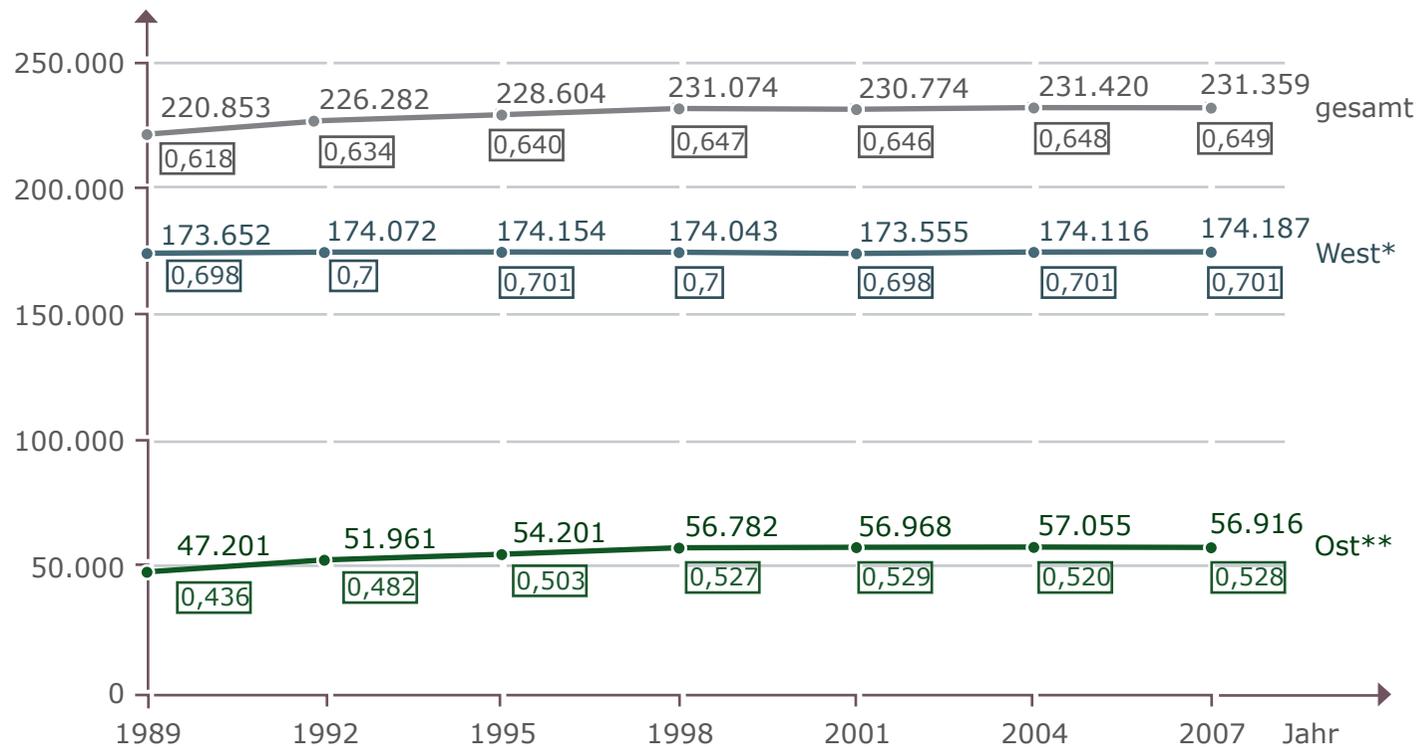


■ Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland

Die Entwicklung der Länge des Straßennetzes (überörtlicher Verkehr) in Ost-* und Westdeutschland** in den Jahren 1989 bis 2007
Angaben in absoluten km und relativ zur Fläche km/km²



Quelle: *bis einschl. 1990: Gebiet der DDR, danach Neue Bundesländer (ohne Berlin)

** bis einschl. 1990: früheres Bundesgebiet, danach Alte Bundesländer

Quelle: Statistische Jahrbücher für die BRD 1981-2008

Lizenz: Creative Commons by-nc-nd/3.0/de; Bundeszentrale für politische Bildung, 2010, www.bpb.de





■ **Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland**

Voraussetzungen, Transformation und heutiger Entwicklungsstand

Das Erbe der älteren und jüngeren Vergangenheit

Die Infrastruktur in der DDR war zum Zeitpunkt des Mauerfalls und der Wiedervereinigung stark überholungs- und erneuerungsbedürftig. Besonders im Bereich Verkehr und Telekommunikation, aber auch im Städte- und Wohnungsbau war der Modernisierungs- und Nachholbedarf außerordentlich hoch.

