

Ausländerintegration und Bildungspolitik	33
Preiserhöhungen im Güterverkehr sind notwendig und möglich	39
Zahlenbeilage	

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 3/94

3. Berlin
Bibliothek

20. Januar 1994

61. Jahrgang

Ausländerintegration und Bildungspolitik

In der Bundesrepublik Deutschland leben gut 6 Millionen Menschen ausländischer Staatsangehörigkeit, von denen mehr als 2 Millionen sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. Sie sind im Durchschnitt weit schlechter schulisch und beruflich qualifiziert als Deutsche und weit häufiger in niedriger beruflicher Stellung tätig. Aufgrund ihrer schlechteren Qualifikation sind Ausländer auch stärker von Arbeitslosigkeit betroffen und länger arbeitslos als deutsche Arbeitnehmer. Kaum günstiger ist die Situation bei der „zweiten Ausländergeneration“. Die gesellschaftliche Integration der Zuwanderer wird dadurch stark erschwert. Um dies zu ändern, müssen bereits in der Schule und im Bereich der dualen Ausbildung verstärkte Anstrengungen unternommen werden. Damit verbundene Aufwendungen stellen einmal gesellschafts- und wirtschaftspolitisch bedeutsame Zukunftsinvestitionen dar. Zum anderen ist auch zu berücksichtigen, daß die in Deutschland lebenden Ausländer ebenso zur Finanzierung des öffentlichen Sektors und der Sozialpolitik beitragen wie Deutsche.

**Indikatoren des Arbeitsmarkterfolges deutscher und ausländischer Erwerbstätiger
im Frühjahr 1992 in Westdeutschland**

	Berufliche Stellung							
	Unge- lernte Arbeiter	Ange- lernte Arbeiter	Fach- arbeiter, Meister	Ange- stellte	Selb- ständige	Beamte	In Aus- bildung	Alle
Deutsche								
Anteil in vH	3	9	17	46	11	8	6	100
Monatlicher Bruttoverdienst in DM	1 501	2 724	3 690	3 890	4 163	4 617	1 037	3 595
Effektive wöchentliche Arbeitszeit in Stunden	25	36	42	38	48	40	39	39
Ausländer								
Anteil in vH	13	30	21	22	5	1	7	100
Monatlicher Bruttoverdienst in DM	2 512	3 056	3 672	4 139	(3 089)	(6 598)	938	3 263
Effektive wöchentliche Arbeitszeit in Stunden	35	39	41	40	(55)	(52)	38	40

() weniger als 100 Fälle in der Stichprobe.

Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW.

**Indikatoren des Arbeitsmarkterfolges
der „Zweiten Ausländergeneration“
im Frühjahr 1992 in Westdeutschland**

	2. Generation ¹⁾	Deutsche Vergleichs- gruppe ²⁾
Berufliche Stellung in vH		
Ungelernte Arbeiter	10	3
Angelernte Arbeiter	21	8
Facharbeiter, Meister	21	18
Angestellte	16	34
Selbständige	1	1
Beamte	0	3
Auszubildende	31	33
Alle	100	100
Monatlicher Bruttoverdienst in DM	2 342	2 147
Effektive wöchentliche Arbeitszeit in Stunden	38	39
Arbeitslosigkeit 1984 - 1992		
Betroffenheit in vH	45	40
Dauer in Monaten	14	12

¹⁾ 16 bis 25jährige Ausländer aus den ehemaligen Hauptanwerbeländern Italien, Griechenland, Spanien, Türkei und Jugoslawien, die eine deutsche Schule besuchten; zum Konzept vgl. W. Seifert, Die zweite Ausländergeneration in Westdeutschland. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 44, Heft 4, S. 677 ff. — ²⁾ 16 bis 25jährige.
Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW.

Die Aufgabe, die Kinder und Enkel von Zuwanderern ebenso gut auszubilden wie deutsche Kinder, ist gewiß nicht trivial, da es schon für Kinder deutscher Eltern, die eine niedrige Qualifikation aufweisen, nach wie vor schwierig ist, mittlere und obere Qualifikationsniveaus zu erreichen. Während in den letzten Jahren etwa 90 vH der deutschen Kinder¹ von Angestellten und Beamten mit hochqualifizierten Tätigkeiten und/oder höheren Leitungsfunktionen mindestens die mittlere Reife oder das Abitur erworben haben, sind es nur etwa 40 vH der Kinder von ungelernten Arbeitern². Eltern ausländischer Kinder sind in weit höherem Maße als deutsche Eltern als ungelernte Arbeiter tätig und verfügen häufiger nur über vergleichsweise niedrige Bildungsabschlüsse. Dies trägt dazu bei, daß ausländische Kinder in der Bundesrepublik sehr viel seltener als deutsche Kinder Schulen besuchen, an denen höhere Schulabschlüsse vermittelt werden. Wenn bereits während der Schulausbildung eine soziale Trennung erfolgt, besteht die Gefahr, daß diese sich später verfestigt und soziale Klassenunterschiede zwischen Bevölkerungsgruppen in Deutschland wieder größer werden.

Zuwanderung und Bildungsverhalten

Ausländische Kinder im Alter von 6 bis 15 Jahren besuchen mittlerweile ebenso häufig wie deutsche Kinder die

¹ Geburtskohorten 1960-1969.

² Vgl. Walter Müller und Dietmar Haun: Bildungsexpansion und Bildungsgleichheit. In: Heiner Meulemann und Agnes Elting-Camus (Hrsg.): 26. Deutscher Soziologentag „Lebensverhältnisse und soziale Konflikte im neuen Europa“ — Sektionen, Arbeits- und ad hoc-Gruppen. Opladen 1993, S. 334 ff. Zwar war bei den Geburtskohorten 1900-1910 der Unterschied noch weit krasser (80 vH der Kinder von hochqualifizierten Angestellten und Beamten erreichten mindestens die mittlere Reife, aber nur 5 vH der Kinder von ungelernten Arbeitern), jedoch hat auch die „Bildungsexpansion“ nicht dafür gesorgt, daß nur noch Begabung, nicht aber sozialer Hintergrund den Schulerfolg bestimmen.

Schulbesuch deutscher und ausländischer Schüler nach Altersgruppen in der Bundesrepublik Deutschland 1991

Im Alter von ... bis unter ... Jahren ¹⁾	Deutsche	Ausländer	Insgesamt
	Schulbesuchsquote in vH ²⁾		
6 - 15 Jahre Allgemeinbildende Schulen	94,7 94,7	94,7 94,7	94,7 94,7
15 - 20 Jahre Allgemeinbildende Schulen Berufliche Schulen	88,1 45,2 42,9	59,6 30,7 28,9	84,7 43,4 41,2
6 - 20 Jahre Allgemeinbildende Schulen Berufliche Schulen	92,4 77,6 14,8	80,6 68,9 11,7	91,2 76,7 14,5

¹⁾ Schüler und Bevölkerung am Jahresende. — ²⁾ Für die Berechnung der Bildungsbeteiligung wurden zu den Zahlen der Schüler im Alter von 6 bis unter 15 Jahren 110 000 Kinder und im Alter von 15 bis unter 20 Jahren 30 000 Jugendliche von Aus-, Übersiedlern und Ausländern addiert.
Quellen: Statistisches Bundesamt; Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft und Schätzungen des DIW.

Schule, da streng auf die Einhaltung der Schulpflicht geachtet wird. Die Schulbesuchsquote in dieser Altersgruppe lag 1991 bei jeweils 95 vH³. Die Altersgruppe der 15- bis unter 20-jährigen unterliegt nur noch teilweise der Schulpflicht. Fast 90 vH der Deutschen, aber nur 60 vH der Ausländer in diesem Alter besuchen Schulen. Daran zeigt sich die deutliche Unterrepräsentation der Ausländer an Schulen, an denen weiterführende Abschlüsse erreicht werden können.

Ausländische Kinder und Jugendliche sind überproportional an Grund- und Hauptschulen, Sonderschulen und Gesamtschulen vertreten. Das große Gewicht der Gesamtschulen belegt, daß diese Schulform die gewünschte integrative Kraft insofern entfaltet, als Ausländer an diesen Schulen zu höheren Schulabschlüssen geführt werden. Es besteht aber auch die Gefahr, daß die Akzeptanz dieser Schulform aufgrund des hohen Ausländeranteils bei deutschen Eltern sinkt.

Bei den beruflichen Schulen fällt der hohe Ausländeranteil im Berufsvorbereitungs- und Berufsgrundbildungsjahr

auf, das vor allem von Schülern gewählt wird, die im dualen System keinen Ausbildungsplatz gefunden haben.

In Deutschland sind Schulen ganz überwiegend öffentliche Einrichtungen. In den achtziger Jahren stieg zwar der Anteil der Schüler in Westdeutschland⁴, die private allgemeinbildende Schulen besuchen, aber mit einem Schüleranteil von 6 vH ist die quantitative Bedeutung dieser Schulen nach wie vor gering. Von den ausländischen Schülern gehen aber nur 3 vH auf Privatschulen. Fast die Hälfte der Schüler an privaten Schulen besucht Gymnasien, hier ist der Ausländeranteil besonders gering⁵.

Die Unterschiede im Schulbesuch von Deutschen und Ausländern zeigen sich auch in der Entwicklung der Schulabschlüsse⁶. Seit 1970 ist zwar eine deutliche Annäherung festzustellen, jedoch bei weitem keine Angleichung. Während ca. 30 vH der deutschen Schulabgänger Abitur machen und nur 6 vH ohne Abschluß von der allgemeinbildenden Schule abgehen, erreichen nur 8 vH der ausländischen Schüler das Abitur und 22 vH verlassen ohne Hauptschulabschluß das Schulsystem⁷. Dies hat Konsequenzen für den Besuch weiterführender Bildungsgänge.

Für eine Ausbildung im dualen System bestehen zwar keine formalen Zugangsvoraussetzungen (d.h. es wird kein bestimmter Schulabschluß gefordert); die Chance, einen zukunftssträchtigen betrieblichen Ausbildungsplatz zu bekommen, hängt aber — zumindest bei Engpässen auf dem Lehrstellenmarkt — von den Schulabschlüssen ab. Auch deshalb sind ausländische Jugendliche unter den abgelehnten Lehrstellenbewerbern überdurchschnittlich vertreten⁸. Hinzu kommt, daß aus Sicht mancher Unternehmer die Einstellung ausländischer Lehrlinge größere Risiken birgt als die Einstellung vergleichbar qualifi-

³ Die Schulbesuchsquote stellt den an der gleichaltrigen Bevölkerung gemessenen Schulbesuch dar. Das durchschnittliche Einschulungsalter liegt bei 6,7 Jahren; deswegen beträgt die Schulbesuchsquote auch im Altersbereich mit Schulpflicht unter 100 vH. Die Angaben für die gesamte Bundesrepublik in bezug auf Ausländer sind praktisch mit denen für die alten Bundesländer identisch, da 1,26 Millionen Ausländern im Alter von 6 bis 20 Jahren in den alten Bundesländern weniger als 20 000 in den neuen Bundesländern gegenüberstehen.

