

Kfz-Steuerreform: Nur geringe Umweltentlastung zu erwarten.....	625
Weiterhin schwache Verbrauchskonjunktur	635
Steigende Überschüsse im Handel mit der NAFTA	640

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 35/97

Berlin

Häglin

28. August 1997

64. Jahrgang

Kfz-Steuerreform: Nur geringe Umweltentlastung zu erwarten

Mit der zum 1. Juli wirksam gewordenen Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes soll über eine steuerliche Begünstigung verbrauchs- und emissionsarmer Personenkraftwagen eine Verringerung der vom Autoverkehr ausgehenden Umweltbelastungen erreicht werden. Damit kommt ein über Jahre diskutiertes Reformvorhaben zu einem vorläufigen Abschluß; widerstreitende umwelt- und finanzpolitische Interessen führten allerdings zu einem äußerst unübersichtlichen Tarifgefüge.

Die Kfz-Steuerreform vor zwölf Jahren hatte die Erneuerung und Nachrüstung des Pkw-Bestandes entsprechend der modernen Abgasreinigungstechnik unterstützt. Infolge des wachsenden Fahrzeugbestands und leistungsstärkerer Motoren sind jedoch die Umweltentlastungen letztendlich unzureichend geblieben¹. Mit nun deutlich gesteigerten Steuersätzen für Pkw mit höheren Schadstoffemissionen sollen die Erneuerung des Pkw-Bestandes beschleunigt und weitere Anreize zur Nachrüstung von Altfahrzeugen mit Abgasreinigungstechnik gegeben werden.

Bisherige Besteuerung von Pkw und Kraftstoffen ...

Bis Mitte 1985 galt für alle Pkw ein einheitlicher Steuersatz von 14,40 DM je angefangene 100 ccm Hubraum². Vom 1. Juli 1985 an fanden drei Steuersätze Anwendung: ein auf 13,20 DM reduzierter für die als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm anerkannten Fahrzeuge und erhöhte Sätze von 18,80 bzw. 21,60 DM in Abhängigkeit vom Datum der erstmaligen Zulassung für nicht schadstoffreduzierte Fahrzeuge. Zudem wurden zeitlich befristete Steuerbefreiungen in Abhängigkeit von Hubraum (ab 1,4 Liter) und Zeitpunkt der Anerkennung des Personenkraftwagens als schadstoffarm gewährt³. Ziel dieser steuerlichen Maßnahmen war es, den Absatz von schadstoffreduzierten Neufahrzeugen und die Nachrüstung mit Katalysatoren zur Abgasreinigung bei in Betrieb befindlichen Fahrzeugen zu fördern.

Mit dem zum Januar 1990 in Kraft getretenen Gesetz zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoff-

armer Pkw⁴ wurden u.a. Steuervorteile auch für Kleinwagen unter 1,4 Liter Hubraum gewährt — sofern sie der US-Norm entsprachen — und befristet die Nachrüstung von Altfahrzeugen mit Katalysatoren gezielt gefördert.

Mit einer weiteren Gesetzesregelung erhielten neu zugelassene Diesel-Pkw, die den veränderten Emissionsvorschriften entsprachen und zusätzlich einen Partikelgrenzwert von 0,08 g/km einhielten, von Januar 1991 bis Ende Juli 1992 eine Steuerbefreiung von ca. 550 DM⁵.

¹ Vgl. Daten zur Umwelt — Der Zustand der Umwelt in Deutschland — Ausgabe 1997, herausgegeben vom Umweltbundesamt, Erich Schmidt Verlag, Berlin 1997.

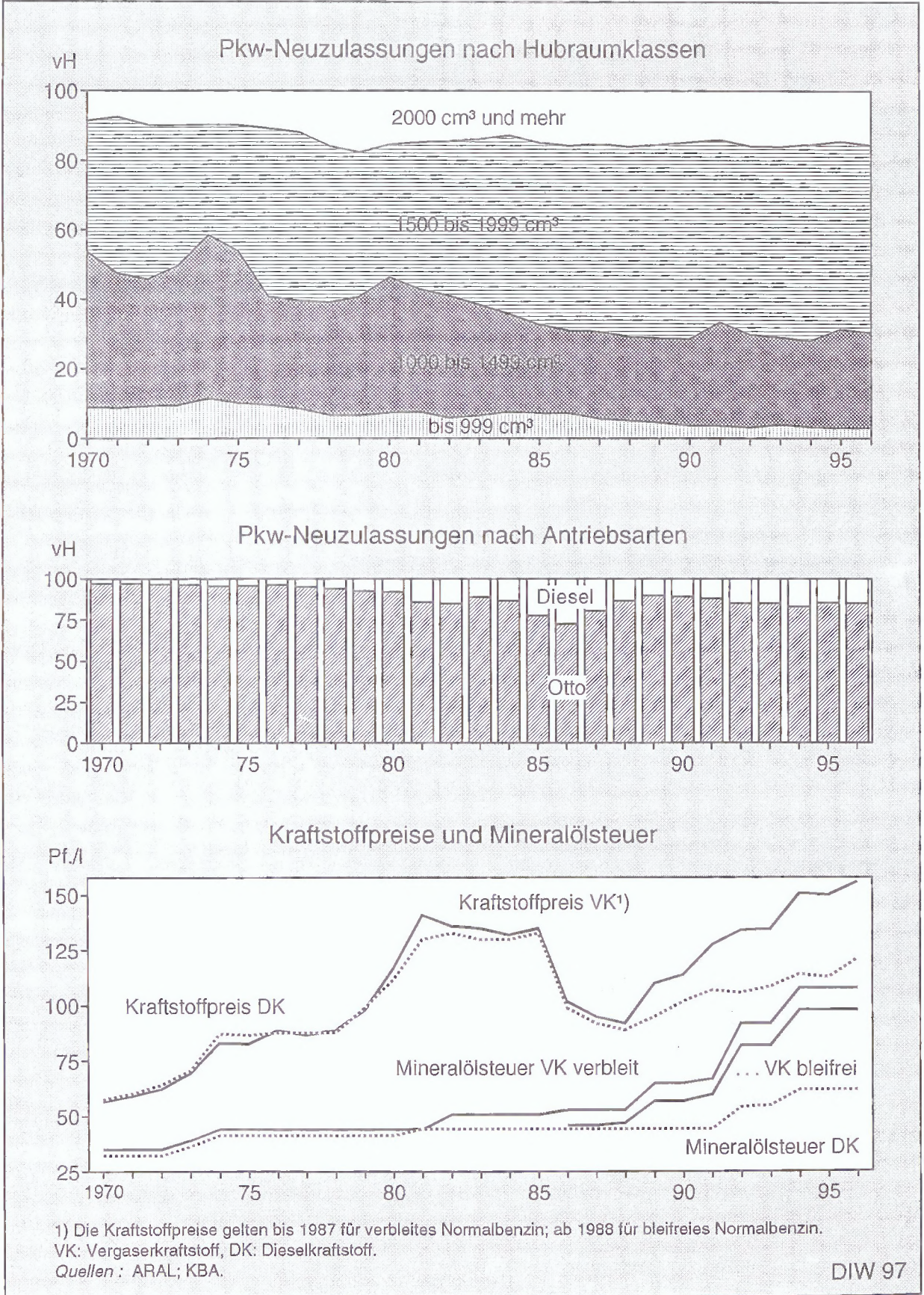
² Ausnahmen von der Besteuerung in Form von Befreiungen und Vergünstigungen bestanden und bestehen noch für verschiedene Nutzungsarten und Haltergruppen, vgl. § 3 Kraftfahrzeugsteuergesetz, BGBl. 1985 I, S. 2436 ff.

³ Vgl. BGBl. 1985 I, S. 784.

⁴ Vgl. BGBl. 1989 I, S. 2436.

⁵ Vgl. BGBl. 1990 I, S. 2906.

Abbildung 1



Unterstützt wurde die Einführung der Katalysator-technik gleichzeitig durch die Steuerspreizung zwischen unverbleitem und verbleitem Benzin vom 1.4.1985 an sowie durch das seit Februar 1988 greifende Verbot des Absatzes bleihaltigen Normalbenzins. Bis zur Mitte der achtziger Jahre lagen die Mineralölsteuer und die Tankstellenpreise für Normalbenzin und Diesel-Kraftstoff dicht beieinander. In die Mineralölsteuererhöhungen von 1989, 1991 und 1994 wurde der Diesel-Kraftstoff aus Gründen des Wettbewerbschutzes für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe nicht (1989) oder nur mit etwa 40 vH der Steigerungsbeträge einbezogen. Mithin stieg die Preisdifferenz von Diesel zu bleifreiem Normalbenzin auf rund 35 Pf. (Abbildung 1), zum wesentlich absatzstärkeren Super bleifrei auf ca. 40 Pf.

Als Ausgleich für die geringere Anhebung der Mineralölsteuer wurde die Kfz-Steuer für Diesel-Pkw 1989 um 8,40 DM, 1991 um 8,00 DM und 1994 um 7,50 DM je 100 ccm erhöht. Die Kfz-Steuer für einen Diesel-Pkw lag damit zuletzt um 23,90 DM je 100 ccm über den entsprechenden Sätzen für Fahrzeuge mit Otto-Motor.

... und Entwicklung der Struktur des Pkw-Bestandes

Zur Jahresmitte 1997 waren in Deutschland 41,4 Mill. Personenkraftwagen zugelassen. In den neunziger Jahren wurden im Mittel etwa 3,6 Mill. Pkw jährlich erstmals zugelassen. Etwa drei Viertel der Neuzulassungen ersetzten Altfahrzeuge, das verbleibende Viertel — mithin jeweils rd. 840 000 Fahrzeuge — bildete den jährlichen Bestandszuwachs, der damit bei durchschnittlich 2,2 vH lag.

Diesel-Pkw wurden aufgrund der höheren Anschaffungskosten und wegen ihrer Nutzungseigenschaften eher von Vielfahrern bevorzugt. Ihr Anteil am Bestand blieb bis 1980 unter 5 vH; bei leicht steigender Tendenz lag der Anteil an den Neuzulassungen 1980 bei 8 vH. Mitte der achtziger Jahre führte die umweltpolitische Diskussion zu einer Verunsicherung der Verbraucher bezüglich der weiteren steuerlichen Behandlung von Pkw mit Otto-Motor ohne G-Kat, die wegen ihrer höheren Stickstoffoxid-Emissionen lufthygienisch bedenklicher bewertet wurden als Diesel-Antriebe. Daher wurden schon 1985 und 1986 vergleichsweise mehr Diesel- als Otto-Fahrzeuge als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm anerkannt und entsprechend günstiger steuerlich eingestuft. Gleichzeitig erweiterte sich die Angebotspalette an Diesel-Fahrzeugen, so daß ihr Anteil an den Neuzulassungen deutlich zunahm und 1986 den Höchstwert von 27 vH erreichte (Abbildung 1).

Mit der sukzessiven Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer für Diesel-Pkw bei den im Vergleich zu Benzin wesentlich moderateren Mineralölsteuererhöhungen stiegen die Fixkostenanteile des Diesel-Fahrzeugs. Dies verringerte seine Attraktivität für breitere Käuferschichten, da — bezogen auf durchschnittliche Neufahrzeuge — das Diesel-Auto jährlich etwa 12 000 km gefahren werden mußte, um

allein die mittlere Differenz in der Kraftfahrzeugsteuer von ca. 500 DM auszugleichen. So blieben die Diesel-Pkw im Durchschnitt der neunziger Jahre bei einem Anteil an den Neuzulassungen und am Bestand von unter 15 vH.

Zielrichtung der steuerlichen Änderungen von 1985 und 1990 war die Verbesserung der Emissionseigenschaften der Pkw-Flotte hinsichtlich der limitierten Schadstoffe Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoff (HC), Stickstoffoxide (NO_x) und — bei Diesel-Antrieben — der Partikel. Bei den Neuzulassungen lagen denn auch die Anteile schadstoffreduzierter Fahrzeuge bereits 1988 bei über 90 vH. Da jedoch Nachrüstungen von Altfahrzeugen mit Schadstoffminderungstechniken nur zögerlich vorgenommen wurden, schlugen sich die technischen Verbesserungen nur langsam im Bestand nieder: 1994 waren fast zwei Drittel des Bestandes an Otto-Fahrzeugen als schadstoffarm oder -reduziert anerkannt, bis zum Jahresbeginn 1997 stieg dieser Anteil auf vier Fünftel (Tabelle 1). Bei den Diesel-Antrieben lag dieser Anteil 1994 über 90 vH — er beträgt nun annähernd 95 vH (Tabelle 2). Damit hat sich nach der — gemessen an den technischen Möglichkeiten — ohnehin schon späten Einführung von Schadstoffminderungskonzepten zur Mitte der achtziger Jahre die Umsetzung im Bestand etwa so lange hingezogen, wie es dem normalen Ablauf der Bestandserneuerung gemäß der durchschnittlichen Nutzungsdauer der Pkw entspricht⁶.

Mit der Flottenerneuerung waren erhebliche Verbesserungen im Emissionsverhalten der einzelnen Fahrzeuge verbunden. Für Fahrzeuge nach der ab 1993 verbindlichen Euro-1-Abgasnorm liegen die CO-, NO_x- und die HC-Emissionen um 80 vH bis 90 vH niedriger als bei konventionellen Pkw, die 1985 auf dem Markt waren⁷. Die seit Januar 1997 für Neufahrzeuge verbindlichen Emissionswerte der Euro-2-Norm bedeuten weitere Reduktionen um — je nach Antriebsart und Schadstoff — 30 bis 70 vH der spezifischen Emissionen.

Allerdings werden diese spezifischen Reduktionen durch die Zunahme der Pkw-Fahrleistungen⁸ teilweise wieder aufgezehrt, so daß die Umweltentlastungen je nach Schadstoffart deutlich bescheidener ausfallen und die Emissionen von Rußpartikeln der Diesel-Pkw sogar zunehmen⁹. Die nicht limitierten und direkt vom Kraftstoffverbrauch abhängigen Emissionen von Kohlendioxid des Pkw-Verkehrs sind in den vergangenen Jahren gestiegen.

⁶ Die mittlere Nutzungszeit von Pkw hat sich seit 1985 um 2 Jahre auf fast 12 Jahre erhöht.

⁷ Vergleich der konventionellen Pkw, die der Abgasgesetzgebung von 1985 entsprechen (nach ECE R 15/04), zu Fahrzeugen mit geregelter Katalysator, die der US-Norm oder der Kategorie „schadstoffarm E2“ (Euro-1) genügen.

⁸ Vgl. Weiterhin Wachstum von Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr. Bearb.: Heilwig Rieke. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 14/96.

⁹ Vgl. Sechster Immissionsschutzbericht der Bundesregierung. In: Deutscher Bundestag, Drucksache 13/4825 vom 11.06.96, S. 22 und Daten zur Umwelt — Der Zustand der Umwelt in Deutschland, a.a.O., S. 143 f.

