

# DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

# WOCHENBERICHT 9/2000

Berlin

2. März 2000

67. Jahrgang

## Weiter wachsende Bedeutung der privaten Ausgaben für den motorisierten Individualverkehr

*Die Ausgaben für Verkehrsleistungen sind eine der wichtigsten Verwendungskategorien im Budget der privaten Haushalte; ihre Bedeutung hat im Laufe der Zeit deutlich zugenommen. Im Jahre 1998 betragen sie rund 310 Mrd. DM, dies entsprach einem Anteil an den gesamten Konsumausgaben der privaten Haushalte von rund 15%.<sup>1</sup> Davon entfielen fast neun Zehntel auf Ausgaben zur Anschaffung und zum Betrieb von Personenkraftwagen.*

*Mit den hier vorgelegten Ergebnissen wird der Stellenwert der Verkehrsausgaben für die privaten Haushalte — auch nach Einkommensklassen differenziert — dargestellt und die Bedeutung zusätzlicher Belastungen, wie sie sich derzeit aus den Preiserhöhungen für Kraftstoffe ergeben, im Rahmen der Verbrauchsrechnung der Haushalte sichtbar gemacht.*

### Langfristige Entwicklung der Verkehrsausgaben der privaten Haushalte

In der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung des Statistischen Bundesamtes werden die Käufe der privaten Haushalte nach Verwendungsbereichen, u. a. auch für Verkehrszwecke, differenziert ausgewiesen. Für die alten Bundesländer ist dabei eine weit zurückreichende Darstellung möglich.

Die langfristige Betrachtung zeigt, dass die Verkehrsausgaben einen ständig zunehmenden Stellenwert im Budget der privaten Haushalte erlangten (Tabelle 1). Sie nahmen in den alten Bundesländern von 4 Mrd. DM im Jahre 1950 auf 194 Mrd. DM im Jahre 1990 zu; mit einer Rate von 10,2% im Jahresdurchschnitt stiegen sie wesentlich schneller als die Käufe der privaten Haushalte insgesamt (7,8%).

Damit erhöhte sich die Bedeutung der Ausgaben für Mobilität beträchtlich. Während im Jahre 1950 lediglich

6,4% der Konsumausgaben in den alten Ländern auf Verkehrsleistungen entfielen, stieg der Anteil bis 1990 auf 15%. Mit der deutschen Wiedervereinigung expandierte aufgrund der überaus starken Zunahme der Käufe von Kraftfahrzeugen ostdeutscher Haushalte das Gewicht der Verkehrsausgaben besonders kräftig. Ihr Anteil am privaten Konsum in Deutschland entsprach Mitte der neunziger Jahre, nach einer gewissen Normalisierung, etwa dem in

<sup>1</sup> Die Ergebnisse werden hier in der Gliederung des bislang vom Statistischen Bundesamt verwendeten deutschen Systems Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen dargestellt. Für das seit dem vergangenen Jahr verbindliche Europäische System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen 1995 (ESVG 1995) wird nach Mitteilung des Statistischen Bundesamtes eine Rückrechnung der Einnahmen und Ausgaben privater Haushalte vor 1991 auf die neue Klassifikation erst später erfolgen. Vgl. auch Peter Bless, Hartmut Essig, Norbert Hartmann und Wolfgang Stroh: Revisio-nen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen 1999 — Anlaß, Konzeptänderungen und neue Begriffe. In: *Wirtschaft und Statistik*, Heft 4/99, S. 257 ff.

Tabelle 1

Käufe der privaten Haushalte in Deutschland nach Verwendungszwecken<sup>1</sup>

	1950	1960	1970	1980	1990	1991	1995	1998
	Mrd. DM							
Nahrungsmittel, Getränke, Tabakw.	27	63	108	200	286	340	372	383
Bekleidung, Schuhe	9	20	37	76	107	128	136	136
Wohnungsvermietung	4	17	45	112	213	238	363	436
Energie (ohne Kraftstoffe)	1	5	14	45	51	68	72	73
Güter für								
Haushaltsführung	7	20	37	81	121	150	172	176
Gesundheits- und Körperpflege	3	8	17	38	68	83	108	120
Verkehr	4	14	46	104	194	256	278	312
Nachrichtenübermittlung	0	1	5	16	28	32	42	48
Bildung, Unterhaltung, Freizeit	5	14	37	85	134	165	188	204
Persönliche Ausstattung	2	8	16	49	91	111	149	162
Käufe insgesamt	63	170	361	804	1294	1569	1879	2051
	Anteile in %							
Nahrungsmittel, Getränke, Tabakw.	43,5	37,2	30,0	24,9	22,1	21,7	19,8	18,7
Bekleidung, Schuhe	14,3	11,6	10,3	9,4	8,3	8,1	7,2	6,6
Wohnungsvermietung	7,2	9,9	12,4	13,9	16,5	15,1	19,3	21,3
Energie (ohne Kraftstoffe)	2,4	3,0	3,9	5,6	4,0	4,3	3,8	3,6
Güter für								
Haushaltsführung	10,6	11,5	10,1	10,1	9,4	9,6	9,1	8,6
Gesundheits- und Körperpflege	4,3	4,9	4,6	4,7	5,3	5,3	5,7	5,9
Verkehr	6,4	8,5	12,8	12,9	15,0	16,3	14,8	15,2
Nachrichtenübermittlung	0,3	0,5	1,3	1,9	2,1	2,1	2,2	2,4
Bildung, Unterhaltung, Freizeit	7,4	8,5	10,2	10,5	10,4	10,5	10,0	9,9
Persönliche Ausstattung	3,6	4,4	4,4	6,1	7,0	7,1	7,9	7,9
Käufe insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100
<sup>1)</sup> In jeweiligen Preisen; bis einschließlich 1990 alte Bundesländer. Daten nach dem alten VGR-Konzept (vgl. Fußnote 1 des Textes). Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.								

den alten Bundesländern vor der Vereinigung. Seitdem ist er weiter leicht gestiegen.

