. t). Das Gros der Verpackungsabfälle bestand mit 109 Tsd. t aus Glasbehältnissen, weitere 81 Tsd. t Verpackungsmüll zählten zur „Leichtstoff-Fraktion“, das sind Gemische von Verpackungen verschiedener

Materialien, wie Kunststoff, Aluminium, Weißblech oder Verbunde dieser Stoffe. Die außerdem eingesammelten Papier-, Pappe- und Kartonverpackungen schlugen mit 53 Tsd. t zu Buche.

Statistisches Landesamt baut Unternehmensregister auf – 70 000 Fragebögen werden versandt

Rund 70 000 Unternehmen und Zweigniederlassungen in Schleswig-Holstein erhalten in diesen Tagen einen Fragebogen des Statistischen Landesamtes Schleswig-Holstein. Die Befragung dient dem Aufbau eines Unternehmensregisters, das künftig als Basis für die Durchführung von Wirtschaftsstatistiken dienen soll.

Über eine Verordnung der EU sind alle Mitgliedsstaaten verpflichtet, ein Unternehmensregister für statistische Zwecke aufzubauen. Um die Auskunftbelastung der Unternehmen möglichst gering zu halten, dürfen in Deutschland zur laufenden Führung des Registers Informationen genutzt werden, die bei anderen Verwaltungsstellen vorliegen. Sämtliche Registerangaben unterliegen dabei strenger statistischer Geheimhaltung. Einzeldaten dürfen die Statistiker weder an die Verwaltung zurück übermitteln noch an Dritte weitergeben.

In der jetzigen Registerumfrage werden alle Unternehmen und Zweigniederlassungen angeschrieben, die nicht anhand von Namen und Anschrift in den verschiedenen Verwaltungsdateien eindeutig identifiziert werden konnten. Diese Unternehmen werden gebeten, in einem kurzen Fragebogen ihre vorhandenen Identitätsnummern (Umsatzsteuer Nummer der Finanzverwaltung, Betriebsnummer der Bundesanstalt für Arbeit und Mitgliedsnummer der zugehörigen Kammer) anzugeben.

Pendler von und nach Flensburg, Kiel, Lübeck, Neumünster und Hamburg

Dieser Aufsatz ist das Ergebnis einer Praktikantentätigkeit des Autors im Statistischen Landesamt Schleswig-Holstein. Mit einem von ihm entwickelten PC-Programm ist die Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach den Merkmalen Wohnort und Arbeitsort ausgewertet worden, und zwar für das Berichtsjahr 1998. Inzwischen liegt die Statistik auch für 1999 vor.

Dieser Bericht schildert die Pendlerverflechtung der kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein und der Hansestadt Hamburg mit ihrem schleswig-holsteinischen Umland. Kartographische Darstellungen auf Gemeindeebene sollen den Einflussbereich der Städte auch visuell verdeutlichen. Die verwendeten Daten entstammen der Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, also einer Teilmenge von – grob gesprochen – vier Fünfteln aller Erwerbstätigen. Nicht enthalten in den folgenden Darstellungen sind Beamte, Selbstständige, mithelfende Familienangehörige und geringfügig Beschäftigte. Auf die methodischen Besonderheiten dieser Datenquelle wird in einem gesonderten Abschnitt eingegangen. Die diesem Beitrag zugrundeliegenden Daten haben als Stand den 30. Juni 1998. Es sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erfasst, die zu diesem Stichtag in Schleswig-Holstein wohnten oder arbeiteten.

Ergebnisse für das Land insgesamt

In Schleswig-Holstein wohnten Mitte des Jahres 1998 etwa 879 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, 797 000 arbeiteten in Schleswig-Holstein. Der Unterschied von gerundet 83 000 wird als Pendler-saldo bezeichnet. Von den 879 000 in Schleswig-Holstein Wohnenden pendelten 164 000 (19 %) über die Landesgrenze, davon 134 000 (82 %) nach Hamburg. Über die Kreisgrenze pendelten 344 000 (39 %) sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, über die Gemeindegrenze waren es 555 000 (63 %). Also nur etwas mehr als jeder Dritte in Schleswig-Holstein wohnende sozialversicherungspflichtig Beschäftigte arbeitete auch in seiner Wohnsitzgemeinde. Erwartungsgemäß ist der Anteil der Beschäftigten, die innerhalb ihrer Wohnsitzgemeinde auch ihren Arbeitsplatz haben, in den kleinen Gemeinden geringer als in den größeren. In den kreisfreien Städten lag dieser Anteil zwischen 72 und 78 %.

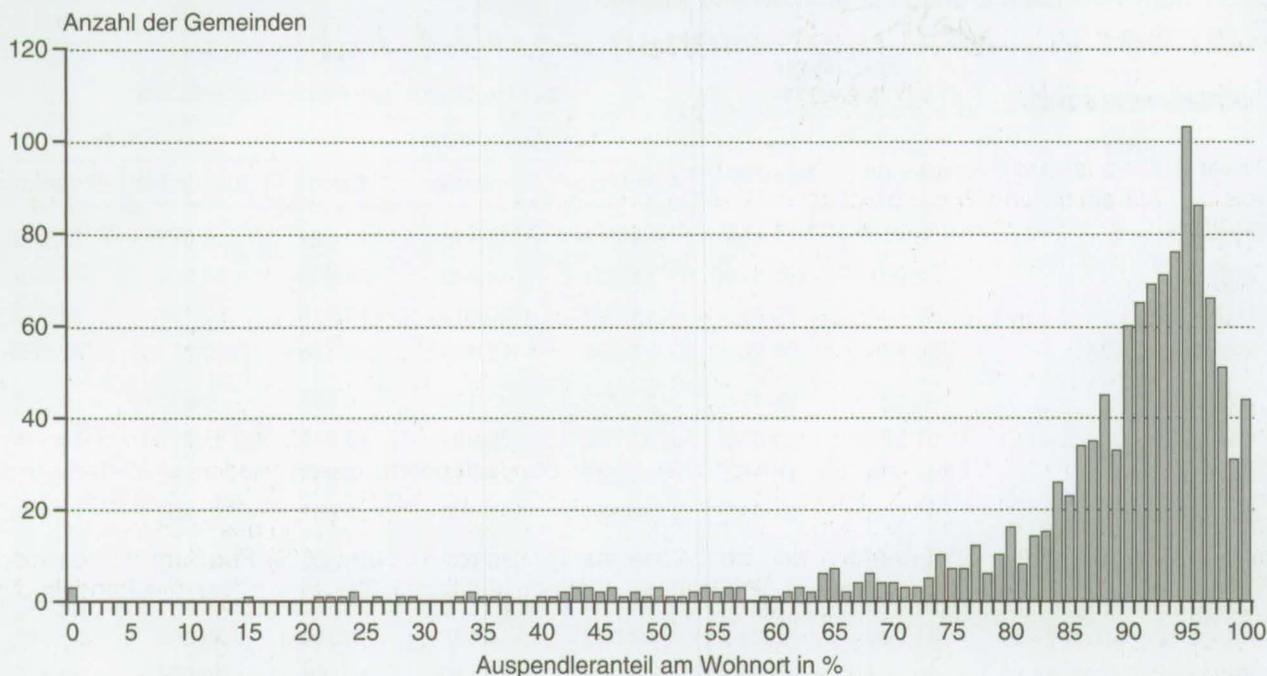
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die anderswo als in ihrer Wohnregion arbeiten, werden aus der Sicht ihres Arbeitsortes Einpendler genannt, aus der Sicht ihres Wohnortes gelten sie als Auspendler. Mitte 1998 gab es 472 000 Einpendler in die schles-

wig-holsteinischen Gemeinden. Im Verhältnis zu den in Schleswig-Holstein wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten waren dies 54 %. Man kann hier nicht von einem Anteil sprechen, denn von den Einpendlern kamen 82 000 aus den benachbarten Bundesländern, davon wiederum 39 000 (48 %) aus Hamburg, 19 000 (23 %) aus Mecklenburg-Vorpommern und 10 000 (12 %) aus Niedersachsen. Bei den restlichen 14 000 (17 %) Pendlern dürfte es sich fast vollständig um Wochenendpendler handeln. Nur 925, also weniger als ein Promille der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in Schleswig-Holstein arbeiteten, wohnten nicht in Deutschland. Die meisten dieser Ausländer kamen aus Dänemark. Es sind aber auch Seeleute aus den Philippinen darunter, die in Schleswig-Holstein melderechtlich erfasst sind, weil dort der Sitz ihrer Reederei ist.

Die genannten Relationen der Auspendler aus der Gemeinde und der Einpendler in die Gemeinde je 100 dort wohnender sozialversicherungspflichtig Beschäftigter von 63 % und von 54 % sind gewogene Durchschnitte, d. h. die Verhältnisse in den vier kreisfreien Städten mit ihren relativ wenigen Pendlern über die Gemeindegrenze schlagen sich kräftig im Landesmittel nieder. In Flensburg, Kiel, Lübeck und Neumünster zusammen wohnten immerhin 189 000 oder 21 % aller versicherungspflichtig Beschäftigten in Schleswig-Holstein. In sehr vielen der übrigen 1 125 Gemeinden des Landes lagen die Pendlerquoten deutlich höher, insbesondere was die Auspendler betrifft. So waren in 955 Gemeinden Schleswig-Holsteins über 80 % der in der Gemeinde wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Auspendler über die Gemeindegrenze, während in nur 274 Gemeinden über 80 % der dort sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Einpendler waren.

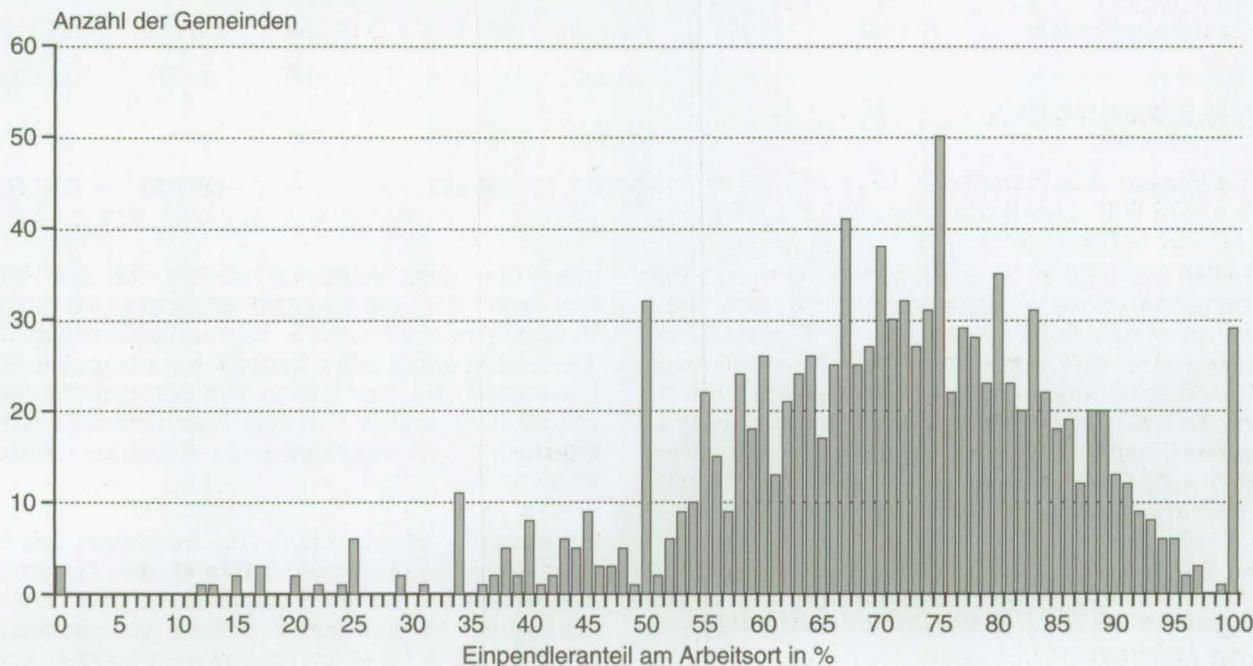
Ein Grund hierfür ist die hohe Zahl sehr kleiner Gemeinden. So *wohnten* in jeder zweiten schleswig-holsteinischen Gemeinde weniger als 200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Die Zahl der Gemeinden, in der weniger als 200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte *arbeiteten*, ist mit 853 sogar noch deutlich höher. Die Arbeitsplätze befinden sich also vorwiegend in den Zentren und in den größeren Gemeinden. Fast jeder fünfte sozialversicherungs-

Auspendleranteil der Gemeinden in Schleswig-Holstein im Juni 1998



410008 Stat.LA S-H

Einpendleranteil der Gemeinden in Schleswig-Holstein im Juni 1998



410009 Stat.LA S-H

pflichtig beschäftigte Schleswig-Holsteiner arbeitete sogar jenseits der Landesgrenze, hier vorwiegend in Hamburg. Einen so hohen Anteil an Auspendlern über die Landesgrenze hat kein anderes Bundesland.

Die Tabelle auf der Folgeseite zeigt, dass bei den kreisfreien Städten die Anzahl der Einpendler die der Auspendler überwog, während die Kreise mehr Auspendler als Einpendler verzeichneten. Von den in den

Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler von, nach und in Schleswig-Holstein am 30. Juni 1998 nach kreisfreien Städten und Kreisen

KREISFREIE STADT Kreis	Beschäftigte insgesamt		Darunter Pendler über die Grenze schleswig-holsteinischer ...				
	am Wohnort	am Arbeitsort	Gemeinden			Kreise	
			Auspendler	Einpendler	Saldo	Auspendler	Einpendler
FLENSBURG	25 479	37 608	6 017	18 146	12 129	6 017	18 146
KIEL	72 201	101 149	16 001	44 949	28 948	16 001	44 949
LÜBECK	65 134	79 649	15 498	30 013	14 515	15 498	30 013
NEUMÜNSTER	26 145	31 263	7 271	12 389	5 118	7 271	12 389
Dithmarschen	39 721	35 138	27 722	23 139	- 4 583	8 671	4 088
Herzogtum Lauenburg	57 575	38 858	43 728	25 011	- 18 717	31 371	12 654
Nordfriesland	48 970	46 759	30 441	28 230	- 2 211	7 226	5 015
Ostholstein	60 863	51 972	40 355	31 464	- 8 891	20 804	11 913
Pinneberg	100 449	74 917	75 554	50 022	- 25 532	49 131	23 599
Plön	38 276	22 912	31 134	15 770	- 15 364	22 287	6 923
Rendsburg-Eckernförde	81 609	63 215	63 082	44 688	- 18 394	35 358	16 964
Schleswig-Flensburg	56 244	42 040	42 324	28 120	- 14 204	23 076	8 872
Segeberg	88 782	73 996	65 275	50 489	- 14 786	42 642	27 856
Steinburg	42 999	33 913	30 661	21 575	- 9 086	15 644	6 558
Stormarn	74 838	63 302	59 707	48 171	- 11 536	42 916	31 380
Schleswig-Holstein	879 285	796 691	554 770	472 176	- 82 594	343 913	261 319
Hamburg	.	.	38 842	134 028	95 186	38 842	134 028
Übrige Bundesländer und Ausland	.	.	42 915	30 323	- 12 592	42 915	30 323
Insgesamt	.	.	636 527	636 527	-	425 670	425 670

Kreisen Herzogtum Lauenburg, Stormarn und Plön wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiteten sogar mehr als 50 % jenseits der Kreisgrenze. Während von den aus dem Herzogtum Lauenburg Auspendelnden 55 % und von den aus Stormarn Auspendelnden sogar 76 % in Hamburg arbeiteten, hatten 65 % der sozialversicherungspflichtigen Auspendler aus dem Kreis Plön ihre Beschäftigung in Kiel.

Ergebnisse für die kreisfreien Städte und Hamburg

Für die fünf Städte Hamburg, Kiel, Flensburg, Lübeck und Neumünster zeigt sich das erwartete Ergebnis, dass nämlich der Anziehungsfaktor mit zunehmender Entfernung von der Stadt abnimmt und umso größer ist, je mehr Arbeitsplätze die Stadt zu bieten hat. So erstreckte sich Mitte 1998 der Einzugsbereich Ham-

burgs über ganz Schleswig-Holstein, von den Pendlern nach Flensburg dagegen hatten etwa 76 % ihren Wohnsitz im Nachbarkreis Schleswig-Flensburg. Auf Kreisebene ergibt sich allerdings nur ein grobes Bild. Die meisten Pendler kamen aus den direkt angrenzenden Gemeinden: Für Kiel waren dies 77 %, für Lübeck 82 %, für Neumünster 71 % und für Hamburg sogar 86 %.

Bei allen fünf Städten kamen die Einpendler aus fast ganz Schleswig-Holstein, während die Auspendler der kreisfreien Städte größtenteils in den näheren Gemeinden, in den großen Städten von Schleswig-Holstein und in Hamburg arbeiteten, aber nur wenige über eine größere Entfernung auspendelten.

Die Landeshauptstadt Kiel hatte Mitte 1998 einen Einpendlerüberschuss von 28 948. Von den 238 788 Einwohnern Kiels (Stichtag: 30.06.1998) waren 72 201 (30 %) sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Davon arbeiteten 56 200 auch in Kiel, das sind 56 % der

Pendler von und nach Flensburg

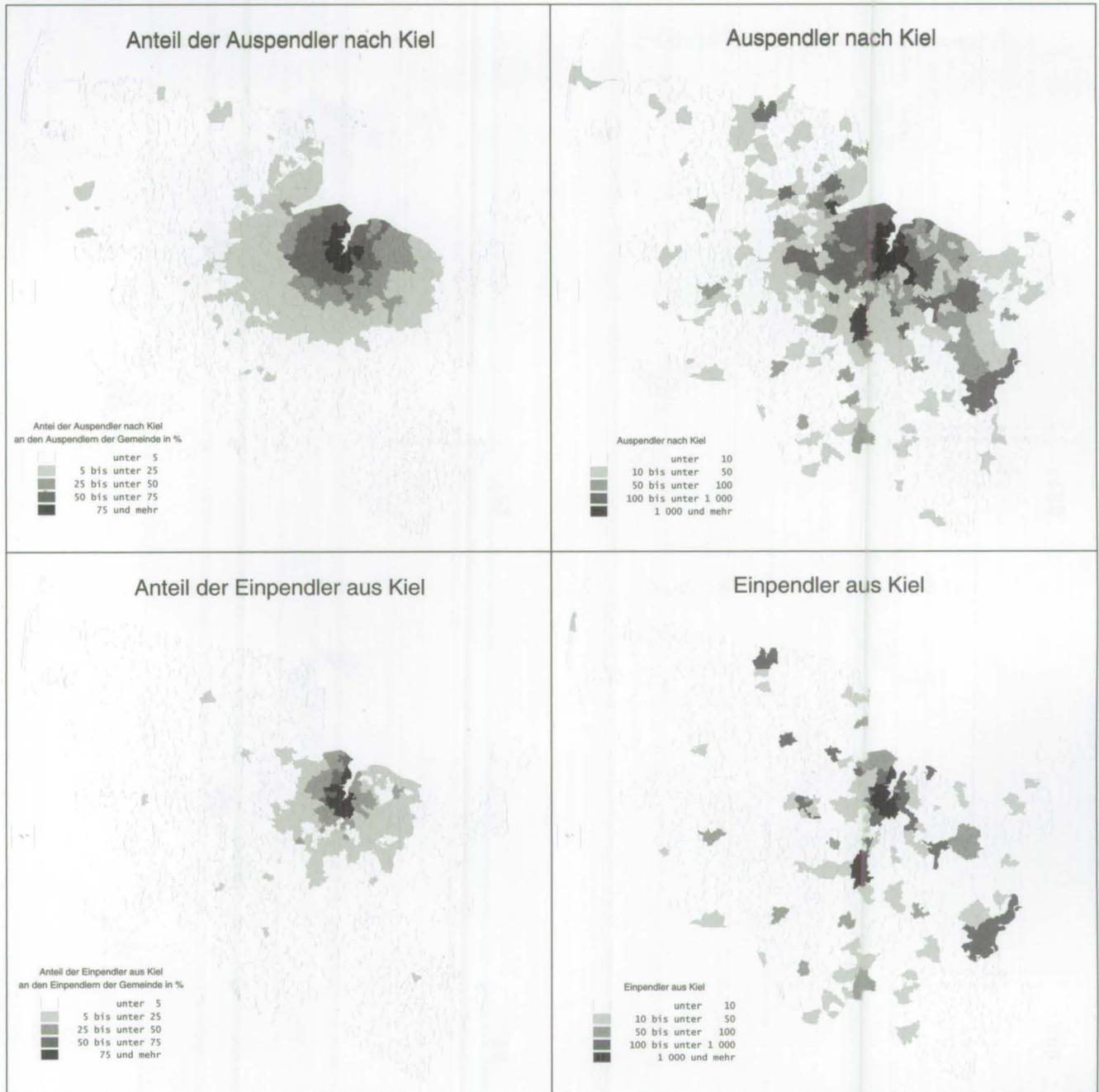


410010 Stat.LA S-H

insgesamt 101 149 in Kiel arbeitenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Die meisten Einpendler nach Kiel kamen aus der näheren Umgebung und den großen Städten in Schleswig-Holstein (vgl. Grafik). In immerhin drei von vier schleswig-holsteinischen Gemeinden wohnten sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die zur Arbeit nach Kiel fahren. Allerdings waren es in 840 dieser insgesamt 865 Gemeinden weniger als 10 Beschäftigte.