Tabelle 1

Bestand an Pkw mit Ottomotor¹⁾

	1992 ²⁾	1993 ²⁾	1994	1995	1996 ³⁾	1997 ³⁾
Pkw mit Ottomotor insgesamt	29 338 463	32 662 944	34 006 273	34 470 526	34 921 780	35 428 375
darunter: schadstoffreduziert	15 375 464	19 124 068	21 744 571	24 053 662	26 365 999	28 617 898
US-Norm (Anlage XXIII StVZO ⁴⁾) ⁵⁾)	9 382 850	11 704 672	11 672 410	11 502 620	11 266 998	10 974 423
darunter: geregelter Katalysator ⁷⁾	6 398 915	8 735 703	8 758 443	8 666 485	8 536 202	8 370 380
ungeregelter Katalysator ⁸⁾	592	1 483	1 541	1 617	1 622	1 580
Europa-Norm (Anlage XXV StVZO ⁴⁾) ⁶⁾)	3 109 563	3 569 937	3 543 969	3 445 295	3 301 673	3 101 960
darunter: geregelter Katalysator ⁷⁾	109 113	153 849	157 663	159 586	162 395	165 749
ungeregelter Katalysator ⁸⁾	204 889	475 780	483 398	469 737	451 505	424 675
Bed. schadstoffarm (Anl. XXIV StVZO ⁴⁾)	2 864 332	2 859 511	2 831 921	2 750 380	2 639 052	2 486 064
darunter: geregelter Katalysator ⁷⁾	932	1 702	1 717	1 676	1 849	1 928
ungeregelter Katalysator ⁸⁾	5 847	23 234	29 800	30 781	31 310	32 006
Schadstoffarm E1 ¹⁰⁾	18 719	71 625	83 032	79 329	71 652	61 695
darunter: geregelter Katalysator ⁷⁾	4 152	22 523	22 906	22 605	22 258	21 811
ungeregelter Katalysator ⁸⁾	11 245	42 732	52 872	49 528	42 682	33 764
Schadstoffarm E2 (Euro-1) ¹¹⁾	—	917 962	3 600 764	6 223 733	7 741 376	8 063 040
darunter: geregelter Katalysator ⁷⁾	12	917 599	3 597 871	6 217 335	7 732 615	8 048 981
ungeregelter Katalysator ⁸⁾	—	74	1 368	3 919	4 843	4 144
nachgerüstet mit G-Kat	—	—	—	—	—	5 574
91/441/EWG-Ausnahmen ¹²⁾	—	361	11 813	17 236	17 920	17 640
darunter: geregelter Katalysator ⁷⁾	—	338	10 771	15 599	16 227	15 969
ungeregelter Katalysator ⁸⁾	—	8	809	1 276	1 298	1 261
Richtlinie 93/59/EWG ¹³⁾	—	—	662	35 069	97 745	129 527
Schadstoffarm nach Euro-2 ¹⁴⁾	—	—	—	—	1 229 583	3 783 549

1) Personen- und Kombinationskraftwagen; Stand: 1. Januar; einschl. Fahrzeuge mit Rotationskolben- und gasangetriebenem Ottomotor. — 2) In den neuen Bundesländern: Erfassungsstand im Zentralen Fahrzeugregister. — 3) Einschließlich „M1“-Fahrzeuge. — 4) StVZO: Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. — 5) Ab 1991 einschließlich C/XXIII-Fahrzeuge. — 6) Bis 1990 nur Pkw mit einem Hubraum ab 1400 ccm. — 7) Bestandsergebnisse berücksichtigen nur die Neuzulassungen von Pkw mit geregelterm Drei-Wege-Katalysator (G-Kat) sowie Nachrüstungen mit G-Kat ab Januar 1990. — 8) Bestandsergebnisse berücksichtigen nur die Neuzulassungen von Pkw mit ungeregeltem Katalysator (U-Kat) sowie Nachrüstungen mit U-Kat ab Juli 1991. — 9) Ab 1991 einschließlich C/XXV-Fahrzeuge. — 10) Nach Richtlinie 70/220/EWG bis einschließlich der Fassung 89/491/EWG. — 11) Nach Richtlinie 70/220/EWG bis einschließlich der Fassung 91/441/EWG oder 93/441/EWG. — 12) Nach Anhang I Abschnitt 8.1 der Richtlinie 91/441/EWG. — 13) Für Fahrzeuge zur Beförderung von mehr als 6 Personen und/oder mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg. — 14) Nach Richtlinie 70/220/EWG bis einschließlich der Fassung 94/12/EG. Ab 1.10.1996 zusätzlich verbindliche Einhaltung der Geräuschrictlinie 92/97/EWG.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Diese Entwicklung läuft dem erklärten Ziel der Bundesregierung, den gesamten CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2005 gegenüber 1990 um 25 vH zu verringern, entgegen¹⁰⁾. Ursächlich hierfür ist neben wachsender Pkw-Flotte und zunehmenden Gesamtfahrleistungen die nicht ausreichende Verringerung des spezifischen Verbrauchs. Dieser wird von vielen Eigenschaften der Fahrzeuge bestimmt, wie dem Gewicht, den Kraftwiderständen, dem Antriebswirkungsgrad usw. Kennzeichnend für die Veränderung der Fahrzeugflotte ist die Tendenz zu schwereren Fahrzeugen mit verbesserter Komfort- und Sicherheitsausstattung, die mit stärkeren Motoren höhere Leistungen erbringen (Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigungsvermögen). Die Anteile der Hubraumklassen an den Neuzulassungen von Pkw haben sich im Zeitablauf deutlich hin zu größerem Motorvolumen verschoben (Abbildung 1). Im Bestand hält

der Trend zu größerem Motorvolumen an, noch deutlicher ist die Zunahme der Leistung der Pkw-Motoren (Tabelle 3).

Aufgrund dieser Veränderungen der Charakteristika der Fahrzeuge haben sich die Verbesserungen der Wirtschaftlichkeit der Motoren nur abgeschwächt in den Kraftstoffverbrauchswerten der Neuzulassungen und des Bestandes ausgewirkt. 1995 lag der Durchschnittsverbrauch neuer Pkw mit Otto-Antrieb um knapp 10 vH, bei Diesel-Antrieb

¹⁰⁾ Vgl. hierzu auch: Ziel der CO₂-Minderung durch weltweit steigenden Energieverbrauch im Verkehrsbereich gefährdet. Bearb.: Hartmut Kuhfeld. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 10/95 sowie Energieverbrauch und CO₂-Emissionen in Deutschland in der ersten Hälfte der neunziger Jahre. Bearb.: Hans-Joachim Ziesing. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 4/96.

Tabelle 2

Bestand an Pkw mit Dieselmotor¹⁾

	1992 ²⁾	1993 ²⁾	1994	1995	1996 ³⁾	1997 ³⁾
Pkw mit Dieselmotor insgesamt	4 456 621	4 912 809	5 192 609	5 443 788	5 567 807	5 607 348
darunter: schadstoffreduziert	4 034 154	4 445 175	4 753 392	5 040 401	5 207 399	5 294 000
US-Norm (Anlage XXIII StVZO ⁴⁾) ⁵⁾⁶⁾	1 070 123	1 372 948	1 356 454	1 318 012	1 263 888	1 177 475
darunter: 0,08 g/km	133 446	435 423	440 344	434 388	422 789	404 728
Europa-Norm (Anlage XXV StVZO ⁴⁾) ⁶⁾⁷⁾	1 800 981	1 880 366	1 834 619	1 759 312	1 659 901	1 516 897
Bed. schadstoffarm (Anl. XXIV StVZO ⁴⁾)	1 159 986	1 083 537	989 012	862 331	726 973	579 058
Schadstoffarm E1 ⁸⁾	3 064	5 272	5 355	5 367	5 306	5 112
darunter: 0,08 g/km	489	717	760	809	809	782
Schadstoffarm E2 (Euro-1) ⁹⁾	—	93 303	468 863	914 555	1 100 171	1 105 086
91/441/EWG-Ausnahmen ¹⁰⁾	—	9 749	98 519	147 395	146 810	138 414
Richtlinie 93/59/EWG ¹¹⁾	—	—	570	33 429	127 405	207 575
Schadstoffarm nach Euro-2 ¹²⁾	—	—	—	—	176 945	564 383

1) Personen- und Kombinationskraftwagen; Stand: 1. Januar. — 2) In den neuen Bundesländern: Erfassungsstand im Zentralen Fahrzeugregister. — 3) Einschließlich M1-Fahrzeuge. — 4) StVZO: Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. — 5) Ab 1991 einschließlich C/XXIII-Fahrzeuge. — 6) Bis 1990 nur Pkw mit einem Hubraum ab 1400 ccm. — 7) Ab 1991 einschließlich C/XXV-Fahrzeuge. — 8) Nach Richtlinie 70/220/EWG bis einschließlich der Fassung 89/491/EWG. — 9) Nach Richtlinie 70/220/EWG bis einschließlich der Fassung 91/441/EWG oder 93/441/EWG. — 10) Nach Anhang I Abschnitte 8.1 und 8.3 der Richtlinie 91/441/EWG. — 11) Für Fahrzeuge zur Beförderung von mehr als 6 Personen und/oder mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg. — 12) Nach Richtlinie 70/220/EWG bis einschließlich der Fassung 94/12/EG. Ab 1.10.1996 zusätzlich verbindliche Einhaltung der Geräuschrichtlinie 92/97/EWG.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

um 4 vH niedriger als 1984¹¹⁾. Für den Bestand beliefen sich die entsprechenden Reduktionen auf 10 vH bzw. 8 vH (Tabelle 3). Hinter dieser Entwicklung stehen allerdings erheblich größere Steigerungen der Effizienz der Motoren. Bezieht man den Kraftstoffverbrauch auf die Leistungsabgabe der Motoren, beträgt die Effizienzverbesserung seit 1984 im Bestand 20 vH, die Effizienz der Neuzulassungen ist gegenüber dem aktuellen Bestand um 15 vH günstiger.

Die jüngste Umgestaltung der Besteuerung von Personenkraftwagen

Das zum 1. Juli 1997 nach jahrelangen Diskussionen und einem mühsamen Gesetzgebungsverfahren wirksam gewordene Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 soll über steuerliche Anreize eine Verminderung der vom Straßenverkehr ausgehenden schädlichen Umwelteinflüsse bewirken¹²⁾. Die drei wesentlichen Elemente der Umgestaltung sind:

- Statt bisher drei wird es künftig sechs Steuersätze für Pkw-Gruppen in Abhängigkeit von ihren Abgas-Schadstoffwerten geben, mit denen eine wesentlich stärkere Spreizung einhergeht (Tabelle 4).
- Für die einzelnen Pkw-Gruppen werden die Steuersätze (erstmal nach dreieinhalb Jahren) in einer oder zwei Stufen bis zum Jahr 2005 angehoben (Tabelle 4).

— Für Fahrzeuge, die über die gültige Euro-2-Abgasnorm hinaus die mit den Stufen Euro-3 und Euro-4 wahrscheinlich gültigen Grenzwerte¹³⁾ einhalten oder die besonders verbrauchsgünstig sind, wird eine begrenzte und zeitlich befristete Steuerbefreiung gewährt (Tabelle 5).

Grundsätzlich bleibt es also bei der Besteuerung des Hubraumes der Motoren, mit der Erhöhung der Anzahl der Steuersätze wird der Absolutbetrag der Spreizung zwischen unterster und oberster Steuerstufe jedoch schon in der zunächst gültigen Steuerstaffel etwa vervierfacht. Für die den Abgasgrenzwerten nach Euro-1 entsprechenden Pkw — etwa 55 vH des Bestandes — gilt bis zum Ende des Jahres 2000 weiterhin der alte Steuersatz. Halter von Fahr-

¹¹⁾ Vgl. Weiterhin Wachstum von Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch im Straßenerkehr, a.a.O.

¹²⁾ Vgl. BGBl. 1997 I, S. 805 ff und: Bundesministerium der Finanzen, Kfz-Steuer 1997: Weniger Schadstoffe weniger Steuern, Bonn, März 1997.

¹³⁾ Seit 1992 gelten für die Erteilung einer Betriebserlaubnis bzw. für die Erstzulassung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihres Emissionsverhaltens ausschließlich europäische Richtlinien. Wegen der noch ausstehenden Verabschiedung durch EU-Gremien werden diese Grenzwertstufen zunächst als D3 und D4 bezeichnet; vgl. auch Fußnote 16.

Tabelle 3

Motorleistung, Hubraum und Kraftstoffverbrauch des Pkw-Bestandes¹⁾
 Durchschnittswerte nach Antriebsarten

Jahr	Motorleistung			Hubraum			Kraftstoffverbrauch ²⁾		
	Otto- motor ³⁾	Diesel- motor	Ins- gesamt ³⁾	Otto- motor ⁴⁾	Diesel- motor	Ins- gesamt ⁴⁾	Otto- motor	Diesel- motor	Ins- gesamt
	kW	kW	kW	cm ³	cm ³	cm ³	l/100 km	l/100 km	l/100 km
	Alte Bundesländer								
1984	57	45	56	1568	1976	1601	10,2	8,4	9,9
1985	58	46	57	1575	1953	1609	10,2	8,2	9,9
1986	58	47	57	1580	1927	1618	10,2	7,9	9,8
1987	60	47	58	1586	1916	1627	10,1	7,7	9,7
1988	60	48	58	1597	1914	1639	10,0	7,7	9,6
1989	61	48	59	1610	1916	1651	9,8	7,7	9,4
1990	62	49	60	1621	1919	1661	9,7	7,8	9,4
1991	63	50	61	1637	1930	1677	9,6	7,7	9,3
1992	65	51	63	1656	1949	1697	9,5	7,8	9,2
1993	65	52	63	1668	1961	1710	9,5	7,7	9,2
1994	66	53	64	1675	1972	1719	9,4	7,7	9,1
	Deutschland								
1992 ⁵⁾	63	51	61	1613	1942	1656	9,4	7,8	9,1
1993 ⁵⁾	62	52	61	1608	1952	1653	9,4	7,8	9,1
1994	63	53	62	1618	1964	1665	9,3	7,6	9,0
1995	64	54	63	1631	1973	1678	9,2	7,6	8,9
1996 ⁶⁾	65	56	64	1642	1985	1689	9,1	7,6	8,9

¹⁾ Personen- und Kombinationskraftwagen; Stand: 1. Juli; einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge. —
²⁾ Testverbrauchswerte. — ³⁾ Einschließlich der Fahrzeuge mit Rotationskolben- und Elektromotor. — ⁴⁾ Ohne Fahrzeuge mit Rotationskolbenmotor. — ⁵⁾ 1992 und 1993 in den neuen Bundesländern: Erfassungsstand im Zentralen Fahrzeugregister (ZFR).
 — ⁶⁾ Einschließlich „M1“-Fahrzeuge.
 Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; VDA; Vereinigte Motor-Verlage; Berechnungen des DIW.

zeugen der Euro-2-Stufe, die nach EU-Recht seit Anfang 1997 für neue Pkw verbindlich ist, kommen bis zum Jahresende 2003 in den Genuß eines auf 12 DM (Otto) bzw. 29 DM (Diesel) verringerten Satzes. Für Pkw mit veralteter Abgastechnik (etwa 30 vH des Bestandes) sind in den kommenden dreieinhalb Jahren die Sätze um 20 DM erhöht (Tabelle 4). Für Pkw der Emissionsgruppe Euro-3 oder 4 bzw. für sogenannte 3-Liter-Autos wird für sechseinhalb Jahre ein reduzierter Steuersatz angeboten. 3-Liter-Autos, die serienmäßig einen Verbrauch von 3,8 Liter auf 100 km bei Otto-Antrieb bzw. 3,4 Liter bei Diesel-Antrieb nicht übersteigen dürfen, werden allerdings in absehbarer Zeit noch nicht auf dem Markt sein. Verschiedene Fahrzeughersteller gaben jedoch bekannt, daß einige ihrer Pkw-Modelle schon in diesem Jahr die Euro-3-Norm erfüllen.