Derzeit bilden die Verkehrsausgaben nach den Ausgaben für Wohnungsmiete und denjenigen für Nahrungs- und Genussmittel die drittgrößte Verwendungskategorie im Budget der privaten Haushalte, während sie 1950 erst an sechster Stelle gestanden hatten. Diese Entwicklung zeigt, dass für die privaten Haushalte das Bedürfnis nach Mobilität, vor allem im Hinblick auf den eigenen Pkw, bei gestiegenem Einkommen und dadurch geschaffenen größeren Spielräumen bei der Ausgabengestaltung zu einem bestimmenden Faktor geworden ist, während die Aufwendungen für Nahrungs- und Genussmittel oder für Bekleidung und Schuhe an Bedeutung verloren haben.

Die Aufteilung der Verkehrsausgaben der Haushalte auf öffentliche und private Verkehrsmittel wird seit 1970 statistisch nachgewiesen (Tabelle 2). Danach entfällt nur ein relativ geringer Teil auf die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel.<sup>2</sup> Ihr Anteil an den gesamten Verkehrsausgaben ist in den alten Bundesländern im Zeitraum 1970 bis 1990 von 18 % auf 12 % zurückgegangen. In Deutschland

insgesamt lag dieser Anteil 1998 bei 13 %, absolut waren das rund 40 Mrd. DM.

Die starke Expansion der Verkehrsausgaben ging vor allem auf die private Motorisierung zurück. So sind die Ausgaben für die Anschaffung und Nutzung von Kraftfahrzeugen von 1970 bis 1990 in den alten Bundesländern im Jahresdurchschnitt um 7,8 % gestiegen. Die Zunahme übertraf damit die der Haushaltsausgaben insgesamt, die sich im Mittel um 6,6 % pro Jahr erhöhten. Im Jahre 1998 wendeten die Haushalte in Deutschland rund 270 Mrd. DM für die Anschaffung und Nutzung von Kraftfahrzeugen auf. Damit entfiel etwa jede achte Mark des privaten Konsums auf den motorisierten Individualverkehr.

Die starke Erhöhung der Verkehrsausgaben wird vor allem von der Entwicklung der Zahl der Personenkraftwagen geprägt. Während 1970 in Westdeutschland erst knapp die Hälfte aller Haushalte über ein eigenes Fahrzeug verfügte, waren es im Jahre 1990 schon etwa 70 %

<sup>2</sup> Diese Ausgaben werden vom Statistischen Bundesamt in der Kategorie „Fremde Verkehrsleistungen“ ausgewiesen. Sie enthalten auch einen geringen Anteil für Güterverkehrsleistungen.

Tabelle 2

Ausgaben der privaten Haushalte für Verkehrsleistungen<sup>1</sup>

	Verkehr insgesamt	Öffentlicher Verkehr <sup>2</sup>	Motorisierter Individualverkehr <sup>3</sup>					Nachrichtl. Kfz-Steuer <sup>4</sup>
			Insgesamt	Fahrzeuganschaffung	Kraftstoffe	dar. Mineralölsteuer	Übrige Kfz-Ausgaben	
Mrd. DM								
1970	46,1	8,4	37,7	14,0	8,2	4,9	15,5	2,0
1975	69,3	11,7	57,6	20,8	16,4	8,5	20,4	2,8
1980	103,7	15,4	88,3	31,4	28,8	10,9	28,1	3,5
1985	133,3	18,4	114,8	43,3	35,3	13,1	36,3	3,9
1990	194,5	24,0	170,5	75,5	38,4	18,8	56,5	4,4
1991	255,7	30,1	225,6	102,4	49,9	28,1	73,4	5,1
1995	277,9	35,2	242,7	102,1	60,2	39,4	80,4	7,3
1998	312,3	41,1	271,2	116,3	62,0	37,4	92,9	8,0
Anteil an den Gesamtausgaben der privaten Haushalte in %								
1970	12,7	2,3	10,4	3,9	2,3	1,3	4,3	0,6
1975	12,3	2,1	10,2	3,7	2,9	1,5	3,6	0,5
1980	12,9	1,9	11,0	3,9	3,6	1,4	3,5	0,4
1985	13,3	1,8	11,5	4,3	3,5	1,3	3,6	0,4
1990	15,1	1,9	13,2	5,8	3,0	1,5	4,4	0,3
1991	16,3	1,9	14,4	6,5	3,2	1,8	4,7	0,3
1995	14,8	1,9	12,9	5,4	3,2	2,1	4,3	0,4
1998	15,2	2,0	13,2	5,7	3,0	1,8	4,5	0,4

<sup>1)</sup> In jeweiligen Preisen; bis einschließlich 1990 alte Bundesländer. -- <sup>2)</sup> Einschl. Güterverkehrsleistungen. — <sup>3)</sup> Einschl. motorisierter Zweiräder. — <sup>4)</sup> Die Kfz-Steuer wird in der Verwendungsrechnung des Inlandsprodukts nicht bei den Käufen der privaten Haushalte erfasst.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