Die Ursachen für die große Infrastrukturlücke in der DDR reichen bis in die Zeit nach dem zweiten Weltkrieg zurück. So unterschied sich die Reparationspolitik in der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) insofern von der in den westlichen Zonen, als Demontagen von Industrieanlagen, Abtransport von Maschinen und massiver Abbau des Schienennetzes ein sehr viel größeres Ausmaß hatten. Beispielsweise wurden auf dem Gebiet der DDR bis 1947 rund 11.800 km des Schienennetzes demontiert und fortgebracht, das entspricht mehr als der doppelten Distanz zwischen Paris und New York. Dadurch fehlte in der DDR in weiten Teilen das zweite Gleis für den Gegenverkehr, mit entsprechend nachteiligen Auswirkungen auf die Transportleistung. Der Wert der Demontagen belief sich in der SBZ auf 2,6 Mrd. US-Dollar; im Vergleich dazu waren es in den drei westlichen Zonen zusammen nur 0,6 Mrd. US-Dollar (vgl. Informationen zur Politischen Bildung, Heft 259). In den 40 Jahren der Existenz der DDR gelang es nicht, diese Lücken in der Verkehrsinfrastruktur zu schließen. Stattdessen gab die Regierung und speziell das Ministerium für Verkehr (MfV) aus politischen Erwägungen hauptsächlich wenigen Großprojekten (Berliner Ring, Trasse Berlin-Rostock, Berliner S-Bahn, Elektrifizierung des Gesamtnetzes, Halle-Neustadt) Vorrang. So wies die DDR kurz vor ihrem Zusammenbruch nicht nur eine desolante

Industriestruktur auf, welche nur ein Drittel der Leistungsfähigkeit der westdeutschen Unternehmen erreichte, sondern auch einen völlig veralteten und nur eingeschränkt funktionsfähigen Maschinenbestand. Doch gerade in diesen Bereichen ist seit 1990 die Modernisierung weit fortgeschritten bzw. zum Teil abgeschlossen.

Verkehr

Die Verkehrsinfrastruktur umfasst alle Transportwege sowohl für Güter- als auch für Personenverkehr, auf dem Land, dem Wasser und in der Luft. Moderne und weiträumig ausgebaute Verkehrswege sind somit für eine funktionierende Volkswirtschaft unumgänglich. Eine flächendeckend gut ausgebaute Infrastruktur – wie beispielsweise ein nahegelegener Autobahnanschluss oder Flughafen – ist aber auch ein Indikator für die Lebensqualität und Mobilität der Bevölkerung, da sie sowohl das Berufsleben (Pendlerverhalten) als auch das Freizeitverhalten (Tourismus, Konsum) beeinflussen kann. Verkehr beeinflusst zweifellos auch die Auftragslage der Wirtschaft und den Arbeitsmarkt (Straßenbau, ÖPNV) und ist Gegenstand politischer Debatten (Verkehrs- und Mobilitätspolitik). Nachstehend wird aber hauptsächlich der physische Ist-Stand der Verkehrsinfrastruktur betrachtet. Die im Folgenden präsentierten Daten zur Straßen-, Schienen- und Flughafeninfrastruktur tragen zur Klärung der Frage bei, wie weit bis heute die aus der DDR überkommene Infrastrukturlücke in den ostdeutschen Bundesländern geschlossen worden ist. Der Ausbau des ostdeutschen Straßennetzes zeigt eine nachholende bzw. aufholende Modernisierung. Um die Länge des Straßennetzes vergleichbar zu machen, sind in der abgebildeten Tabelle die Kilometer insgesamt und pro

■ ■ **Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland**

Voraussetzungen, Transformation und heutiger Entwicklungsstand

km² angegeben. Im Zeitverlauf wird erkennbar, dass das überörtliche Straßennetz in Gesamtdeutschland kontinuierlich ausgebaut worden ist. Seit 1992 stagniert indessen diese Entwicklung in Westdeutschland. In Ostdeutschland steigt der Ausbau des überörtlichen Straßennetzes noch bis 2004 auf eine Gesamtlänge von 57.055 km und scheint auch hier dann weitestgehend abgeschlossen. Während in den westlichen Bundesländern seit 1981 der Aufwuchs vergleichsweise bescheiden ausfällt (ca. 1.800 km), erweiterte sich in Ostdeutschland seit dem Mauerfall die Länge des überörtlichen Straßennetzes von 47.201 km auf 56.916 km. Das sind fast 10.000 km mehr und entspricht einem Zuwachs von mehr als 20 Prozent. Betrachtet man die Straßenkilometer pro Quadratkilometer, so zeigt sich, dass in den alten Bundesländern eine höhere Flächendeckung erreicht ist. Doch auch in Ostdeutschland verbessert sich dieser Deckungsgrad seit der Einigung kontinuierlich, nämlich von 0,436 km/km² auf 0,528 km/km² im Jahr 2001, und bleibt dann in etwa gleich. Der in Ostdeutschland deutlich niedrigere Wert (km/km²) erklärt sich auch durch die weniger dichte Besiedlungsstruktur. Diese Daten lassen den Schluss zu, dass der Ausbau des überörtlichen Straßennetzes in Gesamtdeutschland weitestgehend abgeschlossen ist. Als weiterer Indikator für die Qualität der allgemeinen Verkehrsinfrastruktur können die Zahlen der Unfälle im Straßenverkehr herangezogen werden.