Im Gesetzestext ist weiterhin festgelegt, daß nach einer Erfahrungszeit von fünf Jahren — d.h. im Jahr 2002 — die Auswirkungen der Regelung überprüft werden sollen. In

diese Überprüfung sollen insbesondere Überlegungen zur Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer einbezogen werden.

Wirkungspotential der steuerlichen Neuregelung

Erklärtes Ziel der steuerlichen Neuregelung ist es, für Autofahrer und Hersteller die Anreize zur Verminderung der Abgasemissionen zu verstärken. Die Kraftfahrzeugsteuer ist ein Bestandteil der Fixkosten der Autohaltung. Mit der Anhebung der Sätze für Autos mit veralteter Abgastechnik wird bei Benzinern die Kfz-Steuer etwa verdoppelt und bei Diesel-Fahrzeugen um gut 40 vH erhöht. Für Fahrzeuge mit durchschnittlichem Motorvolumen entspricht dies Steigerungsbeträgen von etwa 340 bzw. 400 DM im Jahr. Zur Umgehung dieser Mehrkosten bieten sich den Besitzern von Fahrzeugen mit höherem Schadstoffausstoß die Möglichkeiten der Nachrüstung eines Katalysators, des Umstiegs auf ein Gebrauchtfahrzeug mit geringerem

Tabelle 4

Übersicht über die Kraftfahrzeugsteuersätze

Pkw-Gruppe ¹⁾	Steuersätze je 100 cm ³				
	Steuersatz bis Juni 1997	Steuersatz ab 1.7.1997	Steuersatz ab 1.1.2001	Steuersatz ab 1.1.2004	Steuersatz ab 1.1.2005
Euro-3-Pkw/Euro-4-Pkw 3-Liter-Pkw					
— Otto		10,00 DM	10,00 DM	13,20 DM	13,20 DM
— Diesel		27,00 DM	27,00 DM	30,20 DM	30,20 DM
Euro-2-Pkw					
— Otto	13,20 DM	12,00 DM	12,00 DM	14,40 DM	14,40 DM
— Diesel	37,10 DM	29,00 DM	29,00 DM	31,40 DM	31,40 DM
Euro-1-Pkw u. gleichgestellte Pkw					
— Otto	13,20 DM	13,20 DM	21,20 DM	21,20 DM	29,60 DM
— Diesel	37,10 DM	37,10 DM	45,10 DM	45,10 DM	53,50 DM
Andere Pkw, die bei Ozonalarm keinem Verkehrsverbot unterliegen					
— Otto	21,60 DM	21,60 DM	29,60 DM	29,60 DM	41,20 DM
— Diesel	45,50 DM	45,50 DM	53,50 DM	53,50 DM	65,10 DM
Pkw, die bei Ozonalarm einem Verkehrsverbot unterliegen schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm					
— Otto	13,20 DM	33,20 DM	41,20 DM	41,20 DM	49,60 DM
— Diesel	37,10 DM	57,10 DM	65,10 DM	65,10 DM	73,50 DM
Pkw, bedingt schadstoffarm oder nicht schadstoffarm					
— Otto	18,80 DM	41,60 DM	49,60 DM	49,60 DM	49,60 DM
— Diesel	42,70 DM	65,50 DM	73,50 DM	73,50 DM	73,50 DM

¹⁾ Die Zuordnung einzelner Fahrzeuge richtet sich nach dem Datum der Erstzulassung und der Schlüsselnummer, vgl. BGBl. 1997 I, S. 805 ff.; Bundesministerium der Finanzen, Kfz-Steuer: Weniger Schadstoffe — weniger Steuern, Bonn, März 1997 und Bundesministerium für Verkehr: Verkehrsblatt 14, 1997, Nr. 125.
Quelle: Bundesministerium der Finanzen.

Steuersatz oder des Kaufs eines Neuwagens. Wie stark diese Anreize zur Wahl einer umweltfreundlicheren Technik ausfallen, ist u.a. vom Gewicht der Kfz-Steuern in der Kostenstruktur der Pkw-Haltung abhängig. Die Größe des damit erzielbaren Umwelteffektes wird vom Verbleib und der weiteren Nutzung der Altfahrzeuge bestimmt.

Unter den erstmals zugelassenen Pkw entsprachen schon 1995 gut 40 vH und 1996 sogar etwa 85 vH der erst ab Januar 1997 für Neuwagen verbindlichen Euro-2-Norm. Nach der Steuersenkung für diese Gruppe beträgt die Jahressteuer für ein durchschnittliches Modell rund 220 DM bei Benzinern bzw. 550 DM bei Diesel-Pkw. Mit fast gleichen jährlichen Gesamtkosten für beide Antriebsarten bei 15 000 km Jahresfahrleistung ist der Anteil der Kfz-Steuer jedoch mit 2,4 vH (Otto) bzw. 6,0 vH (Diesel) deutlich verschieden (Abbildung 2)¹⁴.

Für Neufahrzeuge ist die Kfz-Steuer als Bestandteil der Haltungskosten damit nur von untergeordneter Bedeutung. Steuerbefreiungsbeträge von etwa ein bis zwei Jah-

ressteuern (Tabelle 7) bzw. der um 2,— DM reduzierte Steuersatz (Tabelle 6) für Fahrzeuge, die der noch nicht vorgeschriebenen Euro-3-Norm genügen, werden mithin nur wenig Anreizwirkungen bei Kaufentscheidungen ausüben.

Aufgrund des geringeren Wertverlustes und der in der Regel niedrigeren Absicherung durch Kaskoschutz fallen bei älteren Fahrzeugen trotz eines höheren Reparatur- und Wartungsaufwandes deutlich geringere Gesamtkosten an¹⁵. Daher hatte die Kfz-Steuer hier schon vor der Erhö-

¹⁴ Kostenstruktur ermittelt für ein durchschnittliches Modell: jährlicher Wertverlust bei vier Jahren Nutzungsdauer eines Neuwagens, ca. 1 800 ccm Hubraum, Annahmen von durchschnittlichen Kosten der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung, der Wartungen und Reparaturen sowie für den Kraftstoffverbrauch.

¹⁵ Kostenstruktur ermittelt für ein durchschnittliches Modell: Wertverlust eines neun Jahre alten Fahrzeuges, ca. 1 600 ccm Hubraum, Annahmen von durchschnittlichen Kosten der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung, der Wartungen und Reparaturen sowie für den Kraftstoffverbrauch.

hung der Steuersätze einen höheren Kostenanteil. Für etwa neun Jahre alte vergleichbare Modelle der Mittelklasse, auf die bisher die Steuersätze von 21,60 bzw. 45,50 DM (Otto/Diesel) zutrafen, lag die Jahressteuer bei etwa 350 bzw. 730 DM. Dies entspricht 5,2 bzw. 11,3 vH der Jahreskosten. Mit den seit Juli gültigen Steuersätzen beträgt für diese Modelle die Jahressteuer rd. 670 DM und 1 050 DM, ihr Anteil an den Haltungskosten stieg mithin auf 9,5 bzw. 15,5 vH (Abbildung 3).

Positiv ist daher die potentielle Anreizwirkung zur Nachrüstung von Altfahrzeugen mit geregeltm Katalysator bzw. Oxidations-Katalysator bei Diesel-Pkw einzuschätzen. Für die Nachrüstung auf Euro-1-Niveau sind bei gängigen Fahrzeugmodellen 1 500 bis 2 000 DM zu veranschlagen, die sich über die Steuerersparnis von jährlich 400 bis 500 DM nach drei bis fünf Jahren amortisieren. Mit geringeren Ausrüstungskosten liegt die Amortisationszeit für viele Diesel-Fahrzeuge noch darunter. Insgesamt kommen für eine Nachrüstung über 10 Mill. Altfahrzeuge in Frage, von denen für zahlreiche Fahrzeuge eine ausreichende Amortisationszeit der Nachrüstung verbleibt. Allerdings befinden sich gerade Altfahrzeuge häufig in der Hand von Nutzern, die größere Ausgaben scheuen oder nicht zu leisten vermögen; deshalb ist hier eine noch stärkere Aufklä-

Abbildung 2

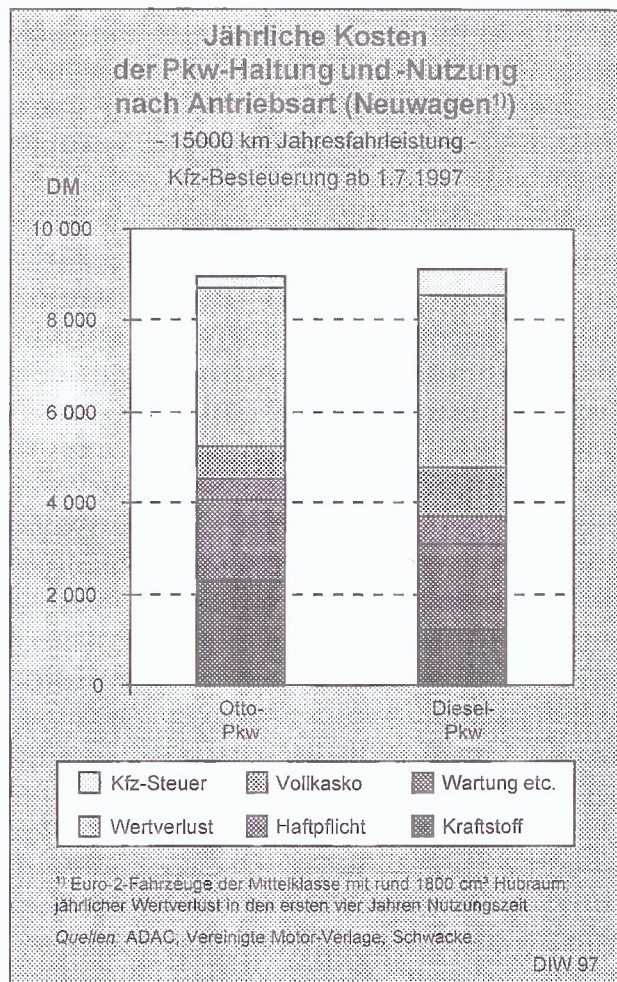


Tabelle 5

Steuerbefreiungen nach dem Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997

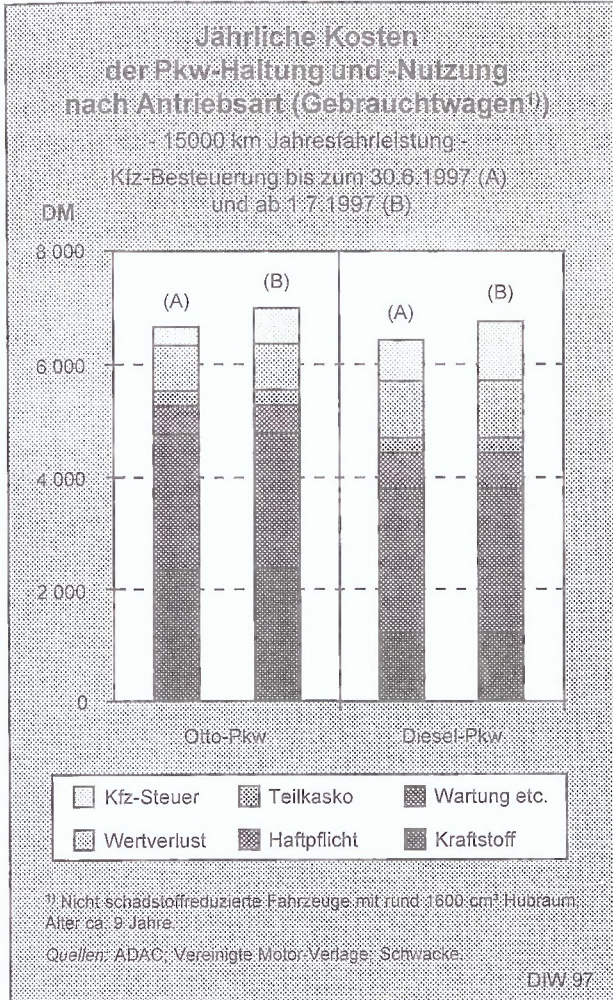
Pkw-Gruppe	max. Steuerbefreiung ¹⁾ in DM
Euro-3 ²⁾	
— Benzin	250
— Diesel	500
Euro-4 ³⁾	
— Benzin	600
— Diesel	1 200
„3-Liter-Auto“ max. CO ₂ Emissionen 90 g/km ⁴⁾	1 000
„5-Liter-Auto“ ⁵⁾ max. CO ₂ -Emissionen 120 g/km ⁶⁾	500

¹⁾ Alle Steuerbefreiungen befristet bis zum 31.12.2005. —
²⁾ Nur bei Zulassung vor dem 1.1.2001. Steuerbefreiung möglich ab 1.7.1997. — ³⁾ Nur bei Zulassung vor dem 1.1.2005. Steuerbefreiung möglich, wenn Richtlinie von der EG beschlossen worden ist. — ⁴⁾ Entspricht einem Kraftstoffverbrauch von 3,8 Litern/100 km bei Otto-Motoren und 3,4 Litern/100 km bei Diesel-Motoren. — ⁵⁾ Nur bei Zulassung vor dem 1.1.2000. — ⁶⁾ Entspricht einem Kraftstoffverbrauch von 5,1 Litern/100 km bei Otto-Motoren und 4,6 Litern/100 km bei Diesel-Motoren.
 Quelle: Bundesministerium der Finanzen.

rung wünschenswert, die die Nachrüstung als die klügere Wahl für Geldbeutel und Umwelt hervorhebt. Denn für jetzige Besitzer von nicht ausreichend abgasreinigenden Fahrzeugen sind die durch die Reform angestoßene Kostenveränderungen unumgebar: sei es in Form der Nachrüstung, in Form erhöhter Steuern oder durch den auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt bereits eingetretenen Wertverlust von 1 000 bis 3 000 DM.

Mit diesem Preisverfall ist auch zu befürchten, daß die steuerlichen Maßnahmen keine ausreichenden Impulse zur beschleunigten Bestandserneuerung auslösen, da für viele Altabbesitzer finanzierbare Möglichkeiten zum Umstieg auf modernere Fahrzeuge fehlen. Daher sollten auch Instrumente in Erwägung gezogen werden, welche gezielt die Flottenerneuerung beschleunigen. Eine Möglichkeit zur Verringerung derartiger Hemmnisse wären staatliche Verschrottungsprämien für Altabos — z.B. anrechenbar auf die Kfz-Steuer für modernere Ersatzfahrzeuge —, wie sie in einigen anderen Ländern gewährt und in Anspruch genommen werden. Um Mitnahmeeffekte

Abbildung 3



möglichst gering zu halten, wären Auflagen wie Mindesthaltungsdauer und Umweltentlastungswirkungen vorzusehen.