Der Einzugsbereich Kiels erstreckt sich auf fast ganz Schleswig-Holstein. Er nimmt aber erwartungsgemäß mit der Entfernung ab. So kamen zwar noch über 100 Pendler aus Husum, Heide, Itzehoe, Elmshorn, Bad Bramstedt, Kaltenkirchen, Norderstedt, Bad Segeberg, Lübeck und Neustadt, der Anteil an allen Pendlern aus der jeweiligen Stadt betrug aber weniger als 5 % (vgl. Grafik). Die vielen Pendler nach Kiel, die aus dem Hamburger Umland kamen, machten

Pendler von und nach Kiel



410011 Stat.LA S-H

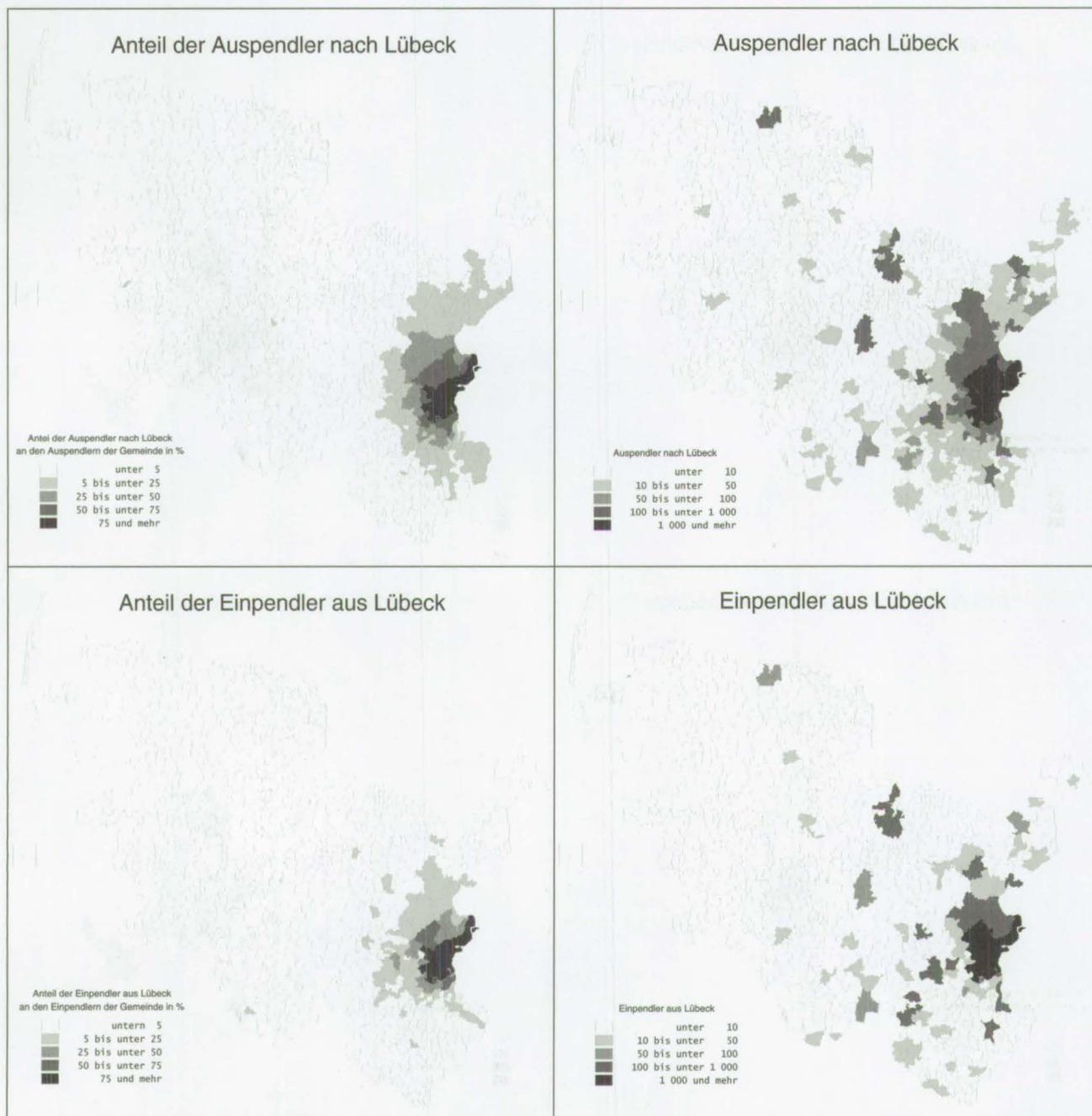
relativ zur dortigen Bevölkerung jedoch nur einen geringen Prozentsatz aus.

Von den 72 201 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die Mitte 1998 in Kiel wohnten, arbeiteten 16 001 oder 22 % nicht in der Landeshauptstadt. Jeder dritte Auspendler hatte seinen Arbeitsplatz in Rendsburg-Eckernförde, mehr als jeder Fünfte arbeitete in Plön und fast jeder Vierte in einem anderen

Bundesland, davon 41 % (1 589) in Hamburg. Nennenswert sind auch die etwa 1 000 Auspendler nach Neumünster.

Die Hansestadt Lübeck hatte Mitte 1998 einen Einpendlerüberschuss von 14 515 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Sie hat, obwohl sie mit einer Einwohnerzahl von 214 783 (Stichtag: 30.06.1998) fast so groß ist wie Kiel, keinen so großen Einzugs-

Pendler von und nach Lübeck



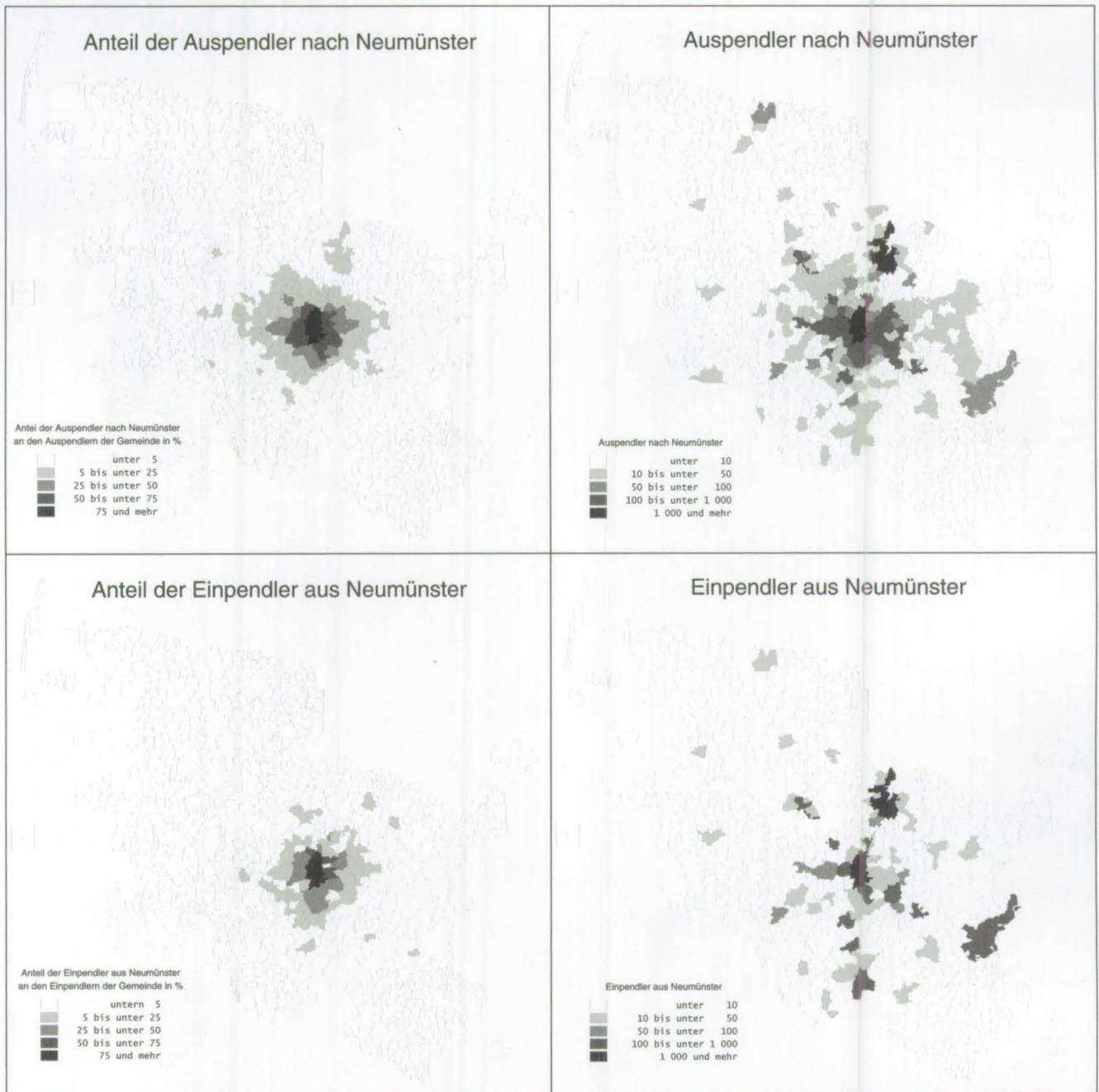
410012 Stat.LA S-H

bereich, da die Anzahl der Arbeitsplätze nur knapp 80 % der Arbeitsplätze in Kiel ausmachen. In 526 Gemeinden gab es keine Auspendler nach Lübeck, und in nur 149 Gemeinden waren es mehr als 10. So kamen 82 % aller 30 013 Einpendler nach Lübeck aus den Nachbarkreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein und Stormarn und aus dem Nachbarland Mecklenburg-Vorpommern. Der Einzugsbereich liegt also in Nord-Süd-Richtung und im östlichen Nachbar-

schaftsraum der Stadt. Dass er nur wenig nach Westen reicht, dürfte daran liegen, dass dort viele Arbeitskräfte von Kiel, Neumünster und Hamburg absorbiert werden.

Von den 15 498 Auspendlern aus Lübeck arbeitete gut ein Drittel (5 499) in Ostholstein, ein weiteres Drittel (5 619) außerhalb von Schleswig-Holstein, davon 3 250 (58 %) in Hamburg. In Mecklenburg-Vor-

Pendler von und nach Neumünster



410013 Stat.LA S-H

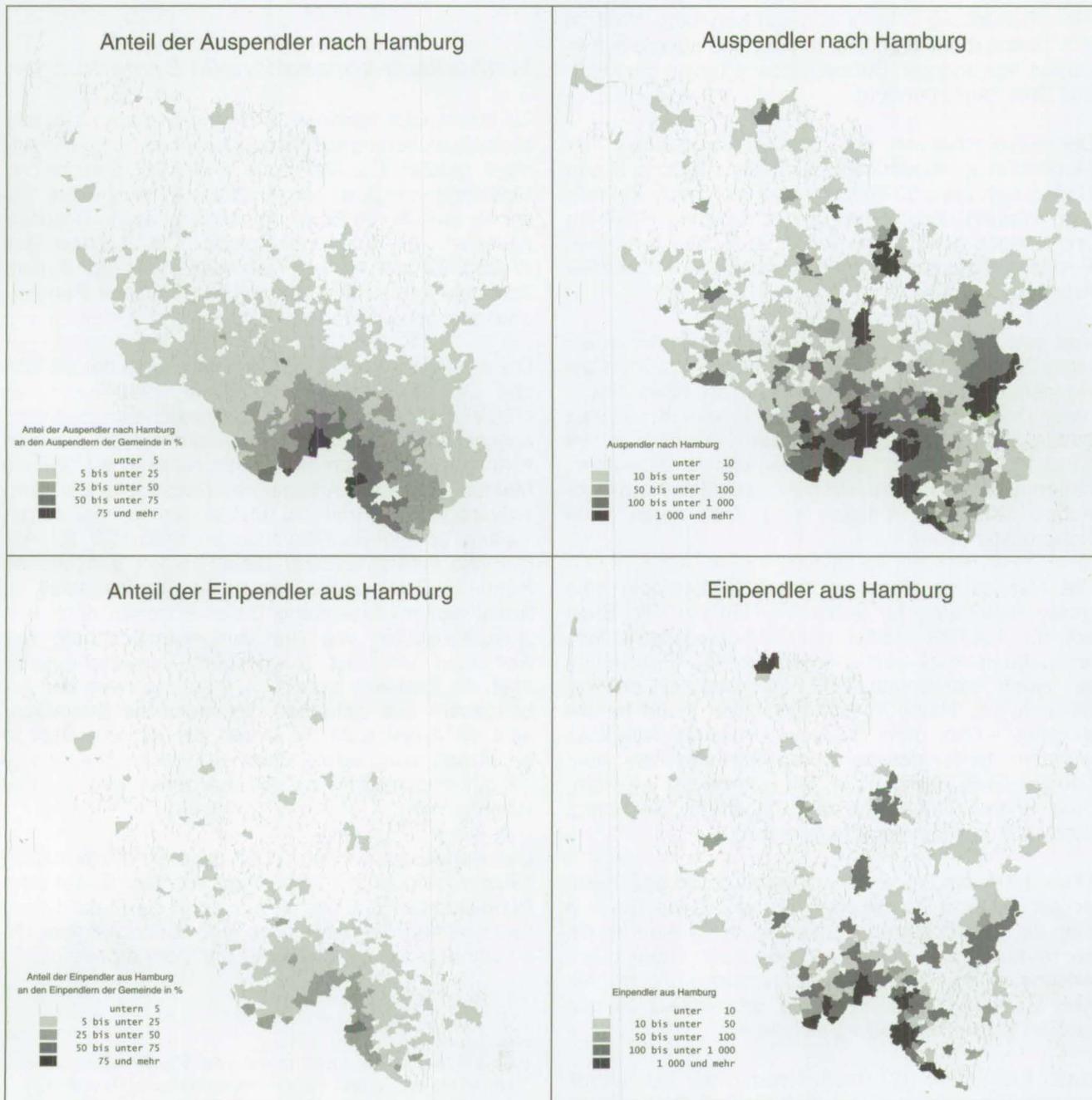
pommern hatten nur 4 % (697) der Lübecker Auspendler ihren Arbeitsplatz. Allerdings kam auch nur jeder fünfte Einpendler nach Lübeck aus Mecklenburg-Vorpommern, obwohl Lübeck direkt an der Landesgrenze liegt.

Flensburg hatte Mitte 1998 per Saldo 12 129 Einpendler. Die Stadt ist mit 85 222 Einwohnern (Stichtag: 30.06.1998) wesentlich kleiner als Kiel und Lü-

beck. Wegen der mit 37 608 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten geringeren Zahl an Arbeitsstellen erstreckt sich der Einzugsbereich Flensburgs fast nur auf den nördlichen Teil von Schleswig-Holstein.

86 % der 18 146 Einpendler nach Flensburg kamen aus dem einzigen unmittelbaren Nachbarkreis Schleswig-Flensburg sowie aus Nordfriesland und 7 % aus Dänemark.

Pendler von und nach Hamburg



410014 Stat.LA S-H

Die Auspendler aus Flensburg arbeiteten vorwiegend (62 %) im Kreis Schleswig-Flensburg. Im ebenfalls nahen Nordfriesland hatten nur 6 % der Flensburger Pendler ihren Arbeitsplatz, während nach Kiel immerhin 7 % und sogar nach Hamburg noch 6 % fuhren. Dies zeigt den großen Einfluss, den Hamburg auf den Arbeitsmarkt in Schleswig-Holstein hat. Wie viel Flensburger wegen der Arbeit nach Dänemark gingen, lässt sich dem Zahlenmaterial nicht entnehmen.

Neumünster ist von der Größe her mit 81 110 Einwohnern (Stichtag: 30.06.1998) vergleichbar mit Flensburg. Der Einpendlerüberschuss von Neumünster war mit 5 118 allerdings noch nicht einmal halb so groß wie der Flensburgs. Wegen seiner geografischen Lage zwischen Hamburg und Kiel und fern der Grenze zu Dänemark weist es auch in der Pendlerstruktur deutliche Unterschiede zu Flensburg auf. Von den 31 263 Sozialversicherungspflichtigen, die in

Neumünster Mitte 1998 arbeiteten, waren 12 389 Einpendler. 71 % von ihnen kamen aus den Kreisen Plön, Rendsburg-Eckernförde und Segeberg. Weitere 8 % hatten ihren Wohnsitz in Kiel, und ebenfalls 8 % kamen aus anderen Bundesländern, davon ein knappes Drittel aus Hamburg.

Der Einzugsbereich der 12 389 Arbeitsplätze der Einpendler in Neumünster erstreckte sich in einem Radius von etwa 50 km. Er dehnt sich mehr in Richtung Westen und Norden als in Richtung Hamburg und Lübeck aus. Auch die Nähe zu Kiel hat einen Einfluss. Immerhin fanden 6 % der Kieler Auspendler Arbeit in Neumünster.

Von den 7 271 Auspendlern aus Neumünster arbeiteten 20 % in Kiel, 16 % in Hamburg, 18 % im Kreis Rendsburg-Eckernförde und 24 % im Kreis Segeberg. Der Anteil der Auspendler in den Kreis Plön betrug nur 3 %. Von den Pendlern, die nicht in der näheren Umgebung von Neumünster arbeiteten, hatten viele ihre Beschäftigung auf der Nord-Süd-Achse zwischen Hamburg und Kiel, deren Mitte Neumünster bildet.

Die Hansestadt Hamburg hat als Metropole eine große Bedeutung für Schleswig-Holstein: Die Stadt bot für 134 028 (15 %) der in Schleswig-Holstein wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten einen Arbeitsplatz. Der Einzugsbereich des Arbeitsmarktes Hamburg erstreckt sich – wie bereits erwähnt – über ganz Schleswig-Holstein. Allerdings wohnten 86 % der schleswig-holsteinischen Auspendler nach Hamburg in den unmittelbar an Hamburg angrenzenden Kreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum-Lauenburg.

Mitte 1998 fanden andererseits auch 38 842 Hamburger Arbeit in Schleswig-Holstein, davon 88 % in den vier benachbarten Kreisen, insbesondere in den an Hamburg unmittelbar angrenzenden Gemeinden. Ansonsten arbeiteten die sozialversicherungspflichtigen Einpendler aus Hamburg größtenteils in den großen Städten Schleswig-Holsteins.

Nach Kiel fuhren 822, nach Neumünster 296 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Wohnsitz in Hamburg, und sogar in Flensburg zählte man 167 Einpendler aus Hamburg. Die vergleichsweise hohe Anzahl an Arbeitsplätzen in Kiel dürfte auch der Grund dafür sein, dass in das nähere Lübeck mit 934 Personen kaum mehr Hamburger fuhren als nach Kiel.

Der Pendlersaldo zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein betrug also 95 186. Dieser aus Sicht Schleswig-Holsteins hohe positive Auspendlersaldo oder – anders gewendet – negative Einpendlersaldo entfiel mit 80 409 zu 84 % auf den Saldo Hamburgs

mit seinen vier angrenzenden schleswig-holsteinischen Kreisen.¹

Methodisch-konzeptionelle Bemerkungen

Zu jedem Quartalsende wird eine Statistik über alle sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse geführt. Die Merkmale sind Alter, Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Wirtschaftszweig, ausgeübte Tätigkeit, Stellung im Beruf, Ausbildung, sowie Beschäftigungs- und Wohnortgemeinde. Die Angabe des Wohnortes gibt es erst seit 1996, erst ab diesem Zeitpunkt kann diese Datenquelle auch für Pendleranalysen genutzt werden.

Die Arbeitgeber und Betriebe geben nach der DEVO² und DÜVO³, seit dem 1. Januar 1999 nach der DEÜV⁴, die Daten ihrer sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer an die entsprechenden Krankenkassen. Von den Krankenkassen werden die Meldungen für die Arbeiter der Datenstelle der Rentenversicherung und die Meldungen für die Angestellten an die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte weitergegeben. Diese beiden Institutionen leiten die Daten schließlich an die Bundesanstalt für Arbeit weiter. Zusätzliche Daten kommen noch von Sonderanstalten wie der Bundesknappschaft, der Seekasse und der Bundesbahn-Versicherungsanstalt, die ihrerseits ihre Meldungen direkt von den Arbeitgebern und Betrieben beziehen. Die Bundesanstalt für Arbeit stellt die Daten der Allgemeinheit in gesetzlich vorgeschriebenen Statistiken zur Verfügung, betreibt aber auch selbst Arbeitsmarkt- und Berufsforschung.

Die Bundesanstalt für Arbeit gibt die Einzeldatensätze regelmäßig anonymisiert an das Statistische Bundesamt weiter. Von dort erhalten die Statistischen Landesämter die Datensätze jener Beschäftigten, die im betreffenden Land wohnen und/oder arbeiten.

¹ Eine ausführlichere Betrachtung der Pendlerströme zwischen Hamburg und seinen Nachbarkreisen findet sich in dem Heft „Beschäftigung und Pendlerverflechtungen in der Metropolregion Hamburg“ vom Landesarbeitsamt Nord, August 1997. Die Aufgliederung ist zwar nur auf Kreisebene, dafür werden auch die Altersstruktur, Schul- bzw. Berufsausbildung und die Berufsgruppen betrachtet.

² 2. Verordnung über die Erfassung von Daten für die Träger der Sozialversicherung und für die Bundesanstalt für Arbeit vom 29. Mai 1980 (BGBl. I S. 593)

³ 3. Verordnung über die Datenübermittlung auf maschinell verwertbaren Datenträgern im Bereich der Sozialversicherung und der Bundesanstalt für Arbeit vom 29. Mai 1980 (BGBl. I S. 616)

⁴ 4. Verordnung zur Neuregelung des Meldeverfahrens in der Sozialversicherung vom 10. Februar 1998 (BGBl. I S. 343)

Nicht unter die Sozialversicherungspflichtigen fallen insbesondere Beamte, Selbstständige, mithelfende Familienangehörige und geringfügig Beschäftigte. Die Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten deckt in den meisten Wirtschaftszweigen zwischen 75 % und 80 % aller Beschäftigten ab. Bei einzelnen Wirtschaftszweigen, z. B. in den Dienstleistungen, kann der Deckungsgrad auch wesentlich geringer ausfallen. In der Land- und Forstwirtschaft, Tierhaltung und Fischerei ist der Anteil an Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen besonders hoch, so dass in diesen Bereichen sogar nur etwa ein Viertel der Erwerbstätigen sozialversicherungspflichtig ist. Andererseits sind es im Verarbeitenden Gewerbe gut 90 % aller Beschäftigten. Es darf daher nicht ohne weiteres von den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf alle Erwerbstätigen geschlossen werden.

Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an allen Erwerbstätigen differiert auch innerhalb Schleswig-Holsteins. Er betrug im Herbst 1997^a im Lande insgesamt 75 %. In Flensburg, Kiel und Lübeck waren es 78 %, in Neumünster sogar 85 %. In den übrigen Kreisen lag der Prozentsatz zwischen 65 % (Kreis Plön) und 78 % (Kreis Segeberg und Herzogtum Lauenburg).

Das der Statistik organisatorisch vorgelagerte Meldeverfahren erfasst einerseits alle sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten mit inländischem Arbeitsort unabhängig vom Wohnort, andererseits aber keine Personen, die im Ausland beschäftigt sind. So werden zwar Pendler von Dänemark erfasst, nicht aber Deutsche, die in Dänemark arbeiten.

Die Übermittlung von Daten an die statistischen Ämter ist im Ersten Sozialgesetzbuch III, ÄndG vom 16. Dezember 1997, § 282a (1), wie folgt geregelt: „Die Bundesanstalt ist berechtigt, dem Statistischen Bundesamt und den statistischen Ämtern der Länder anonymisierte Einzeldaten zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu übermitteln, soweit diese Daten dort für die Erstellung der Erwerbstätigenstatistik erforderlich sind.“

Über sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort und am Arbeitsort, Auspendler und Einpendler in Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein berichtet regelmäßig auch das Landesarbeitsamt Nord. Dort werden die Pendlerverflechtungen auf Kreisebene betrachtet.

In der Beschäftigtenstatistik besteht ein Zielkonflikt zwischen Aktualität und Vollständigkeit. Als Kompro-

miss werden sechs Monate nach dem Stichtag die bis dahin vorliegenden Meldungen gezählt. Erfahrungsgemäß liegen dann etwa 95 % aller relevanten Meldungen vor. Erst nach zwei Jahren sind die Meldungen nahezu vollzählig vorhanden. Andererseits ist die Zahl der Beschäftigungsverhältnisse statistisch überhöht, weil sie oft verspätet oder auch gar nicht abgemeldet werden.