Im Zeitverlauf zeigt sich, dass die Anzahl der Verkehrstoten in Ost- wie Westdeutschland deutlich abgenommen hat. In den alten Bundesländern hat sich die Zahl seit 1989 in etwa halbiert. In Ostdeutschland ist sie seit 1992 sogar um ca. zwei Drittel zurück-

gegangen. Während dieser Trend in Westdeutschland kontinuierlich linear verläuft, hat es in den neuen Bundesländern nach 1989 zunächst einen starken Anstieg an Verkehrstoten gegeben. Bis 1992 hatte sich die Anzahl mit 3.333 Toten zunächst fast verdoppelt. Dabei spielte wahrscheinlich die Vielzahl neuer und schnellerer Autos eine große Rolle. Seit 1995 sinkt die Zahl der Toten im Straßenverkehr allerdings auch in Ostdeutschland wieder deutlich. Gemessen an der Anzahl der Verkehrstoten pro 10.000 Einwohner haben sich Ost- und Westdeutschland merklich einander angenähert. Auch bei der Zahl der Verletzten im Straßenverkehr gibt es inzwischen kaum mehr innerdeutsche Unterschiede.

Was die schiere Länge des Schienennetzes betrifft, ist allgemein ein gesamtdeutscher Trend des Rückbaus erkennbar. Bei der Länge pro km² zeigen sich nur leicht höhere Werte in den westlichen Gebieten. Ein Großteil der Gleisanlagen, des Signalwesens und auch der Bahnhöfe in den neuen Bundesländern musste (und muss) jedoch komplett erneuert werden, da die Gleisbetten verrottet und die veralteten Trassen beispielsweise für Hochgeschwindigkeitszüge wie den ICE nicht geeignet waren. Im Zeitraum von 1991 bis 2008 flossen in die Schienenwege des Bundes, in den Ausbau von Bundesfern- und Bundeswasserstraßen sowie aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) Investitionen von insgesamt rund 197 Mrd. Euro. Auf die ostdeutschen Länder entfielen davon annähernd 37 Prozent (bei einem Bevölkerungsanteil von ca. 20 Prozent und einem Flächenanteil von ca. 34 Prozent) (vgl. Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit 2009, S. 88).

■ ■ Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland

Getötete im Straßenverkehr in Ost*- und Westdeutschland** in den Jahren 1989 bis 2007

Jahr	absolut			pro 10.000 Einwohner (jahresgenau)		
	West ¹	Ost ²	Gesamt	West ¹	Ost ²	Gesamt
2007	3.848	1.045	4.949	0,586	0,795	0,602
2004	4.477	1.295	5.842	0,682	0,964	0,708
2003	4.971	1.565	6.613	0,758	1,157	0,801
2001	5.215	1.697	6.977	0,798	1,236	0,846
1998	5.563	2.144	7.792	0,861	1,530	0,950
1995	6.526	2.928	9.454	1,017	2,066	1,155
1992	7.298	3.333	10.631	1,156	2,316	1,313
1989	7.995	1.784	9.779	1,276	1,086	1,236