Fazit

Die Steuerumgestaltung soll Innovation und Wettbewerb mit positiven Umweltwirkungen anregen. Zwar soll die Festlegung der zeitlichen Staffelung der Steuersätze bis zum Jahr 2005 Planungssicherheit für Produzenten und Käufer von Pkw über diesen Zeitpunkt hinaus bieten, doch schafft die Formulierung zur Überprüfung der Gesetzeslage im Jahr 2002 hinsichtlich einer Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer Rechtsunsicherheit.

Im Hinblick auf den Neufahrzeugmarkt erscheint das Wirkungspotential des steuerlichen Anreizes über die ohnehin geltenden EU-Richtlinien hinaus sehr begrenzt. Für die weitere Beratung im europäischen Parlament hat der EU-Ministerrat im Juni die Einführung der Euro-3-Norm bis zum Jahr 2000 verabschiedet und die Euro-4-Grenzwerte für 2005 vorgeschlagen¹⁶. Damit würden die im

deutschen Recht festgelegten Grenzwerte im wesentlichen bestätigt und die Möglichkeiten der steuerlichen Förderung von Fahrzeugen, die schon vor der Gültigkeit der jeweiligen Stufen deren Emissionswerte einhalten, begrenzt. Durch die Einbindung in das EU-Recht kann somit die Reform der Pkw-Besteuerung keine ehrgeizigen Ziele bezüglich der limitierten Schadstoffe setzen.

Positiv zu beurteilen ist die verstärkte Spreizung der Steuersätze nach der lufthygienischen Auswirkung der Fahrzeugabgase, die Altfahrzeuge so belastet, daß sich die Nachrüstung von Abgasreinigungstechnik in vielen Fällen lohnt. Die Reduzierung der Steuersätze für Euro-2-Pkw bewirkt allerdings nur Mitnahmeeffekte, da diese Norm seit Januar 1997 für Neufahrzeuge ohnehin verbindlich ist¹⁷. Das damit entgangene Finanzvolumen steigt in den nächsten sechs Jahren stark. Als Verschrottungsprämie eingesetzt, könnten diese Mittel Umweltentlastungen bewirken. Mit der Bindung an das Motorvolumen impliziert die Neuregelung auch, daß größere Fahrzeuge steuerlich stärker entlastet werden. Auch die Steuerbefreiungen benachteiligen durch ihre Verrechnung über die Hubraumsteuer und ihre zeitliche Befristung tendenziell kleinere Fahrzeuge.

Die gewährte Ermäßigung der Steuersätze für Neufahrzeuge ist mit 8,10 DM je 100 ccm für Diesel-Fahrzeuge erheblich höher als für Otto-Pkw. Für ein durchschnittliches Diesel-Auto vermindern sich damit die Fixkosten um rund 160 DM. Um im Vergleich der Jahreskosten mit einem Otto-Pkw gleichzuziehen, sind damit etwa 3 500 km weniger Fahrleistung erforderlich als vor der Reform, d.h. der Diesel gewinnt gegenüber dem Otto-Antrieb an Attraktivität. Nach der jetzt gültigen und den folgenden Euro-Abgasnormen sinken zwar auch die zulässigen Emissionswerte des Diesel-Motors, für Kohlenwasserstoffe und Stickstoffoxide liegen die als erreichbar eingeschätzten Werte aber im Vergleich zum Otto-Motor zunehmend ungünstig¹⁸. Da der Diesel-Motor zudem kanzerogene Rußpartikel emittiert, ist die Verbesserung der Kostenposition für Diesel-Autos umweltschädlich¹⁹.

¹⁶ Gegenüber der gültigen Euro-2-Stufe sind damit jeweils Reduzierungen der Emissionen von Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen, Stickstoffoxiden und Partikeln um 30 bis 40 vH festgesetzt, vgl. EU DG XI Press release: Environmental Council of 19-20 June 1997.

¹⁷ Bei einem Gesamtaufkommen aus der Kfz-Steuer der Pkw im Jahr 1997 von gut 12 Mrd. DM dürften sich die Mitnahmeeffekte allein für das zweite Halbjahr 1997 auf über 100 Mill. DM belaufen.

¹⁸ Die zulässigen Emissionswerte des Diesel-Antriebs liegen nach Euro-2-Norm um 40 vH, nach Euro-3 um 60 vH und nach Euro-4 um 66 vH über denen des Otto-Motors.

¹⁹ Zur Bewertung der kanzerogenen Wirkung der Emissionen von Otto- und Diesel-Motoren vgl. Umweltgutachten 1994 des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, BT-Drs 12/6995, TZ 677 ff. sowie Umweltgutachten 1996 des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, BT-Drs 13/4108, TZ 461.

Als unzureichend ist der Ansatz zu bewerten, mit dem der Kraftstoffverbrauch in die Steuergestaltung einbezogen wurde. Die Steuerbegünstigungen für das 3- und das 5-Liter-Auto werden wenig Wirkung entfalten. Ein Serien-3-Liter-Auto ist vorerst nicht auf dem Markt, erste 5-Liter-Modelle stehen vor der Markteinführung. Damit wird zwar die Modellpalette durch ein schmales Marktsegment sparsamer Kleinwagen ergänzt, erforderlich wären aber Anreize zur kraftstoffsparenden technischen Auslegung aller neuen Pkw, um die vorhandenen Effizienzpoten-

tiale besser zu nutzen, z.B. eine progressive Besteuerung der Verbrauchswerte.

Allerdings dürfte ein durch die Steuerreform steigender Anteil an Diesel-Fahrzeugen zu einer Verringerung des durchschnittlichen Verbrauches beitragen. Die eigentliche umweltpolitische Zielsetzung ist jedoch die Reduktion der CO₂-Emissionen, die je Liter Kraftstoff durch den höheren Kohlenstoffanteil bei Diesel um 13,4 vH höher ist als bei Benzin. Damit wird der Verbrauchsvorteil des Diesels emissionsseitig weitgehend aufgezehrt.

Weiterhin schwache Verbrauchskonjunktur

Der private Verbrauch in Deutschland im zweiten Quartal 1997¹

Nachdem die reale Konsumnachfrage im ersten Jahresviertel äußerst schwach war und nicht einmal das Niveau vom Quartal zuvor erreicht hatte ($-1/2$ vH), konnte im Berichtszeitraum eine gewisse Erholung registriert werden. Mit einem Anstieg von knapp 1 vH wurden die Einbußen in der Jahresanfangsperiode etwa wettgemacht. Die

konjunkturelle Grundtendenz im Verlauf des ersten Halbjahres ist dabei jedoch aufgrund besonders starker und gegensätzlicher Arbeitstageschwankungen in beiden Quartalen überzeichnet².

Daß insgesamt das Expansionstempo der Nachfrage weiterhin sehr mäßig ist, zeigt auch der Vorjahresvergleich; das reale Verbrauchsniveau vom zweiten Quartal des vergangenen Jahres wurde gerade einmal um 1 vH übertroffen. Nach der schlechten Entwicklung zu Jahresbeginn errechnet sich für das erste Halbjahr nur ein Anstieg von $1/2$ vH — dies ist weit entfernt von einem wachstumsstützenden Beitrag.

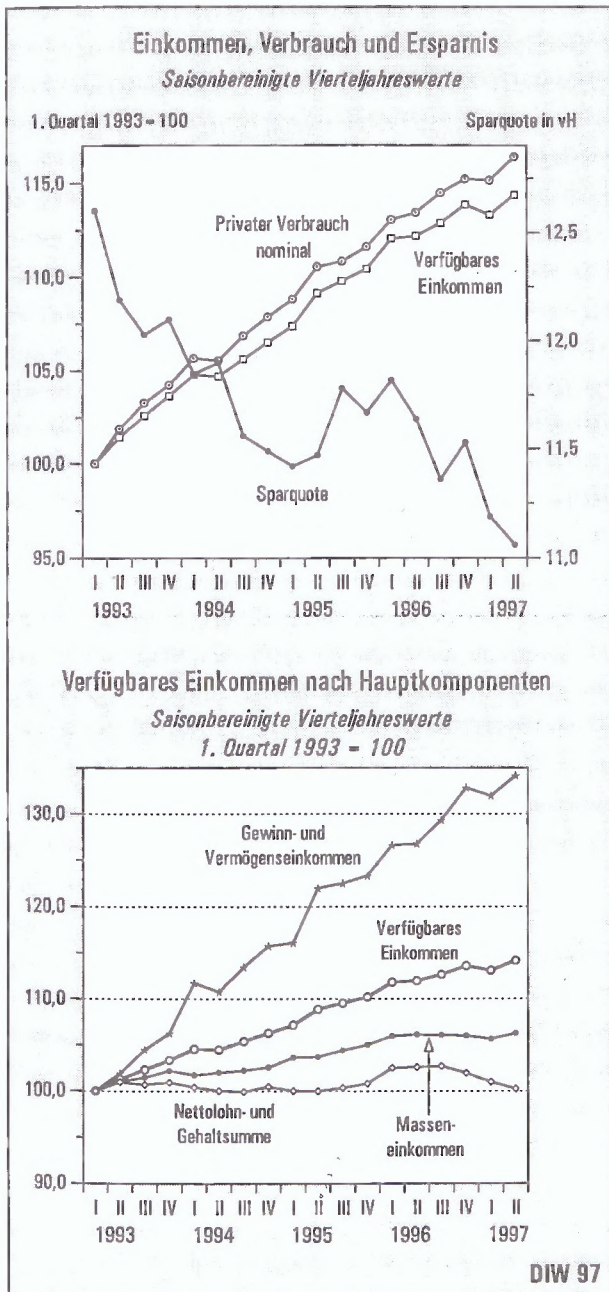
Angesichts der Rahmenbedingungen kann diese Entwicklung nicht überraschen. Mit der Ausweitung der verfügbaren Einkommen in der Berichtsperiode um knapp 1 vH (Vorjahresabstand $+2$ vH) bei nur wenig darunter liegenden Preissteigerungen war der Rahmen für eine reale Mehrnachfrage sehr eng gesteckt. Wie schon in ähnlichen Situationen zuvor reagierten die privaten Haushalte darauf mit einer Verringerung ihrer Ersparnisbildung zugunsten des Konsums, so daß die Verbrauchsausgaben etwas stärker expandierten als die Einkommen. Die Sparquote fiel auf ein Niveau von nur noch wenig mehr als 11 vH (Abbildung 1).

Eine Betrachtung der verfügbaren Einkommen nach den einzelnen Komponenten weist auf die Schwachstellen hin, die einer besseren Konsumkonjunktur im Wege stehen. Vor allem die Entwicklung bei Löhnen und Gehältern war in den letzten Jahren wegen sinkender Beschäftigung, geringerer Tarifierhebungen und steigender Abgabenbelastung extrem schwach; seit Herbst vergangenen Jahres sind die Arbeitnehmerentgelte sogar um 2 vH gesunken. Da aber die Transfereinkommen zunahmen — bei steigender Zahl der Leistungsempfänger (Arbeitslose, Sozialhilfeempfänger u.a.) —, stagnierten die Masseneinkommen im gleichen Zeitraum. So führte allein die weiter kräftige Expansion der Gewinn- und Vermögenseinkommen zu einer Zunahme der verfügbaren Einkommen in einer Größenordnung, die — im Zusammenwirken mit der Reduzierung der Spartätigkeit — auch eine Ausweitung der realen Konsumnachfrage ermöglichte.

¹ Analysiert werden in diesem Bericht — soweit nicht anders gekennzeichnet — vierteljährliche saisonbereinigte Zeitreihen. Die Saisonbereinigung wurde nach dem Berliner Verfahren (BV4) vorgenommen.

² Vgl. Exporte tragen Sozialproduktwachstum. Die ersten Ergebnisse der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung für die Bundesrepublik Deutschland für das zweite Quartal 1997. Bearb.: Karin Müller-Krumholz. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 33/1997.