(Tabelle 3). In den letzten Jahren ist die Zahl der Haushalte, die sich erstmals motorisiert haben, weiter gestiegen. Nach den Ergebnissen der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 1998 verfügten gut drei Viertel aller Haushalte in Westdeutschland über wenigstens ein eigenes Fahrzeug. Zudem nimmt die Zweit- und Drittwagenmotorisierung weiter zu. Knapp ein Fünftel aller westdeutschen Haushalte besaß 1998 mehr als ein Fahrzeug; im Jahre 1988 waren es erst 14%.<sup>3</sup>

Auch bei den Haushalten in Ostdeutschland lässt sich ein Trend zur Vollmotorisierung feststellen. Nachdem in den ersten Jahren nach der Wiedervereinigung die Ausgaben für die Anschaffung von Personenkraftwagen einen Anteil an den gesamten Konsumausgaben bis zu 17% aufgewiesen und damit die westdeutschen Vergleichswerte um fast das Dreifache übertroffen hatten, waren bereits 1993 zwei Drittel aller Haushalte in den neuen Bundesländern mit mindestens einem eigenen Fahrzeug ausgestattet. Im Jahre 1998 betrug der Motorisierungsgrad 71% und lag damit nur noch um 5 Prozentpunkte unter dem Wert in Westdeutschland. Bei der Zweit- und Drittwagen-

ausstattung war mit gut 18% das westdeutsche Ausstattungsniveau schon fast erreicht.

Tabelle 3

Ausstattung der privaten Haushalte mit Personenkraftwagen<sup>1</sup> am 1. Januar 1998

	Einheit	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Deutschland
Anzahl der Haushalte insgesamt	Mill.	29,9	6,8	36,7
darunter Haushalte mit Pkw	Mill.	22,8	4,8	27,6
mit einem Pkw	Mill.	17,0	3,5	20,6
mit zwei Pkw	Mill.	5,0	1,1	6,1
mit drei oder mehr Pkw	Mill.	0,7	0,2	0,9
Ausstattungsgrad der Haushalte				
Haushalte mit Pkw	%	76,2	70,6	75,1
mit einem Pkw	%	56,9	52,3	56,0
mit zwei Pkw	%	16,8	16,0	16,7
mit drei oder mehr Pkw	%	2,4	2,3	2,4

<sup>1)</sup> Ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge sowie rein gewerblich genutzte Pkw.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

<sup>3</sup> Zur langfristigen Entwicklung der Haushaltmotorisierung vgl.: Pkw-Bestandsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010. Bearb.: Rainer Hopf. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 22/94, S. 357 ff.

Tabelle 4

**Ausstattung der privaten Haushalte mit Pkw nach monatlichem Nettoeinkommen am 1. Januar 1998**

Haushalte mit einem monatlichen Nettoeinkommen von ... DM bis unter ... DM	Alte Bundesländer		Neue Bundesländer		Deutschland	
	Haushalte mit Pkw in %	Pkw je Haushalt	Haushalte mit Pkw in %	Pkw je Haushalt	Haushalte mit Pkw in %	Pkw je Haushalt
0 – 1 400	32,1	0,3	26,3	0,3	30,8	0,3
1 400 – 2 200	51,2	0,5	49,2	0,5	50,8	0,5
2 200 – 3 000	73,6	0,8	71,6	0,8	73,2	0,8
3 000 – 4 000	87,8	1,0	88,8	1,1	88,0	1,1
4 000 – 5 000	94,4	1,3	95,6	1,4	94,6	1,3
5 000 – 7 000	96,2	1,5	97,2	1,6	96,3	1,5
7 000 und mehr	97,7	1,7	96,3	1,8	97,6	1,7
Alle Haushalte	76,2	1,0	70,6	0,9	75,1	1,0

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

**Verkehrsausgaben und Haushaltseinkommen**

Die wichtigste Bestimmungsgröße für die Entscheidung, ein eigenes Fahrzeug anzuschaffen und zu nutzen — und damit für die Höhe der Verkehrsausgaben —, ist das Haushaltseinkommen. Mit den Daten der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) 1998 ist eine differenzierte Betrachtung der Verkehrsausgaben und der Motorisierung nach Einkommensklassen möglich.

Die Ergebnisse zeigen, dass in den unteren Einkommensklassen ein eigener Wagen nicht zur Standardausstattung eines Haushalts gehört. So verfügt in der Gruppe mit einem monatlichen Nettoeinkommen bis zu 1 400 DM ein Drittel der Haushalte über einen Pkw, in der Einkommensklasse 1 400 DM bis 2 200 DM schon etwa die Hälfte. Auf beide Kategorien zusammen entfällt gut ein Viertel aller Haushalte. Von einem Haushaltseinkommen von 4 000 DM an (rund ein Drittel der Haushalte) ergeben sich Ausstattungsquoten von deutlich über 90%. Diese steigen mit zunehmendem Einkommen nur noch geringfügig, so dass einkommensbedingte Beschränkungen bei der Entscheidung, ein eigenes Fahrzeug zu halten, hier kaum noch zu erkennen sind (Tabelle 4).

In den höheren Einkommensklassen spielen zudem Zweit- oder Drittfahrzeuge eine zunehmende Rolle. So entfallen z. B. in der Einkommensklasse 4 000 DM bis 5 000 DM auf jeden Haushalt im Mittel 1,3 Fahrzeuge; in der Klasse 5 000 DM bis 7 000 DM sind es 1,5. Mit steigendem Einkommen nimmt die Dichte weiter zu. In den oberen Einkommensbereichen dürfte daher noch Potential für eine weitere Zunahme der Zahl der Pkw vorhanden sein.

