

Wochenbericht

Kraftfahrzeugverkehr 2006 trotz konjunkturellen Aufschwungs nur wenig gestiegen

Seit Anfang dieses Jahrzehnts bewegt sich die Gesamtfahrleistung der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge knapp unterhalb von 700 Mrd. Kilometern jährlich. Während im Jahr 2005 die deutschen Kraftfahrzeuge insgesamt etwas weniger gefahren wurden als im Vorjahr, ist 2006 die Belastung der Straßen wieder leicht gestiegen. Die Fahrleistung hat insgesamt trotz der anhaltend hohen Kraftstoffpreise und der Einführung der Steuer auf Biodiesel um rund 1 % zugenommen. Damit spiegelt sich die gute Konjunktur auch in der Verkehrsnachfrage wider.

Bei den Pkw hält der Trend zum Diesel-Fahrzeug weiter an. Da immer mehr große Diesel-Pkw zugelassen werden, ist der Durchschnittsverbrauch der Diesel-Flotte leicht gestiegen, der aller Pkw nur minimal zurückgegangen. Der CO₂-Ausstoß bleibt seit Jahren fast unverändert.

Aus der jährlich durchgeführten Modellrechnung des DIW Berlin ergeben sich die von deutschen Kraftfahrzeugen durchschnittlich je Fahrzeug und als Summe über den Bestand nach Fahrzeugklassen zurückgelegten Kilometer.¹ Für Lkw mit mehr als 3,5 t Nutzlast, Sattelzugmaschinen und Omnibusse liegen Angaben zur Fahrleistung aus der amtlichen Statistik vor. Diese werden gemeinsam vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) erhoben.² Für alle übrigen Fahrzeugklassen, insbesondere Pkw, werden die Fahrleistungen im Rahmen der Modellrechnung ermittelt.

Pkw: Steigende Fahrleistung der Diesel-Fahrzeuge

Die Personenkraftwagen dominieren mit einem Anteil von 85 % die Entwicklung der Gesamtfahrleistungen. Seit Anfang des Jahrzehnts liegen die Pkw-Fahrleistungen bei 580 Mrd. Kilometern jährlich. Im vergangenen Jahr ist die Fahrleistung insgesamt wieder gestiegen (Tabellen und Abbildung 1). So wurden 2006 von allen beim KBA registrierten Pkw 586 Mrd. Kilometer zurückgelegt. Allerdings werden in der Bestandsstatistik Wohnmobile und sonstige Fahrzeuge für besondere

¹ Betrachtet werden alle in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge und ihre Fahrleistungen, einschließlich der im Ausland zurückgelegten Strecken. Nicht enthalten sind die Fahrleistungen von im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen. Zur Vorgehensweise und zur Berechnung vgl. Kuhfeld, H., Kunert, U.: Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge im Jahre 2004 so hoch wie nie. Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 37/2005.

² Statistische Mitteilungen des KBA und des BAG, Reihe 8.

Dominika Kalinowska
dkalinowska@diw.de

Uwe Kunert
ukunert@diw.de

Inhalt

**Kraftfahrzeugverkehr 2006
trotz konjunkturellen Aufschwungs
nur wenig gestiegen**
Seite **573**

Tabelle 1

Bestand und Fahrleistung der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge 1994 bis 2006

Gruppe	Einheit	1994	1996	1998	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Mofas, Mokicks, Mopeds											
Bestand ¹	1 000	1 667	1 667	1 747	1 595	1 683	1 584	1 663	1 786	1 819	1 930
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	4 168	4 168	4 280	3 827	4 038	3 754	3 941	4 232	4 310	4 575
Krafträder³											
Bestand ⁴	1 000	2 083	2 470	2 926	3 338	3 533	3 643	3 736	3 814	3 890	3 956
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	4,2	4,1	3,9	3,9	3,9	3,3	3,4	3,3	3,3	3,3
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	8 644	10 131	11 411	13 017	13 778	12 167	12 516	12 739	12 993	13 213
Personenkraftwagen											
Bestand ⁴	1 000	39 765	40 988	41 674	42 840	44 307	44 605	44 916	45 258	45 669	46 427
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	13,3	13,2	13,2	13,1	13,0	13,1	12,9	13,0	12,7	12,6
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	528 142	539 473	550 779	559 467	575 539	583 560	577 848	590 409	578 164	586 337
Kraftomnibusse⁵											
Bestand ⁴	1 000	88	85	83	86	87	85	86	86	84	84
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	42,3	43,4	45,0	43,7	42,9	42,5	41,6	41,5	41,5	41,7
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	3 734	3 683	3 752	3 740	3 716	3 634	3 571	3 562	3 502	3 502
Lastkraftwagen⁶											
Bestand ⁴	1 000	2 114	2 273	2 371	2 527	2 640	2 632	2 603	2 579	2 573	2 584
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	23,9	23,5	23,5	23,2	22,8	22,2	22,2	22,5	22,3	22,5
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	50 452	53 447	55 600	58 727	60 190	58 342	57 729	58 115	57 318	58 027
Sattelzugmaschinen											
Bestand ⁴	1 000	121	130	141	162	177	179	180	182	188	201
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	77,5	77,4	82,7	80,7	77,6	76,6	79,2	80,7	80,7	80,7
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	9 376	10 060	11 662	13 103	13 720	13 702	14 220	14 692	15 176	16 227
Restliche Zugmaschinen⁷											
Bestand ⁴	1 000	517	603	690	769	791	850	876	921	961	992
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	4,3	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4	4,3	4,3	4,3
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	2 243	2 626	3 008	3 352	3 449	3 705	3 816	3 971	4 143	4 281
Übrige Kraftfahrzeuge⁸											
Bestand ⁴	1 000	596	625	630	655	672	680	686	692	690	284
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	11,5	11,7	12,0	12,3	12,4	12,4	12,5	12,5	12,6	12,6
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	6 843	7 307	7 546	8 069	8 311	8 461	8 574	8 678	8 676	3 568
Kraftfahrzeuge insgesamt											
Bestand	1 000	46 949	48 843	50 262	51 970	53 888	54 258	54 744	55 318	55 873	56 458
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	613 602	630 895	648 038	663 302	682 740	687 325	682 215	696 399	684 283	689 729

1 Bestand zum Anfang des Versicherungsjahres.

2 Inländerfahrleistung (einschließlich Auslandsstrecken).

3 Einschließlich Leichtkrafträdern.

4 Bestand zur Jahresmitte, einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge;

vom 1. 1. 2001 an von 12 auf 18 Monate erhöhte Stilllegungsfrist. Ab 2006 werden Wohnmobile und Krankenfahrzeuge zu den Personenkraftwagen statt zu den übrigen Kraftfahrzeugen gerechnet.

