

Mobilitätsbedürfnisse als Kostenfaktor privater Haushalte

Der Verkehr hat als integraler Bestandteil der Wirtschaft und des täglichen Lebens viele Facetten. So sind die Herstellung von Fahrzeugen und die Erbringung von Verkehrsleistungen bedeutende Wirtschaftsfaktoren des Landes. Andererseits bringt der Verkehrssektor auch Belastungen insbesondere ökologischer (Landschaftsverbrauch, Lärm- und Abgasbelastigung) und ökonomischer (Kostenfaktor für Unternehmen und Endverbraucher) Art mit sich. Mit der finanziellen Bedeutung der Verkehrsausgaben für die privaten Haushalte beschäftigt sich der nachfolgende Beitrag. Dabei wird zum Beispiel auch der Frage nachgegangen, worin sich die Bedürfnisse Wohnen und Mobilität unterscheiden. Als erste Orientierung zur langfristigen Entwicklung der Verkehrsausgaben kann ein Blick auf die Zusammensetzung der Verbrauchsausgaben bei 4-Personen-Arbeitnehmerhaushalten mit mittlerem Einkommen dienen. Danach hat seit der ersten Nachkriegszeit ein fundamentaler Wandel in der Ausgabenstruktur stattgefunden. Zu Beginn der 50er Jahre wurden bei sehr begrenzten Mitteln noch mehr als drei Viertel des privaten Verbrauchs für die elementaren Bedürfnisse Ernährung, Bekleidung und Wohnen verwandt, wobei allein um 45 % auf die Nahrungs- und Genußmittel entfielen. Die Ausgaben für Verkehr und Nachrichtenübermittlung, die in der zugrundeliegenden Systematik zusammengefaßt sind, spielten dagegen als Bestandteil des variablen Bedarfs mit gerade 3 % nahezu keine Rolle. In der folgenden Aufbauphase entwickelte dieser Bereich unter allen Verbrauchsausgaben die mit Abstand stärkste Dynamik, pendelte sich dann aber ab Ende der 70er Jahre in einer gleichbleibenden Größenordnung um 17 % ein. Zu Beginn der 90er Jahre nahmen die Ausgaben für Verkehr und Nachrichtenübermittlung damit innerhalb des privaten Verbrauchs nach dem Wohnen (Miete und häusliche Energie, um 25 %) und der Ernährung (um 21 %) die dritte Position ein.

Zur Datengrundlage

Der eben dargestellte Haushaltstyp aus der Statistik der laufenden Wirtschaftsrechnungen vermittelt zwar als eine Art Modellhaushalt ein anschauliches Bild, ist aber nicht repräsentativ für die Gesamtbevölkerung, da er zum Beispiel Veränderungen in den Haushaltsstrukturen nicht berücksichtigt. Einen weitaus breiteren Überblick bieten demgegenüber Daten der in fünfjährigen Abständen durchgeführten Einkommens- und Verbrauchsstichproben (EVS), in denen ein Großteil der privaten Haushalte¹ repräsentiert wird. Hieraus sind auf Landesebene Budgetdaten für 1973 bis 1988 verfügbar, zur Ausstattung mit Fahrzeugen zusätzlich für 1993.

In beiden genannten Erhebungen wird im Rahmen des privaten Verbrauchs eine Hauptgruppe „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ mit unterschiedlichen, teils wechselnden Untergliederungen nachgewiesen. Dabei wird strenggenommen nicht der Verbrauch (im Sinne von Verzehr oder Nutzung) erfaßt, sondern der Kauf von Verbrauchsgütern. Da die Nachrichtenübermittlung zwar inhaltliche Verwandtschaften zum Verkehr aufweist, aber nicht zum (Personen-)Verkehr im engeren Sinne zählt, wurden die entsprechenden Ausgaben aus der Hauptgruppe herausgerechnet. Zudem erfaßt der verbleibende Rest



Der Autor: Dr. Richard Kössler ist Leiter des Referats „Preise, Löhne und Gehälter, Wirtschaftsrechnungen“ im Statistischen Landesamt.

„Verkehr“ aus der Hauptgruppe noch nicht sämtliche Aufwendungen der privaten Haushalte für Mobilitätsbedürfnisse. Zum einen sind die Pauschalreisen, die üblicherweise (zumindest) die beiden Elemente Personentransport und Unterkunft beinhalten, zusammen mit den Dienstleistungen des Beherbergungsgewerbes in einer anderen Hauptgruppe zugeordnet. Zum anderen werden die Kraftfahrzeugsteuer und -versicherung nicht beim privaten Verbrauch, sondern bei den Steuern bzw. Versicherungen als Übertragungen nachgewiesen. Für den Verbraucher sind diese Ausgaben jedoch direkt mit der Kraftfahrzeughaltung verknüpft, haben also durchaus den Charakter von Unterhaltskosten für das Verkehrsmittel Kraftfahrzeug. Um die Verkehrsaufwendungen möglichst komplett nachzuweisen, werden im folgenden die Pauschalreisen mit einem grob geschätzten Verkehrsanteil von der Hälfte sowie die Kraftfahrzeugsteuer und -versicherung komplett einbezogen. Da durch die Berücksichtigung der Steuer und Versicherung ein Bezug auf den privaten Verbrauch nicht mehr sinnvoll wäre, werden die Verkehrsausgaben jeweils auf die ausgabenfähigen Einkommen und Einnahmen bezogen. Diese Größe umfaßt sämtliche für Ausgabezwecke im Prinzip frei verfügbaren

Mittel mit Ausnahme der Einnahmen aus Vermögensauflösung oder Kreditaufnahme.

An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, daß die Ausgaben jeweils auf alle zugrunde gelegten Haushalte bezogen werden, ohne Rücksicht darauf, ob bei einem Haushalt eine Ausgabenkategorie auftritt oder nicht. So werden die nachgewiesenen Ausgaben für Kraftfahrzeuge von zwei

¹ Nicht einbezogen sind die Anstaltsbevölkerung, Haushalte mit besonders hohem Einkommen (zum Beispiel 1988 ab 25.000 DM netto im Monat) und bis einschließlich 1988 Haushalte von Ausländern.