Abbildung 1



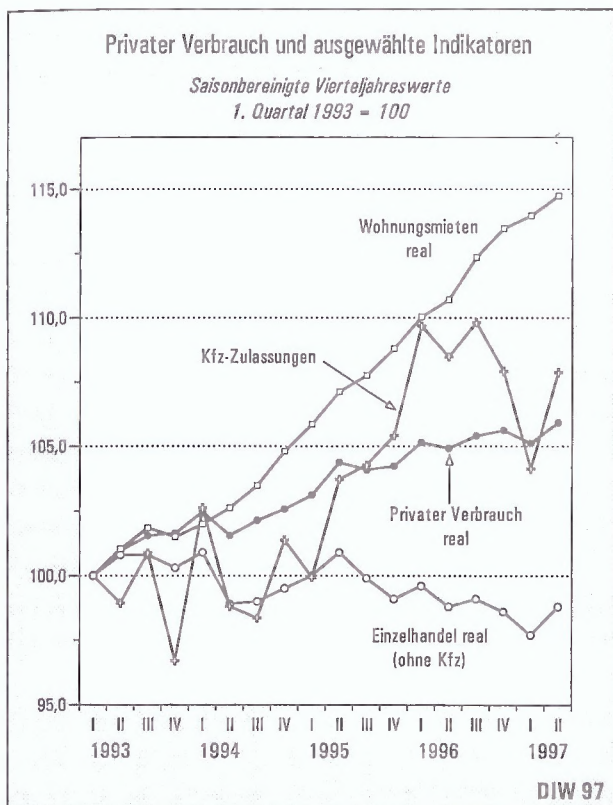
Der private Verbrauch in Deutschland

Verwendungszwecke	Ursprungswerte								Saisonbereinigte Werte ⁷⁾			
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	1. Hj.	2. Hj.	1. Hj.	III	IV	I	II	III	IV	I	II	
	Mrd. DM zu jeweiligen Preisen											
Nahrungs- und Genußmittel ¹⁾	185,71	198,10	187,90	96,33	101,77	90,08	97,82	95,6	96,5	96,3	97,5	
Kleidung, Schuhe	59,53	73,33	58,89	33,61	39,72	28,97	29,92	33,3	33,3	33,3	32,4	
Wohnungsmieten ²⁾	190,48	198,42	202,86	97,77	100,65	101,23	101,63	98,1	99,7	101,0	102,5	
Haushaltsenergie ³⁾	39,66	34,45	41,46	13,33	21,12	24,71	16,75	18,8	18,8	19,0	19,4	
Haushaltsführung	83,68	89,06	81,61	40,76	48,30	39,57	42,04	43,1	43,0	42,0	42,7	
Gesundheits- u. Körperpflege	53,82	55,50	54,38	26,20	29,30	26,08	28,30	27,3	27,6	27,1	27,8	
Verkehr u. Nachrichtenübermittl.	169,67	161,12	169,36	80,95	80,17	79,67	89,69	83,0	82,9	81,5	83,0	
Bildung, Unterhaltung, Freizeit	92,52	99,78	94,14	45,78	54,00	46,73	47,41	47,8	48,3	48,7	49,0	
Persönl. Ausstattung, Sonstiges ⁴⁾	73,51	78,37	76,39	39,51	38,86	38,02	38,37	38,2	38,5	38,9	39,2	
Privater Verbrauch ⁵⁾	995,03	1 044,11	1 017,61	505,62	538,49	500,38	517,23	511,7	515,0	514,8	520,4	
	Veränderung in vH gegenüber											
	Vorjahr						Vorquartal					
Nahrungs- und Genußmittel ¹⁾	0,6	0,4	1,2	-0,3	1,1	0,3	2,0	0,0	0,9	-0,3	1,3	
Kleidung, Schuhe	-0,4	0,1	-1,1	0,0	0,2	1,0	-3,0	0,0	0,0	0,3	-2,7	
Wohnungsmieten ²⁾	7,7	7,3	6,5	7,5	7,1	6,5	6,5	2,1	1,7	1,3	1,4	
Haushaltsenergie ³⁾	1,9	5,0	4,5	7,8	3,3	2,7	7,4	3,5	0,5	0,9	1,8	
Haushaltsführung	-0,7	-0,2	-2,5	-0,5	0,1	-4,0	-1,0	-0,3	-0,4	-2,3	1,7	
Gesundheits- u. Körperpflege	2,8	3,1	1,0	2,7	3,5	-0,5	2,5	0,3	1,2	-1,8	2,6	
Verkehr u. Nachrichtenübermittl.	5,3	4,2	-0,2	4,9	3,4	-1,3	0,8	0,5	-0,1	-1,8	1,9	
Bildung, Unterhaltung, Freizeit	2,0	0,5	1,8	-0,2	1,0	2,0	1,5	-1,3	1,1	0,8	0,5	
Persönl. Ausstattung, Sonstiges ⁴⁾	4,2	4,1	3,9	4,2	4,0	4,0	3,8	1,1	0,9	1,0	0,8	
Privater Verbrauch ⁵⁾	3,3	3,2	2,3	3,3	3,1	1,9	2,7	0,9	0,6	-0,1	1,1	
	Mrd. DM zu Preisen von 1991											
Nahrungs- und Genußmittel ¹⁾	169,81	181,56	169,97	88,11	93,45	82,14	87,83	87,4	88,0	87,8	88,2	
Kleidung, Schuhe	54,89	67,41	54,10	30,96	36,45	26,65	27,45	30,6	30,6	30,7	29,8	
Wohnungsmieten ²⁾	138,91	143,07	143,83	70,71	72,36	71,99	71,84	70,9	71,6	72,0	72,4	
Haushaltsenergie ³⁾	38,74	32,99	39,46	12,93	20,06	23,40	16,06	18,1	18,1	17,9	18,4	
Haushaltsführung	75,44	80,10	73,19	36,69	43,41	35,52	37,67	38,8	38,6	37,7	38,2	
Gesundheits- u. Körperpflege	47,62	48,74	47,22	23,03	25,71	22,68	24,54	24,0	24,2	23,6	24,2	
Verkehr u. Nachrichtenübermittl.	146,78	139,21	145,65	69,98	69,23	68,50	77,15	71,7	71,3	70,2	71,6	
Bildung, Unterhaltung, Freizeit	81,19	87,29	80,85	40,14	47,15	40,11	40,74	41,9	42,2	42,0	42,0	
Persönl. Ausstattung, Sonstiges ⁴⁾	59,03	61,43	60,08	30,29	31,14	29,90	30,18	30,2	30,3	30,4	30,6	
Privater Verbrauch ⁵⁾	856,36	895,01	860,28	436,39	458,62	421,17	439,11	438,4	439,3	437,2	440,5	
	Veränderung in vH gegenüber											
	Vorjahr						Vorquartal					
Nahrungs- und Genußmittel ¹⁾	0,0	-0,6	0,1	-1,3	0,1	-0,4	0,5	-0,4	0,7	-0,3	0,5	
Kleidung, Schuhe	-1,0	-0,4	-1,4	-0,5	-0,3	0,7	-3,4	-0,1	-0,1	0,4	-2,9	
Wohnungsmieten ²⁾	3,6	4,3	3,5	4,3	4,4	3,6	3,5	1,5	1,0	0,4	0,7	
Haushaltsenergie ³⁾	4,6	5,4	1,9	9,3	3,0	-0,5	5,4	3,1	-0,3	-0,9	3,0	
Haushaltsführung	-1,8	-0,8	-3,0	-1,2	-0,5	-4,5	-1,5	-0,4	-0,6	-2,3	1,5	
Gesundheits- u. Körperpflege	1,0	1,2	-0,8	0,7	1,6	-2,6	0,9	-0,2	0,7	-2,3	2,3	
Verkehr u. Nachrichtenübermittl.	3,2	2,3	-0,8	3,0	1,5	-2,2	0,5	0,3	-0,5	-1,6	2,1	
Bildung, Unterhaltung, Freizeit	0,4	-0,2	-0,4	-1,1	0,6	-0,2	-0,7	-1,1	0,8	-0,4	-0,1	
Persönl. Ausstattung, Sonstiges ⁴⁾	2,2	2,0	1,8	2,2	1,8	1,8	1,8	0,4	0,4	0,5	0,5	
Privater Verbrauch ⁵⁾	1,3	1,3	0,5	1,3	1,2	-0,1	1,0	0,5	0,2	-0,5	0,8	
	Preisentwicklung ⁶⁾ : Veränderung in vH gegenüber											
	Vorjahr						Vorquartal					
Nahrungs- und Genußmittel ¹⁾	0,6	1,0	1,1	0,9	1,0	0,7	1,5	0,3	0,2	0,1	0,7	
Kleidung, Schuhe	0,7	0,5	0,4	0,5	0,5	0,3	0,4	0,1	0,1	0,0	0,2	
Wohnungsmieten ²⁾	4,0	2,8	2,9	3,0	2,6	2,9	2,9	0,6	0,6	0,9	0,7	
Haushaltsenergie ³⁾	-2,5	-0,4	2,6	-1,4	0,3	3,2	1,9	0,3	0,9	1,5	-0,6	
Haushaltsführung	1,1	0,7	0,5	0,8	0,6	0,5	0,5	0,2	0,1	0,1	0,1	
Gesundheits- u. Körperpflege	1,8	1,9	1,9	2,0	1,9	2,1	1,6	0,5	0,4	0,6	0,2	
Verkehr u. Nachrichtenübermittl.	2,1	1,9	0,6	1,9	1,9	0,9	0,3	0,2	0,4	-0,2	-0,2	
Bildung, Unterhaltung, Freizeit	1,6	0,6	2,2	0,8	0,5	2,2	2,1	-0,2	0,3	1,3	0,6	
Persönl. Ausstattung, Sonstiges ⁴⁾	2,0	2,1	2,1	2,2	2,4	2,0	1,8	0,6	0,5	0,4	0,3	
Privater Verbrauch ⁵⁾	1,9	1,9	1,8	2,0	1,8	1,9	1,7	0,5	0,4	0,5	0,3	

1) Einschließlich Verzehr in Gaststätten. — 2) Einschließlich Mietwert der Eigentümerwohnungen. — 3) Elektrizität, Gas, Brennstoffe. — 4) Dienstleistungen des Beherbergungsgewerbes, der Banken, der Versicherungen u.a. — 5) Der private Verbrauch setzt sich zusammen aus den nach Verwendungszwecken unterteilten Käufen der privaten Haushalte im Inland (Inlandskonzept der VGR), dem Eigenverbrauch der Organisationen ohne Erwerbszweck und dem sogenannten Reisesaldo, d.h. dem privaten Verbrauch von Inländern in der übrigen Welt abzüglich des privaten Verbrauchs von Gebietsfremden im Inland. — 6) Auf der Basis 1991 = 100. Preisentwicklung nach VGR. — 7) Nach dem Berliner Verfahren (BV4). Die absoluten Werte wurden gerundet.

Quellen: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung des Statistischen Bundesamtes (Eckdaten); Berechnungen des DIW. Abweichungen in den Summen durch Rundung der Zahlen.

Abbildung 2



Nachdem sich die Lebenshaltung nach der Jahreswende vorübergehend etwas stärker verteuert hatte — hier spielten Anhebungen administrierter Preise und der Preisauftrieb bei Mineralölprodukten eine wesentliche Rolle —, verlangsamte sich im Berichtszeitraum das Tempo der Preisentwicklung wieder etwas. Gegenüber dem Vorjahresniveau war der Preisindex im Durchschnitt um 1,6 vH höher. Eine spürbare Verteuerung importierter Güter als Folge der anhaltenden DM-Abwertung war noch nicht zu registrieren.

Der konjunkturelle Verlauf der Konsumnachfrage in diesem Jahr wird stark von der Entwicklung beim *Einzelhandel* geprägt. Dem realen Umsatzrückgang von knapp 1 vH im ersten Jahresviertel — bezogen auf das Vorquartal — folgte im Berichtszeitraum eine Zunahme von gut 1 vH (Abbildung 2). Diese stark differierende Entwicklung wurde jedoch — wie eingangs erwähnt — von der unterschiedlichen Zahl der Arbeitstage beeinflusst. An der insgesamt unbefriedigenden Situation im Einzelhandel, der von der flauen Verbrauchskonjunktur überdurchschnittlich getroffen wurde, änderte sich nichts. Schon länger sind deutliche Unterschiede zwischen der Entwicklung des privaten Verbrauchs und des Einzelhandelsumsatzes zu beobachten; besonders ausgeprägt waren die Abweichungen in den letzten zwei Jahren. Verglichen mit dem Niveau vom ersten Jahresviertel 1993 kommt der reale Umsatz des Einzelhandels (ohne Kraftfahrzeuge und Tankstellen) trotz des jüng-

sten Anstiegs noch auf ein Minus von reichlich 1 vH, während der reale Konsum insgesamt um 6 vH expandierte.

Bedarfsbereiche

Eine Differenzierung des privaten Verbrauchs nach Verwendungszwecken zeigt in vielen Fällen das gleiche Entwicklungsbild in den beiden ersten Quartalen dieses Jahres: Einem Rückgang der realen Nachfrage im ersten Jahresviertel folgte ein Anstieg, der aber meistens nur die unmittelbar vorangegangenen Einbußen mehr oder weniger wettmachte. Zu diesen Bereichen zählen

— *Verkehr und Nachrichtenübermittlung*

Hier war der spürbaren Mehrnachfrage in der Berichtsperiode (real 2 vH) ein fast ebenso großer Rückgang (1½ vH) vorausgegangen. Die bei diesem Verwendungszweck relativ großen Schwankungen der Nachfrage werden ganz wesentlich von den Käufen von Personenkraftwagen — gemessen an den Neuzulassungen — geprägt. Im ersten Halbjahr äußert sich dies in dem starken Minus von 3½ vH im ersten Quartal — zurückzuführen auch auf Lieferschwierigkeiten bei neuen Modellen —, das dann durch einen Anstieg in gleicher Größenordnung kompensiert wurde (Abbildung 2).

— *Nahrungs- und Genußmittel*

Die reale Nachfrage nach Gütern dieses Bedarfsbereichs stagniert seit zwei Jahren bei einem Volumen von rund 88 Mrd. DM pro Quartal (saisonbereinigt). Da mit diesen Gütern in erster Linie Grundbedürfnisse gedeckt werden, ist das Ausmaß der Nachfrageschwankungen naturgemäß geringer als bei anderen Kategorien. Zuletzt war ein Anstieg von ½ vH zu registrieren. Lediglich bei den Ausgaben in Gaststätten war eine merkliche Zurückhaltung zu registrieren. Jüngsten Umfragen zufolge geben hier derzeit zwei Drittel der Verbraucher weniger Geld aus als noch vor zwei Jahren.

— *Haushaltsführung*

Der reale Nachfraganstieg von 1½ vH im Berichtszeitraum folgte hier einer längeren Talfahrt, die — mit kleinen Unterbrechungen — 1995 eingesetzt hatte. Das jetzige Niveau der Nachfrage liegt um rund 4½ vH unter dem von Ende 1994. Geprägt wurde diese Entwicklung durch den seit längerer Zeit schleppenden Absatz von Einrichtungsgegenständen.

— *Gesundheits- und Körperpflege*

Mit jeweils knapp 2½ vH (real) hielten sich der Rückgang im ersten und die Zunahme im zweiten Quartal die Waage. Die starke Aufwärtsentwicklung in der Berichtsperiode wurde offenbar von der Einführung höherer Zuzahlungen für Medikamente am 1. Juli beeinflusst. Darauf weist die überaus kräftige Umsatzausweitung bei Apotheken im Juni — real 12 vH gegenüber dem Vorjahr — hin, die auf vorgezogene Arzneimittelkäufe zurückgeführt werden kann.

Bei den Ausgaben für *Haushaltsenergie* war zwar ein ähnliches Entwicklungsmuster zu beobachten, doch hatte dies keine konjunkturellen Gründe. Für die Ausschläge im Nachfrageverlauf sind hier an vorderster Stelle die Käufe von Heizöl zu ganz unterschiedlichen Zeitpunkten verantwortlich. So spielte auch bei der realen Ausgabenexpansion von 3 vH in diesem Bereich insgesamt der beträchtliche Mehrabsatz von Heizöl im zweiten Quartal — zur Aufstockung der Vorräte nach dem kalten Winter — die dominierende Rolle; der Menge nach gab es hier ein Plus von 18 vH im Vergleich zum Vorjahr.

Zu der Aufwärtsbewegung der Konsumnachfrage im zweiten Jahresviertel trug der Verwendungszweck *Bildung, Unterhaltung, Freizeit* nichts bei. Der Abschwächung von ½ vH im Jahresanfangsquarter folgte lediglich eine Stagnation der realen Nachfrage nach Gütern dieses Bereichs. Besonders bei den Ausgaben für Sportartikel hielten sich die Verbraucher zurück, wie der Rückgang des preisbereinigten Absatzes des entsprechenden Facheinzelhandels von 3 vH zeigt. Nachdem hier schon im ersten Quartal saisonbereinigt ein deutliches Minus hingenommen werden mußte, errechnen sich nun im Vorjahresvergleich erhebliche Absatzeinbußen (–8 vH).

Die schon länger zu beobachtenden Schwächetendenzen bei der Nachfrage nach *Kleidung und Schuhen* konnten auch im Berichtszeitraum nicht überwunden werden. Im Gegenteil: Mit dem kräftigen Rückgang von real 3 vH gab es hier wieder einen spürbaren Rückschlag, nachdem die Nachfrage seit Anfang 1996 wenigstens stagniert hatte. Überdurchschnittlich schlecht war zuletzt der Absatzverlauf bei Schuhen; hier blieb der Facheinzelhandel um real 6 vH hinter dem Ergebnis vom ersten Jahresviertel zurück.

Die stabile Aufwärtsentwicklung bei den Ausgaben für *Wohnungsmieten* und für Güter der *persönlichen Ausstattung* (einschl. sonstige Waren und Dienstleistungen) setzte sich fort; sie expandieren schon seit längerem stärker als die allgemeine Konsumnachfrage. Hier handelt es sich um Ausgabekategorien, die kaum konjunktur reagibel sind (Mieten, vgl. auch Abbildung 2) oder — wie im Fall des letztgenannten Bereichs — aufgrund des hohen Anteils von Dienstleistungen (vor allem von Banken und Versicherungen) weniger anfällig gegen konjunkturelle Schwankungen sind, da deren Inanspruchnahme durch relativ starre Verhaltensmuster gekennzeichnet ist.