⁴ In den neuen Bundesländern sind Privatschulen bislang kaum zu finden.

⁵ Um dem entgegenzuwirken, hat der Grundgesetzgeber im Artikel 7, Abs. 4 des Grundgesetzes das Recht zur Errichtung privater Schulen an die Bedingung geknüpft, daß „eine Sonderschule der Schüler nach den Besitzverhältnissen der Eltern nicht gefördert wird“.

⁶ Vgl. Schul- und Berufsausbildung junger Ausländer. Bearb.: Wolfgang Jeschek. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 21/1993.

⁷ Zahlen für Westdeutschland (1991).

⁸ Vgl. Bundesanstalt für Arbeit (Hrsg.): Ergebnisse der Berufsberatungstatistik, verschiedene Jahrgänge; Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft (Hrsg.): Daten und Fakten über Jugendliche ohne abgeschlossene Berufsausbildung. Bonn 1991.

**Ausländeranteil an öffentlichen und privaten Schulen
in Westdeutschland 1991
in vH**

	Öffentliche	Private	Insgesamt
Allgemeinbildende Schulen	11,7	5,7	11,3
Berufliche Schulen	9,6	5,8	9,3
Alle Schüler	11,2	5,7	10,9
Allgemeinbildende Schulen davon:			
Grund- und Hauptschulen ¹⁾	13,9	16,4	13,9
Sonderschulen	19,9	8,3	18,0
Realschulen	8,5	4,2	8,2
Gesamtschulen ²⁾	16,4	2,2	13,9
Gymnasien	5,3	3,6	5,1
Abendschulen und Kollegs	12,5	8,5	11,9
Berufliche Schulen davon:			
Berufsvorbereitungs- und Berufsgrundbildungsjahr	20,2	12,7	20,0
Berufsschulen	9,1	11,2	9,2
Berufsfachschulen	12,8	5,5	11,6
Kollegschulen ³⁾	12,9	3,4	12,1
Berufsober- u. Fachoberschulen ⁴⁾	6,3	4,4	6,3
Fachschulen	2,6	2,0	2,4
Schulen des Gesundheitswesens	4,9	5,5	5,3

¹⁾ Einschließlich schulartunabhängige Orientierungsstufen.
— ²⁾ Einschließlich freie Waldorfschulen, die es nur als private Schulen gibt. — ³⁾ Einschließlich Fach- und Berufsakademien. — ⁴⁾ Einschließlich Fachgymnasien, technische Oberschulen und Berufsaufbauschulen.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft und Berechnungen des DIW.

zierter deutscher Jugendlicher⁹. Ausländische Jugendliche bemühen sich jedoch häufig erst gar nicht um eine Lehrstelle, sondern resignieren von vornherein oder verzichten auf eine weitere Ausbildung, um rasch zum Familieneinkommen beizutragen.

Der Anteil der Ausländer an allen Auszubildenden lag 1991 bei knapp 8 vH und war damit nur etwa halb so hoch wie ihr Anteil an der gleichaltrigen Bevölkerung. Nach wie vor nehmen nur wenige ausländische Frauen eine Lehre auf. Sie haben zum einen besonders große Schwierigkeiten, einen Ausbildungsplatz zu finden. Zum anderen machen die mit der traditionellen Frauenrolle verbundenen Einschränkungen und die — von den Eltern stärker als von den Jugendlichen — mitbedachte Möglichkeit der Rück-

kehr in das Heimatland die Entwicklung langfristiger Ausbildungsperspektiven schwierig¹⁰.

Von den ausländischen Lehrlingen werden in Westdeutschland 36 vH im verarbeitenden Gewerbe, 30 vH in den sonstigen Dienstleistungen, 15 vH im Handel und 8 vH im Baugewerbe ausgebildet¹¹. Ausländische Lehrlinge sind überdurchschnittlich in weniger zukunftssträchtigen Branchen oder gering bezahlten Tätigkeiten zu finden. Im verarbeitenden Gewerbe sind ausländische Lehrlinge in Wirtschaftszweigen wie Textilverarbeitung, Eisen- und Stahlerzeugung sowie Gießereien überdurchschnittlich vertreten. Dabei handelt es sich um Branchen, in denen seit Mitte der 80er Jahre die Zahl der Auszubildenden insgesamt deutlich gesunken ist. Hingegen lag der Anteil ausländischer Auszubildender im Kredit- und Versicherungsgewerbe und bei den Gebietskörperschaften unter dem Durchschnitt.

Auch an den Hochschulen sind die Kinder von Zuwanderern unterrepräsentiert: Insgesamt sind 10 vH der Studienanfänger und knapp 7 vH der Studenten Ausländer. Schon dies ist weniger als der Anteil der Ausländer an der entsprechenden Altersgruppe. Hinzu kommt, daß nur gut ein Drittel der ausländischen Studenten die Studienberechtigung in Deutschland erworben hat¹².

Grundsätzlich kann eine unzureichende berufliche Ausbildung durch nachfolgende Weiterbildung kompensiert werden. Die Ergebnisse vorliegender Studien deuten jedoch darauf hin, daß es im Zeitraum von 1979 bis 1991 eine Verstärkung der qualifikationsspezifischen Unterschiede in der Weiterbildungsbeteiligung gegeben hat, so daß von kompensatorischer Weiterbildung nur sehr begrenzt gesprochen werden kann¹³.

Darüber hinaus zeigt sich, daß der Anteil der in Deutschland lebenden Ausländer an den nach dem Arbeitsförderungsgesetz geförderten Teilnehmern an beruflicher Wei-

⁹ Neben Bedenken hinsichtlich schlechter Deutschkenntnisse wird vor allem befürchtet, daß ausländische Auszubildende und Mitarbeiter nicht in Arbeitsteams passen oder von Kunden nicht akzeptiert werden. Vgl. Peter König: Bereitschaft von Betrieben, ausländische Jugendliche auszubilden oder einzustellen. In: Ursula Boos-Nünning und Wolfgang Niekke (Hrsg.): Ausländische Jugendliche in der Berufsausbildung. Opladen, 1991, S. 63 ff.

¹⁰ Vgl. Ursula Boos-Nünning: Berufswahl ausländischer Jugendlicher. In: Bundesanstalt für Arbeit (Hrsg.): Handbuch zur Berufswahlvorbereitung, Nürnberg 1992, S. 128 ff.

¹¹ Die Statistik der Beschäftigten in beruflicher Ausbildung der Bundesanstalt für Arbeit, nach der die Verteilung der Lehrlinge auf die Wirtschaftsbereiche untersucht wurde, ist mit der Statistik der Auszubildenden nach dem Berufsbildungsgesetz nicht voll kompatibel. Außer nahezu allen Lehrlingen ist noch eine geringe Zahl von anderen Beschäftigten in beruflicher Ausbildung, z.B. Praktikanten, vor allem bei den deutschen Beschäftigten enthalten. Die Zahl der ausländischen Lehrlinge ist geringfügig untererfaßt.

¹² Vgl. Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft (Hrsg.): Grund- und Strukturdaten 1992/93, Bonn 1992.

¹³ Vgl. Friederike Behringer und Wolfgang Jeschek: Zugang zu Bildung, Bildungsbeteiligung und Ausgaben für Bildung, DIW-Beiträge zur Strukturforchung Nr. 139, Berlin 1993, S. 60 ff.

Deutsche und ausländische Auszubildende
nach Wirtschaftsbereichen in Westdeutschland¹⁾

	Deutsche	Ausländer
	Struktur in vH	
Land- und Forstwirtschaft	1,7	0,7
Energie, Bergbau	1,3	1,5
Verarbeitendes Gewerbe	33,2	35,8
davon		
Chemie und Kunststoff	2,6	2,5
Maschinenbau	4,5	4,6
Straßenfahrzeugbau	5,9	9,3
Elektrotechnik, EDV	3,5	3,5
Nahrungs- und Genußmittel	3,7	1,8
Übrige	13,0	14,0
Baugewerbe	7,6	8,3
Handel	14,3	14,9
Verkehr und Nachrichten	3,8	3,2
Kredit- und Versicherungsgewerbe	5,0	1,1
Sonstige Dienstleistungen	27,6	30,0
davon		
Gaststätten und Beherbergung	3,4	3,0
Reinigung, Körperpflege	2,7	7,2
Wissensch., Publizistik	3,4	4,1
Gesundheits-, Veterinärwesen	11,0	11,5
Übrige	7,0	4,2
Organisationen ohne Erwerbsch.	1,6	2,5
Gebietskörperschaften	4,0	1,8
Ohne Angaben	0,0	0,1
Insgesamt	100,0	100,0

1) Jahresmitte 1992. Auszubildende und andere Beschäftigte in beruflicher Ausbildung, einschließlich Praktikanten.

Quellen: Bundesanstalt für Arbeit und Berechnungen des DIW.

terbildung 1992 nur bei 5 vH lag. Im Vergleich zu ihrem Anteil an den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (9 vH) ist dies eine deutliche Unterrepräsentanz¹⁴.

Auch in anderen Bereichen der beruflichen Weiterbildung sind Ausländer unterdurchschnittlich vertreten. Analysen mit dem SOEP¹⁵ zeigen für Westdeutschland, daß — bezogen auf den Zeitraum von 1986 bis 1988 — 28 vH der deutschen, aber nur 5 vH der ausländischen Erwerbstätigen (aus den fünf früheren „Hauptanwerbeländern“) an Weiterbildungsmaßnahmen teilgenommen haben. Dabei hat vor allem die betrieblich veranlaßte Weiterbildung ein deutlich geringeres Gewicht als bei den Deutschen. Gute Kenntnisse der deutschen Sprache gehen mit erhöhter Beteiligung an berufsbezogener Weiterbildung einher. Sie sind nicht nur eine Voraussetzung für Weiterbildung, sondern auch ein Indikator für die Integration und Akzeptanz der Ausländer in Deutschland.

Bildungs- und sozialpolitische Maßnahmen

Der unzureichende Erfolg der deutschen Bildungspolitik, die nach wie vor Kindern aus bildungsfernen Elternhäusern nur unterdurchschnittliche Chancen gewährt, ist ein sozialpolitisches Problem an sich. Das kann in bezug auf die Integration von Zuwandererkindern zu einem gesellschafts- und wirtschaftspolitischen „Sprengsatz“ werden. Ein niedriges Bildungsniveau erschwert die Akzeptanz von Zuwanderern bei der einheimischen Bevölkerung¹⁶.