Die Ergebnisse der EVS zeigen, dass auch bei einkommensbezogener Betrachtung nur noch geringe Unterschiede in der Haushaltsmotorisierung zwischen West-

und Ostdeutschland bestehen. Lediglich in den unteren Einkommensgruppen fallen die Ausstattungsquoten in Ostdeutschland etwas niedriger aus. Von einem Einkommen von etwa 3 000 DM an sind die Motorisierungswerte jedoch nahezu gleich. Auch hinsichtlich der Zweit- und Drittwagensausstattung sind keine signifikanten Unterschiede festzustellen.

Die monatlichen Ausgaben der Haushalte für Verkehrszwecke betragen 1998 in den alten Bundesländern im Durchschnitt 690 DM (Tabelle 5). Ihre Höhe lässt ebenfalls eine deutliche Abhängigkeit vom Nettoeinkommen erkennen. Dies gilt sowohl für die Aufwendungen zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel als auch für die Ausgaben zur Anschaffung und Haltung von Personenkraftwagen.

So werden von den Haushalten in der niedrigsten Einkommensklasse (unter 1 800 DM) monatlich 37 DM für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ausgegeben.<sup>4</sup> Dieser Betrag steigt bis auf 99 DM in der höchsten Einkommensklasse (10 000 DM bis unter 35 000 DM). Die Zunahme verläuft jedoch unterproportional zum gesamten privaten Verbrauch, so dass der Anteil der Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel mit zunehmendem Einkommen rückläufig ist.

Die Ausgaben für den motorisierten Individualverkehr übertreffen mit monatlichen Beträgen von 81 DM in der untersten bis 1 546 DM in der obersten Einkommensklasse die Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel beträchtlich. Ihr Anteil am Konsum der Haushalte nimmt — im Unterschied zu dem der öffentlichen Verkehrsmittel — mit steigendem Einkommen zu. Er beträgt in der einkom-

<sup>4</sup> Bei diesen Ergebnissen der EVS ist zu berücksichtigen, dass es sich um eine Durchschnittsbetrachtung handelt, in der auch Haushalte mit geringer Mobilität erfasst sind.

Tabelle 5

**Monatliche Aufwendungen der Haushalte für Verkehrsleistungen im Jahre 1998 nach dem Nettoeinkommen**

Haushalte mit einem monatlichen Nettoeinkommen von ... DM bis unter ... DM	Alte Bundesländer							Neue Bundesländer						
	Privater Verbrauch	Öffentlicher Verkehr <sup>1</sup>	Motorisierter Individualverkehr <sup>2</sup>					Privater Verbrauch	Öffentlicher Verkehr <sup>1</sup>	Motorisierter Individualverkehr <sup>2</sup>				
			Ins-gesamt	Fahr-zeugan-schaff.	Repa-ratur, Ers.teile	Kraft-stoffe	Steuer, Vers.			Ins-gesamt	Fahr-zeugan-schaff.	Repa-ratur, Ers.teile	Kraft-stoffe	Steuer, Vers.
Ausgaben in DM														
0 – 1 800	1 516	37	81	.	20	26	25	1 381	35	72	.	15	19	26
1 800 – 2 500	2 119	47	221	.	52	57	57	2 097	39	251	.	40	48	77
2 500 – 3 000	2 592	45	356	119	69	80	88	2 456	42	323	.	62	73	99
3 000 – 4 000	3 212	49	443	158	93	94	98	3 056	41	409	118	86	95	110
4 000 – 5 000	3 884	41	515	160	103	126	126	3 874	50	700	314	107	124	155
5 000 – 7 000	4 805	50	779	321	136	160	162	4 561	48	844	336	140	172	196
7 000 – 10 000	6 092	68	1 030	473	175	194	188	5 985	63	1 481	816	195	207	263
10 000 – 35 000	8 248	99	1 546	838	255	230	223	6 850	86	1 778	.	232	215	247
Alle Haushalte	4 136	54	633	266	115	126	126	3 259	45	547	227	90	102	128
Anteil an den Gesamtausgaben der privaten Haushalte in %														
0 – 1 800	100	2,4	5,3	.	1,3	1,7	1,6	100	2,5	5,2	.	1,1	1,4	1,9
1 800 – 2 500	100	2,2	10,4	.	2,5	2,7	2,7	100	1,9	12,0	.	1,9	2,3	3,7
2 500 – 3 000	100	1,7	13,7	4,6	2,7	3,1	3,4	100	1,7	13,2	.	2,5	3,0	4,0
3 000 – 4 000	100	1,5	13,8	4,9	2,9	2,9	3,1	100	1,3	13,4	3,9	2,8	3,1	3,6
4 000 – 5 000	100	1,1	13,3	4,1	2,7	3,2	3,2	100	1,3	18,1	8,1	2,8	3,2	4,0
5 000 – 7 000	100	1,0	16,2	6,7	2,8	3,3	3,4	100	1,1	18,5	7,4	3,1	3,8	4,3
7 000 – 10 000	100	1,1	16,9	7,8	2,9	3,2	3,1	100	1,1	24,8	13,6	3,3	3,5	4,4
10 000 – 35 000	100	1,2	18,7	10,2	3,1	2,8	2,7	100	1,3	26,0	.	3,4	3,1	3,6
Alle Haushalte	100	1,3	15,3	6,4	2,8	3,0	3,0	100	1,4	16,8	7,0	2,8	3,1	3,9

<sup>1)</sup> Einschließlich motorisierter Zweiräder. — <sup>2)</sup> Einschließlich sonstiger Verkehrsdienstleistungen.  
 Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW.

menschschwächsten Kategorie (bis 1 800 DM) 5 % und erreicht in den einkommensstarken Gruppen (7 000 DM und mehr) Werte von 17 % und 19 % (Tabelle 5). In Ostdeutschland liegen die durchschnittlichen monatlichen Ausgaben für Verkehrszwecke (590 DM) noch etwas unter dem westdeutschen Vergleichswert. Bei der Verteilung nach Einkommensgruppen ergibt sich für die Pkw-Ausgaben eine ähnliche Struktur: Mit steigendem Einkommen entfallen auch hier zunehmende Ausgabenanteile auf die Verkehrsleistungen.