5 Einschließlich Oberleitungsbussen.

6 Mit Normal- und Spezialaufbau.

7 Einschließlich Ackerschleppern und Geräteträgern; ohne Landwirtschaft.

8 Einschließlich zulassungsfreier Arbeitsmaschinen ohne Fahrzeugbrief mit amtlichem Kennzeichen.

Quellen: Bundesanstalt für Güterverkehr; Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung (IVT)/Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST); Kraftfahrt-Bundesamt; Mineralölwirtschaftsverband (MWV); Vereinigte Motor-Verlage; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2007

Zwecke (z. B. Krankenwagen), die hauptsächlich mit Dieselmotoren angetrieben werden, für 2006 erstmalig den Pkw zugerechnet.³ Um diesen Abgrenzungsunterschied bereinigt, ergibt sich im Jahresvergleich ein Anstieg der Pkw-Fahrleistungen (ohne Wohnmobile) um 0,5%. Ein Grund dafür ist die Zunahme des Gesamtbestandes in dieser Fahrzeugklasse um über 300 000 (unbereinigt um über 700 000) auf 46,4 Mill. Fahrzeuge in 2006.⁴

3 Bis 2005 sind in der Bestandsstatistik des KBA unter den etwa 700 000 „Sonstigen Kfz“ etwa 400 000 Wohnmobile und Krankenwagen erfasst. Diese sind ab 2006 den Pkw zugeordnet (Vgl. Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Februar 2007).

4 Bestand jeweils zum 1. Juli. Damit dürften sich vorgezogene Fahrzeugkäufe aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung von 16% auf 19% ab Januar 2007 in den hier präsentierten Bestandsdaten für 2006 kaum niederschlagen.

Davon waren 35,9 Mill. Pkw (77,4%) mit einem Benzin- und 10,5 Mill. (22,6%) mit einem Dieselmotor ausgestattet. Bei der Fahrleistung ist der Anteil der Diesel-Pkw mit 35,8% deutlich höher als beim Fahrzeugbestand, Diesel-Pkw werden also relativ intensiv genutzt.⁵ Der Bestand an Diesel-Pkw ist von 2005 auf 2006 um mehr als 9% gewachsen, bereinigt um den Effekt der veränderten Zuordnung von „Sonstigen Kfz“ hat er sogar um knapp 6% zugenommen. Die Flotte der Benziner ist hingegen um 0,4% kleiner geworden.

Auch wenn die Gesamtfahrleistung über alle Pkw im vergangenen Jahr gestiegen ist, ging die durch-

5 Vgl. dazu im Detail Kuhfeld, H., Kunert, U., a.a.O.

Tabelle 2

Verbrauchsrechnung für in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge mit Ottomotor 1994 bis 2006

Gruppe	Einheit	1994	1996	1998	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Mofas, Mokicks, Mopeds											
Bestand ¹	1 000	1 667	1 667	1 747	1 595	1 683	1 584	1 665	1 786	1 819	1 930
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	4 168	4 168	4 280	3 827	4 038	3 754	3 941	4 232	4 310	4 575
Durchschn. VK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
VK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	83	83	86	77	81	75	79	85	86	91
Krafträder⁵											
Bestand ⁶	1 000	2 083	2 471	2 926	3 338	3 533	3 643	3 736	3 814	3 890	3 956
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	4,2	4,1	3,9	3,9	3,9	3,3	3,4	3,3	3,3	3,3
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	8 644	10 131	11 411	13 017	13 778	12 167	12 516	12 739	12 993	13 213
Durchschn. VK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	4,5	4,5	4,6	4,7	4,7	4,8	4,8	4,8	4,7	4,7
VK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	389	456	525	612	648	584	601	611	611	621
Personenkraftwagen											
Bestand ⁶	1 000	34 407	35 357	36 187	36 879	37 608	37 297	36 950	36 446	36 076	35 944
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	12,5	12,4	12,4	12,0	11,7	11,6	11,3	11,3	10,9	10,5
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	428 477	438 564	449 475	442 855	438 928	431 246	418 325	412 820	391 443	376 323
Durchschn. VK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	9,2	9,1	8,8	8,6	8,5	8,5	8,4	8,4	8,3	8,3
VK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	39 579	39 691	39 747	38 129	37 380	36 633	35 332	34 582	32 520	31 157
Kraftomnibusse⁷											
Bestand ⁶	1 000	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	11,2	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	11	7	5	4	3	3	3	2	2	2
Durchschn. VK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0
VK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	2	1	1	1	1	1	1	0	0	0
Lastkraftwagen⁸											
Bestand ⁶	1 000	358	330	305	284	282	264	244	224	205	193
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	11,8	12,0	12,0	12,0	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	4 224	3 956	3 657	3 410	3 352	3 144	2 898	2 666	2 440	2 291
Durchschn. VK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	13,0	12,9	12,7	12,5	12,4	12,4	12,4	12,4	12,4	12,4
VK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	549	510	464	426	416	390	359	331	302	284
Restliche Zugmaschinen⁹											
Bestand ⁶	1 000	12	12	12	13	14	15	16	16	16	16
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	25	25	25	28	29	31	33	34	33	33
Durchschn. VK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0
VK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6
Übrige Kraftfahrzeuge¹⁰											
Bestand ⁶	1 000	165	154	137	122	118	109	102	95	90	38
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	8,3	8,3	8,3	8,5	8,5	8,5	8,5	8,4	8,4	8,4
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	1 370	1 278	1 137	1 033	1 005	930	868	798	756	316
Durchschn. VK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	18,2	18,0	18,0	17,8	17,8	17,6	17,6	17,6	17,6	17,6
VK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	249	230	205	184	179	164	153	140	133	56
Kraftfahrzeuge insgesamt											
Bestand	1 000	38 693	39 992	41 314	42 231	43 237	42 913	42 711	42 381	42 096	42 076
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	446 919	458 129	469 991	464 175	461 133	451 275	438 585	433 291	411 977	396 753
VK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	40 857	40 977	41 032	39 433	38 709	37 852	36 531	35 756	33 659	32 216
VK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	1 000 t	30 643	30 733	30 774	29 575	29 032	28 389	27 398	26 817	25 244	24 162

1 Bestand zum Anfang des Versicherungsjahres.

2 Inländerfahrleistung (einschließlich Auslandsstrecken).

3 VK = Vergaserkraftstoff.

4 Berechnet mit der Inländerfahrleistung.

5 Einschließlich Leichtkrafträdern.

6 Bestand zur Jahresmitte, einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge; vom 1. 1. 2001 an von 12 auf 18 Monate erhöhte Stilllegungsfrist. Ab 2006 werden Wohnmobile und Krankenfahrzeuge zu den Personenkraftwagen statt zu den übrigen Kraftfahrzeugen gerechnet.

7 Einschließlich Oberleitungsbussen.

8 Mit Normal- und Spezialaufbau.

9 Einschließlich Ackerschleppern und Geräteträgern; ohne Landwirtschaft.

10 Einschließlich zulassungsfreier Arbeitsmaschinen ohne Fahrzeugbrief mit amtlichem Kennzeichen.

Quellen: Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung (IVT)/Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST); Kraftfahrt-Bundesamt; Mineralölwirtschaftsverband (MWV); Vereinigte Motor-Verlage; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2007