Gelingt es nicht, den Zusammenhang zwischen dem Bildungsniveau der Eltern und dem der Kinder aufzubrechen, könnten geringere Qualifikationen der Zuwan-

derer dazu führen, daß das Qualifikationsniveau der Erwerbspersonen insgesamt in der Bundesrepublik in den nächsten Jahren sinkt. In einer Vorausschätzung des Arbeitskräfteangebots für das Jahr 2010 kommt das DIW zu dem Ergebnis, daß sich der Ausländeranteil an den Erwerbspersonen in Westdeutschland auf 18 bis 19 vH verdoppeln wird. Für Ostdeutschland wird mit einer Steigerung auf 5 bis 7 vH gerechnet¹⁷.

Ein flächendeckend gut ausgebautes öffentliches Schulwesen ist eine notwendige Voraussetzung dafür, daß der Bildungsgrad von Kindern bildungsferner Elternhäuser erhöht wird. Es trägt damit wesentlich zur sozialen Kohäsion in den nachrückenden Generationen bei. Dies ist allerdings nur dann zu erreichen, wenn Einschnitte bei den öffentlichen Ausgaben für Schulen unterbleiben, zumal es infolge der demographischen Entwicklung wieder mehr Schüler gibt.

Einen großen Beitrag zur sozialen Integration von Kindern aus bildungsfernen Elternhäusern und insbesondere

¹⁴ Vgl. Bundesanstalt für Arbeit (Hrsg.): Förderung der beruflichen Weiterbildung — Bericht über die Teilnahme an beruflicher Fortbildung, Umschulung und Einarbeitung im Jahre 1992, Nürnberg 1993, S. 13.

¹⁵ Das Sozio-oekonomische Panel (SOEP) ist eine seit 1984 jährlich vom DIW durchgeführte repräsentative Wiederholungsbefragung.

¹⁶ Vgl. dazu Werner Kaltefleiter: Ausländerfeindlichkeit ist vermeidbar — Bildungsstand und wirtschaftliche Situation beeinflussen Aufnahmebereitschaft. In: Handelsblatt Nr. 253 (30.12.1993), S. 2.

¹⁷ Vgl. Entwicklung des Arbeitskräfteangebots in Deutschland bis zum Jahre 2010. Bearb.: Erika Schulz. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 42/1993, S. 598 ff.

**Erwerbsbeteiligung deutscher und ausländischer Frauen
im Alter von 16 bis 60 Jahren in Westdeutschland im Frühjahr 1992
in vH**

	Altersklasse des jüngsten Kindes				
	unter 3 Jahre	3 bis 6 Jahre	7 bis 12 Jahre	13 bis 16 Jahre	ältere oder keine Kinder
Deutsche					
Vollerwerb	4	11	17	22	47
Teilzeittätigkeit	15	36	50	44	17
Sonstiges ¹⁾	52	3	3	2	8
Nicht erwerbstätig	29	50	30	32	28
Alle	100	100	100	100	100
Ausländer					
Vollerwerb	6	25	37	42	36
Teilzeittätigkeit	4	22	21	17	9
Sonstiges ¹⁾	21	1	6	3	18
Nicht erwerbstätig	69	52	36	38	37
Alle	100	100	100	100	100

¹⁾ Lehre, Mutterschutz/Erziehungsurlaub, arbeitslos gemeldet.

Quellen: SOEP; Berechnungen des DIW.

von Zuwanderern können Ganztagschulen leisten — vorausgesetzt, daß ausreichende Gelder in die Betreuung (d.h. nicht nur in den Unterricht) von Schülern fließen. In diesen Schulen ist für alle Schülerinnen und Schüler ein intensiveres Lernen möglich, und es bleibt ausreichend Zeit für fördernde Maßnahmen¹⁸. Dies ist besonders wichtig für Kinder von Eltern, die aufgrund eines niedrigen Einkommens des Hauptverdieners auf eine zweite (volle) Einkommensquelle im Haushalt angewiesen sind und selbst einen niedrigen Bildungsgrad aufweisen. Sie können ihre Kinder bei ihrem schulischen Werdegang kaum unterstützen.

Nach Ergebnissen des SOEP ist die Erwerbsbeteiligung ausländischer Mütter zwar etwas niedriger als die deutscher, jedoch ist die Vollzeiterwerbstätigkeitsquote bei ihnen deutlich höher: Während deutsche Mütter mit Kindern im Alter von 13 bis 16 Jahren nur eine Vollzeiterwerbsquote von etwas über 20 vH aufweisen, beträgt dieser Anteil bei ausländischen Müttern 42 vH. Die Vollzeiterwerbsquote ausländischer Mütter mit Kindern im Alter von 7 bis 12 Jahren beträgt 37 vH, bei deutschen Müttern aber lediglich 17 vH.

Für eine höhere Bildungsbeteiligung ausländischer Jugendlicher in weiterführenden Schulen und in der beruflichen Ausbildung sind weiterhin Information, Motivation und Beratung der Jugendlichen und ihrer Eltern erforderlich. Berufsvorbereitende Maßnahmen und ausbildungsbegleitende Hilfen der Bundesanstalt für Arbeit müssen fortgeführt werden, um die individuelle Wettbewerbsfähigkeit junger Ausländer und Ausländerinnen auf dem Arbeitsmarkt zu fördern und Schwierigkeiten mit den Anforderungen einer Ausbildung abzubauen.

Verstärkte Aufklärung ist auf der Arbeitgeberseite notwendig; auch die Bundesregierung konstatiert, daß es eine „immer noch bestehende Zurückhaltung vieler Betriebe gegenüber ausländischen Jugendlichen“ gibt¹⁹.

Fazit

Die in Deutschland lebenden Ausländer tragen ebenso zur Finanzierung des öffentlichen Sektors und der Sozialpolitik bei wie Deutsche. Es spricht sogar einiges dafür, daß die in den letzten Jahren zugewanderten Menschen insge-

samt mehr Steuern und Abgaben zahlen, als sie an Transfers erhalten²⁰. Dies beruht auf einer hohen Leistungswilligkeit der Zuwanderer, die vielfach länger arbeiten und daher höhere Einkommen erzielen als Deutsche mit gleicher beruflicher Stellung.

Damit das Qualifikationsniveau der Erwerbspersonen in Deutschland nicht sinkt, denn dies wäre der internationalen Wettbewerbsposition abträglich, müssen die Kinder der Zuwanderer besser in das Bildungssystem integriert werden. Dies dient auch der Akzeptanz bei der bereits ansässigen Bevölkerung. Die empirischen Befunde über die Determinanten von „Ausländerfeindlichkeit“ sind zwar spärlich, vieles deutet aber darauf hin, daß Ausländer um so stärker im Inland akzeptiert werden, je höher ihr Bildungsgrad ist.

Der Versuch, das Qualifikationsniveau von Zuwanderern künftig durch Selektion zu steuern, wäre ethisch problematisch, rechtlich nur begrenzt möglich und vermutlich nur eingeschränkt erfolgreich. Umso wichtiger ist es, die Kinder und Enkel der Zuwanderer gut auszubilden. Dies erfordert gezielte Anstrengungen, da es für Kinder aus bildungsfernen Elternhäusern ohnehin schwierig ist, weiterführende Bildungsabschlüsse zu erreichen.

Außerdem könnten eine bessere außerhäusige Kinderbetreuung im Vorschulalter und ein gestärktes öffentliches Schulwesen mit mehr Ganztagschulen zu mehr Chancengleichheit für deutsche und ausländische Kinder aus bildungsfernen Elternhäusern führen. Ebenso wichtig für die Integration der Zuwanderer ist eine qualifizierte berufliche Ausbildung. Hierzu muß auch die Wirtschaft mit der dualen Ausbildung einen größeren Beitrag leisten und mehr ausländische Jugendliche in zukunftsorientierten Wirtschaftszweigen und Berufen ausbilden.

¹⁸ Für die Vorschulzeit ist die materielle Garantie eines Kindergartenplatzes für ausländische Kinder besonders wichtig, damit späteren Sprachschwierigkeiten in der Schule vorgebeugt und die Integration gefördert wird.

¹⁹ Vgl. Bundestagsdrucksache 12/4986, S. 4.

²⁰ Vgl. Gyorgy Barabas et al.: Gesamtwirtschaftliche Effekte der Zuwanderung 1988 bis 1992. In: RWI-Mitteilungen, Jg. 43, Heft 2, S. 133 ff.

Preiserhöhungen im Güterverkehr sind notwendig und möglich

Im Güterfernverkehr ist im Zeitraum 1988 bis 2010 mit einem Anstieg der — in Tonnenkilometern gemessenen — Transportleistungen um rund drei Fünftel zu rechnen. Die Rahmenbedingungen für die künftige Verkehrsentwicklung — z.B. EG-Liberalisierung, überproportionales Wachstum im grenzüberschreitenden Verkehr (einschließlich der Transitströme durch Deutschland) sowie bei Gütern, die bevorzugt mit dem Lkw befördert werden — begünstigen ausnahmslos den Straßengüterfernverkehr¹. Die Fahrleistungen auf dem deutschen Straßennetz dürften sich annähernd verdoppeln. Die gravierenden Belastungen durch Luftschadstoffe und Geräusche, die schon heute vielerorts bestehen, werden sich dadurch erheblich verstärken.

Dies sind Ergebnisse einer Studie, die vom DIW im Auftrag des Umweltbundesamtes durchgeführt und kürzlich abgeschlossen wurde². Im Rahmen dieses Forschungsvorhabens werden die Optionen für eine stärker an Umweltgesichtspunkten orientierte Güterverkehrspolitik diskutiert und Lösungsvorschläge unterbreitet.

Im Forschungsvorhaben werden für den Güterfernverkehr ein Trend-Szenario und ein Verminderungs-Szenario definiert. Im Trend-Szenario wird die Verkehrsentwicklung, abhängig von den sozio-ökonomischen und demographischen Leitdaten, unter der Annahme prognostiziert, daß es in der Verkehrspolitik zu keinen wesentlichen Änderungen kommt.

Demgegenüber wird im Verminderungs-Szenario untersucht, welche Möglichkeiten bei gegebenen sozio-ökonomischen Rahmendaten bestehen, durch ein geeignetes Spektrum von Maßnahmen verschiedener Art (Ordnungs-, Preis- und Infrastrukturpolitik, Organisation und Marketing, Technik) die Luftschadstoff- und Geräuschemissionen zu vermindern. Wichtige Steuerungsgrößen sind dabei Transportpreise und -kosten, die auch im Mittelpunkt der folgenden Betrachtungen stehen.