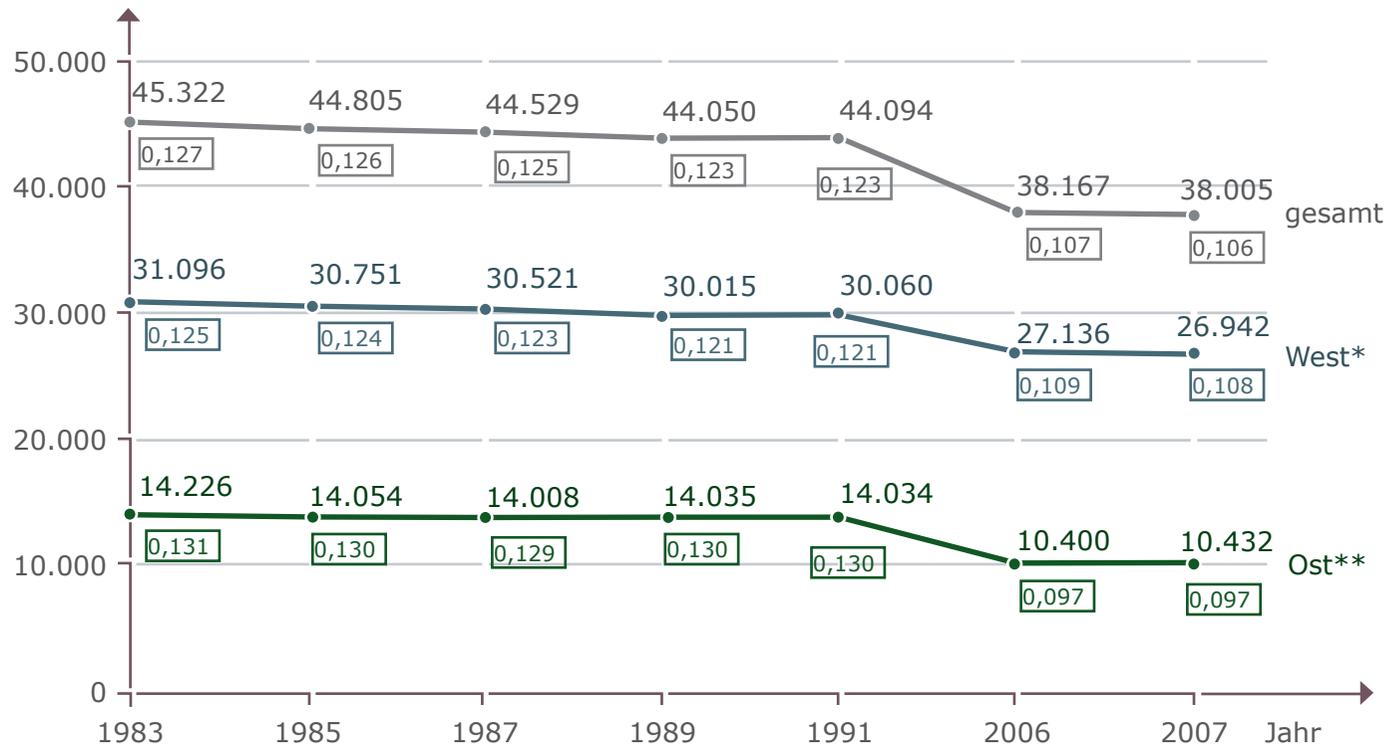
* bis einschl. 1990: früheres Bundesgebiet, danach Alte Bundesländer

** bis einschl. 1990: Gebiet der DDR, danach Neue Bundesländer (ohne Berlin)

Quelle: Statistische Jahrbücher für die BRD 1981-2008

■ Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland

Die Entwicklung der Länge des Schienennetzes (Betriebslänge*) in Ost-** und Westdeutschland*** in den Jahren 1983 bis 2007
Angaben in absoluten km und relativ zur Fläche km/km²



* ab 2005: Streckenlänge nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

** bis einschl. 1990: Gebiet der DDR, danach Neue Bundesländer (ohne Berlin)

*** bis einschl. 1990: früheres Bundesgebiet, danach Alte Bundesländer

Quelle: Statistische Jahrbücher für die BRD 1981-2008

Lizenz: Creative Commons by-nc-nd/3.0/de; Bundeszentrale für politische Bildung, 2010, www.bpb.de