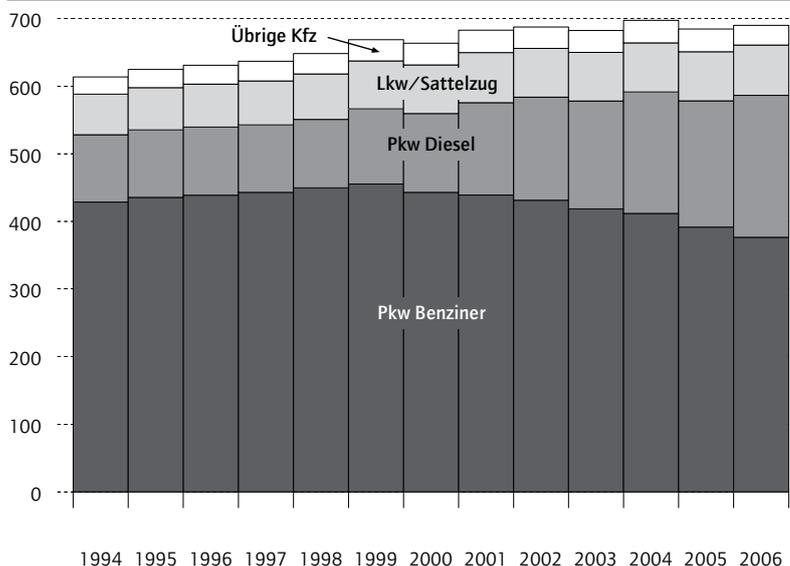
schnittliche jährliche Fahrleistung je Fahrzeug um 0,2% zurück. Dabei gab es große Unterschiede zwischen den beiden Antriebsarten. Die Fahrleistung von Diesel-Pkw wuchs um 9% und die Fahrleistung je Diesel-Pkw nahm um 2,9% zu. Rechnet man den

Einfluss der Wohnmobile mit ihrer vergleichsweise geringeren Fahrleistung pro Fahrzeug und Jahr heraus, beläuft sich der Anstieg der durchschnittlichen Fahrleistung für Diesel-Pkw sogar auf 4,2%. Diese Ergebnisse stehen im Kontrast zur Entwick-

Abbildung 1

Entwicklung der Fahrleistung von in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen

In Mrd. Fahrzeugkilometer



Quellen: IVT/BAST; Kraftfahrt-Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2007

lung bei Pkw mit Vergasermotor. Während der Bestand an Benzinern nur sehr leicht zurückging (um 0,4%), sank die durchschnittliche Jahresfahrleistung je Fahrzeug um fast 4%.⁶

Nutzfahrzeuge: merkbliche Steigerung der Fahrleistung

Ähnlich wie bei den Pkw, hat sich der konjunkturelle Aufschwung in 2006 auch bei der Entwicklung der Fahrleistungen der Nutzfahrzeuge ausgewirkt. Hier spielen Kraftfahrzeuge mit Otto-Motor so gut wie keine Rolle, weswegen sich die vorliegende Betrachtung ausschließlich auf die Diesel-Fahrzeuge konzentriert. Insgesamt hat die jeweilige Gesamtfahrleistung in den Kategorien Lkw und Sattelzugmaschinen in 2006 gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Der Anstieg resultiert unter anderem aus Zuwächsen im Bestand. Die Zahl der

⁶ Es liegen nur wenige weitere empirische Belege für die Entwicklung der Pkw-Nutzung in 2006 vor. Jährlich werden im Auftrag des Bundesministers für Verkehr rund 750 Haushalte in einem Mobilitätspanel zu ihrem Verkehrsverhalten befragt, u. a. wird die „Frühjahrsfahrleistung“ – die im Zeitraum April/Mai mit den Pkw des Haushalts gefahrenen Kilometer – erhoben. Hier zeigen sich im Vergleich der Jahre 2006 und 2005 sowohl bei der Fahrleistung als auch beim durchschnittlichen Verbrauch der Pkw eher eine Ab- als eine Zunahme, allerdings beruhen die Ergebnisse auf einer kleinen Stichprobe. Vgl. Zumkeller, D., Chlond, B., Ottmann, P., Kuhnimhof, T., Kagerbauer, M.: Panelauswertung 2005, Datenaufbereitung, Plausibilisierung, erste Auswertungen zu den Erhebungen Alltagsmobilität 2004/06 sowie zu Fahrleistungen und Treibstoffverbräuchen 2005/07 für das Mobilitätspanel. Zwischenbericht zu FE 70.0753 / 2004 für das BMVBS, Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe.

beim KBA in 2006 insgesamt zugelassenen Lkw hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 1% auf 2,4 Mill. Fahrzeuge erhöht. Zwar sank der Bestand schwerer Lkw um 0,6% auf 336 000, doch stieg die Zahl zugelassener leichter Lkw um 1,3% auf 2,1 Mill. Die Gesamtfahrleistung beider Klassen erreichte im Jahr 2006 55,7 Mrd. km (+1,6%). Dabei belief sich das Wachstum der Gesamtfahrleistung auf 1,3% bei den leichten und auf 2,5% bei den schweren Lkw. Die durchschnittliche Jahresfahrleistung je Fahrzeug nahm um 0,6% zu.⁷

Der Bestand an Sattelzugmaschinen ist im betrachteten Zeitraum um 6,9% auf 201 000 Fahrzeuge gestiegen – eine doppelt so starke Ausweitung wie im Jahr zuvor (3,3%). Dies spiegelt sich ebenfalls in der Zunahme der jährlichen Gesamtfahrleistung dieser Fahrzeugkategorie wieder, die in 2006 ebenfalls bei 6,9% lag und einen Wert von 16,2 Mrd. km erreichte.

Insgesamt werden mit diesen überwiegend im Wirtschaftsverkehr eingesetzten Nutzfahrzeugen (Lkw und Sattelzüge) 74 Mrd. Kilometer und damit 11% der gesamten Fahrleistung deutscher Kfz erbracht. Auch für diese Komponente der Verkehrsnachfrage ist seit 2000 annähernd Stagnation zu verzeichnen.

Weitere etwa 11 Mrd. Kilometer (Anteil an den Fahrleistungen weniger als 2%) legen motorisierte Zweiräder, Busse und sonstige Kfz zurück, wobei für keine dieser Fahrzeugklassen nennenswerte Veränderungen der Fahrleistung zu beobachten sind (Tabelle 1).

Biogene Kraftstoffe gewinnen an Bedeutung

Seit 2001 sind die Kraftstoffpreise in Deutschland mit einer jährlichen Durchschnittsrate von fast 5% für Benzinkraftstoffe und von 6% für Diesel kontinuierlich gestiegen. Von 2005 bis 2006 ist Diesel um rund 5% (d. h. um 5 Cent) auf 1,12 € je Liter im Jahresdurchschnitt und Super-Benzin um ebenfalls rund 5% (gut 6 Cent) auf 1,29 € je Liter im Jahresdurchschnitt teurer geworden (Abbildung 2). Seit 1993 ist der Preis für Benzinkraftstoffe um gut 80% gestiegen, der Preis für Diesel hat sich verdoppelt. Trotz dieser Preisentwicklung ist die Fahrzeugnutzung in den vergangenen Jahren im Durchschnitt kaum gesunken, in 2006 hat sie sogar

⁷ Zum Verkehr der kleineren Nutzkraftfahrzeuge fehlen aktuelle empirische Informationen zur Fahrleistungsentwicklung. Ein vom DIW Berlin im Auftrag des BMVBS und mit Einbeziehung des KBA durchgeführtes Projekt „Hochrechnung der Kfz-Fahrleistungen auf der Basis der Ablesungen der Wegstreckenzähler bei Kfz-Hauptuntersuchungen“ soll neue Erkenntnisse zur strukturellen Entwicklung der Fahrleistungen aller Fahrzeugklassen, darunter auch der leichten Lkw, liefern.