Entwicklung der Transportpreise vor dem Hintergrund der EG-Liberalisierung

Die Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes war hinsichtlich der Wirtschaftsdynamik in der EG mit großen Erwartungen verknüpft. Zur Realisierung dieses Wachstumsschubs wurde die Liberalisierung der nationalen Verkehrsmarktordnungen — sie stellen erhebliche Handelshemmnisse dar — von Mitte der 80er Jahre an schrittweise vorgenommen. Die zunehmende Liberalisierung der Verkehrsmärkte hat seit Anfang der 90er Jahre zu einem starken Druck auf die Tarife für Transportleistungen geführt. Als Folge der Aufhebung des innerdeutschen Tarifbindungssystems vom 1.1.1994 an sowie der vom EG-Ministerrat beschlossenen schrittweisen Aufhebung sämtlicher Kabotagevorbehalte³ wird erwartet, daß das Tarifniveau im Straßengüterfernverkehr mittelfristig um 20 vH bis 30 vH sinkt⁴.

Ausländische Transportkapazitäten, die im allgemeinen eine erheblich geringere Kostenbelastung aufweisen, drängen zunehmend auf den deutschen Verkehrsmarkt. In den meisten EG-Ländern sind die Lohnkosten sowie die fiskalischen Belastungen deutlich niedriger als in Deutschland. Zwar sind die ebenfalls stark kostenwirksamen Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüter-

verkehr) sowie die Verfahren für die Anwendung und Kontrolle dieser Bestimmungen auf EG-Ebene harmonisiert; de facto werden sie aber sehr unterschiedlich gehandhabt, und Verstöße werden nicht überall in gleicher Weise geahndet. In Deutschland ist die Kontrollintensität erheblich höher als in den meisten anderen EG-Ländern. Ähnliches gilt auch für die Berufszugangsvorschriften⁵ sowie für die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger.

Die Konkurrenz osteuropäischer Fuhrunternehmer, die über EG-Regelungen zunehmend in den Binnenmarkt einbezogen werden und die im allgemeinen eine geringe Regeldichte und niedrige Standards aufweisen, verstärken den Wettbewerbs- und Preisdruck.

Sinkende Transportpreise tangieren nicht nur den Wettbewerb im europäischen Straßengüterverkehr, sondern gefährden in hohem Maße auch die ohnehin nur noch sehr schwache Wettbewerbsposition der Eisenbahn. So kann der kombinierte Ladungsverkehr (KLV) derzeit auf vielen Strecken nicht einmal mehr die Kosten für den Personal- und Energieeinsatz in den Umschlagzentren (für Umladung und Handling) erwirtschaften, von einem Deckungsbeitrag für die genutzten Schienenwege ganz zu schweigen. Die Chancen der Bahn, insgesamt mehr Wirtschaftlichkeit zu erzielen und durch den Einsatz eigener

¹ Vgl. Güterfernverkehr bis zum Jahre 2010 — Verringerung der Umweltbelastungen dringend geboten. Bearb.: Rainer Hopf und Hartmut Kuhfeld. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 40/92, S. 493 ff.

² Verminderung der Luft- und Geräuschbelastungen im Güterfernverkehr 2010. Gutachten des DIW unter Mitarbeit von IVU (Berlin) und IFEU (Heidelberg) im Auftrage des Umweltbundesamtes. Der vorläufige Endbericht wurde im November 1993 fertiggestellt.

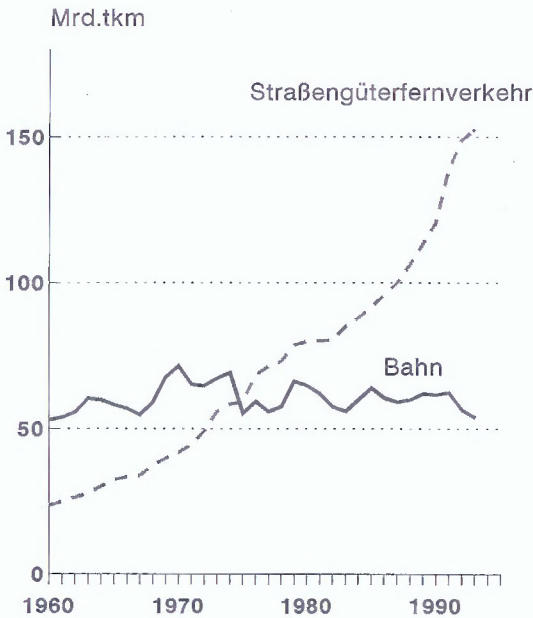
³ Vom 1.7.1998 an ist der ungehinderte Zugang jedes Lkw-Unternehmens zu den nationalen Transportmärkten aller EG-Mitgliedsländer gestattet.

⁴ Für Transportleistungen der Binnenschifffahrt wird 1994 sogar ein Preisrückgang um bis zu 60 vH erwartet. Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ) vom 9.12.1993, S. 1: „Tarife fallen am 1. Januar“.

⁵ Diese orientieren sich an den Kriterien finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung und persönliche Zuverlässigkeit.

Güterfernverkehrsleistungen

alte Bundesländer



DIW 1994

finanzieller Mittel effizienter und leistungsstärker zu werden, werden durch die Liberalisierungsmaßnahmen für den Straßengüterfernverkehr zunichte gemacht⁶.

Die Transportpreise sind zu niedrig

Das Wohlstandsmodell der nationalen und europäischen Politik fußt auf tradierten Vorstellungen: „Je besser das Transportwesen ausgestaltet ist, umso intensiver und rationeller gestaltet sich die Arbeitsteilung, die ihrerseits Grundlage für Sicherung und Mehrung des Wohlstands ist ... Wenn der Transport volkswirtschaftlich zweckmäßig sein soll, muß er regelmäßig, pünktlich, billig, schnell und sicher sein“⁷. Dahinter steht der Grundgedanke, daß der Verkehr eine dienende Funktion hat. Darüber hinaus habe er aber keinerlei Nebeneffekte, sondern sei lediglich optimal zu gestalten und zu organisieren. Die Grenzen dieses Denkschemas werden angesichts der enormen Folgeprobleme — erhebliche (existenzbedrohende) Umweltbelastungen, Verminderung der Lebensqualität, Gesundheitsgefährdung, Flächenverbrauch (Infrastruktur) immer offenkundiger⁸.

Die meisten Kritiker führen die im Hinblick auf Umweltziele, Flächenverbrauch und Lebensqualität unzulänglichen Ergebnisse des Marktes für Verkehrsleistungen auf fehlende oder ungenügende ökonomische Anreizmecha-

nismen zurück. Infolge externer Effekte führen die aktuellen Marktpreise nicht dazu, daß das knappe Gut Umwelt sparsam genutzt wird⁹. Das gilt insbesondere für den Straßengüterverkehr. In den traditionellen Wegekostenrechnungen¹⁰ werden die sozialen Zusatzkosten — wie Umweltschäden, nicht durch die Versicherung gedeckte Unfallkosten — nicht berücksichtigt¹¹.

Die Ermittlung dieser externen Schäden bzw. Kosten stößt auf Abgrenzungsprobleme und methodische Schwierigkeiten¹². So schwanken die Schätzungen für die ungedeckten Kosten (ungedekte Wegekosten plus ungedeckte externe Kosten) von 8 Pf je tkm bis 30 Pf je tkm (1987). Die Klimaschäden, die sich kaum erfassen und bewerten lassen, sind in diesen Berechnungen noch nicht einmal enthalten. Außerdem werden nur die Schäden berücksichtigt, die bei der direkten Leistungserstellung des Güterverkehrs entstehen. Die vorgelagerten Negativeffekte, die bei der Energiegewinnung oder der Kfz-Produktion anfallen, bleiben ebenfalls unberücksichtigt. Die großen Bewertungsunterschiede bei einzelnen Kostenka-

⁶ Der Leiter der Generaldirektion Verkehr bei der EG-Kommission räumt selbst ein, daß unter dem Vorbehalt, daß der Straßengüterverkehr nicht mit Umweltsteuern bzw. den anteiligen Wegekosten (einschließlich der externen Kosten) belastet wird, der kombinierte Verkehr seine Preise real um bis 10 vH reduzieren müßte, nur um die gegenwärtige Position zu halten. Vgl. Robert Coleman: EG: Kombinierte Verkehr soll attraktiver werden — Ein Bündel von Maßnahmen wird geprüft. In: Multimodaler Transport — Eine Sonderbeilage der DVZ vom 17.4.1993, S. 20.

⁷ Adolf Weber: Allgemeine Volkswirtschaftslehre, Berlin 1953, S. 354 f.

⁸ Vgl. hierzu auch Gerhard Zeidler: Zehn Thesen zu den Grundlagen einer Verkehrsreform. In: Erstickt Europa im Verkehr? Probleme, Perspektiven, Konzepte — Beiträge zu verkehrspolitischen Fragen. Hrsg.: Staatsministerium Baden-Württemberg, Stuttgart 1991, S. 65.

⁹ Diese von der überwiegenden Mehrheit der Verkehrswissenschaftler und zunehmend auch vielen Verkehrspolitikern vertretene Meinung wird im übrigen auch geteilt vom Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesminister für Verkehr (Gruppe A Verkehrswirtschaft) und vom Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Vgl. Jahresgutachten 89/90, Stuttgart 1990, S. 148, Z. 291.

¹⁰ Vgl. Heinz Enderlein und Uwe Kunert: Berechnung der Kosten und der Ausgaben für die Wege des Eisenbahn-, Straßen-, Binnenschiffs- und Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1987. In: Beiträge zur Strukturforschung des DIW. Heft 119, Berlin 1990.

¹¹ Vgl. zu dieser Problematik besonders Joachim Niklas, Heilwig Rieke, Werner Rothengatter und Ulrich Voigt: Erweiterung methodischer Ansätze zur Wegekostenrechnung und Erarbeitung eines Konzeptes für eine Gesamtkostenrechnung des Verkehrs. Gutachten des DIW im Auftrage des Bundesministers für Verkehr. Berlin 1987 (als Manuskript vervielfältigt).

¹² Vgl. Planco Consulting: Externe Kosten des Verkehrs — Schiene, Straße, Binnenschifffahrt. Gutachten im Auftrage der Deutschen Bundesbahn, Essen 1990; ferner Dieter Teufel: Gesellschaftliche Kosten des Straßen-Güterverkehrs-Kosten-Deckungsgrad im Jahre 1987 und Vorschläge zur Realisierung des Verursacherprinzips. Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg (UPI). Mai 1989.