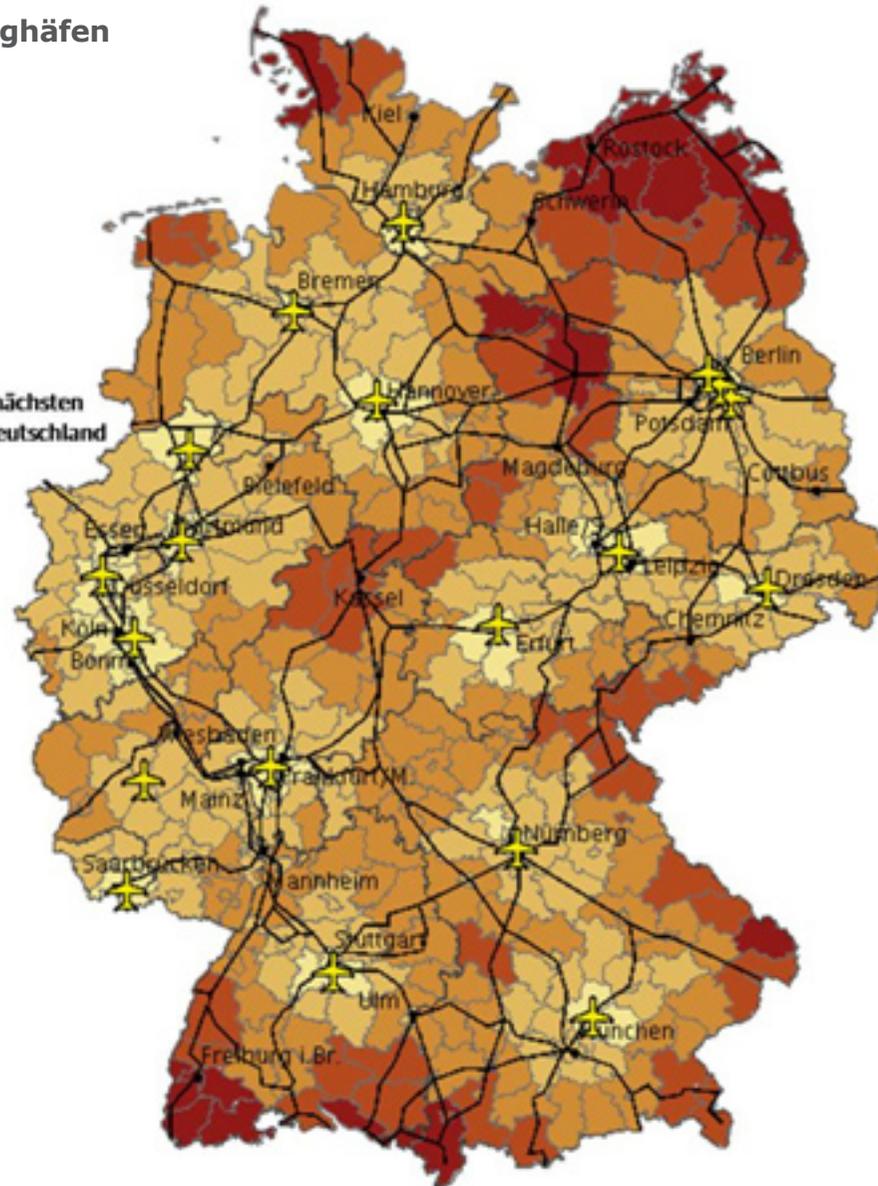


■ Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland

Die Erreichbarkeit von internationalen Flughäfen

Durchschn. Pkw-Fahrzeit zum nächsten internationalen Flughafen in Deutschland 2007 in Minuten

-  bis unter 30
-  30 bis unter 60
-  60 bis unter 90
-  90 bis unter 120
-  120 und mehr



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), www.raumbeobachtung.de

■ ■ **Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland**

Voraussetzungen, Transformation und heutiger Entwicklungsstand

Hingegen belegt unter anderem die Anzahl der internationalen Flughäfen eine fortbestehende Infrastrukturlücke auf dem Gebiet der ehemaligen DDR. In den neuen Bundesländern gibt es lediglich vier internationale Flughäfen (Berlin-Schönefeld, Leipzig/Halle, Dresden und Erfurt), von denen nur Berlin-Schönefeld und Leipzig/Halle höhere Auslastungsgrade vorweisen können. Für den internationalen Güterverkehr ist ausschließlich Leipzig/Halle von Bedeutung. Im Gegensatz zu den oben aufgeführten Indikatoren zeichnet sich hier keine nachholende Entwicklung in Ostdeutschland ab. Die Anzahl der internationalen Flughäfen in den westlichen Bundesländern beträgt 14.

Für das nach wie vor bestehende innerdeutsche Gefälle in der Luftfahrt wesentlich aussagekräftiger ist jedoch das Volumen der beförderten Güter und Personen im Luftverkehr. Von insgesamt 3.373.000 t (2007) werden in den neuen Bundesländern lediglich 94.000 t umgeschlagen; dies entspricht einem Wert von gerade einmal 2,7 Prozent des gesamten Luftgüterverkehrs. Allerdings ist das in Leipzig/Halle 2008 offiziell eröffnete DHL-Europadrehkreuz in den hier dargestellten Daten noch nicht berücksichtigt. Beim Personenverkehr sieht es mit fast 6 Prozent nur unwesentlich besser aus. Auch Gebiete mit einer schlechteren Erreichbarkeit (Pkw-Fahrzeit zum nächsten internationalen Flughafen) überwiegen in den ostdeutschen Ländern deutlich (vgl. Abbildung „Die Erreichbarkeit von Flughäfen“).