(nicht explizit ausgewiesenen) Faktoren bestimmt, nämlich dem Anteil der Kraftfahrzeughalter und der Höhe der Aufwendungen je Haushalt mit Kraftfahrzeug.

Eine Berechnung war für die laufenden Wirtschaftsrechnungen von 1967 bis 1993 und für die EVS von 1973 bis 1988 möglich. Da die Ergebnisse der laufenden Wirtschaftsrechnungen auf einer vergleichsweise schmalen Stichprobe² beruhen und dabei gerade relativ seltene, aber teure Ausgaben wie Kraftfahrzeugkäufe einen relativ

hohen Zufallsfehler aufweisen, werden zur Reduzierung dieser zufallsbedingten Schwankungen jeweils (gleitende) Durchschnitte von drei Jahren zugrunde gelegt. Das für 1992 nachgewiesene Ergebnis beinhaltet also zum Beispiel die Originalergebnisse der Jahre 1991 bis 1993 zu jeweils einem Drittel. Beim Nachweis realer Werte wird bei beiden Erhebungen auf das erste verfügbare Jahr der EVS, nämlich 1973, als Basisperiode Bezug genommen. Dabei wurden die ausgabenfähigen Einkommen und Einnahmen mit dem jeweiligen Gesamtindex deflationiert, die Verkehrsausgaben mit den jeweiligen Teilindizes für die verwendete Untergliederung. Hier mußten allerdings teilweise Datenlücken durch Zusammenfassungen oder die Verwendung von Teilindizes aus einem anderen Verbraucherpreisindex geschlossen werden.

² Insgesamt umfaßt die Erhebung in Baden-Württemberg ca. 150 Haushalte, von denen jeweils etwa 60 auf die beiden nachgewiesenen Haushaltstypen (4-Personen-Arbeitnehmerhaushalte mit mittlerem bzw. höherem Einkommen) entfallen.

Tabelle 1

Verkehrsausgaben in den Budgets privater Haushalte in Baden-Württemberg 1988 nach Haushaltsmerkmalen

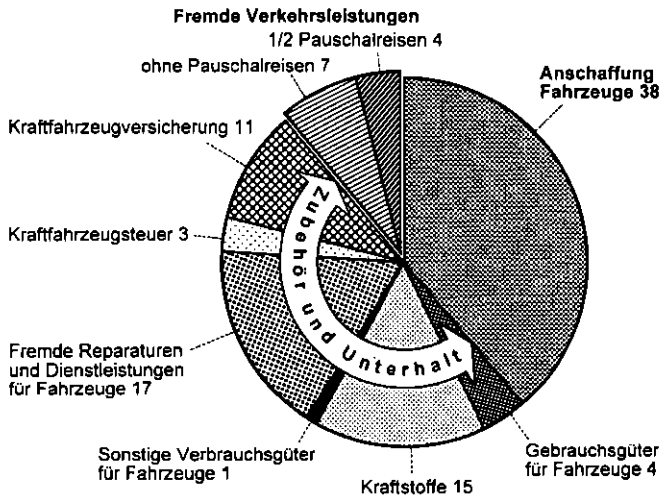
| Gegenstand der Nachweisung | Haushalte | | Ausgabenfähige Einkommen und Einnahmen ¹⁾ | Verkehrsausgaben zusammen | Davon | | |
|---|----------------|------------|--|---|-----------------------|---------------------------------|---------------------------|
| | | | | | Anschaffung Fahrzeuge | Zubehör und Unterhalt Fahrzeuge | fremde Verkehrsleistungen |
| | Anzahl in 1000 | % | DM | % der ausgabenfähigen Einkommen und Einnahmen ¹⁾ | | | |
| Haushalte insgesamt | 3 551 | 100 | 4 158 | 12,7 | 4,9 | 6,4 | 1,5 |
| Haushaltsgröße | | | | | | | |
| 1 Person | 1 158 | 32,6 | 2 212 | 10,6 | 3,0 | 5,2 | 2,4 |
| 2 Personen | 1 075 | 30,3 | 4 185 | 12,6 | 4,8 | 6,2 | 1,6 |
| 3 Personen | 597 | 16,8 | 5 309 | 13,5 | 5,5 | 6,8 | 1,2 |
| 4 Personen | 521 | 14,7 | 6 003 | 13,6 | 5,7 | 6,8 | 1,1 |
| 5 und mehr Personen | 200 | 5,6 | 7 043 | 13,0 | 5,4 | 6,6 | 1,0 |
| Haushaltstyp | | | | | | | |
| Alleinlebende Frau | 831 | 23,4 | 2 050 | 9,0 | (2,3) | 4,3 | 2,4 |
| Alleinlebender Mann | 327 | 9,2 | 2 625 | 13,7 | (4,3) | 7,1 | 2,3 |
| Elternteil mit Kindern darunter | 183 | 5,2 | 3 200 | 13,5 | (4,5) | 7,2 | 1,7 |
| mit 1 Kind | 128 | 3,6 | 3 094 | 13,8 | (4,6) | 7,2 | 2,0 |
| Ehepaare zusammen davon | 2 033 | 57,3 | 5 270 | 13,1 | 5,3 | 6,5 | 1,2 |
| ohne Kinder | 838 | 23,6 | 4 337 | 12,3 | 4,8 | 6,0 | 1,5 |
| mit 1 Kind | 515 | 14,5 | 5 458 | 13,6 | 5,6 | 6,9 | 1,1 |
| mit 2 Kindern | 498 | 14,0 | 6 001 | 13,6 | 5,6 | 6,8 | 1,1 |
| mit 3 Kindern | 139 | 3,9 | 7 069 | 12,8 | 5,5 | 6,4 | 0,9 |
| mit 4 und mehr Kindern | 42 | 1,2 | 6 920 | 13,1 | (5,0) | 6,9 | 1,2 |
| Sonstiger Haushalt | 177 | 5,0 | 5 104 | 14,0 | (5,3) | 7,0 | 1,7 |
| Monatliches Haushaltsnettoeinkommen von ... bis unter ... DM | | | | | | | |
| unter 1000 | (108) | (3,0) | (933) | (7,5) | / | / | (3,2) |
| 1000 – 2000 | 652 | 18,4 | 1 593 | 9,6 | 2,2 | 5,0 | 2,5 |
| 2000 – 3000 | 727 | 20,5 | 2 603 | 12,6 | 3,7 | 7,2 | 1,8 |
| 3000 – 4000 | 630 | 17,7 | 3 721 | 13,4 | 5,0 | 7,0 | 1,4 |
| 4000 – 5000 | 491 | 13,8 | 4 678 | 13,3 | 5,2 | 6,9 | 1,3 |
| 5000 – 10000 | 853 | 24,0 | 6 836 | 13,8 | 6,0 | 6,5 | 1,3 |
| 10000 – 25000 | 91 | 2,6 | 13 941 | 8,3 | (3,3) | 3,8 | 1,2 |
| Soziale Stellung der Bezugsperson | | | | | | | |
| Selbständiger ²⁾ | 223 | 6,3 | 8 218 | 10,2 | (3,9) | 5,3 | 1,1 |
| Beamter | 220 | 6,2 | 5 625 | 12,8 | 5,1 | 6,4 | 1,3 |
| Angestellter | 873 | 24,6 | 5 049 | 13,8 | 5,6 | 6,7 | 1,6 |
| Arbeiter | 752 | 21,2 | 4 126 | 15,9 | 6,9 | 7,8 | 1,2 |
| Arbeitsloser | (86) | (2,4) | (1 985) | (12,1) | / | (7,3) | (1,8) |
| Nichterwerbstätiger | 1 440 | 40,6 | 2 727 | 10,0 | 2,8 | 5,2 | 1,9 |
| Alter der Bezugsperson von ... bis unter ... Jahren | | | | | | | |
| unter 35 | 758 | 21,3 | 3 534 | 15,7 | 6,3 | 8,0 | 1,4 |
| 35 – 45 | 598 | 16,8 | 5 372 | 12,6 | 5,1 | 6,4 | 1,0 |
| 45 – 55 | 697 | 19,6 | 5 521 | 13,6 | 5,4 | 6,7 | 1,5 |
| 55 – 65 | 531 | 15,0 | 4 520 | 13,1 | 5,4 | 6,2 | 1,6 |
| 65 – 70 | 286 | 8,1 | 3 462 | 11,1 | (3,3) | 6,0 | 1,9 |
| 70 und mehr | 681 | 19,2 | 2 405 | 6,2 | (1,0) | 3,3 | 2,0 |