Kostenstruktur eines Lkw¹⁾ 1988 sowie im Trend-Szenario 2010
und im Verminderungs-Szenario 2010

Kostenelemente	1988	2010	
		Trend-Szenario	Verminderungs-Szenario
	in DM/Jahr (zu heutigen Preisen)		
Abschreibungen	35 000	40 000	45 000 ⁵⁾
Personal	90 000	100 000	150 000 ⁶⁾
Kfz-Steuer	10 000	6 000	10 000 ⁷⁾
Sonstige feste Kosten ²⁾	30 000	35 000	45 000
Kraftstoffe	43 000	60 000 ⁴⁾	115 000 ⁸⁾
Sonstige variable Kosten ³⁾	35 000	40 000	45 000 ⁹⁾
Straßenbenutzungsgebühr	—	5 000	50 000 ¹⁰⁾
Gesamtkosten	243 000	286 000	460 000
je km	2,03	2,38	3,83
je tkm	0,08	0,09	0,14

1) 67 vH Auslastung, 120 000 km p.a. — 2) Kapitalverzinsung, Kaskoversicherung, Fuhrparkverwaltung etc. — 3) Reifen, Reparatur, Wartung etc. — 4) DK-Preis: DM 1,25/l. — 5) Erhöhte Anschaffungskosten durch Ausrüstungsgegenstände. — 6) Verschärfte Überwachung der Sozialvorschriften, Schulung. — 7) Erhöhung EG-weit auf heutiges deutsches Niveau. — 8) DK-Preis: DM 2,40/l. — 9) Höherer Pflege- und Wartungsaufwand. — 10) Rund DM 0,40/km.

Quellen: lastauto omnibus; Berechnungen des DIW.

tegorien (z.B. Lärm) belegen darüber hinaus die Schwierigkeit, der Forderung nach „mehr Kostenwahrheit im Verkehrsbereich“ besser gerecht zu werden.

Auch wenn wegen der skizzierten Problematik eine Sozialkostenrechnung keine vollständige Angleichung der Preise für Verkehrsleistungen an die gesamten gesellschaftlichen Kosten erlaubt, so kann sie durchaus Orientierungscharakter für preisstrategische Überlegungen haben, denn die vorgelegten Untersuchungen weisen auch übereinstimmende Ergebnisse aus:

- Die Inanspruchnahme von Verkehrsleistungen verursacht Kosten, die von den Verursachern bzw. Nutzern nicht voll gedeckt werden.
- Die Binnenschifffahrt ist der umweltfreundlichste Verkehrsträger im Güterverkehr. Die ungedeckten Kosten je tkm liegen deutlich unter denen des Straßengüterverkehrs und auch unter denen der Eisenbahn.
- Bei allen Kostenkategorien weist der Lkw die ungünstigsten Werte auf.

Als Gegenargument zur Feststellung, daß der Verkehr externe Effekte verursache, wird häufiger die These ins Spiel gebracht, daß der Straßenverkehr auch einen hohen externen Nutzen stifte, der aus der funktionellen Bedeutung des Verkehrs für die Gesamtwirtschaft resultiere, und der gegebenenfalls mit den externen Kosten zu verrechnen

wäre¹³. Unabhängig von der wissenschaftlichen Haltbarkeit der These¹⁴ der Existenz solchen externen Nutzens und seiner Bewertung erscheint es aus grundsätzlichen Erwägungen heraus fragwürdig, externe Nutzen zu ermitteln und mit externen Kosten zu saldieren: Dürfen die Umwelt und das Klima irreversibel geschädigt bzw. zerstört werden, nur weil die dazu beitragenden Aktivitäten einen gesellschaftlichen Nutzen bringen? Können Akzeptanzgrenzen des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur erweitert werden, nur weil es positive externe Effekte des Straßenverkehrs gibt? Diese Fragen für sich allein genommen, mögen die Problematik der Nutzentheorie aufzeigen.

¹³ Vgl. u.a. Verband der Automobilindustrie (VDA): Überlegungen der deutschen Automobilindustrie für ein Gesamtverkehrskonzept. Frankfurt/M. 1990; ferner Rainer Willeke: Soziale Kosten des Kraftfahrzeugverkehrs. In: Schriftenreihe der DVWG, Reihe B, Nr. 136, S. 49 ff. sowie Gerd Aberle und Michael Engel: Theoretische Grundlagen zur Erfassung und Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens. In: Internationales Verkehrswesen. Heft 5/Mai 1992, S. 169 ff.; ferner Herbert Baum et al.: Rationalisierungspotentiale im Straßenverkehr I. Gutachten der Universität Köln im Auftrage der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e.V. (FAT). Frankfurt/M. 1992, S. 3 ff.

¹⁴ Rothengatter z.B. verneint derartige Effekte und meint, daß sie zumindest mittel- und langfristig ausnahmslos über den Markt internalisiert werden. Vgl. Werner Rothengatter: Volkswirtschaftliche Bedeutung — Nutzen und Kosten des Verkehrs. In: VDI-Berichte Nr. 943. 1992, S. 21 ff.

Erweiterte Wegekostenrechnung für den Güterverkehr 1987¹⁾
in Mill. DM

Verkehrsart Kostenkategorie	Lkw ²⁾		Eisenbahn	Binnenschiff
<i>Ungedekte Wegekosten³⁾</i>	<i>4 647</i>		<i>2 163⁴⁾</i>	<i>1 121</i>
	PLANCO ⁵⁾	UPI ⁶⁾	PLANCO ⁵⁾	PLANCO ⁵⁾
Externe Kosten				
Unfälle	2 500	7 630	75	7
Luftverschmutzung	2 713	6 350	162	144
Lärm	489	12 350	411	—
Sonstige ⁷⁾	731	10 907	—	—
<i>Externe Kosten insgesamt</i>	<i>6 433</i>	<i>37 237</i>	<i>648</i>	<i>151</i>
<i>Ungedekte Kosten insgesamt</i>	<i>11 080</i>	<i>41 884</i>	<i>2 811</i>	<i>1 272</i>
<i>Kosten je tkm (Pf)</i>				
Ungedekte Wegekosten	3,3	3,3	3,7	2,3
Ungedekte externe Kosten	4,5	26,0	1,1	0,3
Ungedekte Kosten insges.	7,8	29,3	4,8	2,6

1) Aufgrund unterschiedlicher räumlicher, zeitlicher und sachlicher Abgrenzung sind die zugrundegelegten Wegekostenrechnungen nicht voll vergleichbar. — 2) Einschließlich Straßengüternahmeverkehr. — 3) Wegekostenrechnung 1987 des DIW. — 4) Einnahmen einschließlich Bundesleistungen, Betriebskosten anteilig gedeckt. — 5) Variante IIa. — 6) Mittlere Variante. — 7) Planco: Boden, Wasser, Trennkosten, Flächenverbrauch; UPI: Stau, Gefahrgut, Streusalz, Gesundheit der Lkw-Fahrer, Landschaftsbeeinträchtigung, Rundfunk.

Quellen: Planco Consulting; Umwelt- und Prognose-Institut (UPI); Berechnungen des DIW.

In dieser Diskussion darf nicht übersehen werden, daß die aktuellen Marktpreise für Verkehrsleistungen zu Entwicklungen (Umweltbelastungen, Flächenbedarf) geführt haben, die sich nicht unbegrenzt fortsetzen lassen. Deshalb muß der Preis verstärkt als Lenkungsinstrument für eine umweltverträgliche Verkehrsnachfrage eingesetzt werden.

**Eine deutliche Anhebung der Transportkosten
des Straßengüterverkehrs ...**

Für das Verminderungs-Szenario wird angenommen, daß die Transportkosten des Straßengüterfernverkehrs im Jahre 2010 um etwa 60 vH höher sind als im Trend-Szenario.

Es werden folgende Preiskomponenten gesondert berücksichtigt:

- Durch eine Verschärfung der Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten für das Fahrpersonal) und deren verstärkter Überwachung sowie der verschärften Zulassungsvorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugausrüstungen erhöhen sich die Betriebskosten für Lkw.
- Die Einführung einer emissionsabhängigen Kfz-Steuer (die durchschnittliche Steuerbelastung steigt um rund 70 vH) soll einen Anreiz für die Herstellung und den Kauf umweltfreundlicherer Lkw mit geringeren spezifischen Geräusch- und Luftschadstoffemissionen bieten.

— Die unterstellte Verdreifachung des Steuersatzes für Diesel von 0,55 DM/l (Stand 31.12.1993) auf 1,65 DM/l im Jahre 2010 (Verdoppelung des Preises/l) soll in erster Linie Anreize geben, energiesparende Fahrzeuge herzustellen und zu kaufen sowie kraftstoffsparender zu fahren. Für einen 40 t-Lkw würden sich die Kraftstoffkosten dann um rund 55 000 DM pro Jahr erhöhen, so daß auch transportverlagernde und fahrleistungsmindernde Effekte erzielt werden.

— Weitere Kostensteigerungen ergeben sich aus der Einführung von Straßenbenutzungsgebühren (road pricing: 0,40 DM/km). Unter dem Aspekt der Lenkung und Steuerung der Verkehrsabläufe können Straßenbenutzungsgebühren wesentlich effizienter als die Mineralölsteuer eingesetzt werden. Sie könnten nach Verkehrsbelastung einzelner Straßenabschnitte oder -kategorien bzw. nach Luftschadstoff- und Geräuschbelastungen bestimmter Regionen (Ballungsgebiete) unterschiedlich gestaffelt werden.

Die Wirkung dieser Preispolitik wurde unter der Annahme ermittelt, daß gleichzeitig flankierende Maßnahmen zur Angebotsverbesserung bei Bahn und Binnenschifffahrt ergriffen werden.

**... gefährdet keinesfalls die Wettbewerbsfähigkeit
der deutschen Industrie**

Gegen drastische Anhebungen der fiskalischen Belastungen wenden vor allem die betroffenen Interessen-

Produktionswerte, Vorleistungen und Wertschöpfung der Verkehrsbereiche 1988
Beitrag des Güterfernverkehrs in Mrd. DM zu Ab-Werk-Preisen

	Produktionswert				Vorleistungen				Bruttowertschöpfung			
	Bahn	Schiff	übriger Verkehr	gesamt	Bahn	Schiff	übriger Verkehr	gesamt	Bahn	Schiff	übriger Verkehr	gesamt
Verkehr insgesamt ¹⁾	13,7	11,8	103,4	128,8	5,0	7,1	46,0	58,1	8,7	4,7	57,4	70,7
darunter												
Personenverkehr	6,2	—	30,1	36,3	3,2	—	12,7	15,9	3,0	—	17,4	20,4
Seeschifffahrt	—	8,6	—	8,6	—	4,8	—	4,8	—	3,7	—	3,7
Straßengüterverkehr	—	—	9,0	9,0	—	—	5,0	5,0	—	—	4,0	4,0
Verkehrsnebgewerbe	—	—	28,5	28,5	—	—	17,2	17,2	—	—	11,3	11,3
gew. Güterfernverkehr	7,5	3,2	35,7	46,4	1,8	2,3	11,1	15,2	5,7	0,9	24,6	31,2
Werkfernverkehr	—	—	9,1	9,1	—	—	6,0	6,0	—	—	3,1	3,1
Güterfernverkehr ²⁾	7,5	3,2	44,8	55,5	1,8	2,3	17,1	21,2	5,7	0,9	27,7	34,3
¹⁾ In der Abgrenzung der Input-Output-Tabellen. — ²⁾ Gewerblicher Güterfernverkehr zuzüglich Werkverkehr. <i>Quellen:</i> Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.												

gruppen ein, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft sei gefährdet und würde Produktionsverlagerungen ins Ausland provozieren. Um diese Argumentation zu überprüfen, wurde im Rahmen des Gesamtprojekts untersucht, welche Auswirkungen die Kostenerhöhungen auf die Gesamtwirtschaft haben.