Kultur

Der Zusammenbruch der DDR hat auch zu einem Zusammen-

bruch der kulturellen Infrastruktur geführt. Im Gefolge des Systemumbruchs hat einerseits eine Re-Dezentralisierung der kulturellen Zuständigkeiten stattgefunden, unter anderem durch die Verlagerung dieser Aufgaben in die kommunale Selbstverwaltung. Andererseits sind mit der Auflösung der großen Kombinate auch vormals betriebliche Kulturangebote weggebrochen. Die kurzfristigen Folgen für den Kulturbetrieb in Ostdeutschland waren teilweise katastrophal: Zahlreiche Kultur- und Medieneinrichtungen mussten geschlossen werden, wodurch viele Künstler, Schriftsteller und andere Kulturschaffende ihre Arbeitsmöglichkeiten verloren. Der plötzliche Wegfall der staatlichen und betrieblichen Subventionen führte zu einer merklichen Verschlechterung der kulturellen Produktionsbedingungen. Zudem verloren ehemalige DDR-Künstler den Schutz der vormals marktregulierenden Mechanismen (Preisbindung, Subventionen, feste Aufträge etc.) und sahen sich hinfort einer schlagartig gesteigerten - Konkurrenzsituation ausgesetzt. Die Ziele und Bestrebungen der DDR-Kulturpolitik waren eher gegenläufig ausgerichtet zu den neuen Herausforderungen, die der freie Markt an kulturellen Aktivitäten und Impulsen mit sich brachte. Sie sollten insbesondere auch Zwecken gesellschaftlicher ideeller Lenkung dienen: durch Kontrolle eines weitgehend gleichgeschalteten Vereinswesens; durch erzieherische Einwirkung auf breite Bevölkerungsschichten (Beispiele hierfür waren Pionierparks, Pionierhäuser oder Kulturräume in großen Betrieben); durch staatlich organisierte Jugendklubs, die unkontrollierten Gruppenbildungen entgegenwirken sollten (vgl. Horst Groschopp, Kulturelle Jugendarbeit in der DDR, S. 14).

■ **Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland**

Voraussetzungen, Transformation und heutiger Entwicklungsstand

Offizielle „Kulturarbeit“ war in der DDR organisationsbezogen. Der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund (FDGB) war die für die Kulturarbeit in der DDR wichtigste Massenorganisation. Die Freie Deutsche Jugend (FDJ) widmete sich vor allem kulturpolitischen Fragen der Jugendkultur. Im Unterschied zum Kulturbund, der sich zu einer Künstlerorganisation entwickelte, nahm der FDGB aus zentralistischer Warte vor allem kulturpädagogische Aufgaben wahr.

1949 wurden alle Volkskunstgruppen faktisch verstaatlicht und auf die bereits vorhandenen Massenorganisationen aufgeteilt. Eine Zentralstelle sollte geschaffen werden, welche die künstlerische Anleitung für alle (!) Volkskunstgruppen übernehmen sollte (Gro-schopp, S. 16). So entstand 1952 zunächst das „Zentralhaus für Laienkunst“ in Leipzig, später das „Zentralhaus für Volkskunst“ und schließlich 1962 das „Zentralhaus für Kulturarbeit der DDR Leipzig“. Am 24. April 1959 fand die programmatisch wegweisend angelegte Bitterfelder Konferenz statt. Sie sollte den Weg zu einer neuen einzigartigen „sozialistischen Nationalkultur“ ebnen. Ziel war die Mobilisierung von Kulturschaffenden in der Arbeiterklasse, aus ihr sollten die zukünftigen Künstler hervorgehen. Als Leitvorstellung wurde der „schreibende, musizierende, zeichnende, theater-spielende und tanzende Arbeiter“ ausgerufen (ebd., S. 17).

Den Beengtheiten der von oben verordneten Staats- und Parteikultur wollten sich keineswegs alle DDR-Künstler kritiklos anpassen. Ereignisse wie beispielsweise die Ausbürgerung von Wolf Biermann 1976 nach seinem „Kölner Konzert“, die den Höhepunkt

der künstlerischen Unterdrückung in der DDR markiert, führten zu einer Abwanderung von Kulturschaffenden, die sich der vorgegebenen politischen Richtung des Ministerium für Kultur in der DDR nicht unterwerfen wollten. So siedelten Schauspieler und Schauspielerinnen wie Manfred Krug, Eva-Maria Hagen (mit Tochter Nina Hagen) und Katharina Thalbach in die Bundesrepublik über oder wurden von der Staatsmacht zur Ausreise gezwungen, wie beispielsweise der Schriftsteller Jürgen Fuchs.