¹⁾ Einschließlich Statistischer Differenz. – ²⁾ Ohne Landwirte.

Schaubild 1

Verkehrsausgaben privater Haushalte in Baden-Württemberg 1988

Anteile in %



Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

228 95

Aufwendungen für Individualverkehr dominieren

Insgesamt gab ein durchschnittlicher privater Haushalt 1988 monatlich 528 DM für Verkehrszwecke aus. Den größten Einzelposten bildete dabei die Anschaffung von Fahrzeugen, vor allem von Pkw, mit 38,3% (Schaubild 1). Fremde Reparaturen und Dienstleistungen (einschließlich Garagenmiete) verschlangen 17,2%, Kraftstoffe mit 14,8% etwas weniger. Mit 10,5% schlug die Kraftfahrzeugversicherung stärker zu Buche als die restlichen mit einem Individualfahrzeug verbundenen Kosten. Damit entfiel die Hälfte der Verkehrsausgaben auf Kosten für Zubehör und Unterhalt von Fahrzeugen. Für fremde Verkehrsleistungen blieb selbst unter Einbeziehung der halben Pauschalreisen ein Anteil von lediglich 11,6%. Der Gesamtumfang der Verkehrsausgaben wird also eindeutig von den Aufwendungen für den Individualverkehr dominiert, wobei für Zubehör und Unterhalt ein knappes Drittel mehr als für die Anschaffung von Fahrzeugen zu veranschlagen ist.

1988 verwendete der Privathaushalt 12,7% der ausgabenfähigen Einkommen und Einnahmen für die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen. In der Aufgliederung nach verschiedenen Haushaltsmerkmalen (Tabelle 1) liegt der Anteil bei den meisten Gruppen relativ nahe beim Gesamtdurchschnitt. Unter 10% ihrer verfügbaren Mittel gaben insbesondere Haushalte mit einer Bezugsperson ab 70 Jahren aus, aber auch alleinlebende Frauen und Haushalte am unteren und am oberen Ende der Einkommensskala. Auffällig viel für Verkehr wandten demgegenüber die Arbeiterhaushalte und die Altersgruppe bis 34 Jahre auf. Die Aufwendungen für Zubehör und Unterhalt von Fahrzeugen liegen dabei in sämtlichen Haushaltsgruppen über den Anschaffungskosten. Die fremden Verkehrsleistungen hingegen stehen tendenziell in einer gegenläufigen Beziehung zum Individualverkehr. Niedrige Ausgaben für eigene Fahrzeuge korrespondieren also mit relativ hohen Aufwendun-

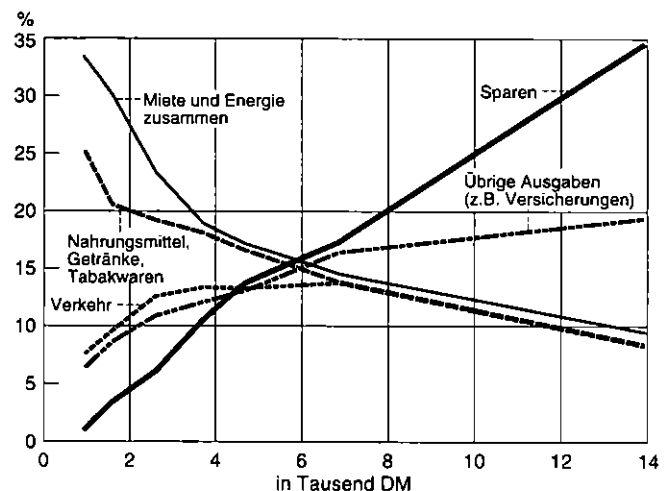
gen für öffentliche Verkehrsmittel. Das gilt allerdings nicht für den oberen Einkommensbereich, denn die anteiligen Ausgaben für fremde Verkehrsleistungen sind abweichend vom Individualverkehr mit steigendem Einkommen durchgehend rückläufig.