Die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen von Transportpreiserhöhungen können mit Hilfe der Input-Output-Matrizen der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (VGR) geschätzt werden. In der VGR wird für 1988 im Verkehrssektor eine Bruttowertschöpfung von etwa 70 Mrd. DM ausgewiesen, knapp 3,5 vH der gesamten Bruttowertschöpfung¹⁵.

Hierin ist nicht nur der Transport von Gütern enthalten; neben dem öffentlichen Personenverkehr umfaßt der Verkehrsbereich in der Abgrenzung der VGR auch die Seeschifffahrt und die nicht dem Transport zuzurechnenden Nebenleistungen des Verkehrsgewerbes. Andererseits fehlt der Werkverkehr, seine Wertschöpfung wird dem jeweiligen Wirtschaftssektor direkt zugerechnet. Um den Anteil des Güterfernverkehrs zu bestimmen, sind die drei Verkehrssektoren der VGR in die hier betrachteten drei Verkehrsarten umgerechnet und der Werkverkehr hinzugefügt worden. Die Bruttowertschöpfung ergibt sich aus dem Produktionswert jedes Bereichs, vermindert um die in Anspruch genommenen Vorleistungen (z.B. Bezug von Energie für den Transport).

Als Saldo von Produktionsleistungen und Vorleistungen zeigt sich, daß knapp die Hälfte der Bruttowertschöpfung für die drei Verkehrsarten insgesamt dem Güterfernverkehr zuzurechnen ist (34,3 Mrd. DM). Davon entfallen rund vier Fünftel auf den Straßengüterfernverkehr.

Die hier unterstellten preispolitischen Maßnahmen betreffen überwiegend die Kosten, die unmittelbar mit dem

Betrieb der Lkw verbunden sind. Bezogen auf den gesamten Güterfernverkehr ist der induzierte Kostenanstieg deutlich niedriger. Die Kostenbelastung der Wirtschaft würde sich nur um rund 0,5 vH erhöhen. Zusätzlich sind die Anpassungsreaktionen zu berücksichtigen, die ja ein Ziel der vorgeschlagenen preispolitischen Maßnahmen im Güterfernverkehr sind. Verteuerungen des Lkw-Transports induzieren z.B. Rationalisierungseffekte — Logistik, Verminderung von Leerfahrten, Erhöhung der durchschnittlichen Auslastung —, die zusätzliche Kostenbelastungen z.T. kompensieren. Diese Anpassung an veränderte preispolitische Rahmenbedingungen kann um so eher ohne größere Störungen für die Wirtschaftsabläufe erreicht werden, je klarer und langfristiger die Preissignale gesetzt und damit ihre Folgen auch berechenbar werden. Bei einer entsprechenden Dosierung ist eine nachhaltige Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft nicht zu erwarten.

Es bleibt jedoch zu prüfen, ob nicht einzelne Wirtschaftssektoren von Transportpreiserhöhungen so überdurchschnittlich betroffen würden, daß sie in ihrer Existenz bedroht wären. Hierzu ist die Input-Output-Matrix um

¹⁵ Die hier ausgewiesenen Zahlen orientieren sich an den Ergebnissen der Input-Output-Rechnung und stimmen wegen konzeptioneller und methodischer Unterschiede mit denen der Sozialproduktsrechnung nicht voll überein. So sind z.B. in der Input-Output-Rechnung die von ausländischen Unternehmen in der Bundesrepublik erbrachten Transportleistungen enthalten (Inlandskonzept). Die Abweichungen in den Konzepten resultieren aus den unterschiedlichen Zielsetzungen; vgl. zur Erläuterung der Abgrenzungsunterschiede z.B. Statistisches Bundesamt: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen. Fachserie 18, Reihe 2: Input-Output-Tabellen 1985 bis 1988. Wiesbaden 1990, S. 25 f.

Anteile der Vorleistungen des Güterfernverkehrs am Produktionswert 1988
in vH

	Direkte Vorleistungen				Direkte und indirekte Vorleistungen			
	Bahn	Binnen- schiff	Straßen- güter- fernrv.	Güter- fern- verkehr	Bahn	Binnen- schiff	Straßen- güter- fernrv.	Güter- fern- verkehr
Landw. Produkte	0,18	0,07	0,79	1,04	0,37	0,19	2,06	2,62
Forstwirtsch., Fischerei	0,47	0,04	1,20	1,71	0,61	0,12	2,21	2,93
Elektrizität, Fernwärme	0,75	0,22	0,12	1,09	0,97	0,39	0,61	1,97
Gas	0,01	0,03	0,16	0,19	0,06	0,06	0,54	0,66
Wasser	0,02	0,13	0,03	0,18	0,23	0,27	0,38	0,88
Kohle, Koks, Briketts	0,32	0,05	0,16	0,53	0,59	0,17	1,06	1,82
Erze, Torf	0,38	0,06	2,29	2,73	0,81	0,21	5,50	6,51
Erdöl, Erdgas	0,04	0,00	0,30	0,34	0,23	0,08	1,70	2,01
Chem. Erzeugnisse	0,18	0,06	0,87	1,12	0,34	0,17	1,87	2,38
Mineralölerzeugnisse	0,23	0,18	2,29	2,69	0,28	0,29	3,00	3,58
Kunststofferzeugnisse	0,13	0,03	0,74	0,90	0,28	0,10	1,59	1,97
Gummierzeugnisse	0,13	0,04	0,39	0,56	0,24	0,10	0,91	1,25
Gewinnung von Baustoffen	0,32	0,17	4,66	5,15	0,49	0,34	6,29	7,13
Feinkeramik	0,09	0,06	1,86	2,02	0,20	0,14	2,97	3,31
Glas u. Glaswaren	0,09	0,03	1,07	1,19	0,23	0,12	2,14	2,48
Eisen und Stahl	0,81	0,08	0,49	1,37	2,05	0,34	2,26	4,65
NE-Metall, NE-Halbzeug	0,21	0,06	0,49	0,76	0,42	0,18	1,33	1,93
Giessereierzeugnisse	0,44	0,07	0,37	0,88	0,65	0,17	1,09	1,91
Ziehenerzeugnisse	0,55	0,04	0,56	1,14	1,00	0,14	1,54	2,69
Stahl-, Leichtmetallbau	0,24	0,01	0,46	0,71	0,50	0,08	1,31	1,88
Maschinenbauerzeugnisse	0,06	0,02	0,63	0,71	0,23	0,08	1,37	1,68
Büromaschinen	0,00	0,01	0,27	0,28	0,12	0,06	0,98	1,15
Straßenfahrzeuge	0,16	0,01	0,49	0,66	0,37	0,07	1,34	1,78
Wasserfahrzeuge	0,21	0,00	0,28	0,49	0,44	0,06	1,10	1,60
Luft-, Raumfahrzeuge	0,01	0,00	0,10	0,12	0,09	0,02	0,40	0,52
Elektrotechn. Erzeugnisse	0,03	0,01	0,63	0,68	0,14	0,06	1,25	1,45
Feinmech., optische Erzeugnisse	0,02	0,01	0,27	0,30	0,12	0,05	0,78	0,95
EBM-Waren	0,20	0,01	0,56	0,77	0,45	0,08	1,35	1,88
Musikinstr., Spielwaren	0,08	0,03	0,33	0,44	0,19	0,08	0,96	1,24
Holzbearbeitung	0,59	0,01	1,28	1,88	0,87	0,09	2,74	3,71
Holzwaren	0,12	0,01	0,81	0,94	0,31	0,06	1,83	2,20
Zellst., Papierherstellung	0,36	0,03	1,63	2,02	0,60	0,14	3,08	3,81
Papier- u. Pappwaren	0,15	0,01	1,09	1,25	0,35	0,08	2,52	2,96
Druckereierzeugnisse	0,06	0,01	0,55	0,62	0,19	0,06	1,40	1,65
Lederwaren, Schuhe	0,12	0,01	0,33	0,45	0,22	0,04	0,85	1,11
Textilien	0,06	0,01	0,50	0,57	0,17	0,06	1,24	1,46
Bekleidung	0,01	0,00	0,33	0,34	0,09	0,04	0,98	1,12
Nahrungsmittel	0,29	0,04	1,42	1,75	0,53	0,16	3,21	3,90
Getränke	0,10	0,00	1,46	1,55	0,24	0,06	2,69	2,99
Tabakwaren	0,07	0,00	0,23	0,31	0,09	0,02	0,45	0,56
Hoch-, Tiefbau	0,20	0,09	1,29	1,59	0,37	0,22	2,89	3,48
Ausbaugewerbe	0,08	0,02	0,50	0,59	0,22	0,07	1,38	1,68
Großhandel	0,02	0,04	0,65	0,71	0,08	0,08	1,17	1,32
Einzelhandel	0,01	0,03	0,27	0,32	0,08	0,07	0,61	0,77
Post, Telekom	0,62	0,00	0,04	0,66	0,64	0,01	0,13	0,79
Leistungen d. Banken	0,00	0,02	0,21	0,23	0,25	0,28	2,93	3,46
Versicherungsgewerbe	0,00	0,00	0,16	0,16	0,06	0,03	0,51	0,59
Vermietung	0,00	0,00	0,01	0,01	0,05	0,02	0,29	0,36
Gastgewerbe, Heime	0,02	0,00	0,23	0,25	0,15	0,05	1,08	1,29
Wissensch., Kultur, Presse	0,00	0,00	0,10	0,10	0,10	0,03	0,70	0,83
Gesundheitswesen	0,00	0,00	0,08	0,09	0,04	0,02	0,33	0,39
Sonst. Dienstleistungen	0,01	0,02	0,20	0,23	0,05	0,04	0,51	0,60
Gebietskörperschaften	0,07	0,00	0,17	0,24	0,14	0,03	0,56	0,73
Sozialversicherung	0,04	0,00	0,16	0,20	0,13	0,05	0,78	0,95
Priv. Org. o. Erwerbszw.	0,00	0,04	0,09	0,13	0,06	0,08	0,44	0,57

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

personen- und güterfernverkehrsspezifische Spalten erweitert worden¹⁶.