Tabelle 3

Verbrauchsrechnung für in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor 1994 bis 2006

Gruppe	Einheit	1994	1996	1998	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Personenkraftwagen											
Bestand ¹	1 000	5 358	5 631	5 487	5 961	6 699	7 308	7 966	8 812	9 593	10 483
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	18,6	17,9	18,5	19,6	20,4	20,8	20,0	20,2	19,5	20,0
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	99 665	100 909	101 304	116 612	136 611	152 315	159 523	177 589	186 721	210 014
Durchschn. DK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	7,5	7,4	7,3	7,1	6,9	6,9	6,9	6,9	6,8	6,9
DK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	7 467	7 498	7 389	8 260	9 494	10 529	10 958	12 210	12 740	14 497
Kraftomnibusse⁵											
Bestand ¹	1 000	87	84	83	85	86	85	86	86	84	84
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	42,6	43,6	45,2	43,8	43,0	42,6	41,7	41,6	41,6	41,8
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	3 723	3 676	3 747	3 736	3 713	3 631	3 568	3 560	3 500	3 500
Durchschn. DK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	31,0	31,0	30,8	30,4	30,3	30,2	30,1	30,1	30,1	30,2
DK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	1 154	1 140	1 154	1 136	1 125	1 097	1 074	1 070	1 052	1 057
Lastkraftwagen⁶											
Bestand ¹	1 000	1 755	1 944	2 066	2 243	2 358	2 368	2 359	2 355	2 368	2 391
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	26,3	25,5	25,1	24,7	24,1	23,3	23,2	23,5	23,2	23,3
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	46 228	49 491	51 942	55 317	56 838	55 198	54 830	55 449	54 878	55 735
Durchschn. DK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	22,5	22,4	21,9	21,3	20,9	20,3	19,6	19,7	19,4	20,3
DK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	10 422	11 095	11 357	11 790	11 868	11 230	10 729	10 911	10 653	11 332
Sattelzugmaschinen											
Bestand ¹	1 000	121	130	141	162	177	179	180	182	188	201
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	77	77	83	81	78	77	79	81	81	81
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	9 376	10 060	11 662	13 103	13 720	13 702	14 220	14 692	15 176	16 227
Durchschn. DK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	37,1	36,9	36,7	36,7	36,6	36,5	36,0	36,0	35,8	36,3
DK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	3 478	3 712	4 280	4 809	5 022	5 001	5 119	5 289	5 433	5 895
Restliche Zugmaschinen⁷											
Bestand ¹	1 000	504	591	678	755	777	835	860	905	945	976
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	2 218	2 600	2 983	3 324	3 420	3 674	3 783	3 937	4 111	4 248
Durchschn. DK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1
DK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	667	783	898	1 000	1 029	1 106	1 139	1 185	1 237	1 279
Übrige Kraftfahrzeuge⁸											
Bestand ¹	1 000	431	471	493	533	553	570	584	597	600	246
Durchschnittliche Fahrleistung ²	1 000 km	12,7	12,8	13,0	13,2	13,2	13,2	13,2	13,2	13,2	13,2
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	5 474	6 029	6 409	7 036	7 306	7 530	7 705	7 880	7 920	3 252
Durchschn. DK-Verbrauch ³ /100 km	Liter	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7
DK-Verbrauch ³ insgesamt ⁴	Mill. Liter	1 297	1 429	1 519	1 667	1 731	1 785	1 826	1 868	1 877	771
Kraftfahrzeuge insgesamt											
Bestand ¹	1 000	8 256	8 851	8 948	9 739	10 651	11 345	12 034	12 937	13 777	14 382
Gesamtfahrleistung ²	Mill. km	166 683	172 765	178 047	199 127	221 607	236 050	243 630	263 107	272 306	292 976
DK-Verbrauch ³ insgesamt ^{4,9}	Mill. Liter	25 186	26 356	27 397	30 062	31 669	32 418	32 446	34 133	34 542	36 630
DK-Verbrauch ³ insgesamt ^{4,9}	1 000 t	21 030	22 007	22 877	25 101	26 443	27 069	27 092	28 501	28 843	30 586

1 Bestand zur Jahresmitte, einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge; vom 1.1.2001 an von 12 auf 18 Monate erhöhte Stilllegungsfrist. Ab 2006 werden Wohnmobile und Krankenfahrzeuge zu den Personenkraftwagen statt zu den übrigen Kraftfahrzeugen gerechnet.

2 Inländerfahrleistung (einschließlich Auslandsstrecken).

3 DK = Dieselmotor.

4 Berechnet mit der Inländerfahrleistung.

5 Einschließlich Oberleitungsbussen.

6 Mit Normal- und Spezialaufbau.

7 Einschließlich Ackerschleppern und Geräteträgern; ohne Landwirtschaft.

8 Einschließlich zulassungsfreier selbstfahrender Arbeitsmaschinen ohne Fahrzeugbrief mit amtlichem Kennzeichen.

9 Einschließlich des nicht zugeordneten Verbrauchs im Straßenverkehr.

Quellen: Bundesanstalt für Güterverkehr; Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung (IVT)/Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST); Kraftfahrt-Bundesamt; Mineralölwirtschaftsverband (MWV); Vereinigte Motor-Verlage; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2007

wieder zugenommen. Allerdings beschränkt sich der Anstieg auf Diesel-Fahrzeuge.

Der Benzinkraftstoffverbrauch von Inländern ist 2006 wieder zurückgegangen, im Vergleich zum Vorjahr um gut 4% auf etwas mehr als 32 Mrd. Liter. Dagegen ist der Verbrauch der Inländer an Diesel im gleichen Zeitraum um 6% auf fast 37 Mrd. Liter gestiegen. Darin kommt nicht nur die gestiegene Fahr-

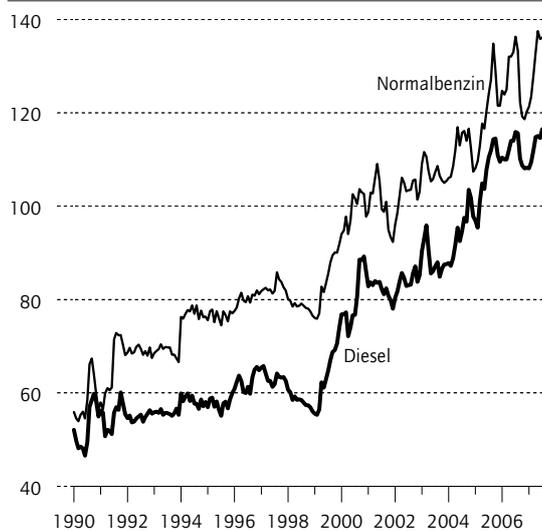
leistung zum Ausdruck, sondern auch der Trend zu Diesel-Pkw, der von Vielfahrern getragen wird. Für sie sind Diesel-Fahrzeuge häufig kostengünstiger.

Der Absatz fossilen Diesels ist von 2005 bis 2006 „nur“ um 2,9% gestiegen. Die Differenz gegenüber der Entwicklung des Verbrauchs an Diesel ist auf den Einsatz von Biodiesel und auf im Ausland von deutschen Kraftfahrzeugen getankte Spritmen-

Abbildung 2

Kraftstoffpreise in Deutschland

Monatliche Preise in Cent je Liter



Quelle: www.aral.de.

DIW Berlin 2007

zurückzuführen.⁸ Der Unterschied zwischen inländischem Absatz und Verbrauch ist insbesondere bei Diesel ausgeprägt.

⁸ Der Kraftstoffverbrauch der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge ergibt sich aus den Mengen, die im Inland und im Ausland getankt werden.