Ausblick

Der private Verbrauch wird auch in der zweiten Hälfte dieses Jahres wenig zur gesamtwirtschaftlichen Erholung beitragen. Die Achillesferse bleibt der Arbeitsmarkt: Die noch steigende Arbeitslosigkeit — erst zum Jahresende dürfte diese Entwicklung zum Stillstand kommen — und die mäßigen Tarifierhebungen lassen die verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte, die bestimmende Größe für die Verbrauchsnachfrage, kaum expandieren. Im zwei-

ten Halbjahr 1997 ist zwar mit einer Zunahme um 2 vH gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zu rechnen, jedoch in erster Linie getragen vom kräftigen Ansteigen der entnommenen Gewinne und Vermögenseinkommen (+7½ vH). Die wichtigste Komponente des verfügbaren Einkommens, die Nettolohn- und -gehaltssumme, wird demgegenüber nicht einmal das Vorjahresniveau erreichen (–1½ vH)³.

Bezieht man die voraussichtliche Preisentwicklung in die Betrachtung ein, verbleibt kaum noch etwas für eine Ausweitung der realen Nachfrage. Die bisherigen Annahmen für die Verteuerung der Lebenshaltung in der zweiten Jahreshälfte — rund 1½ vH im Vorjahresvergleich — sind vor dem Hintergrund des jüngsten Preissprungs kaum aufrechtzuerhalten. Die Teuerungsrate dürfte eher in der Nähe der 2-Prozent-Marke liegen, wie der Anstieg des Preisindex der Lebenshaltung von 1,7 vH im Juni auf 1,9 vH im Juli — jeweils Vorjahresabstand — vermuten läßt. Nach oben getrieben wurde die Teuerungsrate vor allem von zwei gesetzlichen Maßnahmen, die zum 1. Juli in Kraft traten: einmal von höheren Zuzahlungen für Medikamente in der gesetzlichen Krankenversicherung — im Warenkorb als Rezeptgebühren für Arzneimittel berücksichtigt —, zum anderen von schadstoffabhängigen Änderungen bei der Kraftfahrzeugsteuer. Im weiteren Verlauf des Jahres könnte auch eine abwertungsbedingte Verteuerung bei Importgütern den Preisanstieg auf der Verbraucherstufe etwas beschleunigen.

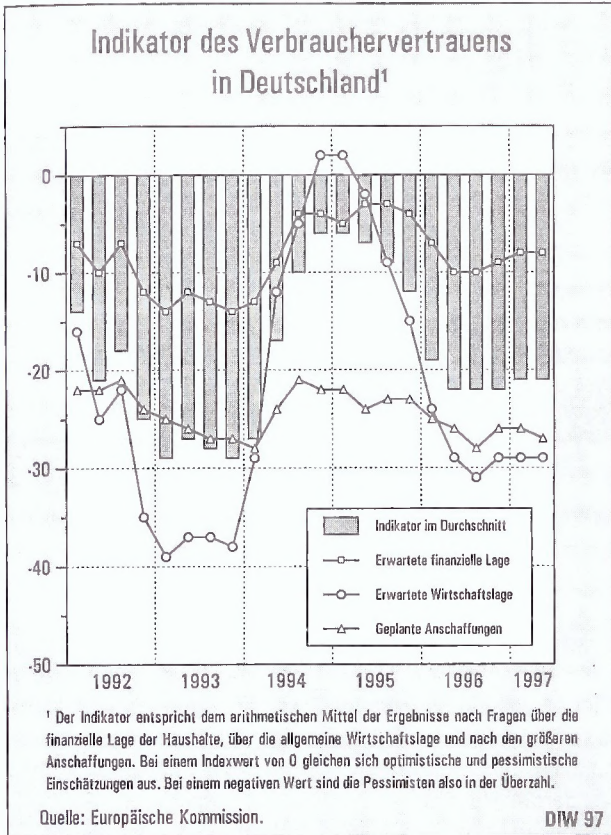
Eine Erhöhung des Ausgabenspielraums mittels weiterer Abstriche bei der Ersparnisbildung ist allenfalls noch in geringen Margen vorstellbar. Die aktuelle Sparquote von rund 11 vH (saisonbereinigt) ist ein Durchschnitt für alle privaten Haushalte. Sie verdeckt die erheblichen Unterschiede des Sparverhaltens in Abhängigkeit vom Haushaltseinkommen. Gerade Haushalte mit einem geringen oder mittleren Einkommen, die in der Regel eine hohe Konsumneigung haben, dürften bereits auf Ersparnisse zurückgegriffen und so ihre Möglichkeiten weitgehend ausgeschöpft haben. Einkommensstarke Haushalte dagegen können selbst bei überdurchschnittlich hohen Sparquoten ihre Konsumausgaben steigern.

Die Bedeutung der Einkünfte aus Vermögen für die Konsumnachfrage wird häufig überschätzt. In diese Richtung weist auch eine kürzlich veröffentlichte Untersuchung des DIW⁴, die zu dem Ergebnis kommt, daß die Disparität in der Verteilung der Vermögenserträge noch größer ist als die „Ungleichheit“ in der Verteilung der Vermögensbestände. Inzwischen sind die Vermögenserträge fast so hoch wie die gleichzeitige Bruttogeldvermögensbildung,

³ Vgl. Tendenzen der Wirtschaftsentwicklung 1997/98. Bearb.: Arbeitskreis Konjunktur. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 27-28/1997.

⁴ Vgl. Geldvermögen und Vermögenseinkommen der privaten Haushalte 1996. Bearb.: Klaus-Dietrich Bedau. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 31/1997.

Abbildung 3



d.h. der größte Teil der Einkünfte aus Vermögen fließt wieder in die Ersparnis. Dies stützt die Vermutung einer geringen Relevanz dieser Einkommenskategorie für den privaten Verbrauch.

Bei den für den Konsum eher ungünstigen Rahmenbedingungen kann es nicht überraschen, daß die Stimmung bei den Verbrauchern sehr pessimistisch ist. Der Indikator des Verbrauchervertrauens verharrt seit Anfang 1996 in

einem Bereich, in dem die negativen Einschätzungen deutlich überwiegen; das Niveau unterscheidet sich kaum von dem in der Rezessionsphase 1992/93 (Abbildung 3). Insbesondere die Erwartungen hinsichtlich der künftigen Wirtschaftsentwicklung sind durch großen Pessimismus geprägt, der sich in einer entsprechenden Zurückhaltung bei den geplanten Anschaffungen zeigt. Dies deckt sich mit den Erwartungen des Einzelhandels — so ein Ergebnis der jüngsten Befragung zum Einzelhandelsklima⁵ — im Hinblick auf die künftige Umsatzentwicklung.

Kurzfristig ist kein nennenswerter Anstieg beim privaten Verbrauch zu erwarten. Mit einer spürbaren Nachfragebelebung ist erst dann zu rechnen, wenn sich die konjunkturelle Erholung verstärkt, auch auf den Arbeitsmarkt übergreift und über steigende Beschäftigung zu Mehreinkommen führt. Trotz eines Exportbooms ist das bisher nicht geschehen. Die Erfahrungen aus den letzten Zyklen auch in anderen Ländern zeigen, daß erst mit dem Anspringen des privaten Verbrauchs eine durchgreifende Belebung, die spürbare Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt hat, zu erwarten ist. Angesichts der deutlichen Einkommensumverteilung in den letzten Jahren zu Lasten der Arbeitnehmer ist dazu eine Wende in der Tarifpolitik notwendig, die eine Chance dafür bietet, daß die Realeinkommen im Tempo der Ausweitung der Produktivität expandieren können.

Auch die Politik sollte ihren Beitrag zu einer grundlegenden Erholung des privaten Verbrauchs leisten, indem klare Signale mit Blick auf die künftige Abgabenbelastung gegeben werden. Eine Steuer- und Rentenreform, die deutliche Entlastungen vor allem für Haushalte mit einer geringen Sparquote und damit einer hohen Konsumneigung bringt, wäre eine gute Voraussetzung für eine Verbesserung des Konsumklimas und eine Stärkung der Inlandsnachfrage. Ein mit einer solchen Reform einhergehendes höheres Defizit der öffentlichen Haushalte ist kurzfristig dabei unumgänglich.

⁵ Juli-Befragung der BBE-Unternehmensberatung Köln.

Steigende Überschüsse im Handel mit der NAFTA

Zur Entwicklung des deutschen Außenhandels mit der NAFTA im Jahr 1996 und im ersten Quartal 1997¹

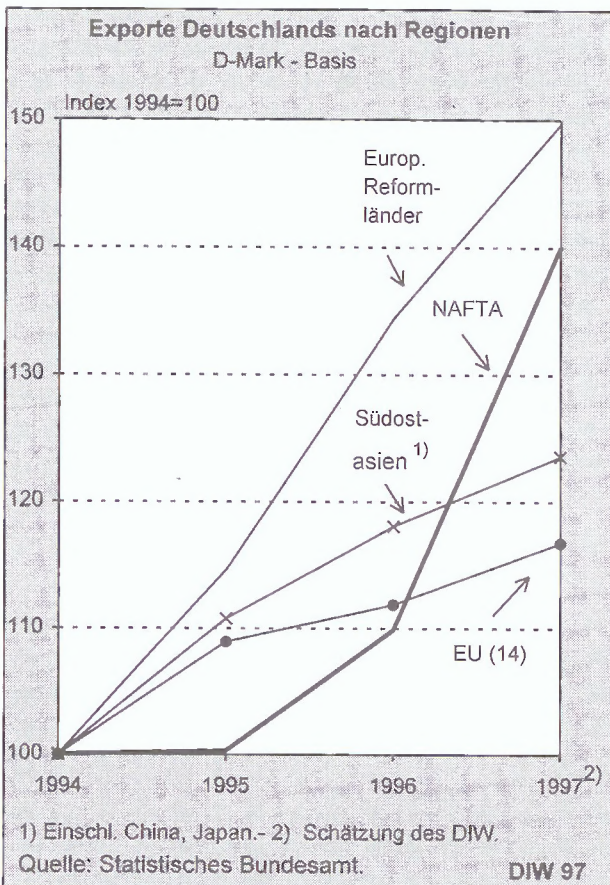
Der deutsche Export in die NAFTA² ist seit Jahresbeginn 1996 stark ausgeweitet worden. Er war im Jahr 1996 um 10 vH höher als 1995; im ersten Quartal 1997 übertraf er den Vorjahreswert um 25 vH. Die Entwicklung wurde zum einen begünstigt durch das zunehmende Konjunkturgefälle. Der Unterschied im Wachstumstempo des Bruttoinlandsprodukts zwischen der NAFTA und Deutschland war zu Beginn des Jahres 1996 noch gering, er hat sich seitdem stetig erhöht. Im ersten Quartal 1997 war die Wachstumsrate in der NAFTA um 1 Prozentpunkt höher als in Deutschland. Ein zweiter Faktor war die deutliche Verbesserung der deutschen Wettbewerbsposition. Sie ergab sich sowohl aus der Abwertung der D-Mark gegenüber dem US-Dollar, als auch aus den im Vergleich zur NAFTA sinkenden relativen Lohnstückkosten. Der reale Wechselkurs zwischen D-Mark und US-Dollar hatte sich gegenüber dem Höchststand vom Juni/Juli 1995 zu Beginn des Jahres 1996 um rund 6 vH verringert; Anfang 1997 betrug der Abwertungseffekt bereits 18 vH.

Die Analyse des deutschen Exports nach wichtigen Absatzmärkten zeigt, daß die Lieferungen in die NAFTA 1996 und in den ersten vier Monaten des Jahres 1997 über-

durchschnittlich zugenommen haben. Abgesehen vom sehr dynamischen Handel mit den Reformländern in Europa war die Zuwachsrate bei den Exporten nach Nordamerika im Berichtszeitraum sogar höher als die nach Südostasien. Befürchtungen, mit der Gründung der NAFTA werde der Handel mit Drittländern gegenüber dem Intra-handel an Dynamik verlieren, haben sich zumindest für die deutschen Exporteure nicht bestätigt. Die Importe der NAFTA nach Regionen lassen erkennen, daß die Einfuhr aus Deutschland seit der Gründung der NAFTA nur wenig schwächer zunahm als der Intrahandel³.

Inwieweit diese Entwicklung durch die hohen deutschen Direktinvestitionen in Nordamerika begünstigt wurde, ist eine offene Frage. Nach der EU war die NAFTA die Region, in welche die meisten Direktinvestitionen geflossen sind. Die vier großen Exportbranchen haben in der ersten Hälfte der 90er Jahre deutlich höhere Beträge als in den vorangegangenen fünf Jahren investiert, das gilt besonders für den Maschinenbau und die chemische Industrie. Die Investitionen der chemischen Industrie waren wiederum doppelt so hoch wie die der anderen drei Branchen (Maschinenbau, Straßenfahrzeugbau, Elektrotechnik). Eine andere Rangfolge zeigt sich beim Warenhandel; hier sind der Straßenfahrzeugbau und der Maschinenbau die wichtigsten Branchen. Welche Bedeutung Direktinvestitionen des verarbeitenden Gewerbes für die Exportentwicklung haben, hängt

Abbildung 1



¹ Detaillierte regionale Daten über den Warenhandel sowie den Dienstleistungsverkehr sind nur bis zum ersten Quartal 1997 verfügbar.

² Die NAFTA (North American Free Trade Association) trat am 1.1.1994 zwischen den Ländern Kanada, USA und Mexiko in Kraft.

³ Bemerkenswert ist, daß die Importe der NAFTA aus den Reformländern in Europa sowie aus Südostasien seit Gründung der NAFTA in der Grundtendenz relativ langsam steigen.

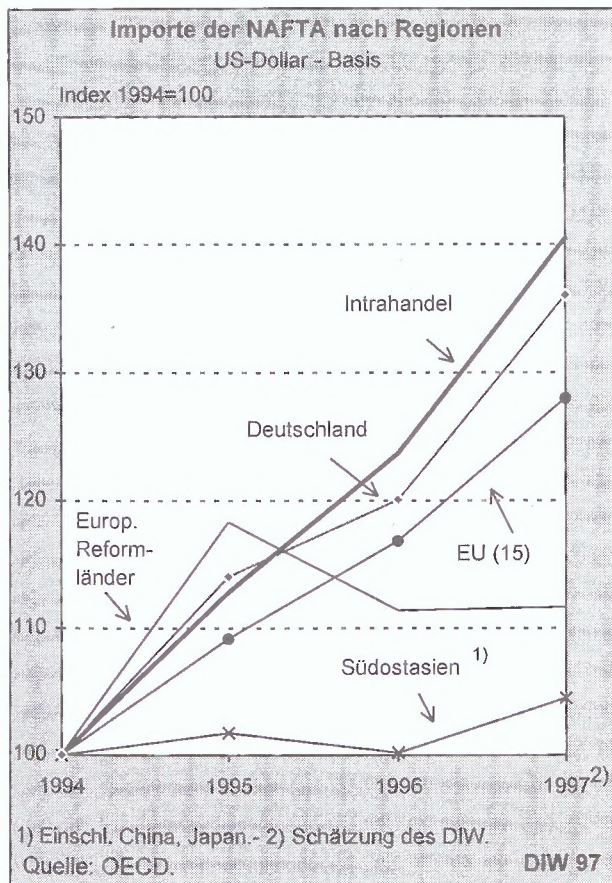
Tabelle 1

Regionale Verteilung deutscher Direktinvestitionen im Ausland¹⁾
in vH

	1976-80	1981-85	1986-90	1991-95
Alle Länder	100,0	100,0	100,0	100,0
Industrieländer	80,3	82,3	88,0	87,4
EU (14)	45,9	38,8	47,9	54,3
NAFTA	23,6	33,9	31,2	26,0
Reformländer ²⁾	0,1	0,0	0,2	2,1
Entwicklungsländer ³⁾	19,6	17,7	11,8	10,5
Südostasien ⁴⁾	1,8	2,1	2,0	2,3

1) Unmittelbare und mittelbare deutsche Direktinvestitionen im Ausland (durchschnittlicher Bestand in den Perioden). —
2) Ehemalige Staatshandelsländer. — 3) Einschließlich OPEC. — 4) Hongkong, Indien, Indonesien, Malaysia, Pakistan, Philippinen, Singapur, Sri Lanka, Südkorea, Taiwan und Thailand.
Quelle: Deutsche Bundesbank.