Mobilität als „Zwitter“ zwischen Grund- und höherem Bedürfnis...

Gerade der Verlauf der Ausgabenhöhe in Abhängigkeit vom Einkommen ist für die Charakterisierung eines Bedürfnisses von besonderem Interesse. Bei einem Grund- oder elementaren Bedürfnis nimmt der Ausgabenanteil mit steigendem Einkommen ab, bei einem höheren oder variablen Bedürfnis dagegen zu. Anders ausgedrückt beanspruchen Grundbedürfnisse ein niedriges Einkommen relativ stark, weil ihre Befriedigung die unmittelbare physische Existenz berührt. Bei erweitertem finanziellem Spielraum dagegen kommen zusätzlich bzw. zunehmend höherwertige Bedürfnisse zum Tragen. In Schaubild 2 sind für ausgewählte Bedarfsgruppen, die sich 1988 mit durchschnittlichen Ausgabenanteilen zwischen 12,7% (Verkehr) bis 17,6% (Miete, Energie) in ähnlichen Größenordnungen bewegten, die empirischen Verläufe dargestellt. Danach sind die Bereiche Ernährung und Wohnen eindeutig der Kategorie der Grundbedürfnisse zuzuordnen, die übrigen Ausgaben (insbesondere freiwillige Versicherungen und sonstige Übertragungen) in leicht abgeschwächter Form und das Sparen ganz deutlich den höheren Bedürfnissen. Die Verkehrsausgaben dagegen lassen sich im unteren Einkommensbereich eher der Kategorie der höheren Bedürfnisse zuordnen, sind aber nach einer Übergangsphase bei den mittleren Einkommen im oberen Einkommensbereich nahezu deckungsgleich mit den beiden aufgeführten Grundbedürfnissen. Dieser Gesamtverlauf, wesentlich geprägt von den Aufwendungen für den Individualverkehr, wird aber überla-

Schaubild 2

Anteile ausgewählter Ausgabengruppen an den ausgabenfähigen Einkommen und Einnahmen privater Haushalte in Baden-Württemberg 1988



Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

225 95

gert von den fremden Verkehrsleistungen, deren Verlauf durchgehend die Charakteristik eines elementaren Bedürfnisses aufweist. Eine entscheidende Rolle für diesen „zwitterartigen“ Verlauf der gesamten Verkehrsausgaben dürfte eine – allerdings nicht an einer bestimmten Einkommenshöhe fixierbare – „Einstiegsschwelle“ für den Erwerb und die Haltung eines Kraftfahrzeugs spielen. Ist diese Schwelle einmal überwunden, wird der Besitz eines Kraftfahrzeugs zur Selbstverständlichkeit und nähert sich damit einem Grundbedürfnis an. Neben der Schwelle „Mindesteinkommen für die Kraftfahrzeughaltung“ scheinen mindestens zwei andere Faktoren ein Hindernis darzustellen, nämlich das (hohe) Alter und das Geschlecht (alleinlebende) Frau. Dabei überlagern sich allerdings die Einflüsse teilweise gegenseitig, denn in den untersten Einkommensklassen sind alleinlebende ältere Frauen relativ stark vertreten.

... auf dem Weg zum Grundbedürfnis

Hier stellt sich nun die Frage, ob es sich bei diesem Ergebnis eher um eine mehr oder weniger zufällige Momentaufnahme aus dem Jahr 1988 handelt oder um einen Zusammenhang, der auch Rückschlüsse auf die weitere Entwicklung erlaubt. Zur Einordnung sind in *Schaubild 3* die entsprechenden Verläufe der Verkehrsausgaben aus den vier verfügbaren Erhebungsjahren der EVS gegenübergestellt, und zwar einheitlich in Preisen von 1973. Die Abweichungen zwischen den einzelnen Jahren lassen sich damit weitgehend als unterschiedliche Verhaltensweisen interpretieren. Generell zeigt sich in allen Jahren der gleiche Verlaufstypus, wenn auch mit Modifikationen. Zusammenfassend läßt sich die Entwicklung wie folgt interpretieren: Nach einer lang andauernden Expansionsphase bis gegen Ende der 70er Jahre, in der vor allem der Individualverkehr einerseits wegen der steigenden Realeinkommen, aber auch

wegen einer veränderten Prioritätensetzung ständig an Bedeutung gewann, haben sich die realen Verkehrsausgaben im mittleren und oberen Einkommensbereich weitgehend stabilisiert. Im unteren Einkommensbereich und den häufig dort vertretenen Haushalten dagegen sinken die Einstiegsschwellen für die Kraftfahrzeughaltung im Zeitablauf tendenziell, so daß auch hier eine langsame Verschiebung in Richtung Grundbedürfnis stattfindet. Dabei ist der erhöhte Ausgabenanteil mit Strukturverschiebungen von den fremden Verkehrsleistungen zum Individualverkehr verbunden, insbesondere zum Zubehör und Unterhalt.

Gesamtentwicklung stark von Strukturverschiebung der Haushalte bestimmt

Wie sich diese Grundtendenzen im Durchschnitt aller Haushalte niederschlagen, hängt allerdings von weiteren Faktoren ab, insbesondere von der Haushaltsstruktur, der Einkommensentwicklung und der Preisentwicklung allgemein bzw. speziell der Verkehrsausgaben. So stiegen die ausgabenfähigen Einkommen und Einnahmen von 1973 bis 1988 zwar nominal um 74,9%, bei einer Teuerung um 69,2% war der reale Anstieg mit 3,4% allerdings sehr gering. Der niedrige reale Anstieg hängt dabei wesentlich mit Strukturverschiebung hin zu den kleineren Haushalten zusammen. So nahm der Anteil der alleinlebenden Personen von 20,8% (1973) auf 32,6% (1988) zu, bei einer Erhöhung der Gesamtzahl der Haushalte um 23,1%. Da 1-Personen-Haushalte über unterdurchschnittliche Einkommen verfügen, bewirkt diese Verschiebung ein Sinken des Durchschnittseinkommens je Haushalt. Anders ausgedrückt war der Realeinkommensanstieg bei jeder Haushaltsgröße deutlich stärker als im Durchschnitt.