Absatz und Verbrauch von Biodiesel im Straßenverkehr sind wie schon in den Vorjahren kräftig gestiegen, auch wenn die Zuwachsrate von 2005 bis 2006 mit knapp 55 % geringer ausfiel als in den beiden Jahren zuvor (2004: 82 %, 2005: 67 %). Insgesamt wurden 2006 knapp 4 Mrd. Liter Biodiesel als Beimischungskomponente zum fossilen Diesel oder als reiner Kraftstoff im Straßenverkehr eingesetzt. Der Preis für Biodiesel an den Tankstellen differiert regional stark, lag aber durchschnittlich bis zur Verringerung der Steuerbegünstigung um rund zehn Cent je Liter unter dem jeweiligen Niveau für fossilen Diesel.⁹

Alternative Kraftstoffe für Ottomotoren (überwiegend Bioethanol) gewinnen in Deutschland zwar an Bedeutung, ihr Anteil ist jedoch immer noch sehr gering.¹⁰ Für Flüssig- bzw. Erdgas als Kraftstoffart sind bislang (Stand 1.7.2006) nur rund 71 000 Pkw (rund 0,2 %) zugelassen.

Biodiesel erreichte 2006 einen Anteil von rund 12 % am gesamten Diesel-Absatz für den Straßenverkehr. Gut ein Drittel dieser Menge wird als Beimischung zu mineralischem Diesel vertankt, zwei Drittel werden etwa zu gleichen Teilen als reiner Biodiesel an öffentlichen Tankstellen und an nicht öffentlichen firmeneigenen Betankungsanlagen der Transportunternehmen abgesetzt. Dabei steigt der Anteil an biogenen Kraftstoffen, der direkt über firmeneigene Tankstellen von den gewerblichen Verbrauchern getankt wird, während öffentliche Tankstellen Absatzrückgänge beim Biodieselerwerb verzeichnen. Offensichtlich hat der „grüne“ Treibstoff für private Fahrer nach der Einführung der Biodiesel-Steuer zum 1. August 2006 an Attraktivität verloren, für Transportunternehmen, die nicht die Möglichkeit haben, im Ausland preiswerter als in Deutschland zu tanken, stellt er dagegen immer noch eine günstige Alternative dar.

Die Differenzen in den Kraftstoffpreisen zwischen Deutschland und dem benachbarten Ausland haben sich in den letzten Jahren zwar stetig verringert; vor allem in Polen und Tschechien sind die Kraftstoffpreise nach Anhebung der Mineralölsteuer gestiegen. Dennoch bleiben die Preisvorteile in den meisten Nachbarländern so hoch, dass es sich lohnt, mit einem vollen Tank die Grenze nach Deutschland zu überqueren. Da sich der grenzüberschreitende Verkehr nur geringfügig verändert hat, schätzt das DIW Berlin den Umfang der aus dem Ausland mitgeführten Kraftstoffe auf ein ähnliches Niveau wie im Jahr zuvor (gut 3 Mrd. Liter).

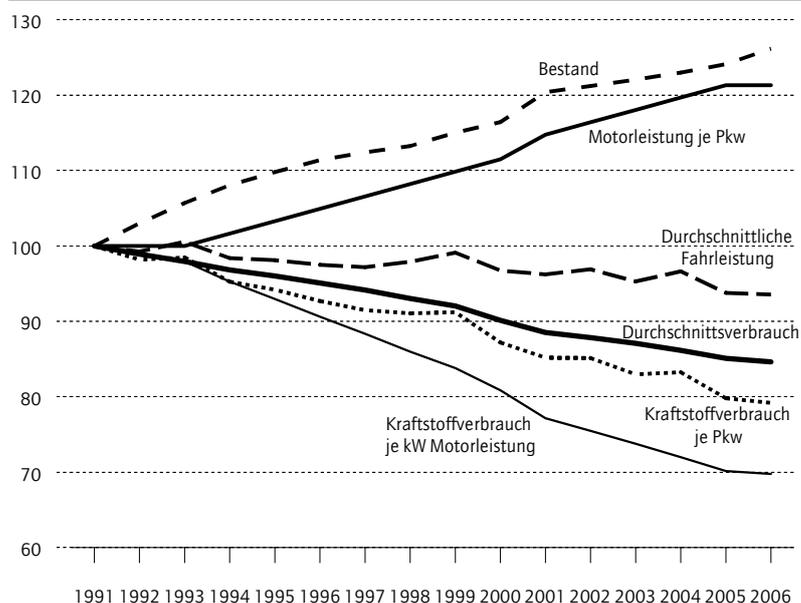
⁹ Vgl. www.adac.de/.../Alternative_Kraftstoffe/Biodiesel/; nach dem neuen Energiesteuerengesetz (EnergieStG) wird Biodiesel ab dem 1. August 2006 mit (jährlich steigenden) Steuersätzen belegt, beginnend mit 9 Cent je Liter. 2012 soll dann der endgültige Steuersatz von 45 Cent erreicht werden.

¹⁰ Vgl. Kalinowska, D.: Alternative Kraftstoffarten im Straßenverkehr. Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 5/2005.

Abbildung 3

Komponenten des Kraftstoffverbrauchs der in Deutschland zugelassenen Personenkraftwagen

Index 1991 = 100



Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2007

Nur geringer Rückgang beim spezifischen Verbrauch der Pkw

Die Personenkraftwagen verbrauchen in Deutschland 97 % des Vergaserkraftstoffs und mittlerweile 42 % des Diesel-Kraftstoffs. Trotz technischer Innovationen und des Ausscheidens alter Pkw mit hohem Verbrauch nimmt der durchschnittliche Verbrauch der Pkw-Flotte nur geringfügig ab. Der durchschnittliche Verbrauch der Diesel-Pkw ist gegenüber 2005 sogar um 1,2 % gestiegen. Bei Pkw mit Ottomotor sank er um 0,8 %, was zu einem Gesamtrückgang bei beiden Antriebsarten um 0,5 % führte.¹¹ Beigetragen hat dazu die Zunahme des Anteils von Diesel-Pkw, die immer noch einen geringeren Durchschnittsverbrauch aufweisen als Benzin-Pkw. Gleichzeitig sorgt die ungebremste Zunahme größerer Pkw mit schweren Zusatzausstattungen für eine weitgehende Nivellierung der durch den technischen Fortschritt bei den Motoren erreichten höheren Verbrauchseffizienz. Dies sind auch die wichtigsten Gründe für den steigenden Durchschnittsverbrauch der Diesel-Pkw-Flotte.