Abbildung 2



zeugbaus beispielsweise hat zur Ausweitung der Exporte von Kraftfahrzeugteilen (z.B. Motoren) geführt.

Leistungsbilanz mit steigendem Überschuß

Im Warenhandel mit der NAFTA erzielte Deutschland 1996 einen Überschuß von 13,8 Mrd. DM — 3 Mrd. DM mehr als 1995. Gegenüber allen drei Ländern hat sich die Handelsbilanz verbessert, am stärksten jedoch im Handel mit den USA (+1,7 Mrd. DM). Während im Handel mit den USA und Mexiko Export und Import jeweils stark zunahm, stieg der Export nach Kanada nur wenig (3 vH); die Einfuhr von dort nahm sogar deutlich ab (-13 vH).

Die Einfuhr (fob) aus der NAFTA ist 1996 insgesamt um 6 vH gestiegen; im ersten Quartal 1997 lag sie um 9 vH über dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. In der Dienstleistungsbilanz hatten die deutschen Ausgaben in der NAFTA 1995 erstmals die Einnahmen merklich übertraffen. Dabei hat der Rückgang von Einnahmen durch den Abbau der in Deutschland stationierten militärischen Dienststellen aus den USA und Kanada sowie der steigende Ausgabenüberschuß im Reiseverkehr den Umschwung herbeigeführt. 1996 hat sich diese Entwicklung fortgesetzt, das deutsche Defizit war hier ebenso hoch wie im Vorjahr.

Der deutsche Überschuß in der Bilanz der Erwerbs- und Vermögenseinkommen, in der hauptsächlich Zinserträge

stark von der Art der Direktinvestition, Beteiligung, Firmenkauf oder Neugründung ab⁴⁾. Die Neugründung von Produktionsbetrieben durch Unternehmen des Straßenfahr-

⁴ Für derartige Analysen sind die verfügbaren Statistiken ungeeignet. Es kann allerdings gezeigt werden, daß in den wichtigen Branchen ein enger Zusammenhang zwischen der Exportentwicklung und den Direktinvestitionen besteht. Dabei folgen die Direktinvestitionen in der Regel dem Export. Vgl. dazu: Entwicklung und Bestimmungsgründe grenzüberschreitender Direktinvestitionen. In: Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Nr. 8/97, S. 68.

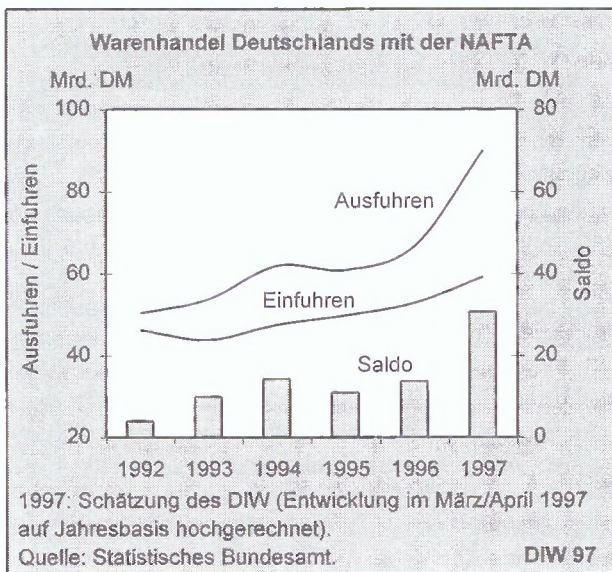
Tabelle 2

Leistungsbilanz Deutschlands mit der NAFTA
In der Abgrenzung der Zahlungsbilanzstatistik
Mill. DM

	Warenverkehr ¹⁾		Saldo der Handelsbilanz ¹⁾	Saldo der Dienstleistungsbilanz ²⁾	Bilanz der Erwerbs- und Vermögenseinkommen			Saldo der Übertragungsbilanz	Saldo der Leistungsbilanz
	Ausfuhren (fob)	Einfuhren (fob)			Einnahmen	Ausgaben	Saldo		
1992	50 335	46 271	4 064	5 601	18 324	11 415	6 909	-2 424	14 150
1993	53 735	43 762	9 973	2 259	16 788	5 578	11 210	-2 371	21 071
1994	61 863	47 543	14 320	1 402	18 930	8 110	10 820	-2 029	24 513
1995	60 857	49 837	11 019	-1 464	16 321	14 717	1 603	-2 398	8 761
1996	66 685	52 891	13 794	-1 463	19 757	14 896	4 861	-2 043	15 149
1997 ³⁾			30 000	-1 500			3 000	-2 200	29 300
darunter: USA									
1992	41 880	41 495	386	2 481	15 405	10 958	4 447	-2 004	5 309
1993	45 674	39 342	6 332	80	14 145	5 086	9 059	-1 814	13 657
1994	53 176	42 851	10 325	187	15 779	7 755	8 023	-1 473	17 063
1995	53 612	43 942	9 670	-2 476	13 225	14 064	- 839	-1 813	4 542
1996	58 921	47 578	11 344	-2 167	16 781	13 891	2 891	-1 493	10 575

¹⁾ Einschließlich der Ergänzungen zum Warenverkehr, abzüglich Fracht- und Versicherungskosten; einschließlich Transithandel.
²⁾ Einschließlich Fracht- und Versicherungskosten der Einfuhr. — ³⁾ Schätzung des DIW.
Quellen: Deutsche Bundesbank; Statistisches Bundesamt.

Abbildung 3



erfaßt werden, hat sich 1996 gegenüber dem Vorjahr um 3 Mrd. DM auf rund 5 Mrd. DM erhöht; diese Bilanz wird fast ausschließlich von den USA bestimmt. In der Übertragungsbilanz mit der NAFTA hat sich das traditionelle deutsche Defizit 1996 gegenüber dem Vorjahr etwas — auf rund

2 Mrd. DM — verringert. Bei diesem Ausgabenüberschuß spielen vor allem die deutschen Renten und Unterstützungszahlungen eine Rolle.

Spiegelbildlich zum Leistungsbilanzüberschuß waren die deutschen Nettokapitalanlagen⁵ in der NAFTA 1996 um rund 14 Mrd. DM höher als die entsprechenden Anlagen dieser Länder in Deutschland. Diese Entwicklung hat sich im ersten Quartal 1997 bei allen drei Anlageformen fortgesetzt. Bemerkenswert war, daß die „Bilanz“ der Wertpapieranlagen 1996 nahezu ausgeglichen war. Bei den Direktinvestitionen und vor allem bei den Krediten übertrafen die deutschen Nettokapitalanlagen dagegen deutlich diejenigen der NAFTA in Deutschland. Die deutschen Kredite an die NAFTA waren mit 33,5 Mrd. DM im ersten Quartal 1997 nahezu doppelt so hoch wie die Zuflüsse aus der NAFTA.

Kräftiger Anstieg der Exporte von Straßenfahrzeugen

Mit knapp einem Viertel bleibt der Straßenfahrzeugbau die wichtigste Exportbranche im Handel mit der NAFTA. Als Folge der überdurchschnittlichen Ausweitung der Exporte von Straßenfahrzeugen (11,5 vH) lag der Wachstumsimpuls, gemessen an der gewichteten relativen Veränderung, der von dieser Branche auf die Ausfuhren in die

⁵ Nettokapitalanlagen setzen sich zusammen aus Kapitalanlagen, Beteiligungen und direkten Krediten der Kapitaleigner, bereinigt um Vermögensveränderungen.

Tabelle 3
Kapitalverkehr Deutschlands mit der NAFTA
 In der Abgrenzung der Zahlungsbilanzstatistik
 Mill. DM

	Deutsche Nettokapitalanlagen in der NAFTA ¹⁾	Nettokapitalanlagen der NAFTA in Deutschland ²⁾	Saldo
Insgesamt			
1993	-21 058	18 900	-2 158
1994	-8 261	9 884	1 623
1995	-23 762	31 832	8 070
1996	-41 593	27 729	-13 864
1997 1. Vj. ³⁾	-50 103	23 188	-26 915
Direktinvestitionen			
1993	-425	-2 737	-3 162
1994	-4 245	-2 149	-6 394
1995	-5 836	3 156	-2 680
1996	-7 883	-643	-8 526
1997 1. Vj. ³⁾	-5 369	455	-4 914
Wertpapieranlagen			
1993	-7 452	13 255	5 803
1994	3 732	5 556	9 288
1995	-6 198	5 503	-695
1996	-15 767	15 531	-236
1997 1. Vj. ³⁾	-11 240	5 104	-6 136
Kreditgewährung			
1993	-13 182	8 373	-4 809
1994	4 484	6 478	10 962
1995	-11 729	23 173	11 444
1996	-17 943	12 841	-5 102
1997 1. Vj. ³⁾	-33 493	17 630	-15 863
1) Zunahme/Kapitalausfuhr: — 2) Zunahme/Kapitaleinfuhr: + . — 3) Werte nur für USA und Kanada. Quelle: Deutsche Bundesbank.			

NAFTA im Jahre 1996 ausging, sogar bei einem Drittel. Die Anfang der 90er Jahre zu beobachtenden Absatzschwierigkeiten dieser Branche, bei denen zunächst die konjunkturelle Schwächephase in Nordamerika, später aber die Wettbewerbsverluste durch die Aufwertung der D-Mark eine Rolle spielten, waren Anfang 1996 behoben. Neben kompletten Fahrzeugen wurden in hohem Maße Kraftfahrzeugteile exportiert.

Die Ausfuhren von Maschinenbauerzeugnissen in die NAFTA konnten 1996 ebenfalls deutlich ausgeweitet werden (8 vH). Diese Branche steht in scharfem Wettbewerb mit amerikanischen Produzenten. Sie kann sich dank ihrer Spezialisierung dennoch gut behaupten.

Die Ausfuhren von elektronischen Erzeugnissen, der drittgrößten Exportbranche im Handel mit der NAFTA, sind gegenüber 1995 ebenfalls erheblich gestiegen. In dieser Branche werden aber im Gegensatz zum Straßenfahr-

zeugbau und zum Maschinenbau weiterhin Importüberschüsse ausgewiesen. Da die Importe kräftiger als die Exporte expandierten, hat sich hier der in den 90er Jahren zu beobachtende Trend zunehmender deutscher Importüberschüsse 1996 fortgesetzt.

Steigende Importe von Fertigwaren-Enderzeugnissen

Die Warenstruktur der Importe Deutschlands aus der NAFTA unterscheidet sich deutlich von der der Ausfuhr: Fertigwaren-Enderzeugnisse haben bei den Importen einen Anteil von 74 vH (1996), bei den Exporten sind es 82 vH⁶. Aus der NAFTA werden weiterhin in hohem Maße Ernährungsgüter sowie Rohstoffe und Halbwaren importiert; die Anteile an der gesamten Einfuhr lagen 1996 bei 15 vH. Die Bedeutung dieser Warengruppe nimmt bei dem hohen Wachstumstempo der Einfuhr von Enderzeugnissen tendenziell ab. Das gilt auch für Fertigwaren-Vorzeugnisse; das sind überwiegend chemische Produkte sowie Eisen und Stahl. Vorzeugnisse sind transportkostenintensiv, daher ist der Importanteil bei diesen Gütergruppen im Austausch mit der NAFTA erheblich geringer als beim Handel mit der EU (1996: NAFTA = 8 vH, EU = 15 vH).

Mit Ausnahme der Importe von ADV-Geräten haben in allen großen Gütergruppen, die zu den Enderzeugnissen zählen, die Anteile an der gesamten Einfuhr zugenommen. Die schwache Entwicklung bei ADV-Geräten könnte auch auf den Preisverfall dieser Güter zurückzuführen sein. Die Einfuhrpreise in diesen Gütergruppen sind insgesamt im Zeitraum von Anfang 1994 bis Jahresende 1996 um ein Viertel gesunken. Wenn auch Einfuhrpreise in regionaler Unterteilung für einzelne Gütergruppen nicht nachgewiesen werden, dürfte die Entwicklung im Handel mit der NAFTA ähnlich gewesen sein.

Elektrotechnische Erzeugnisse sind mit einem Anteil von knapp einem Fünftel die wichtigste Gütergruppe bei der Einfuhr aus der NAFTA. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Geräte der Nachrichtentechnik und Unterhaltungselektronik. Mit einem Anteil von einem Zehntel sind die Importe von Luftfahrzeugen aus der NAFTA von wesentlich größerer Bedeutung als diejenigen aus der EU. Hierzu trägt vor allem die weltweit dominierende Stellung der Luftfahrtindustrie der USA bei. Nach dem Rückgang der Einfuhr von Luftfahrzeugen aus der NAFTA im Jahr 1995 sind diese 1996 um 13 vH gestiegen. Bemerkenswert ist die hohe Zuwachsrate bei der Einfuhr von Maschinenbauerzeugnissen im Jahr 1996 (18 vH). Diese Rate war wesentlich höher als diejenige für die EU (4 vH). Die Entwicklung ist angesichts der allgemeinen Investitionsschwäche in Deutschland erstaunlich. Ob Sonderfaktoren wie ein besonders günstiges Preis-Leistungsverhältnis eine Rolle

⁶ Im Handel Deutschlands mit der EU hatten Fertigwaren-Enderzeugnisse 1996 einen deutlich geringeren Anteil: Importe 54 vH, Exporte 67 vH.