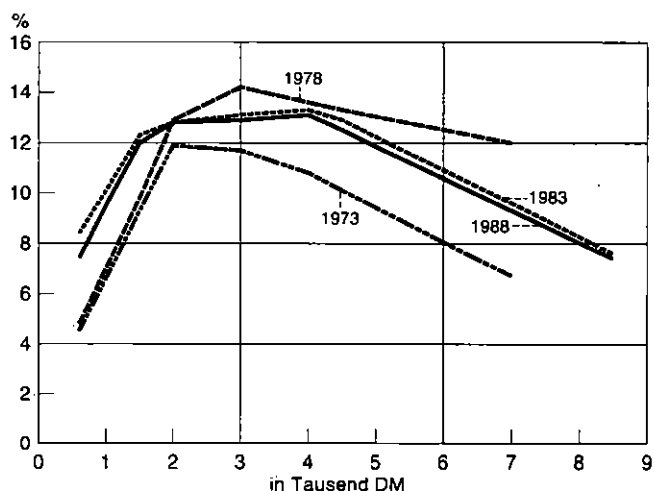
Die Verkehrsausgaben stiegen im betrachteten Zeitraum nominal um 105,8%, allerdings lagen auch die Preissteigerungen in diesem Bereich mit 77,1% über der durchschnittlichen Preisentwicklung. Da der reale Zuwachs der Verkehrsausgaben dennoch mit 16,2% deutlich höher ausfiel als der Einkommensanstieg, nahm der Ausgabenanteil von 10,8 auf 12,7% zu. Allerdings war er 1978 und 1983 mit jeweils 13,1% noch etwas höher ausgefallen. Zwar lag auch der Anteil der fremden Verkehrsleistungen 1988 mit 1,5% leicht über dem von 1973 (1,4%), wegen weit überdurchschnittlicher Preissteigerungen in diesem Bereich (112,0%) verbirgt sich dahinter jedoch sogar ein realer Rückgang um 12,1%.

Der Einfluß veränderter Haushaltsstrukturen läßt sich ausschalten, indem bestimmte Haushaltstypen herausgegriffen werden, wie das bei den laufenden Wirtschaftsrechnungen der Fall ist. Neben dem bereits angeführten 4-Personen-Haushalt mit mittlerem Einkommen läßt sich ein 4-Personen-Haushalt von Angestellten und Beamten mit höherem Einkommen darstellen, womit allerdings definitionsgemäß die Entwicklung am unteren Rand der Einkommensskala nicht abgedeckt ist. Da der bremsende Effekt der Strukturverschiebungen bei den Haushalten entfällt, verzeichneten beide Haushaltstypen abweichend vom Durchschnittshaushalt vergleichsweise stärkere Einkommenszuwächse. Da die Realeinkommen abgesehen von einer Staginationsphase zum Ende der 70er und Beginn der 80er Jahre stetig stiegen, bewegten sich die beiden Haushaltstypen im Zeitablauf auf der Realeinkommensskala von unterschiedlichen Ausgangspunkten nach oben. In jeweiligen

Schaubild 3

Anteil der Verkehrsausgaben an den ausgabenfähigen Einkommen und Einnahmen privater Haushalte in Baden-Württemberg 1973 bis 1988

In Preisen von 1973, geglättet durch abschnittswise linearen Trend



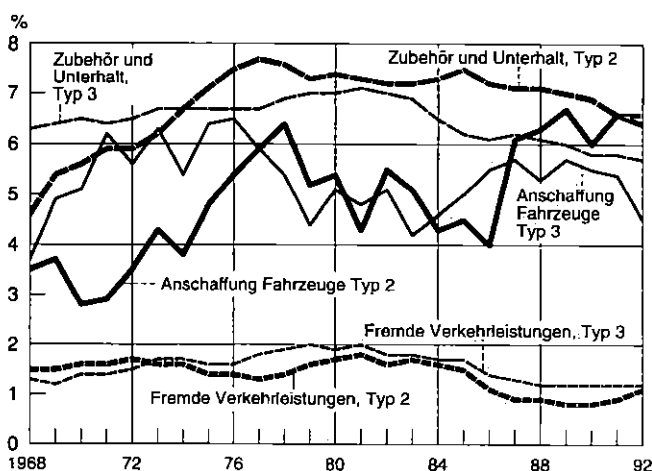
Preisen nahmen beim Haushalt mit mittlerem Einkommen sowohl die Anschaffungskosten für Fahrzeuge als auch die Unterhaltskosten in Relation zu den verfügbaren Mitteln bis Ende der 70er Jahre deutlich zu. Danach gingen die Unterhaltskosten – bei jährlichen Schwankungen – in eine leicht sinkende Tendenz über (*Schaubild 4*). Beim Haushalt mit höherem Einkommen schlugen die Unterhaltskosten bis Mitte der 70er Jahre relativ stärker zu Buche als beim Haushalt mit mittlerem Einkommen; seither liegen sie aber bei ebenfalls leicht sinkender Tendenz durchweg darunter. In abgeschwächter Form und mit zeitlicher Verzögerung zeigt sich eine ähnliche Entwicklung auch bei den Anschaffungskosten, allerdings ist hier beim Haushalt mit mittlerem Einkommen eine rückläufige Tendenz bisher nicht zu beobachten. Die fremden Verkehrsleistungen bewegen sich bei beiden Typen durchweg auf sehr ähnlichem Niveau, wobei sich eine leicht fallende Tendenz insbesondere beim Haushalt mit höherem Einkommen konstatieren läßt.