Der Wohnort wird bei der Anmeldung zur Sozialversicherung angegeben, bei Abmeldungen und Jahresmeldungen gegebenenfalls auch eine Anschriftenänderung. Problematisch ist der Begriff „Wohnort“, denn bei mehreren Wohnsitzen ist nicht immer eindeutig festzustellen, ob sich die Angabe auf die Hauptwohnung oder auf eine Nebenwohnung, von der aus zur Arbeit gegangen wird, bezieht. Außerdem dürfte für manche Anschriftenänderung die Meldung fehlen.

Daraus resultiert das Problem, dass im statistischen Material nicht zwischen Tages- und Wochenendpendlern unterschieden werden kann. Unter Wochenendpendlern werden Beschäftigte verstanden, die als Wohnort den Ort der Hauptwohnung und nicht den Ort einer Nebenwohnung, von der aus sie täglich zur Arbeit fahren, angegeben haben. Wegen der Wohnortproblematik lassen sich auch nur bedingt Aussagen über die von den Pendlern verursachten Verkehrsströme ableiten.

Über die genutzten Verkehrsmittel und über den Zeitaufwand liegen keine Informationen vor. Es fehlen leider auch Angaben zum Familienstand und zur Anzahl der Kinder, so dass das Pendelverhalten in Abhängigkeit von Haushalts- und Familienzusammenhängen nicht aufgezeigt werden kann, so z. B. ob Beschäftigte mit Familie seltener pendeln als Alleinstehende.

In der kartografischen Darstellung und in den Berechnungen sind die Gemeinden Klein Gladebrügge und Traventhal im Kreis Segeberg zur ehemaligen Gemeinde Groß-Gladebrügge zusammengefasst worden. Die beiden Forstgutbezirke Sachsenwald und Buchholz sind auf allen Karten weiß dargestellt und nicht in den Zahlen der Gemeinden enthalten. Gemeinden mit höchstens zehn Ein- bzw. Auspendlern sind auf den Karten mit Prozentdarstellung weiß dargestellt, weil sie keine signifikante Relation aufweisen. Dies betrifft 18 (Auspendler) bzw. 223 (Einpendler) der insgesamt 1 129 schleswig-holsteinischen Gemeinden.

Diether Knof

^a Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 1998, Seite 227, 228

Straßenbenutzungsgebühren und externe Kosten des Straßenverkehrs

Vorbemerkung

Zum Beginn des Jahres 2000 entbrannte wieder einmal eine heftige Debatte um die Mineralölsteuer. Die Diskussion entzündete sich dabei an der so genannten Ökosteuer, die zum 1. Januar 2000 eine Kraftstoffverteuerung um etwa acht Pfennige bewirkte, woraufhin der Preis für Superplus-Benzin in einigen Regionen Deutschlands über die Zwei-DM-Grenze stieg. Schon der Name Ökosteuer zeigt, dass diese Abgabe auch mit dem Ziel erhoben wird, den Straßenverkehr zu lenken, also die Straßenverkehrsleistung zu verringern oder zumindest die Wachstumsraten zu begrenzen.

Die Mineralölsteuer als Ökosteuer soll den Verkehrsteilnehmern die ökologischen Folgen des motorisierten Straßenverkehrs bewusst machen und sie an diesen Kosten beteiligen. Eine Umweltabgabe wie die Ökosteuer soll das umweltschädigende Verhalten dergestalt verteuern, dass eine Reduktion der schädigenden Aktivitäten eintritt. Obwohl die Mineralölsteuer in den letzten Jahren sukzessive immer wieder erhöht wurde, nahm die Verkehrsleistung im Straßenverkehr permanent weiter zu. Damit stellt sich einerseits die Frage nach der ökologisch richtigen Höhe der Mineralölsteuer. Andererseits müssen jedoch auch die Widerstände gegen höhere Kraftstoffpreise beachtet werden, die schon bei der jüngst erfolgten Mineralölsteuererhöhung oder einige Monate zuvor bei der Debatte um einen Benzinpreis von fünf DM je Liter in recht heftiger Form auftraten.

Auch wenn die Mineralölsteuer als Lenkungsinstrument im Straßenverkehr eine bedeutende Rolle spielt, so ist sie aus allokatonspolitischer Sicht mit einigen Mängeln behaftet, von denen die mangelnde Differenzierbarkeit besonders hervorsteicht. Die Mineralölsteuer lässt sich nicht hinreichend differenzieren, um den unterschiedlichen Folgekosten des Straßenverkehrs in räumlicher, zeitlicher und sachlicher Hinsicht Rechnung tragen zu können. Wurde ein Fahrzeug erst einmal betankt, bleibt es dem Fahrzeugnutzer überlassen, wo und wann er den Treibstoff mit seinem Fahrzeug verbraucht. Wegen des für eine Treibstoffart bundesweit einheitlichen Steuersatzes wird damit aber ein Verkehrsteilnehmer in einer ländlichen Region prinzipiell mit den gleichen Kosten belastet wie ein Fahrzeugnutzer in einem Ballungsgebiet, obwohl die negativen Folgen des Straßenverkehrs auf dem Lande deutlich geringer ausfallen als in den Städten. Auch auf den Fahrtzeitpunkt kann mit

der Mineralölsteuer kein Einfluss genommen werden, so dass eine Fahrt während des Berufsverkehrs *ceteris paribus* derselben steuerlichen Belastung unterliegt wie eine Fahrt in aufkommensschwachen Zeiten. In sachlicher Hinsicht besitzt die Mineralölsteuer bestenfalls auf die Luftverschmutzung eine direkte Wirkung, zur unmittelbaren Beeinflussung etwa des Verkehrslärms ist sie hingegen nicht geeignet.

Angesichts dieser Schwächen der Mineralölsteuer als Lenkungsmaßnahme mag es verwundern, dass bislang noch keine anderen, den Preismechanismus nutzenden umwelt- und verkehrspolitischen Steuerungsinstrumente den Einzug in die Praxis gefunden haben. Der Frage, ob die Straßenbenutzungsgebühren, die sich in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion einer großen Aufmerksamkeit erfreuen, als eine solche Alternative geeignet sind, soll im vorliegenden Beitrag nachgegangen werden. Der Aufsatz lehnt sich dabei an die Dissertationsschrift des Autors an.¹

Bestandsaufnahme

In einer arbeitsteiligen Wirtschaft bildet der Verkehr die Voraussetzung für Produktion und Konsumtion von Gütern und Dienstleistungen, daneben befriedigt er das menschliche Grundbedürfnis nach Mobilität. Der Straßenverkehr hat sich dabei im Laufe der Zeit zum quantitativ dominierenden Verkehrsträger entwickelt. Viele Prozesse in der Wirtschaft, beispielsweise die Just-in-Time-Logistik, aber auch die individuelle Mobilität der Bevölkerung, man denke etwa an den Urlaubsreiseverkehr, basieren auf der Existenz des heutigen Straßenverkehrs und wären ohne diesen kaum denkbar.

Demgegenüber erzeugt der motorisierte Verkehr jedoch auch gravierende Probleme wie Verkehrsstauungen, Umweltverschmutzung oder Verkehrsunfälle. Das Umwelt- und Prognose-Institut² geht für das Jahr 1989 im alten Bundesgebiet von gesellschaftlichen Folgekosten des Straßenverkehrs von über 200 Mrd.

¹ Meyer, C., Straßenbenutzungsgebühren als Instrument zur Internalisierung der externen Kosten des Pkw-Verkehrs, Aachen 1999

² Umwelt- und Prognose-Institut UPI, Umweltwirkungen von Finanzinstrumenten im Verkehrsbereich, UPI-Bericht Nr. 21, 3. Auflage, Heidelberg 1993

DM aus. Bickel und Friedrich³ stellen die Ergebnisse verschiedener empirischer Studien nebeneinander und ermitteln daraus eine Spanne von 18 bis 50 Mrd. DM für die negativen Folgen des Pkw-Verkehrs in den alten Bundesländern im Jahr 1990, ohne hierbei die Stauungskosten zu berücksichtigen. Da alle Prognosen von einer weiteren Zunahme des Straßenverkehrs ausgehen, dürften sich dessen unerwünschte Effekte in Zukunft noch verschärfen. So ist der Straßenverkehr zurzeit einer der wenigen Bereiche, in dem die Umweltbelastung auch in absoluten Werten weiterhin zunimmt.

Ein breites Spektrum von Daten zur Umweltbelastung, aber auch zu anderen, den Straßenverkehr betreffenden Thematiken sind im Statistischen Bundesamt und in den Statistischen Landesämtern vorhanden. Dort beschäftigt man sich auch mit den externen Kosten des Straßenverkehrs. So stellt das Statistische Landesamt Schleswig-Holstein im Rahmen seiner Umweltökonomischen Gesamtrechnungen die Wechselwirkungen zwischen den produktiven und konsumtiven Tätigkeiten des Menschen und seiner Umwelt dar. Hier wird in den verschiedenen Themenbereichen wie Rohstoffverbrauch, Emissionen, Flächenverbrauch, Umweltschutzmaßnahmen und Vermeidungskosten auch auf die Verkehrsproblematik eingegangen.

Externe Kosten

Der größte Teil der oben angesprochenen Probleme durch den Straßenverkehr ist auf die Existenz der so genannten externen Kosten zurückzuführen. Diese sind dadurch charakterisiert, dass sie – anders als die privaten Kosten – nicht von ihrem Verursacher selbst, sondern von Dritten getragen werden müssen. Als Beispiel zur Illustration mögen durch Verkehrslärm bedingte Schlafstörungen bei den Anwohnern viel befahrener Straßen dienen. Weil der Verursacher in seinem Entscheidungskalkül nur die ihm selbst entstehenden, nicht aber die externen Kosten seines Handelns berücksichtigt, wählt er etwa im Verkehrsbereich eine Fahrleistung, die den volkswirtschaftlich effizienten Wert übersteigt: Die gesamten Kosten dieser Fahrleistung, also die Summe aus privaten und externen Kosten, übertreffen den mit der Fahrleistung verbundenen Nutzen. Wird der Verursacher hingegen durch den Einsatz geeigneter Instrumente zur Berücksichtigung der gesamten Kosten seines Handelns veranlasst – erfolgt also die Internalisierung der externen Kosten – erhält der Verursacher einen Anreiz, sein schädigendes Verhalten auf ein gesamt-

wirtschaftlich effizientes Niveau einzuschränken.⁴ Beim Straßenverkehr bedeutet dies vor allem, dass die Fahrleistung reduziert und eine Motivation beispielsweise zur Nutzung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel gegeben wird. Bevor die Straßenbenutzungsgebühren als Instrument zur Internalisierung externer Kosten untersucht werden, sollen zunächst die verschiedenen Arten straßenverkehrsbedingter externer Kosten erläutert werden.

Externe Kosten des Straßenverkehrs

Die Internalisierung der externen Kosten ist nur dann ökonomisch sinnvoll, wenn diese eine hinreichende Größenordnung besitzen, so dass der Nutzen aus der Internalisierung die mit diesem Prozess verbundenen Kosten zumindest deckt. Als quantitativ bedeutsame externe Kosten des Straßenverkehrs werden in der Literatur die externen Kosten durch Verkehrsstauungen, Luftverschmutzung, Verkehrslärm, Verkehrsunfälle, Flächenverbrauch, Trennwirkungen sowie Wasser- und Bodenbelastung angesehen, die nun an Beispielen erläutert werden sollen.

Bei Verkehrsstauungen entstehen externe Kosten insbesondere dadurch, dass ein zusätzlich auf eine Straße auffahrendes Fahrzeug (ab einem bestimmten Wert der Verkehrsdichte auf dieser Straße) die bereits vorhandenen Verkehrsteilnehmer zu einer Geschwindigkeitsreduktion zwingt, wodurch sich deren Reisezeit erhöht.⁵ Diesen Kraftfahrzeugnutzern werden also zusätzliche Zeitverluste aufgebürdet. Als Ausprägungen externer Kostenbestandteile der Luftverschmutzung gelten gesundheitliche Beeinträchtigungen, die Schädigung von Pflanzen und Tieren oder Korrosionsschäden an Gebäuden und sonstigen Materialien. Unter Verkehrslärm leiden insbesondere die Anwohner von Straßen, die hierdurch im schlimmsten Falle chronische gesundheitliche Schäden davontragen. Der Verursacher eines Verkehrsunfalls bürdet einem Unfallopfer externe Kosten in Form von nicht durch Versicherungszahlungen kompensierten gesundheitlichen Schäden oder Einkommenseinbußen auf. Auch den Angehörigen entstehen Kosten in Form von entgangenem Einkommen oder Leid durch den Verlust eines Menschen. Der Flächenverbrauch durch die Straßenverkehrsinfrastruktur wird als Externalität angesehen, da ästhetische

³ Bickel, P. u. Friedrich, R., Was kostet uns die Mobilität? Externe Kosten des Verkehrs, Berlin 1995

⁴ Dieses Prinzip der Internalisierung externer Kosten wurde von Arthur C. Pigou bereits zu Beginn dieses Jahrhunderts in die Volkswirtschaftslehre eingeführt und gehört heute unter dem Stichwort „Pigou-Abgabe“ und „Pigouvian-Tax“ zum Standardlehrprogramm im Bereich der Umweltökonomik.

⁵ Frank, D. u. Sumpf, J., Kalkulation der volkswirtschaftlichen Kosten durch behinderten Verkehr, in: BMW AG: Verkehr und Umwelt, München 1994

Verluste der Landschaft auftreten, die Versiegelung die Bodenfunktionen mindert oder die Nutzung des straßennahen Umfeldes beeinträchtigt wird, wenn etwa Kinder dort nicht mehr unbeaufsichtigt spielen können. Befahrene Straßen führen zur Zerschneidung natürlicher Lebensräume. So können sie bei Fußgängern zu Wartezeiten oder Umwegen führen, bevor die Überquerung einer Straße möglich ist. Auch kann der genetische Austausch von Kleintier- sowie Pflanzenpopulationen durch Straßen gehemmt werden, wenn diese eine unüberwindbare Barriere darstellen. Der Straßenverkehr führt schließlich zu externen Kosten der Wasser- und Bodenbelastung, indem flüssige oder feste Stoffe austreten und etwa das Trinkwasser verunreinigen, das nun aufbereitet werden muss, oder den Boden belasten, woraufhin dieser zum Beispiel einer landwirtschaftlichen Nutzung nur noch eingeschränkt zur Verfügung steht.

Aus alloktionstheoretischer Sicht dürfen jedoch nicht allein die externen Kosten betrachtet werden, vielmehr sind auch eventuell vorhandene externe Nutzen des Straßenverkehrs zu berücksichtigen, für die im Umkehrschluss die Verursacher zu kompensieren wären. Die Frage nach der Existenz solcher externer Nutzen wird in der verkehrswissenschaftlichen Literatur kontrovers diskutiert. Zunächst muss dabei zwischen der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsleistung unterschieden werden. Betrachtet man Letztere, so besitzt jeder Verkehrsteilnehmer grundsätzlich den Anreiz und auch die Möglichkeit, die Nutznießer der Verkehrsleistung – etwa die Kunden – an den Kosten der Leistungserstellung zu beteiligen. Damit können aber die Wachstums- und Einkommenseffekte durch den Straßenverkehr als internalisiert gelten. Lediglich etwa das verminderte Leid von Angehörigen durch den schnellen Transport eines Verletzten ins Krankenhaus, die Freude beim Betrachten eines Formel-1-Rennens oder der Straßenverkehr als Informationsrohstoff für Journalisten können als externe Nutzen des Straßenverkehrs betrachtet werden. Diese fallen aber quantitativ nicht ins Gewicht.⁶ Damit kann Glaser zugestimmt werden, der zu diesem Thema bemerkt: „Insgesamt lässt sich feststellen, dass der größte Teil der als externe Nutzen des Straßenverkehrs bezeichneten Effekte entweder internalisierte Nutzen des Straßenverkehrs darstellen oder aus der Vermischung der Begriffe externer Nutzen und Konsumentenrente resultieren. Eine Konzentration auf die externen Kosten stellt somit keine einseitige Betrachtung des Straßenverkehrs dar.“⁷

⁶ ECOPLAN: Externe Nutzen des Verkehrs – Wissenschaftliche Grundlagen, Bericht 39 des Nationalen Forschungsprogramms (NFP) „Stadt und Verkehr“, Zürich 1993

⁷ Glaser, C., Externe Kosten des Straßenverkehrs – Darstellung und Kritik von Messverfahren und empirischen Studien, München 1992

Monetarisierung der externen Kosten des Straßenverkehrs

Betrachtet man die oben an Beispielen erläuterten externen Kostenarten des Straßenverkehrs genauer, so müssen die bislang allein qualitativ beschriebenen Größen in monetäre Werte transformiert werden, bevor die Internalisierung durch eine Pigou-Abgabe, beispielsweise eine Straßenbenutzungsgebühr, erfolgen kann. Ein Blick in die Fachliteratur zeigt allerdings sehr schnell, dass die bisherigen Monetarisierungsversuche für ein und dieselbe externe Kostenart zu stark voneinander abweichenden, beinahe beliebigen Ergebnissen führen. Die Ursache hierfür sind zum einen die unterschiedlichen Auswirkungen, die von den verschiedenen Autoren in die Analyse einer bestimmten Externalitätenart aufgenommen werden. Daneben wird die Höhe der externen Kosten in entscheidender Weise durch das verwendete Bewertungsverfahren bestimmt. Als Alternativen stehen hierbei die Zahlungsbereitschaftsanalyse, der Schadensbewertungsansatz sowie der Vermeidungskostenansatz zur Verfügung.

Die Zahlungsbereitschaftsanalyse basiert auf einer Befragung der von externen Kosten betroffenen Personen. Mit den Fragen kann zum einen auf den Geldbetrag abgestellt werden, den diese Personen zu zahlen bereit wären, um ihre Situation in einem bestimmten Ausmaß zu verbessern (Willingness-to-Pay-Ansatz). Zum anderen kann das Ziel der Befragung jedoch auch darin bestehen, die Höhe einer Kompensationszahlung zu ermitteln, durch die ein Betroffener bereit wäre, die aktuelle Belastung zu tolerieren (Willingness-to-Accept-Ansatz). Schon diese Varianten der Zahlungsbereitschaftsanalyse zeigen, dass der Informationsgrad der Betroffenen, deren Einkommen wie beim Willingness-to-Pay-Ansatz sowie der Anreiz zu strategischem Verhalten die Befragungsergebnisse prägen.

Mit Hilfe des Schadensbewertungsansatzes wird versucht, die monetäre Höhe der tatsächlich durch Externalitäten verursachten Schäden zu ermitteln. Dies kann einerseits durch die direkte Bewertung der entstandenen Schäden erfolgen, indem die Anschaffungs- oder Herstellungskosten in Mitleidenschaft gezogener Güter ermittelt werden. Andererseits können die Reparatur- und Wiederherstellungskosten als Bewertungsmaßstab angesetzt werden. Beide Verfahren unterstellen die Reproduzierbarkeit der geschädigten Medien, was jedoch häufig, insbesondere bei Menschenleben, nicht der Fall ist. Zudem müssen die Wirkungsketten zwischen schädigendem Verhalten und Schäden eindeutig bekannt und die Auswirkungen mehrerer schädigender Faktoren isolierbar sein. Daneben werden die individuellen Präferenzen nur mittelbar berücksichtigt, indem allein die Höhe der zu tätigen Ausgaben betrachtet wird, die aber

nicht unbedingt der wahren Wertschätzung der Menschen für die Reduktion der externen Kosten entsprechen muss.

Das dritte Verfahren zur Monetarisierung externer Kosten, der Vermeidungskostenansatz, misst den monetären Wert der Externalitäten anhand der Vermeidungsanstrengungen, die von den Betroffenen als Abwehrmaßnahmen getätigt werden. Nach diesem Konzept lassen sich etwa die externen Kosten der Lärmbelästigung durch die Höhe der Ausgaben für Lärmschutzfenster wiedergeben. Da bei diesem Ansatz allein die Kosten für technische Vermeidungsmaßnahmen berücksichtigt werden, ist die Höhe der externen Kosten vom jeweiligen Stand der Technik abhängig. Zudem wird der technische Aufwand mit steigendem Grad der schon erzielten Vermeidung immer kostspieliger, während auf der anderen Seite die Zahlungsbereitschaft für eine weitere marginale Verbesserung in Abhängigkeit vom bereits erreichten Vermeidungsniveau stetig sinkt.

Dieser kurze Überblick der möglichen Monetarisierungsverfahren zeigt bereits, dass die Ermittlung des tatsächlichen Ausmaßes externer Kosten schon durch die Wahl des Bewertungsverfahrens stark beeinflusst wird. Es kann somit nicht verwundern, dass verschiedene Studien für die monetäre Höhe einer Externalität zu stark voneinander abweichenden Ergebnissen kommen. Die Kenntnis der monetarisierten externen Kosten ist jedoch erforderlich, um die Höhe einer Pigou-Abgabe zur Internalisierung der externen Kosten ermitteln zu können. Um dies zu erreichen, sind somit noch erhebliche Forschungsanstrengungen notwendig, etwa um die Wirkungsketten detaillierter zu erfassen und die Bewertungsverfahren zu verfeinern.

Im Folgenden soll nun aber der Frage nachgegangen werden, ob sich die Straßenbenutzungsgebühren als verkehrs- und umweltpolitisches Instrument zur Internalisierung der erläuterten, bislang nur ungenau messbaren externen Kosten des Straßenverkehrs eignen.

Straßenbenutzungsgebühren

Kaum ein anderer Bereich in Deutschland ist derart stark reguliert wie der Verkehrsbereich. Untersucht man diese Regulierung nach der Anzahl und der Eingriffsintensität der genutzten Instrumente, so wird schnell deutlich, dass eine beinahe verwirrende Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen zum Einsatz kommen. Diese reichen von „weichen“ Instrumenten – beispielsweise Appellen – über pretiale, den Preismechanismus nutzende Maßnahmen wie die Mineralölsteuer bis hin zu Ge- und Verboten, zum Beispiel Tempolimits oder Fahrverbote.

In der verkehrswissenschaftlichen Literatur werden in den letzten Jahren sehr häufig die Straßenbenutzungsgebühren (Road-Pricing) als Mittel zur Verkehrslenkung diskutiert.⁸ Jeder Verkehrsteilnehmer muss hierbei ein Entgelt zur Nutzung einer Straße entrichten. Da Straßenbenutzungsgebühren den Verkehr über den Preismechanismus steuern, gelten sie als besonders gut in den ordnungspolitischen Rahmen der Marktwirtschaft passendes, allokativ effizientes Instrument. Dem einzelnen Verkehrsteilnehmer verbleibt – anders als etwa bei den Ge- und Verboten – die Entscheidungsfreiheit, ob er die Gebühr zahlt und eine Fahrt durchführt oder aber auf die Fahrt in der ursprünglich geplanten Form verzichtet.⁹ Daneben stellen Straßenbenutzungsgebühren ein effektives Mittel zur Erreichung des Lenkungsziels¹⁰ dar, effektiver etwa als Appelle, deren Nichtbeachtung keinerlei Konsequenzen für den Kraftfahrzeugnutzer bewirkt. Straßenbenutzungsgebühren erlauben es damit, das Lenkungsziel mit einem gesamtwirtschaftlich kostenminimalen Aufwand zu erreichen. Zudem besitzen Straßenbenutzungsgebühren – vor allem auch im Vergleich zur Mineralölsteuer – den Vorteil einer hohen Differenzierbarkeit der Gebührenhöhe nach räumlichen, zeitlichen und sachbezogenen Kriterien, wodurch sie sich besonders gut zur Durchsetzung des Verursacherprinzips eignen.