Die erweiterte Input-Output-Matrix zeigt, daß der Anteil der Transportkosten am Wert des Produktes nur in fünf Wirtschaftsbereichen (Zellstoff- und Papierherstellung, Feinkeramik, Mineralölerzeugnisse, Erze und Torf, Gewinnung von Baustoffen) über 2 vH liegt.

Die Input-Output-Matrix ermöglicht auch die Berechnung der indirekten Vorleistungen, die in die Herstellung von Gütern einfließen. Selbst bei Berücksichtigung der indirekt enthaltenen Transporte bleibt der Kostenanteil des Güterfernverkehrs bei den meisten Wirtschaftsbereichen unter 2 vH. Nur in wenigen Bereichen dürften Transportpreiserhöhungen wirtschaftlich gravierende Folgen haben; neben dem unbedeutenden Bereich Erze und Torf ist nur der Baustoffsektor zu nennen, in dem die Transportkosten erheblich zu Buche schlagen.

Wirkung der Transportkostensteigerung

Die Reaktion der verladenden Wirtschaft auf Transportpreiserhöhungen ist von den jeweiligen Alternativen und deren Kosten (z.B. erhöhte Lagerhaltung) abhängig und vom (internen) Nutzen, den das Unternehmen aus dem Transport zieht. Neben der Internalisierung bzw. Weitergabe der Preiserhöhung kann es zur Fahrleistungsverminderung kommen:

- durch bessere Auslastung der Transportgefäße,
- durch kürzere Distanzen zwischen Versender und Empfänger¹⁷,
- durch Wegfall von Transporten (z.B. erhöhte Fertigungstiefe).

Die transportvermeidende Wirkung ist abhängig von der jeweiligen Preiselastizität und vom Umfang der Preiserhöhung. Bei letzterer ist zusätzlich zum geringen Transportkostenanteil zu berücksichtigen, daß die Lkw-Betriebskosten („trucking costs“) nur einen Teil der Transportkosten im Straßengüterfernverkehr ausmachen. Aus der vergleichsweise geringen Bedeutung der Transportkosten für den Preis des Endprodukts ergeben sich auch nur geringe Vermeidungseffekte. Im Straßengüterfernverkehr reduzieren sich das Transportaufkommen um rund 3 vH und die Verkehrsleistungen um rund 5 vH. Die stärksten Vermeidungseffekte ergeben sich bei vorbearbeiteten Baumaterialien (Glas, Keramik), Nahrungsmitteln (Verminderung der Transportweite) und vor allem bei Verbrauchsgütern (Papier und Pappe, Holzwaren etc.).

Weitaus stärker wirkt sich der Preis — allerdings nur in Verbindung mit Angebotsverbessernden Maßnahmen für die konkurrierenden Verkehrsträger — auf die Konkurrenzsituation zwischen den Verkehrsarten aus. Mit dem gesamten Maßnahmenbündel, wie es im Verminderungs-Szenario unterstellt ist, wird über Vermeidungs- und Verlagerungswirkungen eine Verringerung der Lkw-Fahrleistungen um fast 30 vH (gegenüber dem Trend-Szenario) erreicht. Durch zusätzliche technische Verbesserungen

lassen sich die CO₂-Emissionen im Straßengüterfernverkehr sogar um rund ein Drittel reduzieren. Saldiert mit den Gesamteffekten aus der Verkehrsverlagerung — mehr Verkehrsleistungen bei Bahn und Binnenschifffahrt, zusätzlicher Vor- und Nachlauf sowie Umladungen — ergibt sich in der Gesamtbilanz für den Güterfernverkehr eine CO₂-Einsparung von rund einem Fünftel.

Fazit

Die Verkehrspolitik setzt durch die Preis-, Ordnungs- und Infrastrukturpolitik entscheidende Rahmenbedingungen für das Verkehrssystem. Sie nimmt damit indirekt auch Einfluß auf die Entwicklung der Güterverkehrsmärkte und die Logistikkonzepte sowie die Marktstrategien der verladenden Wirtschaft.

Die im vergangenen Jahr von der Europäischen Union und von der Bundesregierung beschlossenen ordnungspolitischen und steuerlichen Regelungen für den Straßengüterverkehr wie

- die Einführung einer Euro-Vignette ab 1995 (rund 2 500 DM pro Jahr),
- die Senkung der deutschen Kfz-Steuer (ab 1.4.94) für z.B. einen 40 t-Lastzug von derzeit 10 500 DM auf 2 800 DM (Euro II-Fahrzeuge), 3 500 DM (Euro I-Fahrzeuge) und 5 000 DM (Altfahrzeuge),
- die Erhöhung der Mineralölsteuer auf Dieselmotorkraftstoff um 7 Pf/l (ab 1.1.94) sowie
- die kräftige Aufstockung der Kabotagekontingente (ab 1994) bis zur vollständigen Aufhebung sämtlicher Kabotagevorbehalte (ab 1998)

widersprechen allen Erfordernissen einer umweltverträglicheren Verkehrssteuerung und auch den politischen Absichtserklärungen. Die Einführung der Euro-Vignette und die Erhöhung der Mineralölsteuer kompensieren nicht die aus der Entlastung bei der Kfz-Steuer und aus dem verstärkten Vordringen ausländischer Lkw (Kabotage-lockerung) — mit geringerer Kostenbelastung — resultierenden Wirkungen.

Das System „Straßengüterverkehr“ wird in der Summe nicht teurer, sondern billiger. Der Straßengüterverkehr wird damit weiterhin kräftig wachsen. Die Wettbewerbspositionen von Bahn und Binnenschifffahrt verschlechtern sich weiter. Die jetzt privatrechtlich organisierten deutschen Bahnen dürften unter den gegebenen politischen Rah-

¹⁶ Für diese Schätzungen konnte auf ein Gutachten zurückgegriffen werden, in dem eine derartige Verfeinerung für die Input-Output-Matrix 1972 vorgenommen worden ist. Vgl. Heinz Enderlein, Heilwig Rieke, Hans Wessels, Peter Lünsdorf: Direkte und indirekte gesamtwirtschaftliche Auswirkungen von Kostenänderungen durch verkehrspolitische Maßnahmen auf Preise, Produktion und Beschäftigung. Gutachten im Auftrage des Bundesministers für Verkehr, Berlin 1977 (als Manuskript vervielfältigt).

¹⁷ Vgl. Fährt die Verkehrspolitik in eine Sackgasse? Bearb.: Eckhard Kutter. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 32/93, S. 444 ff.

menbedingungen in absehbarer Zeit kaum in der Lage sein, im Güterverkehr schwarze Zahlen zu schreiben. Zudem werden auch die Harmonisierungsdefizite der ordnungsrechtlich bedingten Wettbewerbsverzerrungen zwischen dem heimischen und ausländischen Straßengüterverkehrsgewerbe nicht annähernd beseitigt.

Die gefaßten Beschlüsse sind ein „Gemischtwarenladen“ von Vereinbarungen, Erhöhungen und Senkungen, nationalen und regionalen Ausnahmeregelungen. Es wurde versucht, die international sehr unterschiedlichen Interessenlagen unter einen Hut zu bringen. Das Ziel der EG und der Bundesregierung, die Verkehrspolitik¹⁸ umweltverträglicher zu gestalten, wird mit diesem Kompromiß nicht erreicht, zum Teil sogar ins Gegenteil verkehrt.

Geboten ist eine Verteuerung des Straßengüterverkehrs, flankiert von angebotsverbessernden Maßnahmen bei der Bahn. Nur so kann die laufende Zunahme der Fahrleistungen im Straßengüterfernverkehr begrenzt werden. Generelle Preiserhöhungen für Verkehrsleistungen könnten zudem dazu beitragen, Wirtschaftswachstum und Verkehrsleistungen zu entkoppeln¹⁹.

Die Befürchtung, der Wirtschaftsstandort Deutschland werde durch Transportkostenerhöhungen, wie sie im Rahmen dieses Gutachtens unterstellt wurden, gefährdet, ist unbegründet. Diese Gefahr ist umso weniger gegeben, als Verteuerungen des Straßengüterverkehrs ohnehin nur Sinn machen, wenn in allen EG-Ländern die gleichen (preislichen) Rahmenbedingungen gelten. Zudem dürften sie auch nur auf der EG-Ebene, wie die vergangenen Erfahrungen belegen, durchsetzbar sein.

Die Bundesregierung ist daher gefordert, sich in der EG rigoros für eine Harmonisierung der Rahmenbedingungen für den Transportmarkt einzusetzen und dabei die gesetzten umweltpolitischen Ziele nicht zu vernachlässigen; dies ist nur über eine drastische Verteuerung des Straßengüterverkehrs zu erreichen. Da Bahnreformen auch in anderen europäischen Ländern anstehen, die Bahnen in den EG-Mitgliedstaaten fast ausnahmslos hoch defizitär sind und auch die Umwelt- und Infrastrukturprobleme sich EG-weit erheblich vergrößern, müßte dafür auch bei den anderen Ländern Unterstützung zu finden sein.

¹⁸ „... Die Gemeinschaft hat sich klare Ziele zur Stabilisierung der CO₂-Emissionen gesetzt; der Verkehrssektor ist ein Schlüsselbereich bei den Bemühungen, das Ziel einer Stabilisierung dieser Emissionen auf dem Niveau von 1990 bis zum Jahr 2000 zu verwirklichen. Außerdem verpflichtet Artikel 130 r des Maastrichter Vertrages die Gemeinschaft dazu, die Erfordernisse des Umweltschutzes bei der Festlegung und Durchführung anderer Gemeinschaftspolitiken einzubeziehen. ... Schließlich müssen die Verkehrssysteme zum Umweltschutz und insbesondere zur Lösung großer Bedrohungen für die Umwelt wie des Treibhauseffekts sowie zu einer dauerhaft umweltgerechten Entwicklung beitragen. Die Verwirklichung all dieser Ziele setzt voraus, daß alle Verkehrsnutzer in der Regel die vollen Kosten (interne und externe Kosten) der von ihnen in Anspruch genommenen Verkehrsleistungen tragen. ... Die Internalisierung der externen Kosten sollte daher wesentlicher Bestandteil einer Verkehrspolitik sein, die den Schutz der Umwelt mit einbezieht.“ Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Weißbuch): Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik — Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität. KOM (92) 494 endg., Brüssel, d. 2.12.1992, S. 21 f.