Um reale Veränderungen aufzeigen zu können, muß zusätzlich die (relative) Preisentwicklung der einzelnen Ausgabenpositionen berücksichtigt werden (*Schaubild 5*). Insgesamt verteuerten sich die Verkehrsleistungen seit Beginn der 70er Jahre etwas stärker als die gesamte Lebenshaltung. Dazu trugen insbesondere die fremden Verkehrsleistungen und die Anschaffungskosten für Fahrzeuge bei. Die Preisentwicklung bei den Unterhaltskosten hingegen bewegte sich im Bereich der allgemeinen Preisentwicklung, wobei doch relativ starke Schwankungen von den Preisausschlägen bei den Kraftstoffen ausgelöst wurden. In der realen Betrachtung entsprach damit die Entwicklung der Unterhaltskosten – bei verstärkten Schwankungen aufgrund der Preisentwicklung bei den Kraftstoffen – von der Tendenz her dem nominalen Verlauf. Bei der Anschaffung wird beim Haushalt mit höherem Einkommen die rückläufige Tendenz verstärkt sichtbar, und auch beim Haushalt mit mittlerem Einkommen sind Ansätze in diese

Schaubild 4

Anteil der Verkehrsausgaben an den ausgabenfähigen Einkommen und Einnahmen in Baden-Württemberg 1968 bis 1992

Laufende Wirtschaftsrechnungen, dreijähriger gleitender Durchschnitt

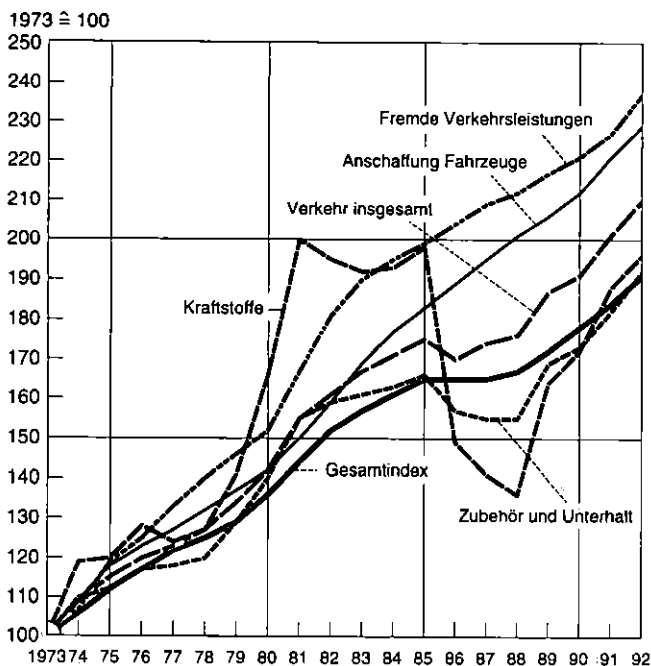


Typ 2: 4-Personen-Arbeitnehmerhaushalt mit mittlerem Einkommen; Typ 3: 4-Personen-Haushalt von Angestellten und Beamten mit höherem Einkommen.

Schaubild 5

Preisentwicklung insgesamt und bei Verkehrsausgaben in Baden-Württemberg 1973 bis 1992

4-Personen-Arbeitnehmerhaushalt mit mittlerem Einkommen



Richtung erkennbar. Bei den fremden Verkehrsleistungen wird durch die Deflationierung sichtbar, daß sie bei beiden Haushaltstypen doch sichtlich an Bedeutung verlieren. Für die Verkehrsausgaben insgesamt ergibt sich daraus: In Preisen von 1973 erreichten die Verkehrsausgaben bei beiden Haushaltstypen – zu abweichenden Zeitpunkten – in den 70er Jahren mit Anteilen über 14% an den verfügbaren Mitteln ihren Höhepunkt. Seither ist eine rückläufige Tendenz zu beobachten, die beim Haushalt mit höherem Einkommen früher einsetzte und insgesamt deutlicher ausgeprägt ist als beim Haushalt mit mittlerem Einkommen. So unterschritt der Ausgabenanteil Anfang der 90er Jahre beim mittleren Einkommen 13% und beim höheren 11%. Um dies im Bild der Einkommens-Ausgaben-Kurve (*Schaubilder 3 und 4*) auszudrücken, befinden sich beide Haushaltstypen einkommensmäßig inzwischen jenseits des Scheitelpunkts, ab dem der Anteil der Verkehrsausgaben zu sinken beginnt. Insgesamt spricht damit einiges dafür, daß sich der in der Querschnittsbetrachtung erkennbare Grundzusammenhang auch auf die Längsschnittbetrachtung übertragen läßt.

Ausstattung mit Verkehrsmitteln weiter verbessert

Wie aus den bisherigen Ergebnissen deutlich wurde, ist insbesondere die Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs eine ganz wesentliche Determinante für die Höhe der Verkehrsausgaben. Da zur Ausstattung mit Fahrzeugen bereits Daten für das Jahr 1993 vorliegen, sind hieraus auch Rück-

Tabelle 2

Ausstattung privater Haushalte mit Verkehrsmitteln in Baden-Württemberg am 1. Januar 1993 nach Haushaltsmerkmalen