Technische Varianten von Straßenbenutzungsgebührensyste-men

Nach der Art der Gebührenerhebung können drei Varianten von Straßenbenutzungsgebührensyste-men unterschieden werden: die Maut, die Vignette sowie das elektronische Road-Pricing (ERP). Bei der ersten Variante wird die Straßenbenutzungsgebühr für jede Fahrt auf einer gebührenpflichtigen Strecke an einer Mautstation entrichtet. Im zweiten Modell berechtigt

⁸ In jüngster Zeit rücken Straßenbenutzungsgebühren angesichts leerer öffentlicher Kassen in weit größerem Maß unter fiskalischen Aspekten ins Blickfeld, um Straßenverkehrsprojekte wie den Herrentunnel in Lübeck oder die feste Querung des Fehmarnbells durch private Finanzierungs- und Betreibermodelle realisieren zu können.

⁹ Es wird häufig eingewendet, dass für viele Verkehrsteilnehmer eine Entscheidungsfreiheit realiter nicht bestehe, so etwa bei Berufspendlern aus dem ländlichen Raum, die auf die Benutzung ihres Fahrzeuges angewiesen seien.

¹⁰ Das Ziel einer Lenkungsmaßnahme ist letztlich die Verringerung des Verkehrsflusses. Dies bedeutet jedoch nicht automatisch, dass die Verkehrsteilnehmer auf eine Fahrt verzichten müssen. Vielmehr können eine andere Route, ein neuer Fahrzeitpunkt, ein alternatives Verkehrsmittel oder ein anderer Zeitpunkt gewählt werden. Auch die Bildung von Fahrgemeinschaften kann als Alternative herangezogen werden.

der Kauf einer Vignette mit zeitlicher Befristung zur Nutzung der gebührenpflichtigen Strecken. Der Besitz einer gültigen Vignette kann hierbei permanent oder auf Stichprobenbasis überprüft werden. Beim ERP schließlich wird die Fahrt auf einer der Zahlungspflicht unterworfenen Straße dem Fahrzeug automatisch angelastet. Dabei besteht die Wahl zwischen dem passiven und dem aktiven ERP. Bei ersterem Modell, welches der heutigen Abrechnungsweise beim Telefonieren vergleichbar ist, wird das Fahrzeug beim Durchfahren einer Kontrollstation durch ein „elektronisches Nummernschild“ identifiziert. Die Fahrzeugbewegungen und die zugehörigen Straßenbenutzungsgebühren werden innerhalb einer Abrechnungsperiode gespeichert und dem Verkehrsteilnehmer nach Ablauf des Abrechnungszeitraums, beispielsweise am Ende eines jeden Monats in Rechnung gestellt. Beim aktiven ERP erfolgt die Belastung eines Verkehrsteilnehmers bereits beim Durchfahren der Kontrollstation, indem die Gebühr von einer so genannten Smart-Card abgebucht wird, die ähnliche Funktionen wie eine Kreditkarte besitzt. Um die missbräuchliche Benutzung gebührenpflichtiger Straßen zu unterbinden, müssen im ERP-System Fahrzeuge, die nicht identifiziert werden können, beispielsweise durch Videoüberwachung erfasst und zur nachträglichen Zahlung veranlasst werden.

Die externen Kosten durch den Straßenverkehr treten auf weiten Teilen des Straßennetzes und zudem in zeitlicher, sachlicher und räumlicher Hinsicht diskontinuierlich auf. Damit muss prinzipiell das gesamte Straßennetz der Gebührenpflicht unterworfen werden, zumal die Berücksichtigung lediglich eines Teils des Straßennetzes auch zu unerwünschten Verlagerungseffekten führen könnte. Schon aufgrund dieses Umstands besitzen ERP-Modelle aus allokativer Sicht deutliche Vorteile gegenüber den beiden anderen Varianten der Gebührenerhebung, die bei flächendeckendem Einsatz mit kaum zu beherrschendem organisatorischem und Kontrollaufwand verbunden wären. Zudem sind beim ERP im Gegensatz vor allem zum Mautsystem Anhaltevorgänge zur Gebührenrichtung nicht erforderlich.

Die Vignettelösung ist mit dem Nachteil behaftet, bestenfalls in geringem Ausmaß der Fahrleistungsabhängigkeit zu unterliegen und damit einen „Eintrittskarteneffekt“ hervorzurufen. Wurde die Vignette erst einmal erworben, erhält der Verkehrsteilnehmer einen Anreiz zur Ausdehnung der Fahrleistung, da bei steigender Anzahl von Fahrten das Gewicht der Straßenbenutzungsgebühr je gefahrenen Kilometer immer weiter sinkt. Zudem nimmt die Komplexität eines Vignettmodells mit der Zahl der gebührenpflichtigen Straßenkategorien überproportional zu, wodurch sich die Übersichtlichkeit und Kontrollierbarkeit des Systems stark reduziert. Werden hingegen nur bestimmte Straßenkategorien der Vignettepflicht un-

terworfen – so sind beispielsweise bei der in Deutschland bereits existierenden Lkw-Vignette allein die Autobahnen gebührenpflichtig –, entstehen allokativer Verzerrungen. Zunächst einmal werden hierbei identische Tatbestände in Abhängigkeit von der Straßenkategorie unterschiedlich behandelt. Gravierender noch ist, dass Verkehr von den gebührenpflichtigen Strecken auf die gebührenfreien Straßen verdrängt wird, im Beispiel von den Autobahnen hin zum nachgeordneten Straßennetz. Die Folge ist ein Anstieg der externen Kosten auf diesen Straßen, man denke etwa an die Unfälle oder die Luftverschmutzung, der den Nutzen der Internalisierung auf den Autobahnen überkompensieren kann, so dass sich die Gesamtsituation gegenüber der Ausgangslage sogar verschlechtern kann.

Dem Vorteil der ERP-Systeme – zeitliche, räumliche und sachliche Differenzierbarkeit auf dem gesamten Straßennetz ohne Anhaltevorgänge – stehen allerdings die immens hohen Implementierungs- und Betriebskosten eines solchen Systems gegenüber, die für ein flächendeckendes ERP-System bislang noch nicht quantifiziert werden konnten.¹¹ Der Einsatz des ERP ist ökonomisch überhaupt nur dann sinnvoll, wenn der gesamtwirtschaftliche Nutzen durch eine Internalisierung der externen Kosten die hiermit verbundenen Kosten des ERP-Systems zumindest deckt.

Bei der Wahl zwischen dem passiven und dem aktiven ERP fällt die Entscheidung zugunsten des letzteren Modells. Das passive System ist mit großen datenschutzrechtlichen Bedenken verbunden. So müssen die Fahrzeugbewegungen während einer Abrechnungsperiode gespeichert werden, wodurch eine missbräuchliche Erstellung individueller Mobilitätsprofile grundsätzlich leicht fällt. Damit dürfte aber die Akzeptanz eines solchen Systems in der Bevölkerung wie auch die politische Durchsetzbarkeit sehr gering sein. Demgegenüber müssen beim aktiven ERP keine Benutzerdaten gespeichert werden, sofern der Abbuchungsvorgang beim Durchfahren einer Kontrollstation korrekt erfolgte.

Beim aktiven ERP müssen an geeigneten Punkten des Straßennetzes, etwa an Straßenauffahrten und Kreuzungen, Kontrollstationen installiert werden. Diese müssen in der Lage sein, die individuelle Gebührenhöhe zu errechnen und mit der im Fahrzeug angebrachten Road-Pricing-Technik zu kommunizieren, um die Abbuchung der Gebühr vorzunehmen. Jedes Fahrzeug muss mit der korrespondierenden

¹¹ Dieser Kostennachteil gilt insbesondere auch im Vergleich mit der Mineralölsteuer, die zwar eine deutlich geringere Treffgenauigkeit bei der Lenkungswirkung hat, dafür jedoch den Vorteil geringer Verwaltungskosten besitzt.

Ausstattung versehen werden, welche die technischen Daten des Fahrzeugs an die Kontrollstation übermittelt und die Gebühr von der installierten Smart-Card abbucht. Letztere verfügt über die Funktionen einer Kreditkarte und sollte im Allgemeinen vor dem Fahrtantritt mit einem Guthaben versehen sein, darüber hinaus aber in gewissen Grenzen auch einen negativen Saldo aufweisen dürfen.

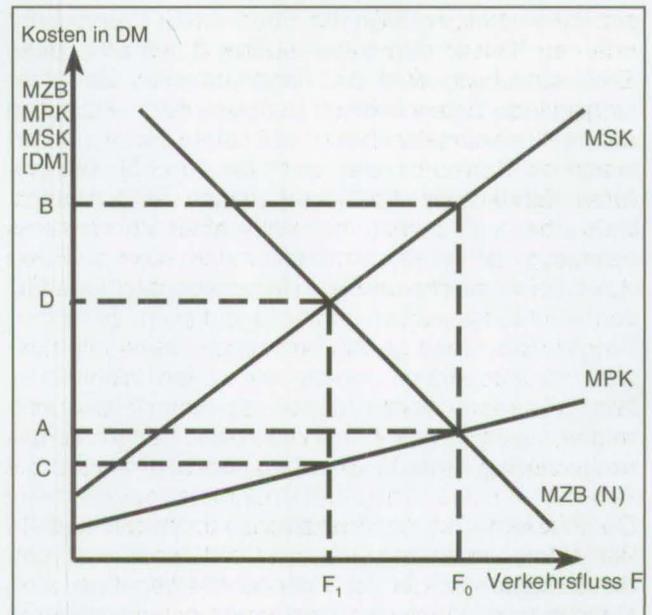
Entsprechende Abbuchungstechniken wurden zu Beginn der 90er Jahre auf der Bundesautobahn A 555 zwischen Bonn und Köln in einem Feldversuch getestet. Im Ergebnis zeigten sich keine Probleme, welche die Implementierung eines solchen Systems grundsätzlich verhindern könnten, wengleich sich bei der flächendeckenden Einführung des ERP zusätzliche Koordinierungsprobleme ergeben können, die in dem begrenzten Feldversuch nicht auftreten konnten. Für die technische Machbarkeit spricht auch die Beobachtung, dass die Forschung auf den Gebieten der Informations- und Kommunikationstechnologien sowie der Telematik in einem rasanten Tempo begriffen ist. So ließen sich viele Entwicklungen, die bereits heute Einzug in moderne Fahrzeuge gehalten haben, mit geringfügigen Modifikationen im Rahmen eines ERP-Systems einsetzen. Erwähnt seien hier nur die Navigations- und Routenplanungshilfen oder die Global-Positioning-Systeme, die schon jetzt zum Diebstahlschutz eingesetzt werden.

Wirkungsweise einer Straßenbenutzungsgebühr

Die Wirkungsweise des in der Literatur häufig verwendeten Modells zur Internalisierung der externen Kosten soll nun anhand einer straßenverkehrsbedingten, abstrakten Umweltexternalität erläutert werden (siehe Abbildung). Hier wie auch im Weiteren Verlauf dieses Aufsatzes wird unterstellt, dass die Mineralölsteuer durch das Road-Pricing gänzlich ersetzt und nicht mehr erhoben wird.

Betrachtet wird der Verkehrsfluss F , also die Anzahl der Fahrzeuge, die eine Straße während eines vorgegebenen Zeitraums, beispielsweise einer Stunde, durchfahren können. Während dieses Zeitabschnitts findet sich eine bestimmte Zahl von Fahrzeugbesitzern, denen eine Fahrt auf dieser Straße einen positiven Nutzen stiftet. Dieser Nutzen repräsentiert die marginale Zahlungsbereitschaft (MZB) der Individuen zur Durchführung einer Fahrt und ist vom Fahrtzweck abhängig. So wird die Zahlungsbereitschaft für einen Notfalltransport ins Krankenhaus deutlich höher sein als diejenige für eine Sight-Seeing-Tour. Der Nutzen ist aber vom Verkehrsfluss abhängig: Er sinkt mit zunehmender Verkehrsdichte. Durch Aggregation der individuellen marginalen Zahlungsbereitschaften entsteht die Nachfragekurve N .

Wirkungsweise einer Straßenbenutzungsgebühr



Vor der Durchführung einer Fahrt vergleichen die Verkehrsteilnehmer ihren Nutzen mit den durch die Fahrt entstehenden Kosten wie Treibstoff, Zeit oder Verschleiß. Wegen der im Modell unterstellten Homogenität des Verkehrsteilnehmerkollektivs sind die privaten Fahrtkosten für alle Verkehrsteilnehmer gleich hoch. Mit zunehmendem Verkehrsfluss steigen die durchschnittlichen Fahrtkosten an, weil sich die Reisezeit erhöht oder der Treibstoffverbrauch durch die unetigere Fahrweise zunimmt. Da die Fahrzeugnutzer über die Durchführung einer einzigen Fahrt entscheiden, können die durchschnittlichen Fahrtkosten als marginale private Kosten (MPK) interpretiert werden. Sie sind in der MPK-Kurve in Abhängigkeit vom Verkehrsfluss dargestellt.

Durch die Fahrten entstehen jedoch nicht allein den Verkehrsteilnehmern Kosten, sondern auch unbeteiligten Dritten. Die von jedem Fahrzeug verursachten externen Kosten steigen ebenfalls mit zunehmendem Verkehrsfluss an, da zum einen eine größere Zahl von Fahrzeugen Umweltbelastungen verursacht und sich die Schäden zum anderen durch Synergieeffekte überproportional erhöhen können. Die Summe der privaten sowie der externen Kosten, also die Gesamtkosten, die jeder Verkehrsteilnehmer bei vorgegebenem Verkehrsfluss verursacht, werden durch die Kurve der marginalen sozialen Kosten (MSK) dargestellt.

Berücksichtigen die Verkehrsteilnehmer allein ihre privaten Kosten, stellt sich der Verkehrsfluss F_0 ein, denn dann ist derjenige Verkehrsfluss erreicht, bei dem eine weitere Zunahme die marginalen privaten

Kosten höher ausfallen ließe als den marginalen Nutzen. In dieser Konstellation verursacht jeder Nutzer externe Kosten in Höhe der Strecke AB. Werden die externen Kosten den Verursachern durch eine Straßenbenutzungsgebühr angelastet, steigen die privat zu tragenden Fahrtkosten an. Daraufhin verzichten solche Verkehrsteilnehmer auf eine Fahrt, deren marginale Zahlungsbereitschaft die nun höheren privaten Fahrtkosten nicht mehr deckt. Der Verkehrsfluss sinkt auf F_1 . Hier verursacht jeder Verkehrsteilnehmer zwar immer noch externe Kosten in Höhe von CD, diese entsprechen jedoch genau der Straßenbenutzungsgebühr und sind damit im Entscheidungskalkül eines jeden Fahrzeugnutzers internalisiert. Im Paradigma der paretianischen Wohlfahrtsökonomik, dem dieses Modell entstammt, lässt sich zeigen, dass durch diese Internalisierung ein gesamtwirtschaftlicher Wohlfahrtsgewinn erzielt wird.

Die Probleme dieses Ansatzes sind offensichtlich:¹² Die Homogenität der Verkehrsteilnehmer und des Fahrzeugparks ist in der Praxis nicht gegeben, vielmehr tragen einzelne Fahrzeuge in unterschiedlichem Ausmaß zur Entstehung der verschiedenen externen Kosten bei. Sollen die externen Kosten des Straßenverkehrs verursachergerecht durch Road-Pricing internalisiert werden, muss die abstrakte Umweltexternalität in die verschiedenen, oben dargestellten Einzelexternalitäten aufgeteilt werden. Zudem müssen die Determinanten, die zum Entstehen der externen Kosten beitragen, berücksichtigt werden, da nur die vom Betrieb eines Fahrzeugs abhängigen Faktoren durch Straßenbenutzungsgebühren internalisiert werden können, wie im Folgenden erläutert wird. Zur Internalisierung betriebsunabhängiger externer Kostenarten des Straßenverkehrs müssen weitere Instrumente eingesetzt werden. Zum Beispiel eignet sich die Kraftfahrzeugsteuer zur Abgeltung des Optionsnutzens, den bereits die Existenz des Straßennetzes einem Kraftfahrzeugbesitzer bietet, indem ihm unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme die Möglichkeit der Straßennutzung gegeben wird.

Determinanten der externen Kosten des Straßenverkehrs

Bei der Untersuchung der jeweiligen Determinanten der Einzelexternalitäten zeigt sich, dass zunächst an

¹² Auf die grundsätzlichen Schwächen der paretianischen Wohlfahrtsökonomik soll hier nicht näher eingegangen werden. Zu erwähnen bleibt jedoch, dass das hier angestrebte Optimum rein ökonomischer Natur ist. Dieses muss nicht mit einem naturwissenschaftlich-ökologischen Optimum im Sinne einer dauerhaft die Lebensgrundlagen erhaltenden Umweltqualität identisch sein. Vielmehr könnte das ökonomische Optimum auch einen Ressourcenverzehr erfordern, der über das dauerhaft verträgliche Maß hinausgeht.

gebotsseitige Ursachen isoliert werden müssen. Diese werden durch die Infrastrukturausstattung hervorgerufen und sind damit nicht von den Verkehrsteilnehmern zu verantworten. Eine angebotsseitige Determinante der Verkehrsstauungen ist etwa eine zu geringe Straßenkapazität. Daneben sind nachfrageseitige, also durch die Verkehrsteilnehmer verursachte, aber betriebsunabhängige Bestandteile der externen Kosten zu isolieren, da diese sich einer Internalisierung durch Straßenbenutzungsgebühren entziehen. Beispiele für diese Determinantenart sind etwa der bereits erwähnte Optionsnutzen, den die Existenz des Straßennetzes in Form einer schnellen Erreichbarkeit durch die Feuerwehr gewährt, oder die Umweltbelastungen, die durch die Produktion oder die Entsorgung eines Fahrzeugs entstehen. Nur die sich durch den Fahrzeugbetrieb auswirkenden Determinanten können in die Bemessungsgrundlage der Straßenbenutzungsgebühr einbezogen werden.

Als solche Determinanten sind die technischen Parameter des einzelnen Fahrzeugs, das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer, die Zusammensetzung des Verkehrs mit verschiedenen Fahrzeugen und Fahrzeugkategorien wie zum Beispiel Lkw und Pkw sowie der Verkehrsfluss als Maß für die Anzahl der Fahrzeuge auf einer bestimmten Strecke anzusehen. Während die beiden ersten Determinanten den individuellen Beitrag eines Verkehrsteilnehmers an den externen Kosten bestimmen, beeinflussen die beiden letzteren das Gesamtausmaß der Externalitäten. Diese betriebsabhängigen Determinanten sind bei nahezu allen genannten Externalitätenarten, jedoch in verschieden starker Ausprägung zu beobachten, so dass sich aus allokativer Sicht durchaus eine Basis zum Einsatz des Road-Pricing bietet.

Die Berücksichtigung der betriebsabhängigen Determinanten in der Gebührenhöhe kann jedoch durch spezifische Besonderheiten bei einzelnen externen Kostenarten beeinträchtigt werden. Beispielsweise verhindern die physikalischen Eigenschaften des Lärms den effizienten Einsatz des Road-Pricing als alleiniges Mittel zur Internalisierung dieser Kostenart. Um den Lärmpegel zu halbieren, müsste die Anzahl der Fahrzeuge um 90 Prozent reduziert werden, die Straßenbenutzungsgebühr also eine nahezu prohibitive Höhe erreichen. Bereits eine gerade eben wahrnehmbare Reduktion des Lärmpegels um drei dB(A) erfordert eine Halbierung der Anzahl der gleich lauten Schallquellen¹³, so dass unter Kosten-Nutzen-Aspekten der Einsatz alternativer Instrumente eher angezeigt scheint.

¹³ Weinberger, M. et al., Kosten des Lärms in der Bundesrepublik Deutschland, Bericht 9/91 des Umweltbundesamtes, Berlin 1991

Einzelne Determinanten können sich auch wechselseitig beeinflussen. So ist es durchaus denkbar, dass der Verkehrsfluss nach der Einführung des Road-Pricing wie gewünscht sinkt, dadurch aber höhere Geschwindigkeiten gefahren werden und Unfallschwere und externe Unfallkosten steigen.

Ergebnisse

Analysiert man die einzelnen Externalitäten, so zeigt sich, dass insbesondere die externen Kosten durch Verkehrsstauungen, Luftverschmutzung und Unfälle aufgrund ihrer hohen Fahrleistungsabhängigkeit für eine Internalisierung durch Road-Pricing in Frage kommen.¹⁴ Beim Lärm verhindern die bereits genannten physikalischen Besonderheiten die Internalisierung durch Straßenbenutzungsgebühren, während bei den restlichen Externalitäten der Anteil der betriebsbedingten externen Kosten gering ausfällt. Die Ansatzpunkte zur Bemessung der Gebührenhöhe bei den externen Kosten durch Verkehrsstauungen, Luftverschmutzung und Unfälle sollen im Folgenden kurz dargestellt werden.

Die Höhe des Verkehrsflusses ist bei den Verkehrsstauungen die Hauptdeterminante der marginalen externen Kosten. Sie bestimmt in der Wechselwirkung mit der Verkehrszusammensetzung insbesondere das Ausmaß der Reisezeitverlängerung, das allen Verkehrsteilnehmern durch einen zusätzlichen Nutzer aufgebürdet wird.

Bei den externen Kosten der Luftverschmutzung bestimmt die Emissionscharakteristik des jeweiligen Fahrzeugs die Arten und Mengen der individuell emittierten Schadstoffe. Einfluss auf die tatsächlichen Emissionen hat jedoch auch das Fahrverhalten eines Verkehrsteilnehmers. Die Verkehrszusammensetzung – etwa mit Lkw und Pkw – beeinflusst die durchschnittliche Zusammensetzung der Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr. Der Verkehrsfluss schließlich, in den die Anzahl der Fahrzeuge einfließt, bestimmt die absolute Höhe der jeweiligen Schadstoffemissionen.

Einfluss auf die externen Unfallkosten hat die Sicherheitscharakteristik des Fahrzeugs, also insbesondere das Gewicht sowie die aktive und passive Sicherheitsausstattung. Das Fahrverhalten bestimmt das

Unfallrisiko des einzelnen Verkehrsteilnehmers. Hier zeigt die Auswertung des statistischen Datenmaterials signifikante Korrelationen zwischen dem Unfallrisiko einerseits und dem Alter sowie dem Geschlecht der Verkehrsteilnehmer andererseits. Das durchschnittlich höchste Unfallrisiko tragen demnach männliche Jugendliche. Die Verkehrszusammensetzung wirkt sich auf die Schwere der Unfälle aus, während der Verkehrsfluss das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, beeinflusst.