Da Kultur sich seit jeher über das Medium Sprache wesentlich vermittelt, verwundert es nicht, dass das Band der gemeinsamen Sprache beide Teile Deutschlands auch zu Zeiten der staatlichen Trennung verbunden hat. Ebenso ist das gemeinsame historische künstlerische und kulturelle Erbe, von der Musik des Barock und der Dichtung der Weimarer Klassik über die Bauhaus-Architektur bis zur neorealistischen Malerei, Inhalt der einen deutschen „Kulturturnation“, die auch Jahrzehnte der deutschen Teilung überdauert hat. Auch zur jüngeren kritischen kulturellen Aufarbeitung der Lebenswelten in der DDR tragen ostdeutsche Künstler maßgeblich bei. Beispiele hierfür sind Theaterstücke, Filme (wie „Sonnenallee“, „Good bye Lenin“, „Das Leben der Anderen“) und Bücher (wie „Zonenkinder“, „Helden wie Wir“ und „Der Turm“).

Nach Herstellung der Einheit kamen auch die Kultureinrichtungen der DDR auf den Prüfstand: Welche kulturellen Errungenschaften waren es wert, trotz ihrer Herkunft aus einer politisierten Staatskultur erhalten zu werden? – Welche Spuren des Kulturlebens der DDR sind in der heutigen kulturellen Infrastruktur Ostdeutschlands

■ ■ **Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland**

Voraussetzungen, Transformation und heutiger Entwicklungsstand

noch erkennbar? Da es hier ausschließlich darum geht, die Entwicklung der Einrichtungen der kulturellen Infrastruktur darzustellen, werden diese Fragen nicht nach inhaltlichen Kriterien, also dem „Kulturwert“, beantwortet, sondern anhand zahlenmäßiger und räumlicher Indikatoren behandelt. Anhand der Tabellen „Museen, Theater und öffentliche Bibliotheken in Ost- und Westdeutschland“ lässt sich zeigen, ob die DDR-Vergangenheit noch heute auf die reine Erreichbarkeit von kulturellen Einrichtungen nachwirkt.

Auffallend ist der allgemeine Zuwachs an Museen in Gesamtdeutschland seit 1987: die Zahl stieg von 2.561 Museen bis 2006 auf fast das Doppelte an (4.747). Diese Tendenz ist für west- wie ostdeutsche Bundesländer dieselbe. Betrachtet man jedoch den relativen Zuwachs gemessen an Museen pro 1.000 Einwohner, so fällt der Anstieg für Ostdeutschland wesentlich deutlicher aus. Hier ist auch die Museumslandschaft dichter: Auf 1.000 Einwohner kommt durchschnittlich etwa ein Museum, während in Westdeutschland eines auf 2.000 Einwohner fällt. Mit diesem Zahlenvergleich lassen sich keine Aussagen über die Qualität der Einrichtungen treffen. Deutlich wird immerhin, dass Ostdeutschland an den zeitgenössischen Trend der Aufwertung und Ausweitung musealer Stätten Anschluss gefunden hat.

Die Anzahl der Theaterstätten zeigt einen eher stagnierenden Verlauf. Nach der Wende ist lediglich in Ostdeutschland, und auch hier nur bis 1992, ein leichter Zuwachs an Ensembles zu verzeichnen. Mittlerweile ist die Theaterlandschaft wieder auf ihr Niveau

von 1989 zurückgeschrumpft. Die Dichte der Theaterunternehmen liegt in den neuen Bundesländern allerdings auf einem deutlich höheren Grad als in Westdeutschland, nämlich konstant seit 1989 mehr als doppelt so hoch (vgl. Tabelle „Theaterunternehmen in Ost- und Westdeutschland“).

Die Anzahl der öffentlichen Bibliotheken hat seit 1990 vor allem in Ostdeutschland stark abgenommen. Auf dem Gebiet der ehemaligen DDR wurden bis 1993 ca. 4.300 Bibliotheken geschlossen; das entsprach fast zwei Dritteln des Gesamtbestandes. Danach verläuft die Entwicklung ähnlich wie in den alten Bundesländern. Betrachtet man die Anzahl der Bibliotheken relativ zur Einwohneranzahl, ist festzustellen, dass sich die Entwicklung in Ost- und Westdeutschland weitestgehend angeglichen hat. Auch die Erreichbarkeit der Bibliotheken liegt 2007 in etwa auf dem gleichen Niveau (vgl. Tabelle „Öffentliche Bibliotheken in Ost- und Westdeutschland“).