Betrachtet man die Pkw-Ausgaben differenziert nach den Komponenten

- Fahrzeuganschaffung,
- Reparaturen, Ersatzteile,
- Kraftstoffe sowie
- Steuern und Versicherungen,

so zeigt sich, dass der mit zunehmendem Einkommen steigende Anteil der Pkw-Ausgaben insgesamt fast ganz auf die Ausgaben für Fahrzeuganschaffung zurückzuführen ist. Die Ausgaben für die anderen Bereiche verändern sich etwa parallel zu den Gesamtausgaben der Haushalte. Für die Anschaffung von Pkw geben die Haushalte in

Westdeutschland in der niedrigsten Einkommensklasse, für die die Daten statistisch belegt sind (2 500 DM bis unter 3 000 DM), im Durchschnitt 119 DM je Monat aus.<sup>5</sup> Demgegenüber entfällt auf Haushalte in der einkommensstärksten Gruppe mit 838 DM etwa das Siebenfache dieses Betrages. Der Anteil am privaten Verbrauch erhöht sich zwischen diesen beiden Einkommensklassen von 4,6 % auf 10,2 %.

Diese Verteilung macht deutlich, dass die Fahrzeuganschaffung im Budget der Haushalte eine herausragende Stellung hat. Sofern die Grundbedürfnisse gedeckt sind, werden frei verfügbare Mittel mit Priorität für den eigenen Wagen aufgewendet. In den höheren Einkommensklassen ist nicht nur die Mehrfachmotorisierung besonders ausgeprägt; die Ergebnisse der EVS zeigen auch, dass in diesen Gruppen in überdurchschnittlichem Maße fabrikneue Fahrzeuge gekauft oder geleast werden. Die zunehmenden Konsumanteile für die Fahrzeuganschaf-

<sup>5</sup> In den untersten Einkommensklassen sind die Ausgaben für die Fahrzeuganschaffung statistisch zu gering repräsentiert und werden nicht ausgewiesen.

fung gerade in den wirtschaftlich besser gestellten Haushalten sind ein Anzeichen dafür, dass der Pkw von den Konsumenten als superiores Gut eingeschätzt wird. Sie belegen auch, dass sich bei den Ausgaben für die Pkw-Anschaffung vorerst keine Sättigungstendenzen abzeichnen.

### Ausgaben für Kraftstoffe

Neben den Kraftstoffpreisen und den spezifischen Verbrauchsmengen der jeweiligen Fahrzeuge bestimmen die Fahrleistungen der Haushalte die Ausgaben für Kraftstoffe. Insofern spiegeln die Verbrauchsausgaben der Haushaltgruppen zu einem großen Teil auch einkommensbedingte Unterschiede der Pkw-Nutzung wider.

Die Spannbreite der Ausgaben liegt in Westdeutschland zwischen 26 DM je Monat in der niedrigsten Einkommensgruppe (unter 1 800 DM) und 230 DM bei den einkommensstärksten Haushalten. Die Unterschiede dürften — neben den unterschiedlichen Motorisierungsdichten — vor allem darauf zurückzuführen sein, dass in den wohlhabenderen Haushalten — u. a. wegen der stärkeren Mehrfachmotorisierung — höhere Fahrleistungen zu registrieren sind.<sup>6</sup> Die einkommensbedingte Zunahme der Kraftstoffausgaben in den Haushaltgruppen verläuft durchweg parallel zur Steigerung des gesamten privaten Konsums. Der entsprechende Anteil der Kraftstoffausgaben in den verschiedenen Einkommensklassen liegt jeweils bei etwa 3%.

Betrachtet man allein die motorisierten Haushalte, so zeigt sich, dass sich insbesondere in den unteren Einkommensklassen aufgrund des höheren Anteils nichtmotorisierter Haushalte die Belastungswerte erhöhen. Im Mittel aller Haushalte beträgt der Ausgabenanteil hier 4%; in den Gruppen bis zu einem monatlichen Nettoeinkommen von 3 000 DM liegen sie zwischen 4% und 5%.

### Entwicklung der Kraftstoffpreise

In den neunziger Jahren haben sich die Kraftstoffe deutlich verteuert. So stieg der Preis für bleifreies Superbenzin, dem derzeit meist verwendeten Kraftstoff, von 1990 bis 1998 um 33% und übertraf damit die Zunahme der allgemeinen Lebenshaltungskosten um 9 Prozentpunkte. Ursächlich für diese Entwicklung war ausschließlich die Steigerung der Steuerbelastung, vor allem von 1991 bis 1994. In diesem Zeitraum wurde die Mineralölsteuer für bleifreies Benzin um insgesamt 41 Pfennige je Liter angehoben.

Der Benzinpreis vor Steuern war im vergangenen Jahrzehnt starken Schwankungen unterworfen. Im Jahre 1998 (38 Pfennige) war er 9 Pfennige niedriger als 1990 (Abbildungen 1 und 2).