Bei den übrigen externen Kostenarten, die sich durch weniger hohe betriebsabhängige Kostenanteile auszeichnen oder wie der Lärm mit physikalischen Besonderheiten verbunden sind, ist das Road-Pricing als alleiniges Instrument zur Internalisierung überfordert. Aber auch hier können die Straßenbenutzungsgebühren im Rahmen eines Policy-Mix einen Beitrag zur Internalisierung der betriebsbedingten externen Kostenbestandteile leisten.

Die Übertragung dieser Ergebnisse auf ein elektronisches Road-Pricing-System führt zu einer grundlegenden räumlichen und technischen Ausgestaltung, die hier nur in groben Zügen dargestellt werden kann. Das Straßennetz müsste derart mit Kontrollstationen versehen werden, dass alle auf- und abfahrenden Fahrzeuge erfasst werden könnten. Der Betrachtungszeitraum im Tagesablauf, während dessen die individuelle Gebührenhöhe aus Gründen der Vorhersehbarkeit für die Verkehrsteilnehmer unverändert bleiben sollte, müsste so gewählt werden, dass die Verkehrs- und die Umweltbedingungen annähernd konstant blieben. Für jeden Streckenabschnitt und Gebührenzeitraum wäre dann das verkehrsbedingte Gesamtausmaß der auftretenden externen Kostenarten zu bestimmen und in einen monetären Wert umzurechnen. Anschließend würde der Beitrag jedes einzelnen Fahrzeugs oder Verkehrsteilnehmers zu den externen Kostenarten ermittelt. Bei der Luftverschmutzung etwa könnten die Emissionen permanent am Fahrzeug gemessen und an die straßenseitige Kontrollstation weitergeleitet werden. Unter Berücksichtigung des gebühreninduzierten Rückgangs des Verkehrsflusses und der Externalitäten würde nun die individuelle Gebührenhöhe errechnet und dem einzelnen Fahrzeug angelastet. Die gesamte, von einem Verkehrsteilnehmer zu zahlende Gebühr ergäbe sich durch die Addition der Teilbeträge für jede Externalitätenart.

Probleme der praktischen Umsetzung

Auch wenn sich aus theoretischer Sicht große Teile der externen Kosten des Straßenverkehrs durch das oben skizzierte Road-Pricing internalisieren ließen, so sind vor der praktischen Inbetriebnahme eines

¹⁴ Bei den externen Unfallkosten tritt die Besonderheit auf, dass die externen Kosten beim Road Pricing ex-ante entsprechend dem Risikoprofil der genutzten Straße, des Fahrers und des Fahrzeugs erhoben werden, während die Schadensfälle als diskretionäre Ereignisse eintreten. Vor diesem Problem steht jedoch auch die heute praktizierte Kraftfahrzeugehaftpflichtversicherung.

solchen Systems noch einige Fragen zu klären und Probleme zu lösen, auf die nun näher eingegangen wird.

Empirische Probleme:

Die Gebührenermittlung erfordert die Kenntnis der Kosten- und Nachfragekurvenverläufe, und zwar in monetären Werten. Zum einen sind jedoch noch eine Reihe von Wirkungsbeziehungen zwischen Emissionen, Immissionen und Schäden unbekannt. Zudem erbringen die verschiedenen Ansätze zur Monetarisierung externer Kosten deutlich voneinander abweichende Werte der externen Kosten. Für einige Determinanten fehlen bislang auch geeignete Messmethoden, beispielsweise für unnötiges Langsamfahren als Ursache externer Stauungskosten. Hier bedarf es somit weiterer, interdisziplinärer Forschungen und Abstimmungen, um die Bemessungsbasis der Straßenbenutzungsgebühr exakter ermitteln zu können.

Second-Best-Lösungen:

Das oben dargestellte, aus Allokationstheoretischer Sicht anzustrebende Optimum optimum ist voraussichtlich nicht in vollem Umfang praktisch umsetzbar. Bei einer praktikableren Second-Best-Lösung darf die Lenkungswirkung der Straßenbenutzungsgebühren hierbei aber keinen grundsätzlichen Schaden nehmen. Damit die Verkehrsteilnehmer vor dem Fahrtantritt eine effiziente Entscheidung treffen können, muss die Gebührenhöhe für die geplante Fahrt vorhersehbar sein. Dies erfordert damit jedoch hinreichend lange Zeiträume, während derer die Gebühren konstant bleiben und nicht auf Änderungen in der tatsächlichen externen Kostenhöhe reagieren dürfen. Eine Second-Best-Lösung stellt auch die mitunter notwendige Zusammenfassung nur wenige Meter langer Gebührenabschnitte zu größeren Gebührenzonen dar.

Als Möglichkeit zur Reduktion der hohen Informationsanforderungen an das System wird der Standard-Preis-Ansatz diskutiert. In der Anwendung im Straßenverkehr werden hierbei die Umweltziele für die externen Kostenarten auf einer bestimmten Straße vorab festgelegt. Die individuelle Gebührenhöhe für die Verkehrsteilnehmer wird nach der Durchführung eines Trial-and-Error-Prozesses dergestalt gewählt, dass sich der mit dem angestrebten Ziel kompatible Verkehrsfluss einstellt. Eine permanente Messung der externen Kosten ist somit nicht notwendig. Bei diesem Ansatz besteht jedoch die Gefahr, dass ein suboptimales Ziel vereinbart wird, beispielsweise wenn Interessenvertreter ihren Einfluss geltend machen können.

Die hier kurz angerissenen Vereinfachungen des Road-Pricing-Modells reduzieren zwar tendenziell dessen allokativen Effizienz, demgegenüber sinken jedoch auch die System- und Kontrollkosten, die Übersichtlichkeit und Praktikabilität steigen dagegen.

Technische Umsetzung, Systemkosten:

Bislang fehlen Erfahrungen, ob ein flächendeckendes, komplexes Road-Pricing-System technisch fehlerfrei funktionieren kann. Besonders schwer wiegt die Frage, ob die Implementierungs- und Betriebskosten eines solchen Systems durch die mit der Internalisierung der externen Kosten verbundenen Nutzenzuwächse zumindest kompensiert werden können. Denn nur unter dieser Voraussetzung wäre der Einsatz obigen Road-Pricing-Modells ökonomisch sinnvoll.

Zu den Systemkosten liegen bis heute noch keine aussagekräftigen Untersuchungen vor, so dass hier kein endgültiges Urteil gefällt werden kann. Da aber die Entwicklung der Telematik und neuer Informations- und Kommunikationstechnologien im Verkehrsbereich in den letzten Jahren besonders dynamisch verlief, scheint ein gewisser Optimismus berechtigt, dass etwaige, heute noch auftretende technische Probleme in Zukunft gelöst und auch die Implementierungs- und Betriebskosten eines Road-Pricing-Systems tendenziell gesenkt werden können.

Verteilungseffekte, Akzeptanz und politische Durchsetzbarkeit:

Ein häufig gegen die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren vorgebrachtes Argument zielt auf regressiven Verteilungswirkungen ab, die das Road-Pricing hervorriefe. Nach dieser Auffassung könnten sich nur noch die Reichen Fahrten mit dem Pkw leisten, während die Armen de facto von der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs ausgeschlossen würden. Studien zu diesem Thema zeigen jedoch, dass deutliche regressiven Distributionseffekte durch das Road-Pricing nicht zu erwarten sind.¹⁵ Und selbst wenn sich solche unerwünschten Effekte einstellen sollten, könnten diese nachträglich durch Konzepte wie den so genannten Ökobonus korrigiert werden. Bei diesem Modell wird der Bevölkerung, beispielsweise jedem Erwachsenen,

¹⁵ Spillmann, A. et al., Marktwirtschaftliche Maßnahmen im Agglomerationsverkehr: Soziale Gerechtigkeit und politische Akzeptanz, Bericht 63 des NFP „Stadt und Verkehr“, Zürich 1993

nach der Einführung einer Öko-Abgabe pauschal ein gewisser, als Mobilitätsbudget bezeichneter Betrag ausgezahlt oder von der Einkommensteuerschuld abgezogen. Das Mobilitätsbudget ist unabhängig von der Art des genutzten Fahrzeugs und der Fahrleistung und wird aus dem Aufkommen an Straßenbenutzungsgebühren finanziert. Personen, die eine unterdurchschnittliche Fahrleistung im motorisierten Individualverkehr an den Tag legen – und hierzu zählen vor allem einkommensschwächere Personen, da die Fahrleistung positiv mit dem Einkommen korreliert ist – können ihre Einkommens- und Mobilitätsposition gegenüber der Ausgangslage damit halten und eventuell sogar verbessern, während Vielfahrer im Durchschnitt höhere Kosten zu tragen haben.¹⁶

Mit Blick auf die regionalen Verteilungswirkungen besitzen die Straßenbenutzungsgebühren gegenüber der Mineralölsteuer sogar immense Vorteile, wie bereits erläutert wurde. Die externen Kosten des Verkehrs treten vor allem in den Ballungsgebieten und auf den Fernstraßen auf, während sie in ländlichen Regionen eher von untergeordneter Bedeutung sein dürften. Würde die Mineralölsteuer durch ein System der Straßenbenutzungsgebühren ersetzt, erhielte die Kraftfahrzeugnutzung auf dem Land, wo Pkw und Lkw ihren größten Systemvorteil besitzen, komparative Vorteile gegenüber dem Straßenverkehr in Ballungsräumen.

Da die Akzeptanz des Road-Pricing in der Bevölkerung sowie die politische Durchsetzbarkeit stark von den vermuteten Verteilungseffekten der Straßenbenutzungsgebühren dominiert werden, scheint hier zum einen noch ein gewisser Forschungsbedarf zur Ermittlung der tatsächlichen Wirkungen zu bestehen. Zum anderen dürfte eine Informationskampagne zur Aufklärung der Bevölkerung und der Politiker über die Wirkungen des Road-Pricing dringend angezeigt sein.

Internationale Harmonisierung:

Internationale Aspekte eines Road-Pricing-Systems wurden bislang ausgeklammert, sind jedoch für ein Transitland wie Deutschland notwendigerweise in die Betrachtung einzubeziehen. Am Erfolg versprechendsten wäre ein Road-Pricing-System, das mit kompatibler Technik flächendeckend in ganz Europa eingesetzt würde. Aber auch die Einführung des Road-Pricing allein in Deutschland wäre möglich, wenn ausländische Fahrzeuge beim Grenzübertritt

mit der notwendigen, leicht installierbaren und manipulationssicheren Road-Pricing-Technik ausgerüstet werden könnten. Allerdings wären hierzu wieder Anhaltevorgänge an der Landesgrenze erforderlich, die erst vor wenigen Jahren durch das Schengen-Abkommen abgeschafft wurden. Die internationale Harmonisierung ist damit ein nicht zu unterschätzendes Problem, das vor der Einführung des Road-Pricing gelöst werden muss.

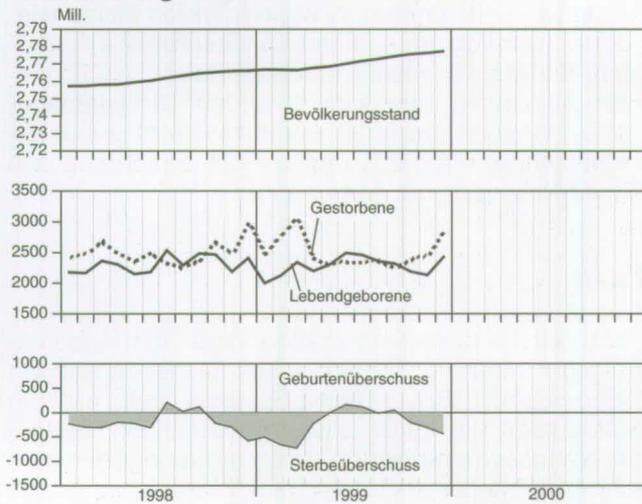
Fazit

Rückblickend bleibt festzuhalten, dass Straßenbenutzungsgebühren im Rahmen eines flächendeckenden elektronischen Road-Pricing-Systems aus allokatonstheoretischer Sicht einen bedeutenden Beitrag zur verursachergerechten Internalisierung der verschiedenen externen Kosten des Verkehrs zu leisten imstande sind, da die vom Betrieb eines Fahrzeugs abhängigen Kostenbestandteile großes Gewicht haben und insbesondere bei den Verkehrsstauungen, der Luftverschmutzung und den Verkehrsunfällen dominieren. Vor der praktischen Inbetriebnahme eines solchen Systems sind jedoch noch verschiedene Umsetzungsprobleme zu lösen und einige Fragen zu klären, die über den allokativen Bereich hinausgehen. Bevor diese Probleme nicht gelöst worden sind, erscheint es daher eher unwahrscheinlich, dass ein solch komplexes System wie das flächendeckende elektronische Road-Pricing, das einen deutlichen Paradigmenwechsel in der Verkehrs- und Umweltpolitik bedeuten würde, in den nächsten Jahren tatsächlich implementiert werden kann. Sollten sich die Umweltprobleme durch den Verkehrsbereich jedoch entsprechend den Prognosen weiter verschärfen, bleiben die Straßenbenutzungsgebühren als Lenkungsinstrument auch weiterhin auf der Agenda, zumal einerseits der technische Fortschritt die Umsetzbarkeit eines solchen Konzepts ständig weiter fördern dürfte und die Straßenbenutzungsgebühren zum anderen mit Blick auf leere öffentliche Kassen auch unter fiskalischen Aspekten zur Finanzierung von Vorhaben zur Verkehrsinfrastruktur in das Zentrum des Interesses rücken.

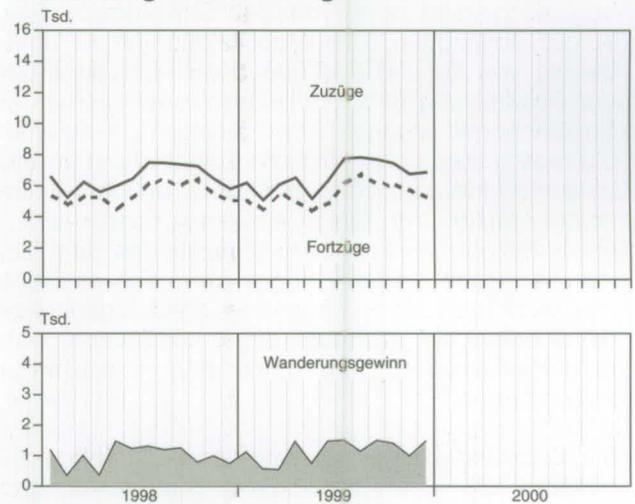
Dr. Christoph Meyer

¹⁶ Zum Öko-Bonus-Konzept siehe Novy, P. u. Pfeiffer, G., Der Ökobonus: Eine soziale und umweltfreundliche Ökoabgabe mit Rückvergütung, Frankfurt a. M. 1994

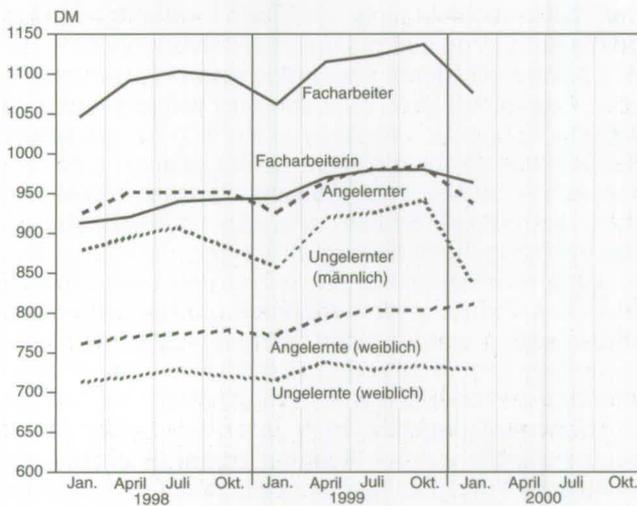
Bevölkerungsstand



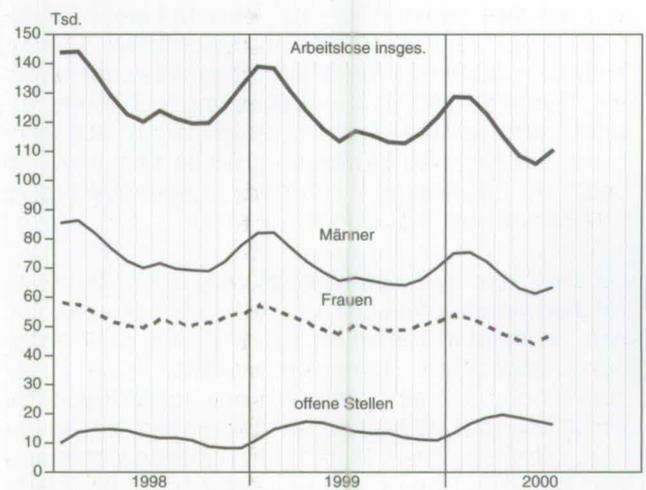
Bevölkerungsveränderung



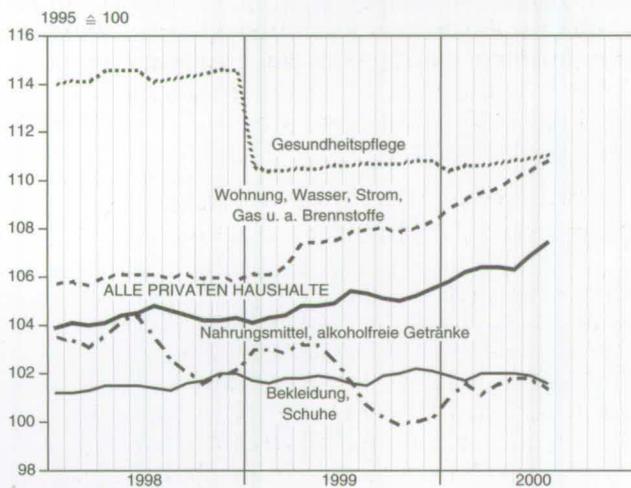
Bruttowochenverdienste



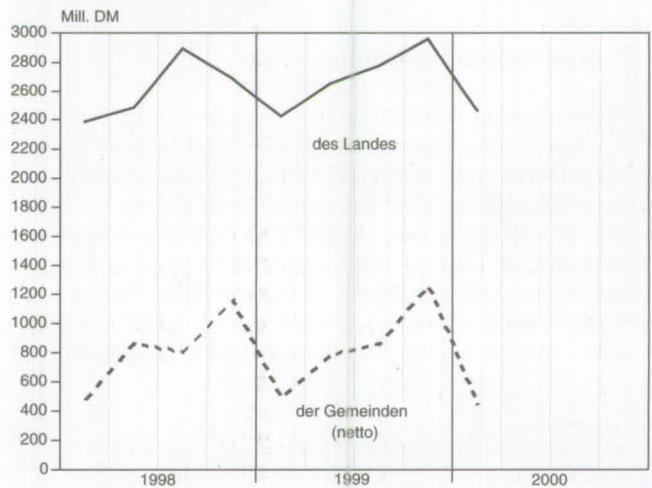
Arbeitslose



Preisindex der Lebenshaltung im Bundesgebiet



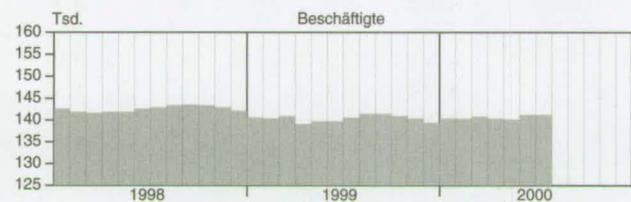
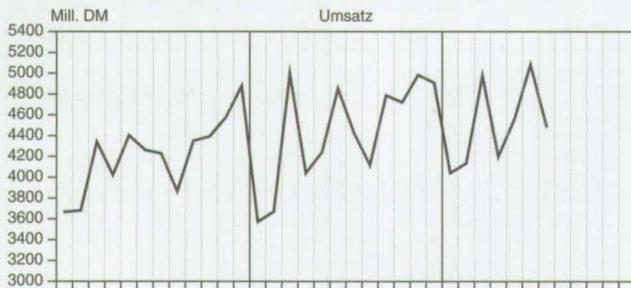
Steuereinnahmen



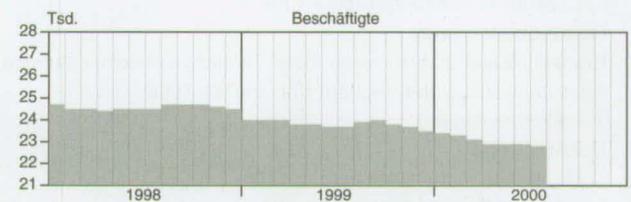
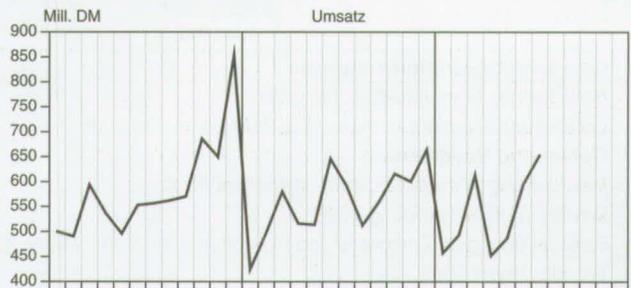
Verarbeitendes Gewerbe

Industrie- und Handwerksbetriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten

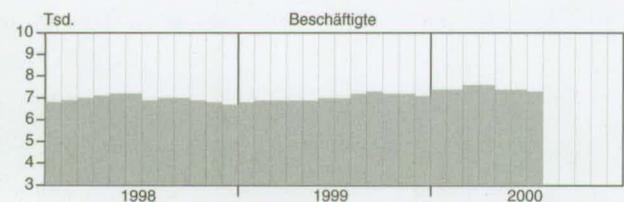
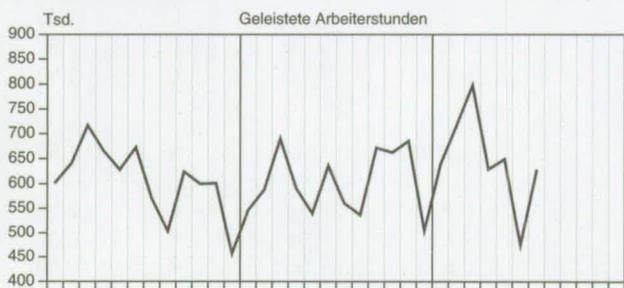
100002 Stat.LA S-H



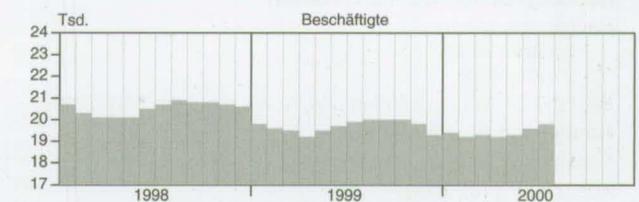
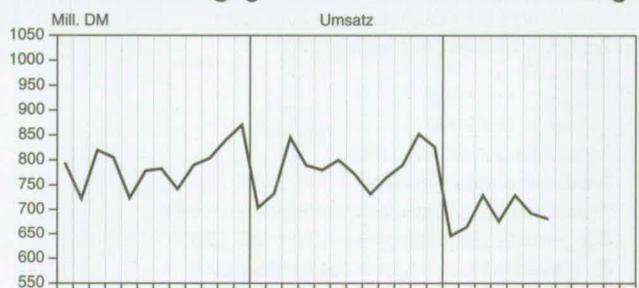
darunter Maschinenbau