Infrastrukturell hinkt Ostdeutschland, was die Ausstattung mit Kultureinrichtungen betrifft, dem Westen der Republik nicht hinterher. Die neuen Bundesländer liegen größtenteils mit den alten Bundesländern auf einem Ausstattungsniveau, und sowohl bei der Theater- als auch der Museumsdichte rangieren sie sogar deutlich höher. Anders als in den Bereichen Verkehr, Kommunikation und Wohnen kann also für den Bereich kultureller Einrichtungen zahlenmäßig nicht von einer der DDR geschuldeten Infrastrukturlücke ausgegangen werden. Die kulturelle „Infrastrukturlücke“ liegt folglich eher auf der Seite der westlichen Bundesländer.



■ **Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland**

Voraussetzungen, Transformation und heutiger Entwicklungsstand

■ **Autor**

Tobias Jaeck, SFB 580 (Halle/Jena)

■ **Literaturhinweise**

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR),
www.Raumbeobachtung.de.

Datenreport 1999-2008.

Groschopp, Horst: Kulturelle Jugendarbeit in der DDR - Herkommen, Struktur und Verständnis. In: Woher – Wohin? Kinder- und Jugendkulturarbeit in Ostdeutschland. Hg. von der Bundesvereinigung Kulturelle Jugendbildung e.V., Redaktion: Hildegard Bockhorst, Brigitte Prautzsch, Carla Rimbach. Remscheid 1993.

Informationen zur Politischen Bildung, Heft 259.

Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit 2009.

Statistische Jahrbücher 1981-2008.



■ Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland

Museen in Ost-* und Westdeutschland** in den Jahren 1987 bis 2006

Jahr	absolut			pro 10.000 Einwohner (jahresgenau)		
	West ¹	Ost ²	Gesamt	West ¹	Ost ²	Gesamt
2006	3.523	1.107	4.747	0,54	0,84	0,58
2002	3.648	1.116	4.892	0,56	0,82	0,59
1999	3.477	977	4.570	0,54	0,70	0,56
1996	3.148	848	4.113	0,49	0,60	0,50
1993	2.917	743	3.768	0,46	0,52	0,46
1990	2.566	650	3.314	0,42	0,44	0,42
1987	1.840	721	2.561	0,30	0,43	0,33

* bis einschl. 1990: früheres Bundesgebiet, danach Alte Bundesländer

** bis einschl. 1990: Gebiet der DDR, danach Neue Bundesländer (ohne Berlin)

Quelle: Statistische Jahrbücher für die BRD 1981-2008



■ Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland

Theaterunternehmen* in Ost-** und Westdeutschland*** in den Jahren 1987 bis 2006

Jahr*	absolut			pro 10.000 Einwohner (jahresgenau)		
	West ¹	Ost ²	Gesamt	West ¹	Ost ²	Gesamt
2006	89	45	143	0,14	0,34	0,17
2004	92	49	149	0,14	0,36	0,18
2001	91	50	150	0,14	0,36	0,18
1998	90	53	152	0,14	0,38	0,19
1995	91	53	154	0,14	0,37	0,19
1992	90	56	158	0,14	0,39	0,20
1989	87	46	133	0,14	0,28	0,17

* Beginn der betreffenden Spielzeit

** bis einschl. 1990: früheres Bundesgebiet, danach Alte Bundesländer

*** bis einschl. 1990: Gebiet der DDR, danach Neue Bundesländer (ohne Berlin)

Quelle: Statistische Jahrbücher für die BRD 1981-2008



■ Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland

Öffentliche Bibliotheken in Ost-* und Westdeutschland** in den Jahren 1987 bis 2006

Jahr	absolut			pro 10.000 Einwohner (jahresgenau)		
	West ¹	Ost ²	Gesamt	West ¹	Ost ²	Gesamt
2007	5.791	1.176	6.982	0,88	0,90	0,85
2005	7.147	1.494	8.766	1,09	1,12	1,06
2002	8.517	1.753	10.326	1,30	1,29	1,25
1999	9.333	2.297	11.817	1,44	1,65	1,44
1996	9.925	2.567	12.727	1,54	1,82	1,55
1993	10.286	2.923	13.474	1,62	2,04	1,66
1990	10.698	7.296	18.284	1,74	4,95	2,29

* bis einschl. 1990: früheres Bundesgebiet, danach Alte Bundesländer

** bis einschl. 1990: Gebiet der DDR, danach Neue Bundesländer (ohne Berlin)

Quelle: Statistische Jahrbücher für die BRD 1981-2008