¹⁹ Vgl. hierzu: Verkehrswegepolitik muß umweltpolitische Ziele stärker berücksichtigen. Bearb.: Ulrich Voigt. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 51/92, S. 695 ff.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Str. 5, D-14195 Berlin
Telefon (0 30) 82 99 10 — Telefax (0 30) 82 99 12 00

Präsident: Prof. Dr. Lutz Hoffmann.

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Heiner Flassbeck, Dr. Fritz Franzmeyer, Dr. Kurt Hornschild,
Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Eckhard Kutter, Dr. Wolfram Schrettli, Dr. Bernhard Seidel, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner, in Vertretung Kurt Geppert und Dieter Teichmann.

Ausländerintegration und Bildungspolitik. Bearbeitet von Friederike Behringer, Wolfgang Jeschek und Gert Wagner. —
Preiserhöhungen im Güterverkehr sind notwendig und möglich. Bearbeitet von Rainer Hopf und Hartmut Kuhfeld.

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

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

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

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

Zuzüglich Versandkosten

ISSN 0012-1304

— Hierzu 1 Prospekt des Verlages Duncker & Humblot —

WESTDEUTSCHLAND

Ausgewählte saisonbereinigte Konjunkturindikatoren¹⁾

		Arbeitslose		Offene Stellen		Auftragseingang im verarbeitenden Gewerbe (Volumen) ²⁾											
						Insgesamt	dav.: Hauptgruppen						Inland		Ausland		
							Grundstoff- u. Produktionsgütergewerbe	Investitions-gütergewerbe	Verbrauchs-gütergewerbe								
in 1000				1985 = 100													
		mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.		
1991	J	1690		327		126,8		116,9		131,2		129,3		134,4		114,3	
	F	1703	1694	326	329	122,6	124,3	114,9	115,2	125,0	127,6	127,6	128,9	130,9	133,2	109,0	109,8
	M	1691		334		123,5		113,7		126,7		129,9		134,2		106,0	
	A	1677		337		122,8		114,6		125,5		127,4		131,9		107,7	
	M	1686	1679	337	337	123,0	123,3	114,8	114,4	126,2	126,6	126,6	128,0	130,8	131,9	110,3	109,2
	J	1675		338		124,2		113,7		128,0		130,0		133,1		109,6	
	J	1684		334		123,7		115,9		126,5		128,2		130,5		112,5	
	A	1688	1688	334	333	122,1	122,1	114,4	114,1	124,9	124,9	126,0	126,4	128,6	129,1	111,5	110,5
	S	1691		332		120,4		112,0		123,3		125,0		128,1		107,5	
	O	1689		329		121,8		114,8		124,5		124,7		128,8		110,2	
	N	1691	1692	329	330	123,2	122,5	116,4	115,4	126,2	125,7	125,0	124,4	131,4	129,5	109,8	111,1
D	1696		332		122,6		115,0		126,4		123,4		128,2		113,4		
1992	J	1700		341		122,6		117,7		123,5		127,9		130,7		109,4	
	F	1699	1706	351	346	126,4	124,2	118,6	117,7	129,4	126,6	130,2	127,5	135,3	132,4	111,8	110,8
	M	1720		347		123,5		116,8		126,8		124,3		131,2		111,1	
	A	1773		345		122,4		116,3		124,4		126,3		130,4		109,4	
	M	1788	1786	337	337	120,8	120,8	117,5	117,0	121,7	121,7	124,1	124,5	128,8	128,4	108,0	108,6
	J	1798		330		119,2		117,3		119,1		123,0		126,0		108,3	
	J	1818		323		117,8		114,4		117,0		125,5		125,9		104,3	
	A	1836	1839	319	317	116,1	116,3	113,1	112,4	115,0	116,1	124,6	123,5	123,3	124,6	104,1	102,6
	S	1862		309		115,1		109,8		116,3		120,3		124,7		99,5	
	O	1919		297		109,0		107,3		107,5		116,5		118,1		94,1	
	N	1959	1956	289	289	109,7	108,7	108,0	107,3	108,3	107,1	117,2	116,3	115,6	116,5	100,0	96,0
D	1991		282		107,5		106,7		105,4		115,3		115,8		93,9		
1993	J	2085		271		109,1		106,1		108,1		117,5		115,1		99,4	
	F	2125	2128	264	263	107,5	107,4	107,2	107,1	105,5	105,0	114,5	115,7	111,3	112,1	101,5	99,8
	M	2175		256		105,6		107,9		101,4		115,0		110,0		98,4	
	A	2207		253		107,7		108,3		105,1		114,9		111,6		101,3	
	M	2221	2229	245	249	110,3	108,8	109,2	109,1	109,3	106,5	115,8	115,9	114,7	112,9	103,4	102,2
	J	2259		248		108,5		109,9		105,1		117,1		112,5		102,0	
	J	2321		245		111,4		110,9		109,3		119,3		117,3		102,0	
	A	2337	2343	236	234	110,3	110,3	110,0	109,9	106,7	107,9	122,3	118,8	115,2	116,0	102,1	100,9
	S	2370		221		109,2		108,9		107,6		114,7		115,5		98,7	
	O	2441		210		108,6		108,2		107,6		112,4		112,5		102,1	
	N	2477	2466	217	218	108,6		111,7		105,2		113,9		111,4		103,7	
D	2481		226														

¹⁾ Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren (BV3). Dieses Verfahren hat die Eigenschaft, daß sich beim Hinzufügen eines neuen Wertes davorliegende saisonbereinigte Werte in der Zeitreihe auch dann ändern können, wenn deren Ursprungswert unverändert geblieben ist. Die Vierteljahreswerte wurden aus den saisonbereinigten Monatswerten errechnet. — ²⁾ Außerdem arbeitstäglich bereinigt.

Quellen: Bundesanstalt für Arbeit und Statistisches Bundesamt.

		Beschäftigte im Bergbau und im verarbeitenden Gewerbe	Produktion im produzierenden Gewerbe ²⁾								Umsätze des Einzel- handels zu Preisen von 1985		Außenhandel (Spezialhandel) ²⁾				
			Verarbei- tendes Gewerbe	dav.: Hauptgruppen				Bauhaupt- gewerbe		Ausfuhr			Einfuhr				
				Grundstoff- u. Produktions- gütergewerbe		Investitions- gütergewerbe											
				in 1000		1985 = 100									1986 = 100		Mrd. DM zu Preisen von 1980 ³⁾
	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.			mtl.	vj.	mtl.
1991	J	7516		122,9		113,3		126,5		127,8		126,8		45,8		50,8	
	F	7525	7523	122,2	122,8	110,3	112,6	125,9	126,4	104,8	120,3	124,3	126,4	45,2	45,3	49,4	50,0
	M	7528		123,4		114,2		126,8		128,3		128,2		44,8		49,9	
	A	7538		124,4		113,1		128,5		132,2		128,5		42,9		47,6	
	M	7536	7533	122,8	124,3	113,6	113,7	125,8	128,3	126,4	129,6	127,8	128,7	47,3	45,7	53,2	50,8
	J	7526		125,8		114,5		130,6		130,2		129,9		46,8		51,5	
	J	7527		123,4		112,7		127,2		130,9		128,1		46,5		50,2	
	A	7509	7515	121,6	122,2	110,9	111,7	126,0	126,2	128,1	129,8	125,2	125,4	46,8	46,5	50,9	50,8
	S	7510		121,6		111,6		125,4		130,5		122,8		46,2		51,4	
	O	7494		121,9		113,7		125,4		130,9		126,6		45,4		51,5	
1992	N	7484	7484	122,9	122,0	114,2	112,9	126,6	125,7	131,2	129,9	125,5	124,4	47,8	46,8	50,6	50,6
	D	7476		121,2		110,9		125,2		127,6		121,2		47,3		49,7	
	J	7465		123,5		114,5		126,6		130,2		127,9		45,3		51,6	
	F	7439	7444	125,9	124,1	119,0	116,3	129,6	127,5	147,0	136,7	126,6	124,8	47,3	46,6	52,3	51,8
	M	7428		122,9		115,3		126,3		132,8		120,0		47,3		51,6	
	A	7411		123,7		115,3		127,5		137,2		125,9		50,3		53,9	
	M	7388	7392	123,0	122,5	116,7	115,2	126,2	125,7	136,2	137,3	120,0	123,0	44,9	47,0	50,1	50,9
	J	7378		120,7		113,5		123,3		138,4		123,1		45,8		48,7	
	J	7338		120,4		113,8		122,5		133,1		123,7		47,5		52,8	
	A	7306	7308	120,5	120,1	115,2	113,8	122,5	122,3	134,1	135,1	119,2	123,4	46,6	47,2	49,6	51,2
1993	S	7281		119,4		112,4		121,8		138,1		127,4		47,5		51,3	
	O	7227		116,5		110,2		118,1		133,2		124,2		46,7		51,5	
	N	7187	7184	114,5	114,0	109,2	108,7	115,5	114,2	134,2	135,9	121,4	125,7	44,1	45,3	49,8	51,0
	D	7138		111,0		106,6		109,1		140,2		131,4		45,1		51,6	
	J	7058		111,7		108,6		110,2		129,7		115,6		42,7		47,4	
	F	7003	7008	109,4	111,0	106,8	107,6	106,7	109,1	138,1	133,3	118,3	118,5	45,4	43,0	48,9	47,0
	M	6963		111,9		107,3		110,5		132,2		121,6		40,8		44,7	
	A	6911		110,6		109,3		107,7		134,2		121,5		42,4		46,3	
	M	6875	6875	111,7	110,6	109,5	109,4	109,5	107,6	136,4	136,9	114,0	118,4	41,6	42,9	42,6	44,6
	J	6838		109,6		109,3		105,5		140,2		119,4		44,7		44,9	
	J	6761		110,8		111,1		107,4		131,7		118,3		40,2		42,5	
	A	6720	6726	114,1	112,2	111,6	111,1	112,8	109,8	139,1	136,5	118,6	120,4	43,9	42,9	47,4	45,9
	S	6695		111,8		110,7		109,2		138,7		124,3		44,5		47,6	
	O	6645		110,6		111,7		107,4		135,0		115,4					
	N			108,5		110,6		104,2		126,5		119,0					

¹⁾ Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren (BV3). Dieses Verfahren hat die Eigenschaft, daß sich beim Hinzufügen eines neuen Wertes davorliegende saisonbereinigte Werte in der Zeitreihe auch dann ändern können, wenn deren Ursprungswert unverändert geblieben ist. Die Vierteljahreswerte wurden aus den saisonbereinigten Monatswerten errechnet. — ²⁾ Außerdem arbeitstäglich bereinigt. — ³⁾ Index der Durchschnittswerte und Außenhandel Westdeutschlands — soweit nicht veröffentlicht — vom DIW geschätzt.

Quellen: Bundesanstalt für Arbeit und Statistisches Bundesamt.