Derzeit sind bei Benzin und Diesel Preiserhöhungen zu verzeichnen, die sich zum einen durch Erhöhungen der Mineralölsteuer im Zuge der ökologischen Steuerreform<sup>7</sup> und zum anderen durch die Marktpreisentwicklung bei Rohöl ergeben. Gegenüber den Jahresdurchschnittswerten

<sup>6</sup> Vgl. Hartmut Kuhfeld, Holger Schlör und Ulrich Voigt: Ökonomische Folgenanalyse im Rahmen des TAB-Projektes „Optionen zur Entlastung des Verkehrsnetzes und zur Verlagerung von Straßenverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger“, Gutachten des DIW im Auftrag des Büros für Technikfolgenabschätzung beim Deutschen Bundestag (TAB), Berlin 1996, S. 129.

<sup>7</sup> Im Gesetz zum Einstieg in die ökologische Steuerreform vom 24. März 1999 (BGBl. I, S. 378, 1999) sowie im Gesetz zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I, S. 2432, 1999) ist u. a. eine Erhöhung der Mineralölsteuer um jeweils 6 Pfennige je Liter Benzin und Diesel zum 1. April 1999 sowie zum 1. Januar der Jahre 2000, 2001, 2002 und 2003 beschlossen worden. (Fortsetzung Seite 121)

Abbildung 1

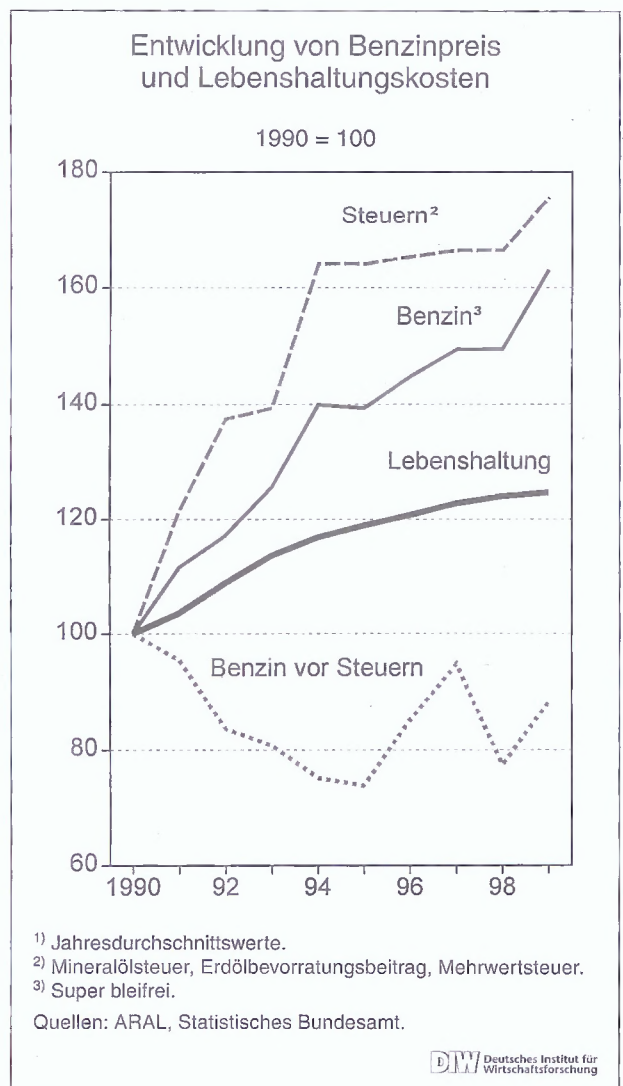
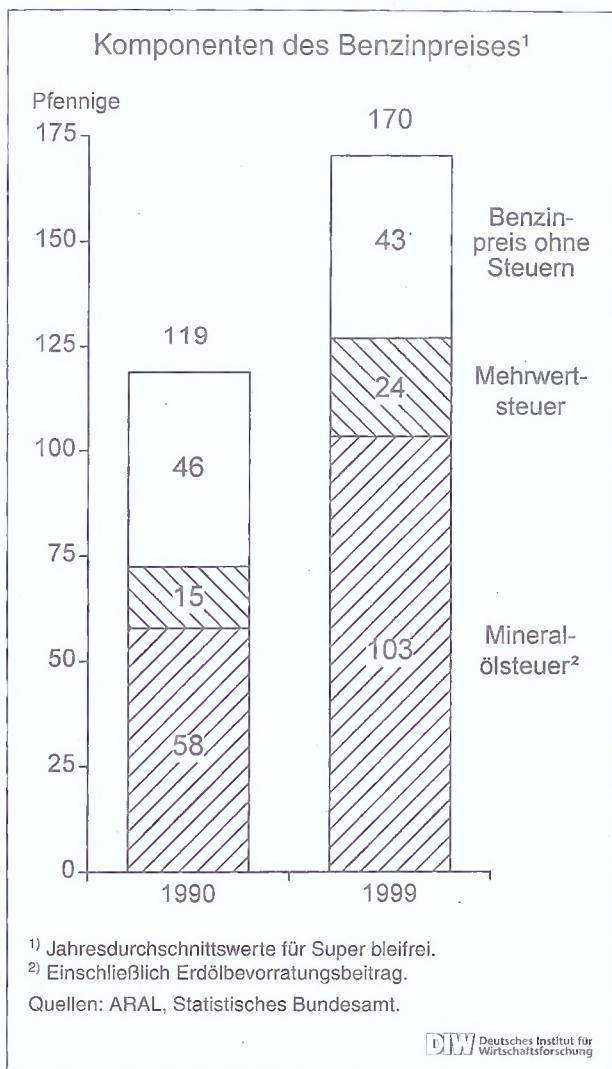