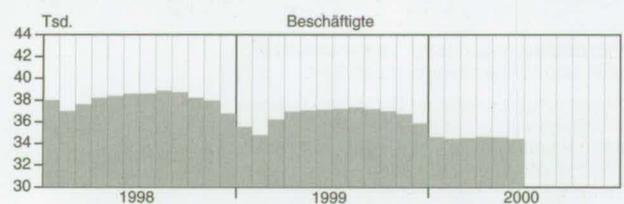
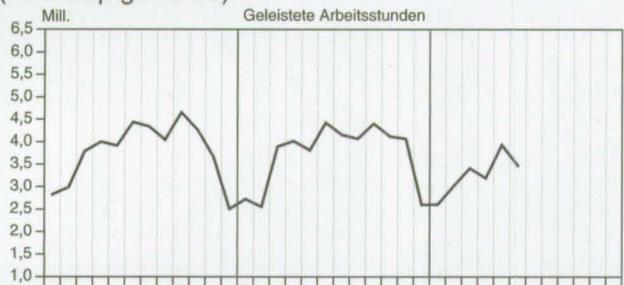
darunter Schiffbau



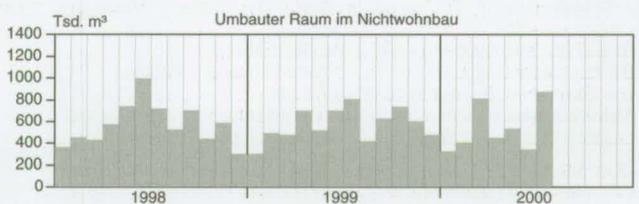
darunter Ernährungsgewerbe u. Tabakverarbeitung



Vorbereit. Baustellenarbeiten, Hoch- und Tiefbau (Bauhauptgewerbe)



Baugenehmigungen



Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes Schleswig-Holstein im Juli 2000

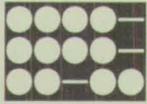
Sachgebiet Kurztitel	Kenn- ziffer	Perio- dizität	R	Preis (DM)
Querschnittsveröffentlichungen				
Statistisches Monatsheft im Juni 2000	MH	m	K	4,00
Daten zur Konjunktur in Schleswig-Holstein im Mai 2000	DZK	m	L	–
Gebiet und Bevölkerung				
Bevölkerungsentwicklung im 4. Vierteljahr 1999	A I 1	vj	K	1,50
Bevölkerungsentwicklung 1999	A I 1	j	G	5,80
Eheschließungen, Geborene und Gestorbene im 4. Vierteljahr 1999	A II 1	vj	K	1,50
Wanderungen 1999	A III 1	j	K	3,00
Kreisweise Wanderungsströme 1999	A III 2	j	K	3,00
Gesundheitswesen				
Krankenhäuser und Vorsorge- oder Rehabilitationseinrichtungen 1998	A IV 2	j	K	3,50
Anzeigepflichtige übertragbare Krankheiten 1999	A IV 4	j	K	1,50
Tuberkulose 1999	A IV 5	j	K	1,50
Rechtspflege				
Zivil-, Familien- und Strafsachen 1999	B VI 2	j	L	3,00
Land-, und Forstwirtschaft, Fischerei				
Bodennutzung 2000	C I 1	j	L	1,50
Erntebericht über Feldfrüchte und Grünland Ende Juni 2000	C II 1	m	K	1,50
Erntebericht über Gemüse Mitte Juni 2000	C II 2	m	L	1,50
Erntebericht über Obst im Juni 2000	C II 3	m	L	1,50
Viehbestände	C III 1	hj	L	1,50
– am 3. Mai 1999				
– am 3. Mai 2000				
Schlachtungen im Mai 2000	C III 2	m	K	1,50
Produzierendes Gewerbe				
Produktion des Verarbeitenden Gewerbes 1999	E I 5	j	L	3,00
Baugewerbe (Bauhauptgewerbe) im März 2000	E II 1	m	K	3,00
Baugewerbe (Ausbaugewerbe) im März 2000	E III 1	m	K	3,00
Bautätigkeit und Wohnungswesen				
Baugenehmigungen	F II 1	m	K	1,50
– im April 2000				
– im Mai 2000				
Bestand an Wohngebäuden und Wohnungen am 31.12.1999	F II 4	j	K	1,50
Handel und Gastgewerbe				
Entwicklung im Einzelhandel im April 2000	G I 1	m	L	1,50
Ausfuhr im März 2000	G III 1	m	L	2,50
Fremdenverkehr im April 2000	G IV 1	m	G	1,50
Entwicklung im Gastgewerbe im April 2000	G IV 3	m	L	1,50
Verkehr				
Straßenverkehrsunfälle im Februar 2000	H I 1	m	K	1,50
Öffentliche Sozialleistungen				
Sozialhilfe 1999 – Teil 1: Ausgaben und Einnahmen	K I 1	j	K	3,00
Leistungen an Asylbewerber – Ausgaben und Einnahmen 1999	K I 13	j	K	2,50
Finanzen und Steuern				
Gemeindefinanzen 1999	L II 2	j	K	3,00
Realsteuervergleich 1999	L II 7	j	G	5,00
Preise				
Erzeuger- und Großhandelspreise für die Landwirtschaft 1998	M I 1	j	L	2,50
Preisindex der Lebenshaltung im Bundesgebiet im Juni 2000	M I 2/S	m	B	1,50
Preisindizes für Bauwerke im Bundesgebiet im 2. Vierteljahr 2000	M I 4 - S	vj	B	1,50

R: kleinste ausgewiesene regionale Gliederung:
 B = Bundesgebiet; L = Land; K = Kreise/Kreisfreie Städte;
 G = Gemeinde; S = sonstige Regionalebene
Abkürzungen: m = monatlich; vj = vierteljährlich; hj = halbjährlich;
 j = jährlich; 2j = zweijährlich; x = unregelmäßig; ein = einmalig

Über alle lieferbaren Publikationen (auch in elektronischer Form)
 informiert unser Veröffentlichungsverzeichnis (im Internet oder als
 kostenlose Broschüre).

Einzelbestellungen (zzgl. Versandkosten)
 oder Abonnementswünsche bitte an:

Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein
 – Vertrieb –
 Post: Postfach 71 30, 24171 Kiel
 Telefon: (04 31) 68 95 - 2 80
 Telefax: (04 31) 68 95 - 4 98
 E-Mail: statistik-sh@t-online.de



Daten zur Konjunktur	2
Jahreszahlen	4
Zahlenspiegel	6
Kreiszahlen	11
Zahlen für Bundesländer	12

Statistische Monatshefte Schleswig-Holstein

52. Jahrgang

Heft 7

Juli 2000

Daten zur Konjunktur
Schleswig-Holstein

		Jüngster Monat		Monatsdurchschnitt	
		absolut	Veränderung zum Vorjahr (gleicher Monat) in %	absolut	Veränderung zum Vorjahr (gleiche Zeit) in %
Energiewirtschaft		Mai 2000		Januar bis Mai 2000	
Stromerzeugung (brutto)	Gwh	2 363	- 7,0	2 432	- 18,6
Verarbeitendes Gewerbe¹					
Beschäftigte	1 000	140	+ 0,4	140	+ 0,3
Geleistete Arbeiterstunden	Mill. Stunden	12	+ 9,8	12	+ 2,6
Lohn- und Gehaltssumme	Mill. DM	784	+ 4,8	743	+ 4,1
darunter Lohnsumme	Mill. DM	402	+ 6,5	376	+ 4,2
Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Mill. DM	4 560	+ 7,5	4 382	+ 6,8
Inlandsumsatz	Mill. DM	3 170	+ 14,3	2 936	+ 5,1
Auslandsumsatz	Mill. DM	1 390	- 5,4	1 446	+ 10,2
Auftragseingang ausgewählter Wirtschaftszweige					
aus dem Inland			+ 25,9		+ 17,6
aus dem Ausland			+ 5,1		+ 26,8
Vorbereitende Baustellenarbeiten, Hoch- und Tiefbau²					
Beschäftigte	1 000	35	- 6,8	35	- 4,3
Geleistete Arbeitsstunden	Mill. Stunden	4	+ 3,2	3	- 5,0
Lohn- und Gehaltssumme	Mill. DM	144	- 2,3	129	- 2,8
Baugewerblicher Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Mill. DM	486	- 8,1	392	- 6,1
Auftragseingang ³	Mill. DM	266	- 0,1	231	- 0,4
Baugenehmigungen⁴					
Wohnbau	Wohnungen	1 355	- 17,1	1 065	- 17,4
Nichtwohnbau	1 000 m ² umbauter Raum	537	+ 3,3	506	+ 1,3
Einzelhandel insgesamt (einschl. Kfz-Einzelhandel, Tankstellen)					
Umsatz	Meßziffer 1995 = 100	114,4	+ 6,8	102,3	- 1,0
Gastgewerbe					
Umsatz	Meßziffer 1995 = 100	111,3	- 2,6	86,3	+ 0,4
Fremdenverkehr⁵					
Ankünfte	1 000	439	- 8,3	277	+ 1,9
Übernachtungen	1 000	1 945	- 8,2	1 147	+ 1,1
Arbeitsmarkt					
Arbeitslose	Anzahl	108 468	- 7,9	122 012	- 7,1
Offene Stellen	Anzahl	18 590	+ 10,5	16 528	+ 15,2
Kurzarbeiter	Anzahl	3 402	+ 19,0	4 259	- 2,0
Insolvenzen					
Anzahl		77	+ 23,4	107	+ 26,6

¹ Betriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten. Zur Methode siehe Statistischen Bericht E II1/E III 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

		Veränderung gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres in %												
		Januar bis Dez. 1999	Juni 1999	Juli 1999	August 1999	Sept. 1999	Okt. 1999	Nov. 1999	Dez. 1999	Jan. 2000	Febr. 2000	März 2000	April 2000	Mai 2000
Verarbeitendes Gewerbe¹														
Beschäftigte	Land	-1,6	-2,1	-1,7	-1,4	-1,5	-1,7	-1,7	-1,9	-0,1	-0,0	+0,3	r + 0,9	+0,4
	Bund	-0,6	-0,8	-1,0	-1,0	-1,0	-0,9	-0,9	-0,8	-0,7	-0,7	-0,6	0,0	...
Geleistete Arbeiterstunden	Land	-1,8	-0,2	-1,9	-0,1	-0,8	-3,4	+0,4	-0,6	+2,8	+4,8	+0,6	-4,6	+9,8
	Bund	-1,8	+0,1	-5,8	+1,0	-2,3	-4,6	-0,5	+1,1	+0,9	+5,4	-1,4	-5,9	...
Lohn- und Gehaltssumme	Land	+0,5	-1,9	+0,8	+3,5	+4,1	+1,6	-0,5	-1,9	+5,7	+5,0	+0,7	+4,7	+4,8
	Bund	+1,1	+0,5	+0,2	+1,0	+0,8	+0,0	+1,5	-1,7	+4,0	+4,0	-0,0	+0,8	...
Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Land	+5,1	+13,9	+3,2	+6,5	+10,0	+7,5	+8,9	+0,6	+13,1	+12,7	-0,4	+3,9	+7,5
	Bund	+3,0	+4,3	-1,5	+6,4	+6,5	+2,2	+9,2	+8,8	+10,8	+15,8	+6,2	+3,8	...
Inlandsumsatz	Land	+2,9	+9,2	+0,0	+9,0	+9,0	+8,2	+7,4	-3,2	+9,3	+8,2	-3,1	-0,7	+14,3
	Bund	+1,5	+4,4	-2,8	+5,7	+4,7	-0,1	+6,6	+6,0	+7,0	+12,9	+2,9	+1,4	...
Auslandsumsatz	Land	+10,3	+24,8	+11,4	+0,6	+12,4	+5,8	+12,6	+9,8	+21,9	+23,0	+4,6	+15,2	-5,4
	Bund	+6,3	+4,1	+1,3	+9,7	+10,1	+6,2	+14,5	+14,4	+18,4	+21,2	+12,5	+8,4	...
Auftragseingang ausgewählter Wirtschaftszweige	Land	+7,2	+18,5	-1,7	+14,6	+9,5	-0,4	+19,0	+8,2	+15,6	-5,3	+56,1	+30,1	+16,6
	Bund	+2,4	+3,9	-1,7	+12,2	+4,8	+5,7	+13,9	+13,0	+11,7	+19,0	r 14,4	+9,9	...
aus dem Inland	Land	+3,3	+8,8	+7,4	+6,7	+5,2	+7,4	+17,5	+11,8	+12,6	+30,1	+8,7	+10,9	+25,9
	Bund	r - 0,1	+3,4	-4,7	+6,3	-0,3	+3,5	+8,2	+9,8	+6,5	+16,1	r + 6,9	+6,7	...
aus dem Ausland	Land	+12,8	+34,7	+12,7	+28,4	+16,1	-9,5	+21,5	+3,0	+20,2	-31,2	+107,9	+58,3	+5,1
	Bund	+5,9	+4,5	+3,1	+21,7	+12,6	+8,9	+22,7	+17,3	+19,4	+22,9	r + 25,4	+14,5	...
Energieverbrauch (vierteljährlich)	Land	-7,2	—	—	-25,6	—	—	+2,1	—	—	+10,5	—	—	—
	Bund	-2,0	—	—	-3,5	—	—	+0,7	—	—	+3,7	—	—	—
Vorbereitende Baustellenarbeiten, Hoch- und Tiefbau²														
Beschäftigte	Land	-3,9	-3,8	-3,6	-3,9	-4,0	-3,3	-3,2	-2,4	-2,6	-0,9	-4,8	-6,3	-6,8
	Bund	-4,0	-4,1	-3,7	-3,6	-4,0	-3,6	-3,4	-3,0	-3,2	-2,7	...	...	...
Geleistete Arbeitsstunden	Land	-1,3	-0,4	-4,3	+0,6	-5,3	-3,6	+10,8	+3,7	-4,2	+17,8	-12,4	-20,6	+3,2
	Bund	-2,4	+0,4	-7,3	+1,5	-3,2	-5,6	-0,4	+6,4	-8,2	+21,4	...	...	...
Lohn- und Gehaltssumme	Land	-1,7	-1,3	-3,2	+2,0	-1,1	-0,7	-2,2	+2,7	+2,2	+10,7	-6,5	-13,1	-2,3
	Bund	-2,2	-1,4	-3,8	+0,5	-1,0	-3,0	-2,0	+0,2	-1,4	+5,4	...	...	...
Baugewerblicher Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Land	-2,3	+5,7	-1,6	-1,2	-4,2	-0,1	+4,0	+0,1	-0,3	+18,8	-3,0	-24,1	-8,1
	Bund	+1,0	+6,0	-0,3	+4,5	+4,3	+1,4	+4,5	+4,4	+1,5	+12,6	...	...	...
Auftragseingang ³	Land	-8,4	-5,5	-0,9	-7,1	-9,5	-14,9	-16,0	+2,7	+22,2	+2,1	-7,0	-8,9	-0,1
	Bund	-2,1	+0,9	-5,0	+1,9	-8,7	-4,1	-10,6	-5,4	-7,0	-9,2	...	...	...
Baugenehmigungen⁴														
Wohnbau (Wohnungen)	Land	-7,6	-5,8	-6,5	+5,4	+6,6	-5,6	-17,3	+9,3	-22,0	-21,2	-3,4	-26,0	-17,1
	Bund	p - 6,9	-11,7	+4,1	-8,4	-8,3	+0,0	-3,8	-14,9	...	...	...	...	...
Nichtwohnbau (umbauter Raum)	Land	+0,5	-29,4	+12,4	-20,8	-11,3	+68,0	+2,4	+59,9	+7,6	-18,3	+70,3	-35,9	+3,3
	Bund	p + 1,6	+10,6	-2,3	-19,7	+8,7	+5,2	+16,8	-10,3	...	...	...	...	...
Einzelhandel insgesamt (einschl. Kfz-Einzelhandel, Tankstellen)														
Umsatz	Land	r + 0,7	+3,3	-0,2	+1,1	-0,2	-1,7	r + 3,2	r + 4,2	r - 3,7	r + 3,4	r - 7,0	r - 3,6	+6,8
	Bund	r + 1,3	r + 5,1	r + 0,1	r + 2,9	r - 0,2	+0,8	r + 2,0	r + 1,3	r - 1,0	r + 8,6	r - 3,3	-1,0	...
Gastgewerbe														
Umsatz	Land	+0,3	-3,9	+4,9	-4,1	+3,8	+2,5	+0,1	+2,4	r - 0,4	r + 2,3	r + 2,3	r + 1,7	-2,6
	Bund	+0,5	+0,7	+1,7	-0,1	+2,8	+1,5	+2,1	+0,0	-2,1	r + 3,5	+1,1	+1,0	...
Fremdenverkehr⁵														
Ankünfte	Land	+2,7	-1,0	+9,7	-5,6	+4,2	+4,3	+8,6	+10,3	r + 7,9	r + 10,2	r - 0,6	p + 10,7	p - 8,3
	Bund	+5,6	+4,6	+6,0	+4,5	+5,5	+5,6	+7,7	+8,0	+6,1	+9,8	+4,5	...	...
Übernachtungen	Land	+0,3	+0,3	+0,1	-5,0	+0,5	+2,9	+8,4	+9,8	r + 5,6	r + 6,7	r - 3,8	p + 11,5	p - 8,2
	Bund	+4,6	+4,4	+4,3	+1,9	+3,4	+5,0	+8,3	+5,1	+6,9	+6,0	+4,0	...	...
Arbeitsmarkt														
Arbeitslose	Land	-4,9	-5,6	-5,6	-4,6	-5,3	-5,8	-7,1	-8,1	-7,4	-7,2	-6,0	-6,8	-7,9
	Bund	-4,2	-3,4	-2,6	-1,8	-0,6	-0,2	-1,1	-3,6	-3,6	-4,2	-3,4	-3,8	-5,2
Offene Stellen	Land	+17,5	+19,3	+18,5	+13,2	+22,5	+34,1	+35,1	+32,6	+18,6	+12,0	+15,3	+13,5	+10,5
	Bund	+8,2	+1,5	+3,4	+2,8	+6,2	+9,7	+13,0	+16,4	+10,3	+9,7	+8,1	+10,3	+13,0
Kurzarbeiter	Land	-27,9	-25,5	-38,4	-35,1	-25,0	-27,6	-38,2	-41,8	-16,0	-19,0	-2,0	+25,5	+19,0
	Bund	-3,0	+27,8	+28,3	+36,1	+11,9	+0,4	-16,7	-20,5	-30,5	-25,4	-24,7	-21,5	-29,4
Insolvenzen														
Anzahl	Land	-2,3	-11,0	-13,3	+32,9	+12,0	+9,0	+3,5	-27,5	+24,4	0,0	+60,0	+30,8	+23,4
	Bund	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

¹ Betriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten. Zur Methode siehe Statistischen Bericht E I 1. Ab Januar 1995 neuer Berichtskreis mit vergleichbaren Veränderungsraten zu 1994 (d. h. in 1995 ohne die neu hinzugekommenen Bereiche)

² auf alle Betriebe hochgerechnete Ergebnisse; zur Methode siehe Statistischen Bericht E II 1 - E III 1

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

() = eingeschränkte Aussagefähigkeit

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				
1995	2 717	6,5	10,1	11,5	- 4	21	1 248	47	352	323	525
1996	2 732	6,5	10,5	11,4	- 3	19	1 250	43	340	340	527
1997	2 750	6,5	10,5	11,0	- 1	15	1 230	38	319	335	538
1998	2 761	6,6	10,0	10,9	- 2	12	1 231	39	298	330	563
1999	2 771	6,6	9,9	10,9	- 3	14	1 236	39	309	327	560

Jahr	Öffentliche allgemeinbildende Schulen									
	Schülerinnen/Schüler im September in					von 100 Schülerinnen/Schülern erreichten				
	Grund- und Haupt- schulen	Sonder- schulen	Real- schulen	Gym- nasien	Gesamt- schulen	weniger als Haupt- schul- abschluß	Haupt- schul- abschluß	mittleren Abschluß	Fachhoch- schulreife und allgemeine Hochschul- reife	
1 000										
1995	150	11	50	61	12	10	36	31	23	
1996	155	12	51	61	13	11	36	31	23	
1997	160	12	53	62	14	11	36	32	22	
1998	163	12	54	64	15	...	...	...	...
1999	164	12	56	65	15	.	.	.	.

Jahr	Landwirtschaft										
	Viehbestand ²				Schlachtungen ⁵		Kuhmilcherzeugung		Ernten in 1 000 t		
	Rinder		Schweine	Hühner ⁴	Rinder	Schweine	1 000 t	kg je Kuh und Jahr	Getreide	Kartoffeln	Zuckerrüben
insgesamt	darunter Milchkühe ³										
1 000											
1995	1 398 ^a	421 ^a	1 269 ^a	. ^a	318	1 464	2 408	5 688	2 151	154	715
1996	1 397 ^b	422 ^b	1 293 ^b	2 687 ^b	378	1 309	2 407	5 709	2 251	193	717
1997	1 336 ^a	402 ^a	1 308 ^a	. ^a	433	1 268	2 347	5 697	2 586	193	796
1998	1 342 ^a	395 ^a	1 348 ^a	. ^a	401	1 455	2 342	5 878	2 419	187	724
1999	1 308 ^a	382 ^a	1 415 ^a	3 080 ^c	416	1 571	2 358	6 066	2 479	220	790

Jahr	Verarbeitendes Gewerbe ⁶										Bauhaupt- gewerbe	
	Beschäftigte (Monatsdurchschnitt)		geleistete Arbeiter- stunden	Löhne	Gehälter	Umsatz (ohne Umsatzsteuer)		Energieverbrauch				
	insgesamt	Arbeiter		Bruttosumme		insgesamt	Auslands- umsatz	Kohle	Heizöl	Gas	Strom ⁷	
	1 000		Mill.	Mill. DM		Mill. DM		1 000 t SKE ⁸				
1995	153	97	157	4 856	4 321	48 979	12 777	162	1 246	636	415	48
1996	147	92	148	4 767	4 342	47 113	12 359	174	908	5 110	3 504	43
								1 000 t		Mill. kwh		
1997	146	91	145	4 706	4 394	50 047	14 872	172	835	5 334	3 893	41
1998	143	88	141	4 584	4 367	50 679	15 083	158	873	5 219	3 877	39
1999	140	86	139	4 587	4 411	53 261	16 641	149	750	5 223	3 872	37

¹ Ergebnisse der 1%-Mikrozensusserhebungen im April des jeweiligen Jahres

² bis 1997 am 03.12., ab 1998 am 03.11., Hühner 1999 am 03.05.