Die Entwicklung wichtiger Komponenten des Kraftstoffverbrauchs von Pkw in Deutschland in den vergangenen 15 Jahren veranschaulicht Abbildung 3: Bei einem Wachstum des Bestandes um fast 10 Mill. Fahrzeuge (Index 126, 1991 = 100) stieg die durchschnittliche Motorleistung um mehr als ein Fünftel auf nunmehr 74 Kilowatt (Index 121). Gleichzeitig verminderte sich der spezifische Verbrauch der Flotte nur schwach, bei Otto-Motoren um 13 % und bei Dieselmotoren um 10 %. Für beide Antriebsarten zusammen belief sich die Reduktion – wegen der stark gestiegenen Bedeutung der Diesel im Bestand und an den Fahrleistungen – auf 15 %. Setzt man die Entwicklung des spezifischen Verbrauchs ins Verhältnis zur der Motorleistung, so zeigt sich der erhebliche Effizienzgewinn um 30 % (Index 70). Wegen der steigenden Fahrzeuggewichte, vermehrter Nebenaggregate und Komfortausstattungen macht sich dieser Gewinn nur stark abgeschwächt im Durchschnittsverbrauch bemerkbar. Verknüpft mit der um 6 % verminderten mittleren Fahrleistung je Pkw ergibt sich ein gegenüber 1991 um etwa ein Fünftel geringerer jährlicher Kraftstoffverbrauch je Fahrzeug (Index 80) und ein leichter Rückgang des jährlichen Gesamtverbrauchs aller Pkw.¹²

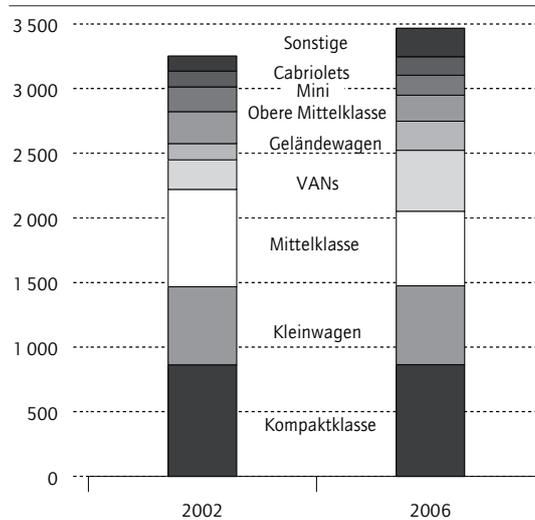
¹¹ Hier wird der tatsächliche Durchschnittsverbrauch auf den Straßen betrachtet. Dabei wird berücksichtigt, dass große Pkw mehr gefahren werden als kleine Pkw, und dass die Fahrbedingungen im Alltag nicht denen auf dem Prüfstand entsprechen. Diese Verbrauchswerte sind also in der Regel höher als die unter festgelegten Bedingungen bestimmten Normverbrauchswerte, die z. B. keine Fahrten mit mehr als 120 km/h und keine Fahrten mit Dachgepäckträger enthalten. Zum Normverbrauch der Neuzulassungen, ohne Berücksichtigung der unterschiedlichen Fahrleistungen, siehe Abbildung 4.

¹² Bei dieser vereinfachten Betrachtung wird nicht nach den Kraftstoffsorten mit ihrem unterschiedlichen Energiegehalt je Volumeneinheit unterschieden.

Abbildung 4

Pkw-Neuzulassungen in Deutschland nach Segmenten

In 1 000 Stück



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

DIW Berlin 2007

Die Betrachtung der Bestands- und Neuzulassungsentwicklung nach Segmenten macht die Verschiebung hin zu größeren Pkw deutlich (Abbildung 4).¹³ Die Kompaktklasse ist mit einem Anteil von knapp 28 % im Bestand das größte Segment. Auch bei den Neuzulassungen sind die Kompakten noch das größte Segment, ihr Anteil lag 2006 bei nahezu 25 %, allerdings bei einem gegenüber dem Vorjahr um 4 % geringeren Volumen. Gleich hinter der Kompaktklasse kommt die Mittelklasse mit einem Anteil am Pkw-Gesamtbestand von rund 21 %. Ihr Anteil an den Neuzulassungen ist tendenziell rückläufig. Hingegen ist die Entwicklung in den Segmenten Mini und Kleinwagen (Bestandsanteil 22 %) fast stabil. Stark gestiegen ist in den letzten Jahren die Zahl von Vans, Sportwagen und insbesondere von Geländewagen. Zusammen brachten sie es 2006 auf einen Neuzulassungsanteil von einem Viertel; ihr Anteil am Gesamtbestand lag dagegen nur bei 11 %.

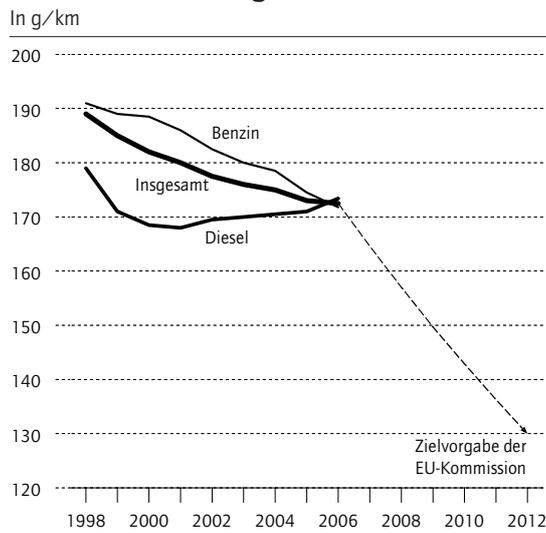
CO₂-Ausstoß im Straßenverkehr nahezu unverändert

Insgesamt zeigt sich beim Kraftfahrzeugbestand eine Tendenz zunehmender Differenzierung. Das Segment der kleinen Fahrzeuge kann sich zwar gut behaupten, entscheidend für die Entwicklung von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen ist aber

¹³ Vom KBA wird mit dem Ziel einer besseren statistischen Vergleichbarkeit eine Gliederung der Pkw-Modelle nach Segmenten vorgenommen. Die Eingruppierung der Modelle erfolgt in Abstimmung mit Vertretern der Automobilindustrie anhand optischer, technischer und marktorientierter Merkmale.

Abbildung 5

Entwicklung der CO₂-Emissionen der in Deutschland neu zugelassenen Pkw



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

DIW Berlin 2007

das starke Wachstum bei Fahrzeugen mit hohem Verbrauch. Im Durchschnitt emittierten die 2006 neu zugelassenen Pkw 172,6 Gramm CO₂ je Kilometer (Benziner 171,9; Diesel 173,4; Abbildung 5).¹⁴ Dabei ist zu bedenken, dass auch die Segmente mit großem Absatzvolumen, Kompaktklasse und Mittelklasse (über zwei Fünftel des jährlichen Marktes), CO₂-Werte aufweisen (161 bzw. 179 g/km), die noch erheblich über der Zielmarke der EU-Kommission

¹⁴ Statistische Mitteilungen des KBA, April 2007.

für 2012 von 130 Gramm CO₂ je Kilometer für Neuwagen liegen. Nur Minis und Kleinwagen (ein Fünftel des Marktes) weisen bislang CO₂-Emissionen in der angestrebten Größenordnung auf (129 bzw. 144 g/km).

Es wird damit deutlich, dass es nicht ausreicht, auf die Diesel-Komponente zu setzen. Entscheidend für die Erreichung der klimapolitischen Ziele sind wirksame Anreize zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs breiter Marktsegmente. Mittelfristig müssen auch alternative Antriebssysteme, die deutlich geringere Emissionswerte aufweisen, in eine Strategie zur Verringerung der Emissionen eingebunden werden. Nur wenn weitere technische Innovationen und geändertes Käuferverhalten – beides möglicherweise unterstützt durch geeignete steuerliche Maßnahmen – stärker zu verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen führen, wird Deutschland angemessen zu den auf europäischer Ebene formulierten Reduktionszielen beitragen.¹⁵

Insgesamt gehen die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr nur wenig zurück: Seit 2003 bleibt der Ausstoß der Kfz fast unverändert bei rund 167 Mill. Tonnen jährlich. Lediglich durch den verstärkten Einsatz von Biokraftstoff ergibt sich eine leichte Reduzierung der CO₂-Emissionen von Kfz.¹⁶

¹⁵ Siehe dazu auch Kuhfeld, H., Kunert, U.: Reform der Pkw-Besteuerung überfällig: Die Initiative der EU-Kommission zeigt den richtigen Weg. Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 49/2005.