Abbildung 2



ten von 1998 waren die Preise Ende Januar 2000 für Benzin<sup>8</sup> um 18 % und für Diesel um 30 % höher.<sup>9</sup> An diesen Zunahmen sind die Erhöhung der Mineralölsteuer einschließlich der darauf entfallenden Mehrwertsteuer (insgesamt 14 Pfennige je Liter) zu etwa zwei Fünfteln beteiligt; der größere Teil der Preissteigerungen ist allerdings auf die Marktentwicklung zurückzuführen. Während die künftige Entwicklung des Rohölpreises unsicher ist, sind für die Mineralölsteuer bis 2003 Erhöhungen gegenüber 1998 von insgesamt 30 Pfennigen je Liter Benzin und Diesel gesetzlich festgelegt. Diese Erhöhungen (mit der anteiligen Mehrwertsteuer) verteuern für sich genommen den Kraftstoffverbrauch der privaten Haushalte um 23 % gegenüber 1998. Mit der Einkommens- und Verbrauchsstruktur 1998 kann die Bedeutung von Kraftstoffpreisänderungen im Budget der privaten Haushalte abgeschätzt werden. Daraus ergibt sich für das Jahr 2003 eine mittlere zusätzliche Ausgabenbelastung aller motorisierten Haushalte um 0,9 %. In den unteren Einkom-

menklassen (bis 2500 DM) liegt sie mit bis zu 1,1 % noch etwas darüber.

### Fazit

In den vergangenen Jahrzehnten haben die Ausgaben der privaten Haushalte für Mobilität und insbesondere für den motorisierten Individualverkehr zunehmend an Bedeutung gewonnen. Diese Entwicklung wird nach den vorliegenden Ergebnissen weiter anhalten. Sowohl die Zunahme der Verbrauchsausgaben im Zeitablauf als auch ihre einkommensbezogene Haushaltsverteilung zeigen, dass vorhandene Ausgabenspielräume zu einem überdurchschnittlichen Teil für den motorisierten Individualverkehr genutzt werden.

Die im Rahmen der ökologischen Steuerreform beschlossene Erhöhung der Mineralölsteuer führt zu Mehrbelastungen der Haushaltsbudgets, die sich insgesamt in moderaten Grenzen halten, wobei allerdings die einkommensschwächeren Haushalte relativ etwas stärker belastet werden. Zu berücksichtigen ist, dass sich die Preiserhöhungen auf vier Jahre verteilen. Zudem ergibt sich für viele Haushalte durch die im Maßnahmenbündel der ökologischen Steuerreform vorgesehene Reduzierung der Rentenversicherungsbeiträge eine gewisse Kompensation beim Nettoeinkommen.<sup>10</sup>

Angesichts der relativ preisunelastischen Nachfrage nach Kraftstoffen dürften die mit der ökologischen Steuerreform verbundenen Preiserhöhungen, die bei Benzin geringer als in der Vergangenheit ausfallen, nicht zu stärkeren Einschränkungen bei der Pkw-Benutzung führen. Tendenziell wird die Bereitschaft, Fahrzeuge mit geringerem Kraftstoffverbrauch einzusetzen, gestärkt werden. Dies wird allerdings in der Regel im Zusammenhang mit einer Ersatzbeschaffung erfolgen und sich daher erst mittel- bis langfristig auswirken. Kurzfristig dürfte nur mit einem geringen Rückgang der Fahrleistungen und des Kraftstoffabsatzes zu rechnen sein.

(Fortsetzung v. S. 120) Zu den konzeptionellen Grundlagen einer ökologischen Steuerreform und der Einbeziehung des Verkehrssektors vgl. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung und Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität Köln: Anforderungen von und Anknüpfungspunkte für eine Reform des Steuersystems unter ökologischen Aspekten, Gutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes, Berlin 1999. Sowie: Ökologische Steuerreform: Umwelt- und steuerpolitische Ziele zusammenführen. Bearb.: Stefan Bach, Michael Kohlhaas, Bodo Linscheidt, Bernhard Seidel und Achim Truger. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 36/99, S. 643 ff.

<sup>8</sup> Gewichteter Durchschnitt nach den Verbrauchsanteilen von Normalbenzin, Super und Super Plus.

<sup>9</sup> Angaben der Firma ARAL.

<sup>10</sup> Zu einer Gesamtbewertung der bislang im Rahmen der ökologischen Steuerreform beschlossenen Maßnahmen vgl.: Nur zaghafter Einstieg in die ökologische Steuerreform. Bearb.: Stefan Bach und Michael Kohlhaas. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 36/99, S. 652 ff.

# Aus den Veröffentlichungen des DIW

## Sonderhefte

Erscheinen als neue Folge wieder seit 1948.