³ ohne Ammen- und Mutterkühe

⁴ ohne Trut-, Perl- und Zwerghühner

⁵ gewerbliche und Hausschlachtungen, in- und ausländischer Herkunft

⁶ Betriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten; bis 1994 nach alter Wirtschaftszweigsystematik (SYPRO), ab 1995 nach neuer Wirtschaftszweigklassifikation (WZ'93), ab 1997

einschl. der Betriebe, die durch die „Handwerkszählung 1995“ ermittelt wurden

⁷ ohne Eigenerzeugung

⁸ 1 Tonne SKE (Steinkohle-Einheit) ≙ 29 308 MJ

^a repräsentative Viehzählung

^b allgemeine Viehzählung

Jahr	Wohnungswesen			Ausfuhr				Fremdenverkehr ²			
	zum Bau genehmigte Wohnungen ¹	fertiggestellte Wohnungen ¹		insgesamt	in EU-Länder	in Länder der EFTA	von Gütern der gewerblichen Wirtschaft	Ankünfte		Übernachtungen	
		insgesamt	Bestand an Wohnungen					insgesamt	Auslandsgäste	insgesamt	von Auslands-gästen
1 000			Mill. DM				1 000				
1995	20	22	1 230	14 003	7 383	821	12 254	3 996	300	21 988	665
1996	18	18	1 249	14 685	8 113	884	12 808	3 959	309	21 597	654
1997	19	19	1 269	17 051	8 967	1 033	15 334	4 057	337	20 776	685
1998	18	19	1 289	17 774	10 104	1 006	16 117	4 097	362	20 483	716
1999	17	18	...	19 268	10 005	1 109	17 581	4 208	357	20 538	729

Jahr	Kfz-Bestand ³ am 01.07.				Straßenverkehrsunfälle ⁵ mit Personenschaden			Spar-einlagen ⁶ am 31.12.	Sozialhilfe ⁷			Kriegsopfer-fürsorge
	insgesamt	Kraft-räder	Pkw ⁴	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					
1995	1 644	78	1 393	72	15 592	268	20 652	26 765	2 238,1	873,5	112,3	121,9
1996	1 677	85	1 416	75	14 307	260	18 809	29 689	2 201,6	902,1	117,8	104,7
1997	1 706	94	1 433	78	14 549	282	19 223	30 768	1 991,0	964,6	124,5	53,4
1998	1 729	102	1 441	83	14 376	245	19 047	31 189	2 054,1	1 004,7	126,0	43,9
1999	1 759	112	1 457	87	14 897	263	19 706	16 204 ^a	...	...	...	...

Jahr	Steuern							Schulden					
	Steuereinnahmen nach der Steuerverteilung			Steuern vom Umsatz	Steuern vom Einkommen			Verbrauch-steuern	Gewerbe-steuer	des Landes		der Gemeinden und Gemeindeverbände ⁹	
	des Bundes	des Landes ⁸	der Gemeinden		insgesamt	Lohnsteuer	veranlagte Einkommen-steuer			insgesamt	Kredit-mittel		
Mill. DM													
1995	9 163	9 844	3 102	6 098	10 739	8 007	1 119	41	1 178	26 367	4 918	3 859	
1996	8 609	9 980	3 093	5 950	10 133	7 821	805	169	1 265	27 640	5 127	4 026	
1997	...	9 924	3 223	5 493 ^b	10 233	7 734	775	...	1 430	28 991	5 318	4 184	
1998	...	10 440	3 315	5 868 ^b	10 752	8 061	756	...	1 492	29 797	5 413	4 248	
1999	...	10 813	3 274	6 395	11 142	8 343	1 107	...	1 387	30 460	5 415	4 448	

Jahr	Preisindizes im Bundesgebiet (1995 = 100)					Löhne und Gehälter ¹²						
	Erzeugerpreise ¹⁰		für Wohn-gebäude	Lebenshaltung aller privaten Haushalte		Industriearbeiter ¹³		Angestellte in Industrie ¹³ und Handel, Kreditinstituten und Versicherungsgewerbe			Öffentlicher Dienst	
	gewerblicher Produkte	land-wirt-schaftlicher Produkte ¹¹		insgesamt	darunter Nahrungs-mittel und alkoholfreie Getränke	Männer	Frauen	Bruttowochenlohn		Bruttomonatsgehalt		Beamte A 9 (Inspektor)	Angestellte BAT VIII (Bürokräft)
			Männer					Frauen	kaufmännische Angestellte	technische Angestellte		
DM												
1995	100,0	91,6	100,0	100,0	1 000	722	5 405	3 856	6 115	4 639	3 464	
1996	98,8	91,1	99,8	101,4	1 022 ^c	734 ^c	5 419 ^c	3 870 ^c	6 254 ^c	4 769	3 594	
1997	99,9	92,5	99,1	103,3	1 024 ^c	746 ^c	5 514 ^c	3 962 ^c	6 240 ^c	4 628	3 438	
1998	99,5	87,1	98,7	104,3	1 033 ^b	760 ^b	5 634 ^b	4 065 ^b	6 411 ^b	4 697	3 490	
1999	98,5	82,7	98,4	104,9	1 058	778	5 786	4 164	6 581	4 833	3 591	

¹ Errichtung neuer Gebäude
² nur Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Gästebetten, einschließlich Kinderheime und Jugendherbergen
³ Kraftfahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen, ohne Bundespost, Bundesbahn und Bundeswehr; ab 1994 nur ohne Post und Bundeswehr
⁴ einschließlich Kombinationskraftwagen
⁵ 1999 vorläufige Zahlen
⁶ ohne Postspareinlagen
⁷ Die Angaben ab 1994 sind nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar, weil seit 01.11.1993 die Angaben für Asylbewerber gesondert ausgewiesen werden.
⁸ einschließlich Länderfinanzausgleich sowie Bundesergänzungszuweisungen
⁹ einschließlich ihrer Krankenhäuser bis 1997, aber ohne Eigenbetriebe und Zweckverbände
¹⁰ ohne Umsatz- (Mehrwert-)steuer
¹¹ Basisjahr 1991 = 100
¹² Durchschnitt aus den 4 Berichtsquartalen
¹³ einschließlich Hoch- und Tiefbau mit Handwerk
¹⁴ Endgehalt, die Angaben gelten für Verheiratete mit einem Kind (ab 1997 ohne Kindergeld), ohne Stollenzulage
^a ab 1999 in Euro
^b ohne Einfuhrumsatzsteuer
^c Mit der Zuordnung der Berichtsbetriebe zur Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 1993 (WZ 1993), ist kein Vergleich mit den Ergebnissen zurückliegender Berichtsjahre möglich (vgl. Seite 10, Zahlenspiegel)

Zahlenspiegel Schleswig-Holstein

		1998	1999	1999			2000			
		Monatsdurchschnitt		März	April	Mai	Februar	März	April	Mai
BEVÖLKERUNG UND ERWERBSTÄTIGKEIT										
* Bevölkerung am Monatsende	1 000	2 761	2 771	2 766	2 768	2 768	...	...	...	...
Natürliche Bevölkerungsbewegung										
* Eheschließungen	Anzahl	p 1 523	p 1 533	891	1 186	2 265	...	...	...	...
	je 1 000 Einw. und 1 Jahr	p 6,6	p 6,6	3,8	5,2	9,6	...	...	...	...
* Lebendgeborene	Anzahl	p 2 311	p 2 279	2 343	2 198	2 306	...	...	...	...
	je 1 000 Einw. und 1 Jahr	p 10,0	p 9,9	10,0	9,7	9,8	...	...	...	...
* Gestorbene (ohne Totgeborene)	Anzahl	p 2 504	p 2 509	3 074	2 426	2 308	...	...	...	...
	je 1 000 Einw. und 1 Jahr	p 10,9	p 10,9	13,1	10,7	9,8	...	...	...	...
* darunter im ersten Lebensjahr oder Gestorbenen (-)	Anzahl	p 8	p 8	13	7	6	...	...	...	...
	je 1 000 Einw. und 1 Jahr	p 3,5	p 3,5	5,5	3,2	2,6	...	...	...	...
* Überschuß der Geborenen (+) oder Gestorbenen (-)	Anzahl	p - 193	p - 230	- 731	- 228	- 2	...	...	...	...
	je 1 000 Einw. und 1 Jahr	p - 0,8	p - 1,0	- 3,1	- 1,0	- 0,0	...	...	...	...
Wanderungen										
* Über die Landesgrenze Zugezogene	Anzahl	6 489	6 647	6 082	6 526	5 171	...	...	...	...
darunter aus dem Ausland	Anzahl	1 348	1 481	1 238	1 712	1 178	...	...	...	...
* Über die Landesgrenze Fortgezogene	Anzahl	5 497	5 482	5 531	5 058	4 425	...	...	...	...
darunter in das Ausland	Anzahl	1 198	1 200	1 142	1 017	1 052	...	...	...	...
* Wanderungsgewinn (+) und -verlust (-)	Anzahl	+ 991	+ 1 165	+ 551	+ 1 468	+ 746	...	...	...	...
* Innerhalb des Landes Umgezogene ¹	Anzahl	11 469	11 398	10 815	10 790	9 867	...	...	...	...
Wanderungsfälle	Anzahl	23 455	23 527	22 428	22 374	19 463	...	...	...	...
Arbeitslage										
* Arbeitslose (Monatsende)	1 000	128	122	131	124	118	128	123	115	108
darunter Männer	1 000	75	71	77	72	69	75	72	67	63
* Kurzarbeiter (Monatsmitte)	1 000	4,5	3,2	5,1	3,6	2,9	4,4	5,0	4,5	3,4
darunter Männer	1 000	3,6	2,7	4,2	2,9	2,4	4,0	4,6	4,0	2,9
* Offene Stellen (Monatsende)	1 000	11,7	13,7	16,1	17,3	16,8	16,4	18,5	19,6	18,6
LANDWIRTSCHAFT										
Viehbestand										
Rindvieh (einschließlich Kälber)	1 000	1 342 ^a	1 308 ^a	.	.	1 337	.	.	.	p 1 295
darunter Milchkühe (ohne Ammen- und Mutterkühe)	1 000	395 ^a	382 ^a	.	.	377	.	.	.	p 354
Schweine	1 000	1 348 ^a	1 415 ^a	.	.	1 365	.	.	.	p 1 376
darunter Zuchtsauen	1 000	122 ^a	124 ^a	.	.	125	.	.	.	p 118
darunter trächtig	1 000	85 ^a	91 ^a	.	.	90	.	.	.	p 88
Schlachtungen										
Rinder (ohne Kälber)	1 000 St.	33	35	39	33	28	37	39	28	34
Kälber	1 000 St.	1	1	2	1	2	1	1	1	1
Schweine	1 000 St.	121	131	134	131	128	121	125	114	130
darunter Hausschlachtungen	1 000 St.	1	1	1	0	0	0	0	0	0
* Schlachtmenge² aus gewerblichen Schlachtungen										
(ohne Geflügel)	1 000 t	21,5	22,8	24,4	22,3	20,5	22,9	23,7	19,3	22,7
darunter Rinder (ohne Kälber)	1 000 t	10,2	10,6	11,8	10,1	8,7	11,6	12,1	8,6	10,6
darunter Kälber	1 000 t	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2
darunter Schweine	1 000 t	11,0	11,8	12,1	11,9	11,5	10,9	11,2	10,3	11,7
Durchschnittliches Schlachtgewicht für										
Rinder (ohne Kälber)	kg	307	309	309	309	311	313	312	313	315
Kälber	kg	137	136	136	135	138	138	137	139	138
Schweine	kg	91	90	91	90	90	90	90	90	90
Geflügel										
Konsumeier ³	1 000	29 009	28 836	31 090	31 379	30 594	24 364	29 811	29 593	28 294
Geflügelfleisch ⁴	1 000 kg	68	70	.	.	.	.	.	.	.
* Milcherzeugung⁵										
darunter an Molkereien und Händler geliefert	%	96	97	96	97	98	-	-	-	-
Milchleistung je Kuh und Tag	kg	16,1	16,6	16,4	17,6	17,9	-	-	-	-

¹ ohne innerhalb der Gemeinde Umgezogene

² einschließlich Schlachtfette, jedoch ohne Innereien

³ in Betrieben bzw. in Unternehmen mit 3 000 und mehr Hennenhaltungsplätzen

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

⁵ ab Januar 2000 keine Monatsmeldungen mehr

^a November

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

		1998	1999	1999			2000			
		Monatsdurchschnitt		März	April	Mai	Februar	März	April	Mai
PRODUZIERENDES GEWERBE										
Verarbeitendes Gewerbe¹										
* Beschäftigte (einschließlich tätiger Inhaber)	1 000	143	140	140	139	140	140	141	140	140
* darunter Arbeiter und gewerblich Auszubildende	1 000	88	86	86	85	86	86	86	86	86
* Geleistete Arbeiterstunden	1 000	11 778	11 569	12 354	11 480	10 911	11 733	12 429	10 956	11 984
* Lohnsumme	Mill. DM	382,0	382,3	371,4	362,3	377,4	359,1	370,5	382,0	402,0
* Gehaltssumme	Mill. DM	363,9	367,6	354,7	352,3	371,2	357,2	360,8	366,2	382,5
* Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Mill. DM	4 223	4 438	4 999	4 040	4 242	4 136	4 977	4 197	4 560
Inlandsumsatz	Mill. DM	2 966	3 052	3 253	2 880	2 773	2 766	3 152	2 861	3 170
Auslandsumsatz	Mill. DM	1 257	1 387	1 746	1 160	1 469	1 369	1 825	1 336	1 390
Kohleverbrauch	1 000 t	13	12	.	.	.	.	.	.	.
Gasverbrauch	Mill. kWh	435	435	.	.	.	.	.	.	.
Stadt- und Kokereigas	Mill. kWh	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Erd- und Erdölgas	Mill. kWh	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Heizölverbrauch	1 000 t	73	63	.	.	.	.	.	.	.
leichtes Heizöl	1 000 t	4	4	.	.	.	.	.	.	.
schweres Heizöl	1 000 t	68	59	.	.	.	.	.	.	.
Stromverbrauch	Mill. kWh	323	323	330	327	323	330	355	327	334
Stromerzeugung (industrielle Eigenerzeugung)	Mill. kWh	39	38	39	36	33	42	41	40	40
Öffentliche Energieversorgung										
* Stromerzeugung (brutto)	Mill. kWh	2 188	2 921	3 234	3 004	2 541	2 570	2 338	2 054	2 363
* Stromverbrauch (einschließlich Verluste, ohne Pumpstromverbrauch)	Mill. kWh	1 094	1 085	1 184	1 053	1 002	1 143	1 125	1 056	1 031
Gaserzeugung (netto)	1 000 m³	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Handwerk (Meßzahlen)³										
		1. Vj. 99					1. Vj. 2000			
Beschäftigte (einschließlich tätiger Inhaber) am Ende des Vierteljahres	30.09.1998 = 100	...	...	95,2	.	.	.	92,3	...	...
Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Vj.-D 1998 = 100	...	...	85,3	.	.	.	88,7	...	...
Baugewerbe⁴										
Vorbereitende Baustellenarbeiten, Hoch- und Tiefbau⁵										
* Beschäftigte (einschließlich tätiger Inhaber)	Anzahl	38 078	36 580	36 233	36 948	37 072	34 448	34 508	34 628	34 556
* Geleistete Arbeitsstunden	1 000	3 786	3 735	3 893	4 015	3 809	3 010	3 412	3 189	3 931
darunter für										
Wohnungsbauten	1 000	1 952	1 930	2 023	2 101	1 956	1 633	1 756	1 618	1 980
gewerbliche und industrielle Bauten ⁶	1 000	814	794	832	795	766	649	763	720	894
Verkehrs- und öffentliche Bauten	1 000	974	961	994	1 075	1 041	692	833	813	1 024
* Lohnsumme	Mill. DM	117,0	115,1	106,7	128,1	118,0	89,4	97,9	108,1	114,2
* Gehaltssumme	Mill. DM	31,3	30,8	28,9	30,9	29,2	28,5	28,9	30,1	29,5
* Baugewerblicher Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Mill. DM	525,2	513,3	439,6	533,2	528,5	369,6	426,6	404,8	485,9
Auftragseingang ⁷	Mill. DM	270,4	247,7	284,1	258,5	266,0	205,3	264,4	235,3	265,8
Bauinstallation und sonstiges Baugewerbe⁷										
* Beschäftigte ⁸	Anzahl	12 020	11 247	11 329	-	-	-	10 479	-	-
* Geleistete Arbeitsstunden	1 000	1 329	1 251	3 681	-	-	-	3 482	-	-
Lohn- und Gehaltssumme	Mill. DM	47,3	45,4	127,4	-	-	-	123,2	-	-
* Baugewerblicher Umsatz (ohne Umsatzsteuer)	Mill. DM	147,2	139,2	311,8	-	-	-	324,4	-	-

¹ Betriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten. Zur Methode siehe Statistischen Bericht E 1 1. Ab Januar 1997 einschließlich ca. 90 neu in der Handwerkszählung gegründeter Betriebe.

² ohne Ausbaugewerbe, Gas-, Fernwärme und Wasserversorgung

³ ohne handwerkliche Nebenbetriebe

⁴ ab 1995 in der Abgrenzung nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 1993 (WZ93)

⁵ auf alle Betriebe hochgerechnete Ergebnisse

⁶ einschließlich Unternehmen der Bahn und Post

⁷ Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten

⁸ am Ende des Vierteljahres, bei Jahreszahlen = Durchschnitt der Vierteljahresergebnisse

⁹ Ab 1997 Umstellung auf vierteljährliche Berichterstattung

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

Zahlenspiegel Schleswig-Holstein

		1998	1999	1999			2000			
		Monatsdurchschnitt		März	April	Mai	Februar	März	April	Mai
BAUTÄTIGKEIT										
Baugenehmigungen										
* Wohngebäude (Errichtung neuer Gebäude)	Anzahl	921	943	1 040	916	1 046	650	959	796	1 021
darunter mit										
1 Wohnung	Anzahl	789	829	920	831	929	582	840	712	888
2 Wohnungen	Anzahl	73	68	74	52	68	44	75	62	86
* Rauminhalt	1 000 m³	777	742	782	726	840	503	753	597	773
* Wohnfläche	1 000 m²	149	144	148	141	166	100	147	116	151
* Nichtwohngebäude (Errichtung neuer Gebäude)	Anzahl	113	118	123	114	104	88	119	107	150
Rauminhalt	1 000 m³	570	572	478	701	520	405	814	449	537
Nutzfläche	1 000 m²	93	95	82	111	85	65	114	71	91
* Wohnungen insgesamt (alle Baumaßnahmen)	Anzahl	1 665	1 506	1 576	1 448	1 737	982	1 433	1 158	1 507
HANDEL UND GASTGEWERBE										
Ausfuhr										
* Ausfuhr insgesamt	Mill. DM	1 481,1	1 605,6	1 893,3	1 562,5	1 453,7	1 565,7	1 613,9	1 389,8	...
davon										
* Güter der Ernährungswirtschaft	Mill. DM	138,1	140,6	117,1	114,2	124,9	173,2	145,5	151,9	...
* Güter der gewerblichen Wirtschaft	Mill. DM	1 343,1	1 465,1	1 776,2	1 448,3	1 328,9	1 392,6	1 468,4	1 237,9	...
davon										
* Rohstoffe	Mill. DM	25,2	19,9	18,9	17,3	18,5	28,0	29,2	82,1	...
* Halbwaren	Mill. DM	72,5	71,6	59,0	72,4	60,6	93,0	90,2	62,7	...
* Fertigwaren	Mill. DM	1 245,4	1 373,6	1 698,4	1 358,6	1 249,8	1 271,6	1 348,9	1 093,1	...
davon										
* Vorerzeugnisse	Mill. DM	167,6	149,1	136,8	134,0	172,5	198,6	188,0	154,9	...
* Enderzeugnisse	Mill. DM	1 077,8	1 224,5	1 561,6	1 224,6	1 077,3	1 073,0	1 161,0	938,2	...
nach ausgewählten Verbrauchsländern										
* EU-Länder	Mill. DM	842,0	833,8	817,1	963,7	902,1	924,2	839,7	833,4	...
darunter Dänemark	Mill. DM	118,3	107,9	109,4	97,7	127,3	75,8	80,5	84,8	...
Vereinigtes Königreich	Mill. DM	117,3	121,4	122,3	134,7	89,8	136,7	139,9	108,6	...
Niederlande	Mill. DM	117,1	112,3	100,0	110,0	134,0	111,8	122,8	97,5	...
Frankreich	Mill. DM	114,9	114,4	132,5	126,5	116,5	171,6	97,1	118,5	...
* Einzelhandelsumsätze insgesamt (einschl. Kfz-Einzelhandel, Tankstellen)	1995 = 100	107,3	108,0	118,3	109,3	107,1	94,5	110,0	105,4	114,4
* Gastgewerbeumsätze	1995 = 100	98,3	98,6	82,5	99,5	114,3	67,1	84,4	101,2	111,3
Fremdenverkehr in Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Gästebetten										
* Ankünfte	1 000	341	351	251	325	478	p 186	p 249	p 360	p 439
darunter von Auslandsgästen	1 000	30	30	22	28	33	p 19	p 24	p 29	p 31
* Übernachtungen	1 000	1 707	1 712	968	1 437	2 119	p 662	p 931	p 1 602	p 1 945
darunter von Auslandsgästen	1 000	60	61	48	55	69	p 42	p 47	p 58	p 63
VERKEHR										
Seeschifffahrt¹										
* Gütereingang	1 000 t	1 821	...	1 865	1 861	1 844	...	...	...	...
* Güterversand	1 000 t	1 093	...	1 118	972	1 004	...	...	...	...
Binnenschifffahrt										
* Gütereingang	1 000 t	155	162	181	164	155	129	154	188	...
* Güterversand	1 000 t	201	203	233	200	211	179	212	202	...
* Zulassungen fabrikneuer Kraftfahrzeuge ²	Anzahl	11 021	11 198	16 086	13 136	12 067	9 365	14 190	10 597	12 145
darunter Krafträder	Anzahl	774	790	1 898	1 677	1 248	523	1 567	1 286	1 276
* Personenkraftwagen ³	Anzahl	9 256	9 330	12 711	10 271	9 614	7 931	11 315	8 124	9 615
* Lastkraftwagen (einschließlich mit Spezialaufbau)	Anzahl	681	721	889	746	731	637	837	702	781
Straßenverkehrsunfälle										
* Unfälle mit Personenschaden	Anzahl	1 198	r 1 248	1 005	1 082	1 362	p 986	p 1 004	p 990	p 1 494
* Getötete Personen	Anzahl	20	r 22	18	29	14	p 22	p 16	p 16	p 34
* Verletzte Personen	Anzahl	1 587	r 1 652	1 318	1 412	1 799	p 1 259	p 1 317	p 1 328	p 1 909

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.