¹⁶ Zur Problematik der CO₂- und Umweltbilanzierung von Biotreibstoffen vgl. z. B.: Ökobilanz von Energieprodukten: Ökologische Bewertung von Biotreibstoffen. Studie der empa, Mai 2007, www.bfe.admin.ch/.

JEL Classification:
Q41, Q42, R41

Keywords:
Transportation demand,
Fuel consumption,
Vehicle kilometers
travelled,
CO₂-Emissions

Pressemitteilung

vom 28. September 2007

**EUROFRAME Economic Assessment of the Euro Area:
Forecasts and Policy Analysis Autumn 2007**

The economic upturn in the Euro Area lost some momentum in the first half of 2007. Quarterly real GDP growth in the Euro Area slowed to 0.3 per cent in the second quarter of 2007, down from a stronger than expected 0.5 per cent in the first quarter.

However, there is an impression that actual economic developments in the second quarter could have been somewhat stronger than is implied by recent national account statistics.

For example, a continued strong expansion of economic activity in the Euro Area is suggested by the strong performance in the labour market. Employment grew by another 0.5 per cent in the second quarter, bringing annual growth to 1.7 per cent. Unemployment continued to decline steadily and fell to 6.9 per cent, down from 7.1 per cent in March and 7.5 per cent in December of last year.

Looking further ahead, the outlook is obviously clouded by the recent events in financial markets and the uncertainty about their impact on the real economy. It is difficult to assess at this juncture to what extent and for how long financing conditions for firms and households will be negatively affected and what impact the current developments will have on business sentiment and consumer confidence.

In the context of this major caveat of high uncertainty, we forecast the economic expansion in the Euro Area to remain strong in the second half of 2007 bringing growth for the full year to 2.7 per cent and we expect it to slow moderately in 2008 and 2009 to around 2 ¼ per cent.

As regards individual countries within the Euro Area, real GDP in Germany is projected to increase by 2.2 per cent next year, followed by 2 per cent growth in 2009. For France, the corresponding growth projections are 2.3 per cent and 2.1 per cent. For Italy, we are forecasting real GDP growth of 1.5 per cent in 2008 and 1.7 per cent in 2009.

We expect the US economy to grow by 1.9 per cent this year and by 2 per cent in 2008, both forecasts having been revised downwards since our Spring report. Our growth projection for Japan has also been revised downwards. We now expect growth of 2 per cent this year and 1.7 per cent in 2008.

In the general context of uncertainty in international financial markets, we consider the potential recessionary impacts of a banking crisis. Our hope and expectation is that the current crisis is a short-term blip in the liquidity of the banking sector. Our simulations suggest that the effects of such a "blip" on the potential output of the Euro Area would be quite limited. Hence we have not made major changes to our forecast for 2008. However, if a full-blown banking crisis were to develop, then we could see several years of stagnation. There would be the danger that even if such a crisis were to originate in the US, contagion would see it spread immediately to Europe. It is the task of the Fed, the ECB and the other European central banks to ensure that such a crisis does not happen.

The EUROFRAME – European Forecasting Network comprises ten of the most respected economic forecasting and research institutes in Europe, including the DIW Berlin. On behalf of the European Commission, it produces bi-annual reports on the Euro Area covering economic forecasts, regular policy monitoring and special policy topics.

Pressemitteilung des DIW Berlin

vom 28. September 2007

**Wachstum in der deutschen Industrie 2008 schwächer.
DIW-Industrietagung: Deutschland lässt europäische Konkurrenz zurück**

Das DIW Berlin erwartet für das kommende Jahr eine deutliche Abschwächung des Wachstums in der deutschen Industrie. Gleichzeitig baut die deutsche Industrie ihre Marktanteile gegenüber den europäischen Wettbewerbern Frankreich, Großbritannien und Italien seit Beginn des Jahrzehnts kontinuierlich aus. Dies sind zentrale Ergebnisse der jährlichen Industrietagung des DIW Berlin. Das Wachstum in der deutschen Industrie wird im kommenden Jahr deutlich schwächer ausfallen, so die heute vorgestellte Industrieprognose des DIW Berlin. Rechnet das Institut für 2007 noch mit einem Wachstum von 5,1 %, so wird das Wachstum 2008 voraussichtlich nur noch 3,0 % betragen.

„Damit bestätigt sich ein typisches Bild: Die Industrieproduktion läuft der gesamtwirtschaftlichen Konjunktur voraus“, sagte die Industrieexpertin des DIW Berlin Dr. Dorothea Lucke. „Zu Beginn des Aufschwungs weist die Industrie überdurchschnittliche Wachstumsraten auf – im fortgeschrittenen Aufschwung fallen die Wachstumsraten aber auch wieder schneller als in der Gesamtwirtschaft.“

Während in diesem Jahr der inländische Markt aufgrund der starken Nachfrage nach Investitionsgütern Impulsgeber für die Industrie ist, werden im kommenden Jahr wieder die Auslandsmärkte an diese Stelle treten. Da die deutsche Industrie kaum Konsumgüter produziert, kann die zu erwartende Steigerung der privaten Konsumnachfrage daran nichts ändern. Vom privaten Konsum profitieren vor allem ausländische Hersteller.

Deutsche Industrie überholt europäische Konkurrenten

Im Vergleich mit den wichtigsten europäischen Konkurrenten Frankreich, Großbritannien und Italien konnte sich die deutsche Industrie in den meisten Branchen von den europäischen Wettbewerbern deutlich absetzen. So stieg das Produktionsvolumen im Maschinenbau, in der Elektrotechnik und der Automobilindustrie in Deutschland seit 2000 wesentlich stärker als bei den europäischen Nachbarn.

Auch für die Zulieferindustrie bestätigt sich diese Entwicklung. „Es gibt massive Auftragsverlagerungen innerhalb der EU“, so Heiko Lickfett von der Arbeitsgemeinschaft Zulieferindustrie. „Während in anderen europäischen Ländern Gießereien geschlossen werden, wird in deutschen Unternehmen kontinuierlich investiert.“ Zunehmend würden sogar komplett neue Anlagen aufgebaut. „Das Ergebnis: Die deutschen Gießereien sind im globalen Wettbewerb Produktivitätsweltmeister“, sagte Lickfett.

Maschinenbau bleibt Zugpferd

Die einzelnen Industriebranchen in Deutschland entwickeln sich durchweg positiv. Überdurchschnittlich stark ist die größte Industriebranche, der Maschinenbau, gewachsen: Das Wachstum liegt 2007 mit 10,1 % doppelt so hoch wie in der Industrie insgesamt, so die DIW-Prognose. Der Maschinenbau war damit eines der konjunkturellen Zugpferde. Allerdings wird sich das Wachstum im nächsten Jahr deutlich abschwächen und auf nur noch 4,5 % zurückgehen.