- Nr. 152 **Selbstverpflichtungen der Industrie zur CO<sub>2</sub>-Reduktion.** Von Michael Kohlhaas und Barbara Praetorius. 192 S. 1994. (3-428-08075-0). DM 76,— / öS 555,— / sFr 76,—.
- Nr. 153 **Wirtschaftliche Auswirkungen einer ökologischen Steuerreform.** Von Stefan Bach, Michael Kohlhaas, Volker Meinhardt, Barbara Praetorius, Hans Wessels und Rudolf Zwiener. 234 S. 1995. (3-428-08292-3). DM 84,— / öS 613,— / sFr 84,—.
- Nr. 154 **Transferleistungen in die neuen Bundesländer und deren wirtschaftliche Konsequenzen.** Von Volker Meinhardt, Bernhard Seidel, Frank Stille und Dieter Teichmann. 104 S. 1995. (3-428-08293-1). DM 64,— / öS 467,— / sFr 64,—.
- Nr. 155 **Technologische Zusammenarbeit von Berliner Unternehmen mit den Reformstaaten Mittel- und Osteuropas.** Von Alexander Eickelpasch und Ingo Pfeiffer. 100 S. 1995. (3-428-08411-X). DM 64,— / öS 467,— / sFr 64,—.
- Nr. 156 **Demonstrationszentren für Faserverbundkunststoffe.** Von Friederike Behringer, Heike Belitz, Kurt Hornschild und Hans Wessels. 246 S. 1995. (3-428-08577-9). DM 86,— / öS 628,— / sFr 86,—.
- Nr. 157 **Regionale Strukturpolitik unter den veränderten Rahmenbedingungen der 90er Jahre.** Von Martin Gornig, Bernhard Seidel, Dieter Vesper, Christian Weise (DIW) in Zusammenarbeit mit Hans-Jürgen Ewers, Carl Friedrich Eckhardt, Rainer Magnan (GIB). 152 S. 1996. (3-428-08715-1). DM 74,— / öS 540,— / sFr 74,—.
- Nr. 158 **Polen und die Osterweiterung der Europäischen Union.** Von Fritz Franzmeyer und Christian Weise. 201 S. 1996. (3-428-08768-2). DM 82,— / öS 599,— / sFr 82,—.
- Nr. 159 **Zwischenbilanz der Strukturfondsinterventionen und anderer EU-Programme in den neuen Bundesländern — Gemeinsamkeiten und Unterschiede.** Von Kathleen Toepel. 71 S. 1996. (3-428-08870-0). DM 64,— / öS 467,— / sFr 58,—.
- Nr. 160 **Arbeits- und Betriebszeiten In Deutschland: Analysen zu Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung.** Von Frank Stille und Rudolf Zwiener. 153 S. 1997. (3-428-09209-0). DM 74,— / öS 540,— / sFr 67,—.
- Nr. 161 **Transformation des Wirtschaftssystems in den mittel- und osteuropäischen Ländern: Außenwirtschaftliche Bedingungen und Auswirkungen.** Von Dieter Schumacher, Harald Trabold und Christian Weise (Hrsg.). 435 S. 1997. (3-428-09239-2). DM 148,— / öS 1.080,— / sFr 131,—.
- Nr. 162 **Energiepreise als Standortfaktor für die deutsche Wirtschaft.** Von Jochen Diekmann, Manfred Horn und Hans-Joachim Ziesing. 220 S. 1997. (3-428-09333-X). DM 118,— / öS 861,— / sFr 105,—.
- Nr. 163 **Sonderregelungen zur Vermeidung von unerwünschten Wettbewerbsnachteilen bei energieintensiven Produktionsbereichen im Rahmen einer Energiebesteuerung mit Kompensation.** Von Stefan Bach, Michael Kohlhaas, Barbara Praetorius, Bernhard Seidel und Rudolf Zwiener. 224 S. 1998. (3-428-09378-X). DM 118,— / öS 861,— / sFr 105,—.
- Nr. 164 **Gesamtwirtschaftliche und regionale Effekte von Bau und Betrieb eines Halbleiterwerkes in Dresden.** Von Heike Belitz und Dietmar Edler. 127 S. 1998. (3-428-09450-6). DM 106,— / öS 774,— / sFr 94,—.
- Nr. 165 **Umwelt und empirische Sozial- und Wirtschaftsforschung. Beiträge und Diskussionsberichte zu einer Tagung der Projektgruppe „Das Sozio-oekonomische Panel“ am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung.** Hrsg. von Jürgen Schupp und Gert Wagner. 199 S. 1998. (3-428-09457-3). DM 118,— / öS 861,— / sFr 105,—.
- Nr. 166 **Evaluierung wettbewerbsorientierter Fördermodelle — Das Regionalprogramm für strukturschwache ländliche Räume in Schleswig-Holstein.** Von Martin Gornig und Kathleen Toepel. 166 S. 1998. (3-428-09477-8). DM 112,— / öS 818,— / sFr 99,50.
- Nr. 167 **Auswirkungen der Europäischen Währungsunion auf die deutsche Wirtschaft.** Von Sebastian Dullien und Gustav A. Horn. 95 S. 1999. (3-428-10017-4). DM 98,— / öS 715,— / sFr 89,—.
- Nr. 168 **E-Commerce — Erfolgsfaktoren von Online-Shopping in den USA und in Deutschland.** Von Brigitte Preißl und Hansjörg Haas unter Mitarbeit von Christian Rickert. 112 S. 1999. (3-428-10076-X). DM 106,— / öS 774,— / sFr 94,—.

---

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.de>

Präsident: Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann.

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gustav A. Horn, Dr. Kurt Hornschild, Prof. Dr. Rolf-Dieter Postlep,  
Wolfram Schrettl, 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.

*Weiter wachsende Bedeutung der privaten Ausgaben für den motorisierten Individualverkehr.*

Bearbeitet von Ulrich Voigt.

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.

Satz: Pinkuin Satz und Datentechnik, Berlin

Druck: Druckerei Conrad GmbH, Oranienburger Straße 172, D-13437 Berlin.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 210,—, vierteljährlich DM 65,—, Einzelnummer DM 15,—,

zuzüglich Versandkosten.

ISSN 0012-1304