Tabelle 4

**Struktur des deutschen Außenhandels
in vH**

	NAFTA				EU		Alle Länder	
	1993	1994	1995	1996	1995	1996	1995	1996
Einfuhr Deutschlands								
Ernahrungsgüter	6,9	6,2	6,1	6,2	12,2	11,9	10,3	10,1
Rohstoffe, Halbwaren	9,8	10,1	11,4	9,2	11,2	11,2	14,5	14,6
Fertigwaren-Vorerzeugnisse	8,9	8,6	8,9	8,2	17,4	15,1	13,3	11,7
darunter:								
Sonst. chemische Vorerzeugnisse	3,1	2,9	2,7	2,6	2,4	2,3	2,1	2,0
Stahlröhren, Eisen, Blech	0,1	0,1	0,3	0,3	3,4	3,3	2,4	1,8
Fertigwaren-Enderzeugnisse	72,1	72,4	71,0	74,0	54,3	53,5	58,4	58,2
darunter:								
Maschinenbauerzeugnisse (ohne ADV)	8,2	7,6	8,0	8,8	5,7	5,6	5,8	5,8
ADV-Geräte	14,0	14,1	13,9	13,6	2,4	2,0	4,5	4,3
Elektrotechn. Erzeugnisse	15,5	17,7	18,3	18,6	8,4	8,0	11,6	11,2
Feinmechanische u. opt. Erzeugnisse	4,6	4,2	4,2	4,6	1,3	1,7	2,0	2,0
Luftfahrzeuge	10,5	10,8	9,6	10,1	2,4	2,6	2,2	2,4
Kraftfahrzeuge	5,6	5,4	4,7	5,9	14,7	15,0	10,5	11,0
Sonstige	2,4	2,7	2,5	2,4	4,9	8,3	3,4	5,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Insgesamt in Mrd. DM	44,8	49,9	51,2	55,0	346,7	368,8	634,3	669,1
Ausfuhr Deutschlands								
Ernahrungsgüter	2,2	2,0	2,1	2,0	6,0	6,1	5,1	5,1
Rohstoffe, Halbwaren	3,6	3,8	3,3	3,5	6,9	6,7	5,9	5,8
Fertigwaren-Vorerzeugnisse	12,9	12,8	12,4	11,9	16,5	15,0	15,7	14,6
darunter:								
Sonst. chemische Vorerzeugnisse	3,9	3,8	4,0	4,0	2,9	2,7	3,0	2,8
Stahlröhren, Eisen, Blech	2,4	2,6	2,2	2,1	2,7	2,3	2,4	2,1
Fertigwaren-Enderzeugnisse	81,0	81,0	81,8	82,3	68,0	67,1	71,6	71,4
darunter:								
Maschinenbauerzeugnisse (ohne ADV)	20,8	20,9	21,5	21,1	13,0	11,0	15,3	15,5
ADV-Geräte	2,4	2,5	2,7	2,0	2,6	2,6	2,2	2,2
Elektrotechn. Erzeugnisse	11,2	11,1	11,6	11,5	12,2	11,6	12,6	12,4
Feinmechanische u. opt. Erzeugnisse	4,1	3,6	3,6	3,7	2,2	2,1	2,4	2,4
Luftfahrzeuge	2,9	3,3	4,1	4,5	2,4	2,2	2,0	1,9
Kraftfahrzeuge	23,8	24,3	23,4	23,8	18,3	18,5	17,4	17,7
Sonstige	0,4	0,3	0,4	0,4	2,6	5,1	1,6	3,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Insgesamt Mrd. DM	55,0	63,1	62,1	68,2	415,1	435,5	727,7	771,9
<i>Quelle:</i> Statistisches Bundesamt.								

gespielt haben, kann statistisch nicht belegt werden. In wichtigen Untergruppen des Maschinenbaus sind die Importe sogar um mehr als ein Drittel gestiegen, das gilt für Werkzeugmaschinen, Kraftmaschinen sowie Fördergeräte.

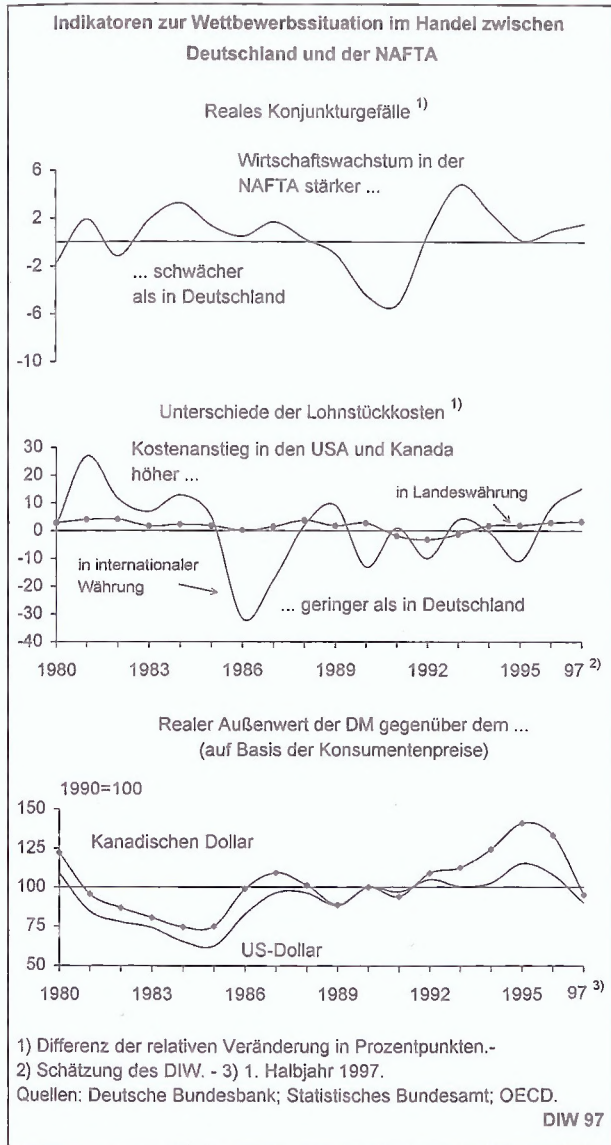
Die stärkste Importzunahme unter den sechs führenden Gütergruppen der Enderzeugnisse hatten 1996 mit 34 vH Kraftfahrzeuge. Der Anteil dieser Güter am Import ist aber mit 6 vH (1996) nach wie vor gering, hierbei dürfte die

starke Stellung von Tochterunternehmen amerikanischer Kraftfahrzeughersteller in Deutschland eine Rolle spielen.

Ausblick auf das zweite Halbjahr 1997

Die Aussichten für den Handel Deutschlands mit der NAFTA sind weiterhin günstig. Das Wirtschaftswachstum in der NAFTA ist unverändert kräftig; es dürfte im zweiten Halbjahr 1997 um reichlich 1 Prozentpunkt höher sein als in

Abbildung 4



Deutschland⁷. Der Kostenanstieg in den USA und Kanada wird, gemessen an den Lohnstückkosten, erheblich stärker sein als in Deutschland; hinzu kommt die kräftige Abwer-

tung der D-Mark gegenüber diesen Währungen. Die Entwicklung im Jahr 1997 ist vergleichbar mit der im Jahr 1984⁸. Damals stieg der deutsche Export in die USA und Kanada, auch begünstigt von der vorausgegangenen starken Abwertung, sprunghaft um 42 vH. Im ersten Terial 1997 hat der Export in die NAFTA um 27 vH über dem entsprechenden Vorjahreszeitraum gelegen. Bei der sich abzeichnenden Beschleunigung des Exports dürfte die Zuwachsrate im gesamten Jahr 1997 reichlich 30 vH betragen. Die Meldungen über die Exporterfolge einzelner Branchen in Nordamerika unterstreichen dies.

Die Einfuhr aus der NAFTA ist im ersten Terial 1997 um 21 vH höher gewesen als im Vorjahr. Die Zuwachsrate ist deshalb relativ hoch, weil im Basiszeitraum die Einfuhr vorübergehend gesunken war (Basisseffekt). Der saisonbereinigte Verlauf der Einfuhr aus der NAFTA zeigt zu Beginn dieses Jahres dagegen nur eine schwache Aufwärtsentwicklung. Dies steht im Einklang mit der schwachen Entwicklung der deutschen Binnenkonjunktur.

Die Einfuhr aus der NAFTA wird 1997 mit einer Zuwachsrate von reichlich 10 vH erheblich langsamer zunehmen als die Ausfuhr. Im Warenhandel mit der NAFTA wird Deutschland damit einen hohen Überschuß — etwa 30 Mrd. DM — erzielen. Unterstellt man für die anderen Bilanzen eine stetige Entwicklung, dann dürfte sich der Überschuß in der Leistungsbilanz 1997 gegenüber dem Vorjahr (15 Mrd. DM) verdoppeln. Das unterstreicht, daß die deutsche Wettbewerbsposition gegenüber diesen Ländern nur vorübergehend durch die Aufwertung der D-Mark beeinträchtigt war.

⁷ Vgl. Tendenzen der Wirtschaftsentwicklung 1997/98. Bearb.: Arbeitskreis Konjunktur. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 27-28/97.

⁸ Das Konjunkturgefälle zwischen der NAFTA und Deutschland war 1994 mit 3,3 Prozentpunkten reichlich doppelt so hoch wie es 1997 sein wird (1,5 vH-Punkte). Die Unterschiede zwischen den Veränderungsraten der Lohnstückkosten dürften 1997 allerdings stärker sein als 1984; in internationaler Währung gerechnet könnten die relativen Lohnstückkosten in den USA und Kanada um reichlich 15 Prozentpunkte höher sein als in Deutschland (1984: 12,9 vH-Punkte). Auf der Basis von Landeswährung werden die relativen Lohnstückkosten in den USA und Kanada 1997 um rund 3,5 Prozentpunkte über denen in Deutschland liegen (1984: 2,4 vH-Punkte).

Aus den Veröffentlichungen des DIW Beiträge zur Strukturforschung

Erscheinen seit 1967.

- Heft 155 **Technologische Wettbewerbsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland** — Theoretische und empirische Aspekte einer international vergleichenden Analyse. Von Dieter Schumacher, Heike Belitz, Alfred Haid, Kurt Hornschild, Hans J. Petersen, Florian Straßberger, Harald Trabold unter Mitarbeit von Marian Beise. 369 S. 1995. (3-428-08360-1). DM 178,— / öS 1.299,— / sFr 178,—.
- Heft 156 **Aufbau des industriellen Mittelstands in den neuen Bundesländern.** Von Heike Belitz, Dietmar Edler, Frank Fleischer, Kurt Hornschild, Angela Scherzinger und Florian Straßberger. 191 S. 1995. (3-428-08372-5). DM 122,— / öS 891,— / sFr 122,—.
- Heft 157 **Wirtschaftliche Aspekte einer Vereinigung der Länder Brandenburg und Berlin.** Von Thomas Döring, Kurt Geppert, Manfred Horn, Eckhard Kutter und Dieter Vesper. 304 S. 1995. (3-428-08373-3). DM 158,— / öS 1.153,— / sFr 158,—.
- Heft 158 **Industriegüterimporte der EG aus Lateinamerika — Rahmenbedingungen und Perspektiven** —. Von Hans J. Petersen, Uta Möbius, Katharina Müller, Siegfried Schultz und Christian Weise. 218 S. 1995. (3-428-08393-8). DM 132,— / öS 964,— / sFr 132,—.
- Heft 159 **Ein System von Input-Output-Tabellen für die Bundesrepublik Deutschland — Konzeption, Erstellung, Auswertung.** Von Utz-Peter Reich, Reiner Stäglich, Carsten Stahmer unter Mitarbeit von Joachim Schintke und Wolfgang Eichmann. 324 S. 1995. (3-428-08394-6). DM 164,— / öS 1.197,— / sFr 164,—.
- Heft 160 **Auslandsinvestitionen ostasiatischer Länder in Europa und in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Siegfried Schultz. 225 S. 1995. (3-428-08408-X). DM 132,— / öS 964,— / sFr 132,—.
- Heft 161 **Bisherige und künftige Versorgung der osteuropäischen Länder mit den Stahlveredlern Mangan, Chrom, Nickel und Molybdän.** Von Peter Eggert, Eberhard Wellig, Ilse Häusser, Aribert Kampe, Manfred Kraft, Jochen Parchmann, Helmut Schmidt und Gerhard Winkler. 364 S. 1995. (3-428-08609-0). DM 178,— / öS 1.299,— / sFr 178,—.
- Heft 162 **Künftige Entwicklung des Medien- und Kommunikationssektors in Deutschland.** Von Klaus Schrape, Wolfgang Seufert, Hansjörg Haas, Daniel Hürst und Sabine Gafke. 212 S. 1996. (3-428-08766-6). DM 132,— / öS 964,— / sFr 132,—.
- Heft 163 **Verflechtungsanalysen für die Volkswirtschaft der DDR am Vorabend der deutschen Vereinigung.** Von Udo Ludwig, Reiner Stäglich, Carsten Stahmer unter Mitarbeit von Karl-Heinz Siehndel. 283 S. 1996. (3-428-08879-4). DM 156,— / öS 1.139,— / sFr 138,—.
- Heft 164 **Expertise über die Anstoßwirkungen öffentlicher Mittel in der Städtebauförderung.** Von Vera Lessat unter Mitarbeit von Klaus-Peter Gaulke und Josef Rother. 102 S. 1996. (3-428-08902-2). DM 98,— / öS 715,— / sFr 89,—.
- Heft 165 **FuE-Aktivitäten, Außenhandel und Wirtschaftsstrukturen: Die technologische Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft im internationalen Vergleich.** Von Florian Straßberger, Marian Beise, Heike Belitz, Ludger Lindlar, Dieter Schumacher und Harald Trabold. 211 S. 1996. (3-428-08920-0). DM 132,— / öS 964,— / sFr 117,50.
- Heft 166 **Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft in Deutschland bis zum Jahr 2010 — Ergebnisse quantitativer Szenarien.** Von Martin Gornig, Bernd Görzig, Claudius Schmidt-Faber und Erika Schulz. 169 S. 1997. (3-428-09126-4). DM 118,— / öS 861,— / sFr 105,—.
- Heft 167 **Ostmitteleuropa auf dem Weg in die EU — Transformation, Verflechtung, Reformbedarf.** Von Christian Weise, Herbert Brücker, Fritz Franzmeyer, Maria Lodahl, Uta Möbius, Siegfried Schultz, Dieter Schumacher und Harald Trabold, unter Mitarbeit von Silke Boger und David Rusnok. 348 S. 1997. (3-428-09133-7). DM 178,— / öS 1.299,— / sFr 158,—.
- Heft 168 **Lage und Perspektiven der deutschen Schienenfahrzeugindustrie.** Von Rainer Hopf, Hartmut Kuhfeld, Heike Link, Jörg-Peter Weiß und Hans Wessels unter Mitarbeit von Alfred Haid und Kurt Hornschild. 242 S. 1997. (3-428-09141-8). DM 144,— / öS 1.051,— / sFr 128,—.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Str. 5, D-14195 Berlin
Telefon (0 30) 89 789-0 — Telefax (0 30) 89 789-200
DIW-Internet-Homepage: <http://www.diw-berlin.de>

Präsident: Prof. Dr. Lutz Hoffmann.

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Heiner Flassbeck, Dr. Kurt Hornschild, Prof. Dr. Rolf-Dieter Postlep,
Wolfram Schretil, Ph. D., Dr. Bernhard Seidel, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Kurt Geppert, Jochen Schmidt, Dieter Teichmann.

Kfz-Steuerreform: Nur geringe Umweltentlastung zu erwarten. Bearbeitet von Uwe Kunert. —
Weiterhin schwache Verbrauchskonjunktur — Der private Verbrauch in Deutschland im zweiten Quartal 1997.
Bearbeitet von Jochen Schmidt. —

*Steigende Überschüsse im Handel mit der NAFTA — Zur Entwicklung des deutschen Außenhandels mit der NAFTA
im Jahr 1996 und im ersten Quartal 1997.* Bearbeitet von Herbert Lahmann.

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 210,—, vierteljährlich DM 65,—, Einzelnummer DM 15,—.

Zuzüglich Versandkosten

ISSN 0012-1304