| Gegenstand der Nachweisung | Haushalte | | Darunter verfügen über | | | | |
|--|----------------|------|----------------------------|----------------------|----------------------|----------|---------|
| | | | Personen- kraftwagen | und zwar | | Kraftrad | Fahrrad |
| | | | | fabrikneu gekauft | gebraucht gekauft | | |
| | Anzahl in 1000 | % | % der jeweiligen Haushalte | | | | |
| Haushalte insgesamt | 4 367 | 100 | 77,4 | 39,7 | 43,3 | 8,2 | 75,7 |
| Haushaltsgröße | | | | | | | |
| 1 Person | 1 509 | 34,6 | 52,2 | 24,1 | 27,4 | (3,7) | 56,1 |
| 2 Personen | 1 274 | 29,2 | 85,5 | 48,5 | 40,8 | 8,1 | 76,9 |
| 3 Personen | 719 | 16,5 | 93,9 | 48,8 | 58,1 | 11,8 | 91,4 |
| 4 Personen | 610 | 14,0 | 95,8 | 48,1 | 61,0 | 13,4 | 94,8 |
| 5 und mehr Personen | 254 | 5,8 | 95,3 | 41,4 | 66,2 | 13,7 | 95,2 |
| Haushaltstyp | | | | | | | |
| Alleinlebende Frau | 932 | 21,3 | 42,4 | 22,4 | 19,3 | / | 54,2 |
| Alleinlebender Mann | 577 | 13,2 | 67,9 | 26,8 | 40,4 | 6,8 | 59,1 |
| Elternteil mit Kindern | 215 | 4,9 | 74,4 | (26,9) | 48,4 | / | 88,3 |
| darunter | | | | | | | |
| mit 1 Kind | 136 | 3,1 | 73,3 | (28,5) | (44,7) | / | 84,2 |
| Ehepaare zusammen | 2 380 | 54,5 | 92,0 | 50,8 | 50,8 | 10,3 | 86,1 |
| davon | | | | | | | |
| ohne Kinder | 983 | 22,5 | 86,4 | 53,9 | 36,7 | 6,8 | 75,6 |
| mit 1 Kind | 603 | 13,8 | 96,0 | 51,2 | 59,5 | 12,1 | 91,6 |
| mit 2 Kindern | 571 | 13,1 | 96,0 | 49,2 | 60,0 | 13,1 | 94,8 |
| mit 3 Kindern | 163 | 3,7 | 96,6 | 42,8 | 66,0 | (13,0) | 94,6 |
| mit 4 und mehr Kindern | 60 | 1,4 | 91,0 | 33,6 | 66,9 | / | 97,6 |
| Sonstiger Haushalt | 263 | 6,0 | 92,3 | 38,5 | 63,0 | (16,0) | 83,0 |
| Monatliches Haushaltsnettoeinkommen von . . . bis unter . . . DM | | | | | | | |
| unter 1200 | 344 | 7,9 | (35,3) | (14,5) | (20,5) | / | 54,4 |
| 1200 – 1800 | 512 | 11,7 | 40,9 | (17,8) | (22,8) | / | 55,6 |
| 1800 – 2500 | 780 | 17,9 | 67,5 | 26,4 | 40,6 | (6,3) | 63,6 |
| 2500 – 3000 | 459 | 10,5 | 82,1 | 40,4 | 43,3 | (6,6) | 76,6 |
| 3000 – 4000 | 787 | 18,0 | 90,5 | 46,3 | 49,9 | 10,7 | 83,8 |
| 4000 – 5000 | 581 | 13,3 | 95,0 | 48,5 | 54,1 | 10,9 | 86,3 |
| 5000 – 6000 | 356 | 8,2 | 96,9 | 57,6 | 55,6 | (12,3) | 90,2 |
| 6000 – 10000 | 435 | 10,0 | 97,4 | 62,9 | 51,7 | 12,2 | 92,9 |
| 10000 – 25000 | 68 | 1,6 | 97,6 | (77,6) | (44,4) | / | 90,9 |
| Soziale Stellung der Bezugsperson | | | | | | | |
| Selbständiger ¹⁾ | 287 | 6,6 | 92,3 | 56,2 | 45,5 | (10,9) | 87,4 |
| Beamter | 219 | 5,0 | 97,1 | 53,2 | 52,8 | (10,7) | 92,6 |
| Angestellter | 1 122 | 25,7 | 88,0 | 46,2 | 49,6 | 8,3 | 89,6 |
| Arbeiter | 1 056 | 24,2 | 88,0 | 33,5 | 61,4 | 13,2 | 79,4 |
| Arbeitsloser | 109 | 2,5 | 67,8 | (24,9) | (46,2) | / | 68,7 |
| Nichterwerbstätiger | 1 530 | 35,0 | 56,7 | 35,0 | 23,7 | (3,9) | 58,6 |
| Alter der Bezugsperson von . . . bis unter . . . Jahren | | | | | | | |
| unter 35 | 904 | 20,7 | 81,9 | 26,1 | 57,8 | 12,9 | 79,3 |
| 35 – 45 | 865 | 19,8 | 89,4 | 41,6 | 54,7 | 10,5 | 89,5 |
| 45 – 55 | 746 | 17,1 | 88,0 | 48,8 | 50,7 | 9,4 | 88,3 |
| 55 – 65 | 764 | 17,5 | 84,1 | 50,0 | 42,4 | (7,8) | 80,2 |
| 65 – 70 | 326 | 7,5 | 67,5 | 45,3 | 26,7 | / | 67,5 |
| 70 und mehr | 761 | 17,4 | 45,3 | 31,7 | 13,9 | / | 42,1 |

¹⁾ Ohne Landwirte.

schlüsse auf die Entwicklung nach 1988 bezogen auf die Gesamtheit der Haushalte möglich.

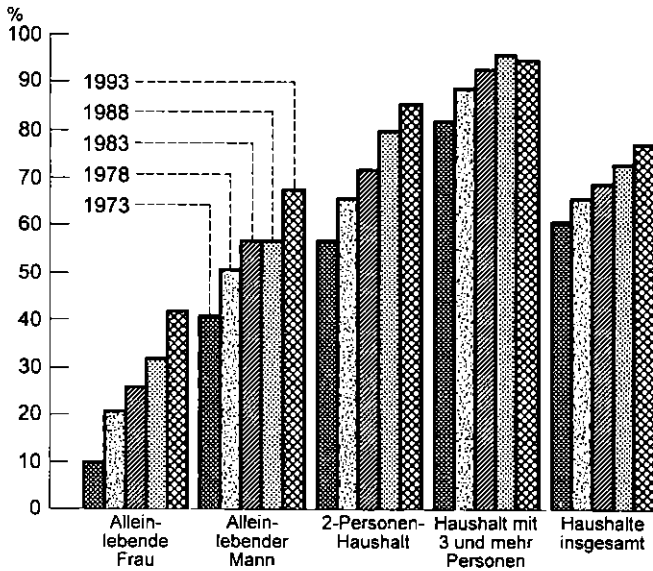
Insgesamt verfügten Anfang 1993 bereits mehr als drei Viertel aller Haushalte über einen Pkw, wobei gebraucht gekaufte Fahrzeuge leicht überwogen (Tabelle 2). Auf ähnlichem Niveau bewegt sich die Verbreitung von Fahrrädern. Krafträder dagegen sprechen nur spezielle Interessentengruppen an und sind deshalb kaum in jedem zehnten Haushalt anzutreffen. Beim Pkw, dem unter Kostenaspekten bedeutendsten Fahrzeug, ist inzwischen in vielen Gruppen mit Verbreitungsgraden über 90% praktisch eine Vollausstattung erreicht, wenn man davon ausgeht, daß es immer eine mehr oder weniger große Restgruppe gibt, für die der Besitz eines Autos aus Überzeugung oder aus sonstigen

Gründen (zum Beispiel mangels Führerschein, wegen Gebrechen) nicht in Frage kommt. Mit Ausnahme der oberen Einkommen und den Selbständigen sind genau dieselben Gruppen schlechter mit Pkw ausgestattet, die auch relativ niedrige Verkehrsausgaben aufweisen, also namentlich alleinlebende Personen, darunter vor allem Frauen, Haushalte mit niedrigem Einkommen, Nichterwerbstätige und Arbeitslose sowie Haushalte mit einer älteren Bezugsperson.