		1998	1999	1999			2000			
		Monatsdurchschnitt		März	April	Mai	Februar	März	April	Mai
GELD UND KREDIT										
Insolvenzen										
* Insolvenzen insgesamt	Anzahl	91	89	80	78	77	96	128	102	95
* Unternehmen	Anzahl	72	68	67	66	62	64	95	64	49
* übrige Gemeinschaftler	Anzahl	19	20	13	12	15	32	33	38	46
* Beantragte Konkurse	Anzahl	91	91	80	78	77	96	128	102	95
* darunter mangels Masse abgelehnt	Anzahl	61	51	47	44	41	41	49	48	35
Kredite und Einlagen^{1 2}										
		4-Monats-durchschnitt⁴								
Kredite ³ an Nichtbanken insgesamt	Mill. DM	155 353	86 178	82 639	-	-	-	91 367	-	-
darunter										
Kredite ³ an inländische Nichtbanken	Mill. DM	149 977	82 089	79 132	-	-	-	86 119	-	-
kurzfristige Kredite (bis zu 1 Jahr)	Mill. DM	17 691	9 262	9 414	-	-	-	9 475	-	-
an Unternehmen und Privatpersonen	Mill. DM	17 319	6 947	8 797	-	-	-	9 033	-	-
an öffentliche Haushalte	Mill. DM	372	315	617	-	-	-	422	-	-
mittelfristige Kredite (1 bis 4 Jahre)	Mill. DM	7 390	7 585	7 808	-	-	-	7 012	-	-
an Unternehmen und Privatpersonen	Mill. DM	6 824	5 936	6 177	-	-	-	5 701	-	-
an öffentliche Haushalte	Mill. DM	566	1 482	1 631	-	-	-	1 311	-	-
langfristige Kredite (mehr als 4 Jahre)	Mill. DM	124 896	65 409	61 910	-	-	-	69 632	-	-
an Unternehmen und Privatpersonen	Mill. DM	94 872	52 563	48 618	-	-	-	57 091	-	-
an öffentliche Haushalte	Mill. DM	30 024	12 846	13 292	-	-	-	12 541	-	-
Einlagen und aufgenommene Kredite ³ von Nichtbanken	Mill. DM	96 524	49 142	47 899	-	-	-	50 403	-	-
Sichteinlagen und Termingelder										
von inländischen Nichtbanken	Mill. DM	64 336	33 934	32 758	-	-	-	35 344	-	-
von Unternehmen und Privatpersonen	Mill. DM	58 698	31 151	30 065	-	-	-	32 642	-	-
von öffentlichen Haushalten	Mill. DM	5 638	2 783	2 693	-	-	-	2 702	-	-
Spareinlagen	Mill. DM	30 898	16 361	16 356	-	-	-	16 153	-	-
von Unternehmen und Privatpersonen	Mill. DM	30 418	16 078	16 083	-	-	-	15 850	-	-
von öffentlichen Haushalten	Mill. DM	480	283	273	-	-	-	303	-	-
STEUERN										
Steueraufkommen nach der Steuerart			Vierteljahres-durchschnitt	1. Vj. 99				1. Vj. 2000		
Gemeinschaftsteuern ⁵	Mill. DM	4 249	4 466	3 971	-	-	-	3 668	-	-
Lohnsteuer	Mill. DM	2 015	2 086	1 884	-	-	-	1 875	-	-
veranlagte Einkommensteuer	Mill. DM	189	277	- 22	-	-	-	- 121	-	-
nicht veranlagte Ertragsteuer	Mill. DM	108	84	89	-	-	-	54	-	-
Zinsabschlagsteuer	Mill. DM	48	46	85	-	-	-	85	-	-
Körperschaftsteuer	Mill. DM	328	293	180	-	-	-	206	-	-
Umsatzsteuer	Mill. DM	1 467	1 599	1 758	-	-	-	1 559	-	-
Gewerbsteuerumlage	Mill. DM	94	82	- 3	-	-	-	11	-	-
Landesteuern	Mill. DM	374	335	361	-	-	-	347	-	-
Vermögensteuer	Mill. DM	11	12	14	-	-	-	7	-	-
Grunderwerbsteuer	Mill. DM	111	118	130	-	-	-	119	-	-
Kraftfahrzeugsteuer	Mill. DM	140	126	141	-	-	-	136	-	-
Gemeindesteuern	Mill. DM	516	498	467	-	-	-	...	-	-
Grundsteuer A	Mill. DM	8	8	9	-	-	-	...	-	-
Grundsteuer B	Mill. DM	117	123	121	-	-	-	...	-	-
Gewerbsteuer	Mill. DM	373	347	321	-	-	-	...	-	-
Steuerverteilung auf die Gebietskörperschaft										
Bundesanteil an den Gemeinschaftsteuern ⁵	Mill. DM	1 947	2 067	1 881	-	-	-	1 726	-	-
Lohnsteuer	Mill. DM	857	886	801	-	-	-	797	-	-
veranlagte Einkommensteuer	Mill. DM	80	118	- 9	-	-	-	- 51	-	-
Körperschaftsteuer	Mill. DM	164	164	90	-	-	-	103	-	-
Umsatzsteuer	Mill. DM	750	749	918	-	-	-	811	-	-
Gewerbsteuerumlage	Mill. DM	22	22	- 1	-	-	-	2	-	-
Solidaritätszuschlag	Mill. DM	147	147	136	-	-	-	129	-	-
Bundesanteil und Solidaritätszuschlag	Mill. DM	2 094	2 094	2 017	-	-	-	1 854	-	-
Steuereinnahmen des Landes ⁵	Mill. DM	2 610	2 610	2 423	-	-	-	2 465	-	-
Landesanteil an den Gemeinschaftsteuern	Mill. DM	2 155	2 155	1 987	-	-	-	1 983	-	-
Lohnsteuer (einschl. Zerlegung)	Mill. DM	991	950	929	-	-	-	933	-	-
veranlagte Einkommensteuer	Mill. DM	40	73	- 12	-	-	-	- 53	-	-
Körperschaftsteuer (einschl. Zerlegung)	Mill. DM	162	162	125	-	-	-	144	-	-
Umsatz- und Einfuhrumsatzsteuer	Mill. DM	817	816	850	-	-	-	876	-	-
Gewerbsteuerumlage	Mill. DM	73	72	- 2	-	-	-	3	-	-
Steuereinnahmen der Gemeinden/Gemeindeverbände (netto) ⁷	Mill. DM	829	844	489	-	-	-	...	-	-
Gewerbsteuer ⁷	Mill. DM	276	266	327	-	-	-	...	-	-
Anteil an der Lohn- und veranlagten Einkommensteuer	Mill. DM	410	392	17	-	-	-	...	-	-

¹ ab 1999 in Mill. EURO

² 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

³ einschließlich durchlaufender Kredite ⁴ Durchschnitt aus den Beständen in den Monaten März, Juni, September, Dezember ⁵ ohne Einfuhrumsatzsteuer

⁶ einschließlich Länderfinanzausgleich sowie Bundesergänzungszuweisungen ⁷ nach Abzug der Gewerbesteuerumlage

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

	1998	1999	1999			2000			
	Monatsdurchschnitt		März	April	Mai	Februar	März	April	Mai
PREISE									
Preisindexziffern im Bundesgebiet 1995 $\hat{=}$ 100									
Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte	104,3	104,9	104,4	104,8	104,8	106,2	106,4	105,4	106,3
darunter für									
Nahrungsmittel und alkoholfreie Getränke	103,0	101,7	102,9	103,2	103,2	101,6	101,1	101,5	101,8
Alkoholische Getränke und Tabakwaren	104,7	106,0	105,5	105,5	105,6	107,4	107,4	107,3	107,4
Bekleidung und Schuhe	101,5	101,8	101,8	101,8	101,9	101,7	102,0	102,0	102,0
Wohnung, Wasser, Strom, Gas und andere Brennstoffe	106,0	107,4	106,4	107,4	107,4	109,2	109,5	109,7	110,1
Einrichtungsgegenstände, Apparate, Geräte und Ausrüstungen für den Haushalt u. ä.	101,8	102,1	102,0	102,1	102,2	102,1	102,2	102,2	102,0
Gesundheitspflege	114,4	110,6	110,4	110,5	110,5	110,6	110,6	110,7	110,8
Verkehr	104,7	107,6	104,9	107,0	106,4	111,7	113,1	112,0	111,9
Nachrichtenübermittlung	97,3	88,2	90,0	88,7	88,5	85,8	84,7	84,5	84,1
Freizeit, Unterhaltung und Kultur	103,1	103,4	104,1	101,7	102,1	105,0	104,7	104,3	102,8
Bildungswesen	112,9	117,5	117,3	117,2	117,2	119,0	119,1	119,1	118,8
Beherbergungs- und Gaststättendienstleistungen	103,6	104,9	103,7	104,3	104,9	105,3	104,9	105,9	105,6
Andere Waren und Dienstleistungen	102,8	104,5	104,0	104,3	104,5	106,2	106,2	106,4	106,5
Einzelhandelspreise ¹	101,7	101,9	101,8	102,1	102,0	102,6	102,7	102,6	102,7
* Preisindex für Wohngebäude, Neubau, Bauleistungen am Gebäude	98,7	98,4	-	-	98,3	98,4	-	-	98,7
* Erzeugerpreise gewerblicher Produkte ²	99,5	98,5	97,7	98,3	98,3	100,0	100,0	100,4	101,0
Einfuhrpreise ²	100,7	100,2	98,0	98,7	99,0	107,8	108,7	108,4	...
Ausfuhrpreise ²	101,4	100,9	100,3	100,4	100,5	102,8	103,1	103,6	...
Preisindexziffern im Bundesgebiet 1991 $\hat{=}$ 100									
Erzeugerpreise landwirtschaftlicher Produkte ²	87,1	82,7	84,7	83,5	...	p 86,4	p 88,4	p 88,1	...
Einkaufspreise landwirtschaftlicher Betriebsmittel (Ausgabenindex) ²	103,6	102,8	101,8	102,5	...	108,2	109,6	110,2	...
LÖHNE UND GEHÄLTER³									
- Effektivverdienste in DM -									
Arbeiter im Produzierenden Gewerbe⁴									
Bruttowochenverdienste									
männliche Arbeiter	1 033	1 058	-	1 055	-	-	-	-	...
darunter Facharbeiter	1 090	1 117	-	1 115	-	-	-	-	...
weibliche Arbeiter	760	778	-	782	-	-	-	-	...
darunter Hilfsarbeiter	721	730	-	738	-	-	-	-	...
Bruttostundenverdienste									
männliche Arbeiter	27,35	27,89	-	27,89	-	-	-	-	...
darunter Facharbeiter	29,04	29,70	-	29,76	-	-	-	-	...
weibliche Arbeiter	20,38	20,95	-	21,08	-	-	-	-	...
darunter Hilfsarbeiter	19,17	19,52	-	19,66	-	-	-	-	...
bezahlte Wochenarbeitszeit									
männliche Arbeiter (Stunden)	37,7	37,7	-	37,8	-	-	-	-	...
weibliche Arbeiter (Stunden)	37,3	37,1	-	37,1	-	-	-	-	...
Angestellte, Bruttomonatsverdienste									
Produzierendes Gewerbe⁴									
kaufmännische Angestellte									
männlich	6 688	6 871	-	6 864	-	-	-	-	...
weiblich	4 763	4 894	-	4 905	-	-	-	-	...
technische Angestellte									
männlich	6 724	6 869	-	6 854	-	-	-	-	...
weiblich	4 699	4 862	-	4 876	-	-	-	-	...
Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern; Kredit- und Versicherungsgewerbe									
kaufmännische Angestellte									
männlich	5 268	5 409	-	5 431	-	-	-	-	...
weiblich	3 857	3 946	-	3 939	-	-	-	-	...
technische Angestellte									
männlich	4 866	5 128	-	5 093	-	-	-	-	...
weiblich	3 226	3 645	-	3 483	-	-	-	-	...
Produzierendes Gewerbe ⁴ , Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen u. Gebrauchsgütern; Kredit- u. Versicherungsgewerbe zusammen	5 192	5 334	-	5 338	-	-	-	-	...
kaufmännische Angestellte									
männlich	5 634	5 786	-	5 803	-	-	-	-	...
weiblich	4 065	4 164	-	4 162	-	-	-	-	...
technische Angestellte									
männlich	6 411	6 581	-	6 565	-	-	-	-	...
weiblich	4 591	4 744	-	4 750	-	-	-	-	...

¹ Beim Index der Einzelhandelspreise wurden die Angaben von Januar 1998 bis Mai 1999 wegen fehlerhafter Einbeziehung der Zuzahlungen für Arzneimittel korrigiert.

² ohne Umsatz-(Mehrwert-)steuer

³ Mit der Zuordnung der Berichtsbetriebe zur Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 1993 (WZ 1993), ist kein Vergleich mit den Ergebnissen vor 1996 möglich.

⁴ Handwerk nur im Hoch- und Tiefbau enthalten

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

Kreiszahlen
Schleswig-Holstein

KREISFREIE STADT Kreis	Bevölkerung am 31.12.1999			Bevölkerungsveränderung im Dezember 1999			Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im März 2000 (vorläufige Zahlen)		
	insgesamt	Veränderung gegenüber		Überschuß der Geborenen (+) oder Gestorbenen (-)	Wanderungsgewinn (+) oder -verlust (-)	Bevölkerungszunahme (+) oder -abnahme (-)	Unfälle	Getötete ²	Verletzte
		Vormonat	Vorjahresmonat ¹						
		%							
FLensburg	84 449	- 0,0	- 0,3	- 27	- 12	- 39	34	-	43
KIEL	233 795	- 0,3	- 1,5	- 74	- 649	- 723	90	1	115
LÜBECK	213 326	- 0,1	- 0,3	- 106	- 118	- 224	80	-	94
NEUMÜNSTER	80 243	- 0,3	- 0,7	- 27	- 197	- 224	48	-	65
Dithmarschen	136 920	+ 0,1	+ 0,3	- 9	+ 104	+ 95	64	2	101
Herzogtum Lauenburg	177 703	+ 0,2	+ 1,1	- 1	+ 425	+ 424	66	1	81
Nordfriesland	163 974	+ 0,0	+ 0,5	+ 2	+ 34	+ 36	33	-	46
Ostholstein	201 400	+ 0,1	+ 0,6	- 81	+ 217	+ 136	70	2	93
Pinneberg	289 557	+ 0,1	+ 0,5	- 2	+ 162	+ 160	96	-	115
Plön	131 960	+ 0,1	+ 0,9	- 45	+ 224	+ 179	44	-	54
Rendsburg-Eckernförde	268 220	+ 0,2	+ 0,9	+ 8	+ 508	+ 516	91	2	126
Schleswig-Flensburg	196 416	+ 0,1	+ 0,9	- 32	+ 193	+ 161	48	1	70
Segeberg	247 611	+ 0,1	+ 1,2	- 12	+ 249	+ 237	110	2	150
Steinburg	135 798	+ 0,0	+ 0,5	- 8	+ 61	+ 53	46	-	55
Stormarn	215 903	+ 0,1	+ 0,7	- 26	+ 276	+ 250	84	5	109
Schleswig-Holstein	2 777 275	+ 0,0	+ 0,4	- 440	+ 1 477	+ 1 037	1 004	16	1 317

KREISFREIE STADT Kreis	Verarbeitendes Gewerbe ³			Kraftfahrzeugbestand ⁵ am 01.01.2000		
	Betriebe am 31.05.2000	Beschäftigte am 31.05.2000	Umsatz ⁴ im Mai 2000 Mill. DM	insgesamt	Pkw ⁶	
					Anzahl	je 1 000 Einwohner ⁷
FLensburg	50	9 813	520	44 201	38 293	453
KIEL	105	14 672	258	118 387	101 088	430
LÜBECK	111	13 484	360	108 996	93 657	438
NEUMÜNSTER	65	6 477	182	47 763	40 221	499
Dithmarschen	63	6 652	534	92 920	72 781	532
Herzogtum Lauenburg	100	7 821	197	116 707	97 972	554
Nordfriesland	63	3 177	102	113 666	90 524	552
Ostholstein	89	5 678	144	129 478	107 651	535
Pinneberg	181	16 115	551	182 143	153 667	532
Plön	46	2 397	53	82 812	67 808	515
Rendsburg-Eckernförde	115	7 516	240	179 389	146 264	547
Schleswig-Flensburg	81	4 235	152	133 394	106 051	541
Segeberg	184	15 825	536	176 250	146 628	594
Steinburg	69	7 196	223	89 401	71 966	531
Stormarn	165	19 182	507	149 383	127 142	591
Schleswig-Holstein	1 487	140 240	4 560	1 764 890	1 461 713	527

¹ nach dem Gebietsstand vom 31.07.1997

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

³ Betriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten, ab Januar 1995 neue Berichtskreisabgrenzung aufgrund neuer Systematik; Vergleich mit davorliegenden Zeiträumen nicht gegeben.

⁴ ohne Umsatzsteuer

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

⁶ einschließlich Kombinationskraftwagen

⁷ Bevölkerungsstand: September 1999

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

Zahlen für Bundesländer

Bundesland	Bevölkerung		Arbeitsmarkt					Verarbeitendes Gewerbe ²		
	Einwohner am 30.09.1999		Arbeitslose Ende Mai 2000			Kurzarbeiter Mitte Mai 2000	offene Stellen Ende Mai 2000	Be- schäftigte am 31.03.2000	Umsatz ³ im März 2000	
	1 000	Veränderung ¹	1 000	Veränderung ¹	Arbeitslosen- quote	1 000	1 000		Mill. DM	Export- quote ⁴
		%		%						
Baden-Württemberg	10 466,4	+ 0,5	273,8	- 14,6	5,7	10,2	91,0	1 247	42 638	44
Bayern	12 140,7	+ 0,5	315,1	- 13,1	5,8	7,8	106,4	1 193	42 565	39
Berlin	3 392,3	- 0,4	264,1	- 0,1	17,5	5,1	7,6	112	5 412	22
Brandenburg	2 596,2	+ 0,4	224,1	+ 2,8	18,1	4,9	8,0	90	2 549	17
Bremen	664,6	- 0,7	40,7	- 6,6	13,9	0,7	5,8	64	3 402	47
Hamburg	1 703,8	+ 0,2	74,4	- 11,3	9,9	0,7	11,5	98	9 191	18
Hessen	6 048,8	+ 0,2	211,8	- 10,1	7,9	5,6	40,4	458	14 648	38
Mecklenburg-Vorpommern	1 791,6	- 0,5	157,3	+ 0,0	18,2	2,8	9,0	47	1 384	30
Niedersachsen	7 889,4	+ 0,4	336,7	- 7,2	9,7	7,8	58,6	554	22 154	40
Nordrhein-Westfalen	17 994,5	+ 0,1	768,9	- 6,7	9,8	23,8	115,8	1 472	51 938	34
Rheinland-Pfalz	4 032,4	+ 0,3	133,7	- 7,6	7,6	2,5	35,1	302	10 715	41
Saarland	1 072,0	- 0,3	47,2	- 4,4	10,5	2,2	5,6	105	3 373	40
Sachsen	4 467,5	- 0,7	376,7	+ 2,7	17,8	9,4	22,9	216	5 453	25
Sachsen-Anhalt	2 656,3	- 1,0	268,4	+ 0,6	21,0	5,1	12,1	103	3 181	14
Schleswig-Holstein	2 774,4	+ 0,4	108,5	- 7,9	8,9	3,4	18,6	141	4 925	37
Thüringen	2 452,0	- 0,6	187,0	+ 4,0	15,8	4,7	15,6	129	3 223	21
Bundesrepublik Deutschland	82 142,9	+ 0,1	3 788,3	- 5,2	10,3	96,6	566,8	6 331	226 752	37
Nachrichtlich:										
Alte Bundesländer (einschl. Berlin-West)	66 908,8	+ 0,3	2 459,1	- 8,8	8,3	67,5	496,5	5 727	210 320	38
Neue Bundesländer (einschl. Berlin-Ost)	15 234,1	- 0,5	1 329,2	+ 2,0	18,2	29,1	70,2	604	16 432	21

Bundesland	Vorbereitende Baustellenarbeiten, Hoch- und Tiefbau			Wohnungs- wesen	Fremdenverkehr ⁵ im Februar 2000			Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden ⁶ im März 2000			
	Beschäftigte am 31.01.2000	Baugewerblicher Umsatz ³ im Januar 2000		Zahl der genehmigten Wohnungen im Januar 2000	Ankünfte	Übernachtungen		Unfälle		Verunglückte	
		1 000	Mill. DM			Ver- änderung ¹	Anzahl	Ver- änderung ¹	Anzahl	Ver- änderung ¹	Anzahl	je 100 Unfälle
	%	%									
Baden-Württemberg	116	1 106	- 3,6	3 871	822 503	2 335 413	+ 3,8	3 028	+ 0,7	4 211	139
Bayern	157	1 897	+ 9,1	4 644	1 483 713	4 891 032	+ 0,9	4 167	+ 4,6	5 886	141
Berlin	34	522	- 0,9	613	294 385	625 762	+ 30,8	1 179	+ 3,6	1 457	124
Brandenburg	57	446	- 0,8	1 200	138 911	398 598	+ 14,5	1 050	+ 13,3	1 335	127
Bremen	7	80	- 9,4	116	53 325	97 723	+ 16,1	227	- 14,3	277	122
Hamburg	15	200	+ 3,7	...	189 711	337 498	+ 13,8	619	- 3,4	803	130
Hessen	61	620	- 10,0	...	684 301	1 786 879	+ 9,2	2 057	+ 4,3	2 802	136
Mecklenburg-Vorpommern	33	286	+ 17,6	891	158 609	595 565	+ 20,6	705	+ 5,4	979	139
Niedersachsen	95	968	+ 10,5	3 532	608 876	1 774 204	+ 14,6	3 156	+ 15,5	4 408	140
Nordrhein-Westfalen	163	1 817	- 0,8	8 465	1 083 785	2 615 059	+ 0,6	5 397	- 11,2	6 990	130
Rheinland-Pfalz	47	572	+ 17,7	1 837	317 616	890 334	+ 1,1	1 362	- 4,3	1 836	135
Saarland	12	124	+ 7,7	297	42 744	147 904	+ 13,7	357	- 15,2	475	133
Sachsen	92	678	- 2,8	1 295	305 025	947 363	+ 9,8	1 361	+ 0,6	1 830	134
Sachsen-Anhalt	58	432	- 9,6	778	132 565	347 224	+ 5,2	920	- 6,0	1 183	129
Schleswig-Holstein	35	272	- 0,3	811	185 514	649 334	+ 4,7	1 004	- 0,1	1 333	133
Thüringen	48	347	- 9,4	700	190 003	633 999	+ 9,1	883	+ 3,9	1 222	138
Bundesrepublik Deutschland	1 028	10 365	+ 1,5	...	6 691 586	19 073 891	+ 6,0	28 728	+ 2,5	38 898	135
Nachrichtlich:											
Alte Bundesländer (einschl. Berlin-West)	727	8 032	+ 2,6	...	5 663 013	15 941 637	+ 4,8	-	-	-	-
Neue Bundesländer (einschl. Berlin-Ost)	301	2 333	- 2,3	5 338	1 028 573	3 132 254	+ 13,1	-	-	-	-

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 Beherbergungstätigkeiten mit 9 und mehr Betten

⁶ 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