Die Entwicklung vor 1993 läßt sich wie folgt charakterisieren: Beim Pkw stieg der Ausstattungsgrad bis 1983 bei allen Gruppen. Da zu diesem Zeitpunkt bei vielen Gruppen das Vollausstattungs-niveau annähernd erreicht war, konzentrierte sich der Zuwachs in der Folgezeit auf die noch

Schaubild 6

Ausstattungsgrad privater Haushalte mit Personenkraftwagen in Baden-Württemberg 1973 bis 1993 nach Haushaltsgröße bzw. -typ



Statistisches Landesamt Baden - Württemberg

229 95

schlechter ausgestatteten Haushalte, also zum Beispiel auf die mit einer oder zwei Personen (*Schaubild 6*). Bezogen auf alle Haushalte verbesserte sich der Ausstattungsgrad insgesamt relativ gleichmäßig. Parallel dazu nahm vor allem in den größeren Haushalten die Mehrfachausstattung zu, allerdings zeigen sich hier zu Beginn der 90er Jahre Stagnationstendenzen. So verfügte 1973 knapp jeder zehnte Haushalt, 1988 und 1993 aber bereits knapp jeder vierte über mehr als ein Auto. Allerdings ist auch eine Neigung zu sparsameren Lösungen unverkennbar, was sich insbesondere in der Relation zwischen Neu- und Gebrauchtwagen sowie im Alter des Fahrzeugbestandes ausdrückt. 1973 nannten noch 40,3% der Haushalte einen Neuwagen und 30,7% einen Gebrauchtwagen ihr eigen, 1993 lag der Verbreitungsgrad von Neuwagen mit 39,7% jedoch bereits unter dem gebraucht gekauften Autos (43,3%). Und während 1973 noch in zwei Dritteln der Haushalte der Kauf des Fahrzeugs maximal drei Jahre zurücklag, war das 1993 nur noch bei etwas über der Hälfte der Fall.

Im Zweiradbereich weisen Fahrräder sowohl von der Entwicklungslinie als auch vom Verbreitungsgrad große Ähnlichkeiten zu den Pkw auf, allerdings spielt bei ihnen die Mehrfachausstattung noch eine erheblich stärkere Rolle. Bei den Krafträdern dagegen wurde Mitte der 80er Jahre der Trend zur stärkeren Verbreitung in sein Gegenteil

umgekehrt, da Kleinkrafträder aufgrund geänderter gesetzlicher Regelungen vor allem bei Jugendlichen erheblich an Bedeutung verloren. Dieser Rückgang äußert sich vor allem in den Haushalten mit einer Bezugsperson im Alter von 35 bis 54 Jahren, dem schwerpunktmäßig die Eltern der Jugendlichen angehören. Motorräder und -roller hingegen sind weiterhin auf dem Vormarsch, vor allem im Altersbereich bis zu 44 Jahren.

Ausblick

Für den weit überwiegenden Teil der privaten Haushalte ist der Kauf und der Unterhalt eines eigenen Kraftfahrzeugs, meist eines Pkw, inzwischen zu einem festen Bestandteil des Budgets geworden, der die Kosten für das Bedürfnis Mobilität zu fast 90% bestimmt. Im Durchschnitt wird etwa jede achte DM der frei verfügbaren Mittel für diesen Ausgabenbereich reserviert. Wie hoch dieser Anteil jedoch zu einem bestimmten Zeitraum genau ist und wie er sich weiterentwickeln wird, hängt von einer Vielzahl von Einflußfaktoren ab. Genannt seien hier insbesondere die verfügbaren Mittel und deren Verteilung, die Preisentwicklung allgemein und speziell im Verkehrsbereich sowie die Struktur der Haushalte. Besonders komplex sind die Einflüsse des Einkommens, da sich hier gegenläufige Effekte überlagern. So würde eine gleichmäßige Erhöhung der Realeinkommen bei ansonsten gleichen Verhältnissen dazu führen, daß die Verkehrsausgaben in Relation zum Einkommenszuwachs bei den niedrigen Einkommen überproportional, bei den mittleren etwa proportional und bei den oberen unterproportional zunehmen. Insgesamt würde sich damit der Anteil der Verkehrsausgaben allenfalls geringfügig verändern. Damit spricht einiges für folgende These: Auch ein kräftiger Wohlstandszuwachs wird künftig nicht mehr automatisch, wie dies sicherlich noch bis weit in die 70er Jahre hinein der Fall gewesen wäre, zu einer relativen Erhöhung der Verkehrsaufwendungen führen. Längerfristig ist eher mit einem Rückgang zu rechnen, wie er sich beispielsweise bei den beiden 4-Personen-Haushalten der laufenden Wirtschaftsrechnungen bereits jetzt niederschlägt.

Auf der anderen Seite spricht auch nicht viel für ein plötzliches dauerhaftes Absinken des Verkehrsanteils. Zwar hat es insbesondere im Pkw-Bereich immer wieder, wie zuletzt 1992/93, Absatzkrisen gegeben. Diese wurden aber stets wieder durch den längerfristig vorhandenen Bedarf behoben. Hier ist zumindest ein Ersatzbedarf für die Haushalte mit Vollausstattung zu nennen, mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit aber auch noch ein Expansionspotential bei den schwächer ausgestatteten Gruppen. So spricht beispielsweise allein der natürliche Generationenwechsel für die Prognose einer weiteren Ausstattungsverbesserung bei den Haushalten mit einer älteren Bezugsperson.

Dr. Richard Kössler