Auch in der chemischen Industrie setzte sich der Aufwärtstrend in den vergangenen Monaten ungebremst fort. „Chemikalien aus deutscher Produktion sind weltweit so gefragt wie nie zuvor“, sagte Dr. Henrik Meincke, Chefvolkswirt beim Verband der chemischen Industrie (VCI), auf der Tagung. „Die Stimmung der Branche ist derzeit ausgesprochen gut.“ Auch die Geschäftserwartungen für die kommenden Monate bleiben positiv. Die deutschen Chemieunternehmen rechnen damit, dass sich die gute Chemiekonjunktur bis in das kommende Jahr hinein fortsetzen wird. Dank der Produktionszuwächse bei Spezial- und Konsumchemikalien sowie der kräftigen Dynamik bei der Pharmaproduktion wird die Chemieproduktion im Gesamtjahr 2007 voraussichtlich sogar noch etwas stärker wachsen als im Vorjahr.

Bei den Jobs legen Glas, Schiffbau, Stahl und Medizintechnik überdurchschnittlich zu

Der Aufschwung in vielen Industriebranchen macht sich inzwischen auch bei der Beschäftigung bemerkbar. Hier verläuft die Entwicklung von Branche zu Branche unterschiedlich. Eine Reihe von Branchen erweist sich bereits seit mehreren Jahren als Vorreiter bei neuen Jobs. Dazu zählen der Maschinenbau, die Stahl- und Metallverarbeitung, die Medizin- und Optikindustrie, der Schiffbau und die Stahl- und Eisengießerei.

Welche Auswirkungen hat die US-Immobilienkrise auf die Konjunktur

Die Krise auf dem US-Immobilienmarkt hat allenfalls geringe Auswirkungen auf die Konjunktur in Deutschland und Europa, so die Einschätzung des DIW Berlin. Selbst wenn das US-Wachstum infolge der Krise um einen Prozentpunkt geringer ausfallen sollte, würde dies für die Eurozone nur 0,1 Prozentpunkte Wachstums-einbuße bedeuten. „Wir erleben an dieser Stelle, welche positiven Effekte es hat, dass in der Weltwirtschaft neue Kraftzonen entstanden sind“, sagte der Konjunktexperte des DIW Berlin Dr. Stefan Kooths. „Derzeit ist für die deutsche Volkswirtschaft auch nicht erkennbar, dass sich die Verspannungen auf den Interbankenmärkten negativ auf die Kreditvergabe an Unternehmen außerhalb des Finanzsektors übertragen könnten.“

Wirtschaftliche Eckdaten für die Industrieprognose des DIW Berlin:**Prognose 2007:**

Ölpreis 70–80 US-Dollar
Dollarkurs 1,40 US-Dollar je Euro
EZB-Leitzins 4,25 %
Welthandel + 7,5 %
Tariflöhne Deutschland +1,5 %

Prognose 2008:

Ölpreis 80 US-Dollar
Dollarkurs 1,40 US-Dollar je Euro
EZB-Leitzins 4,25 %
Welthandel + 7,25 %
Tariflöhne Deutschland +2,8 %

25. September 2007

Auszeichnung für Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des DIW Berlin

Prof. Dr. Tilman Brück, Alexander M. Danzer, Dr. Alexander Muravyev und Natalia Weißhaar sind die Autorinnen und Autoren der Studie „Changes and Determinants of Poverty and Inequality during Transition: Household Survey Evidence from Ukraine“, die die Auszeichnung „Best Article at the Annual Conference of the Development Studies Association (DSA) 2007“ erhalten hat.

Die Preisträger Alexander M. Danzer, Dr. Alexander Muravyev and Natalia Weißhaar forschen in der Abteilung Weltwirtschaft am DIW Berlin zum Thema „Europäische Integration“, Prof. Dr. Tilman Brück leitet die Forschungsabteilung.

Der Preis „Best Article at the Annual Conference of the Development Studies Association (DSA) 2007“ wird gestiftet vom European Journal of Development Research (EJDR) und im Rahmen der Konferenz an der britischen University of Sussex verliehen.

17. September 2007

Gert G. Wagner zum Vorsitzenden der Zensus-Kommission der Bundesregierung berufen

Der Bundesminister des Inneren hat am 14. September 2007 erstmals eine wissenschaftliche Kommission zur Begleitung und Mitgestaltung von Volkszählungen berufen. Zum Vorsitzenden der „Zensus-Kommission“ wurde der Vorsitzende des Rates für Sozial- und Wirtschaftsdaten, Prof. Dr. Gert G. Wagner, berufen. Die Zensus-Kommission wird auch die Auswertung der Zensus-Daten wissenschaftlich begleiten und unterstützen. Die nächste Volkszählung ist in der Bundesrepublik für das Jahr 2011 geplant.

Impressum

DIW Berlin
Mohrenstraße 58
10117 Berlin

Tel. +49-30-897 89-0
Fax +49-30-897 89-200

Herausgeber

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann (Präsident)
Prof. Dr. Georg Meran (Vizepräsident)
Prof. Dr. Tilman Brück
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Prof. Dr. Viktor Steiner
Prof. Dr. Alfred Steinherr
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Prof. Dr. Christian Wey

Redaktion

Kurt Geppert
PD Dr. Elke Holst
Manfred Schmidt

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49 – 30 – 89789–249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01805–19 88 88, 14 Cent./min.

Reklamationen können nur innerhalb von vier Wochen nach Erscheinen des Wochenberichts angenommen werden; danach wird der Heftpreis berechnet.

Bezugspreis

Jahrgang Euro 180,-
Einzelheft Euro 7,-
(jeweils inkl. Mehrwertsteuer und Versandkosten)
Abbestellungen von Abonnements spätestens 6 Wochen vor Jahresende

ISSN 0012-1304

Bestellung unter leserservice@diw.de

Satz

eScriptum, Berlin

Druck

Walter Grützmaker GmbH & Co. KG, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an die Stabsabteilung Information und Organisation des DIW Berlin (Kundenservice@diw.de) zulässig.

2. Wissenschaftlicher Roundtable Informationsgesellschaft und Wettbewerb des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, DIW Berlin

mit freundlicher Unterstützung der Microsoft Deutschland GmbH

Praxistauglichkeit des „More Economic Approach“ für die Wettbewerbspolitik

Freitag, 26. Oktober 2007, 10:00 bis 15:30 Uhr
im DIW Berlin, Mohrenstraße 58, 10117 Berlin

Themenschwerpunkt 1: *Der „More Economic Approach“ – Theoretisches Modell oder Verbesserung der Rechtspraxis?*
(10:00 bis 11:25 Uhr)

Inhalt: Ist der „More Economic Approach“ zur Beurteilung wettbewerbspolitischer Verfahren besser geeignet als die bisherige Vorgehensweise? Wie sieht es mit der Umsetzbarkeit des Ansatzes aus ökonomischer Perspektive aus? Wie neu ist der „More Economic Approach“ tatsächlich? Ist die Verschiebung vom abstrakten Schutzbegriff des Wettbewerbsprozesses hin zu einer stärkeren Betonung der (Konsumenten-) Wohlfahrt gut begründet?

Impulsreferate: Prof. Lars-Hendrik Röller, Ph.D., Humboldt Universität Berlin (angefragt), Prof. em. Dr. Ingo Schmidt, Senatsrat a. D.

Themenschwerpunkt 2: *Potenzielle Ansätze für die Integration des „More Economic Approach“ in der Gesetzgebung, Rechtsauslegung und Rechtsprechung*
(11:35 bis 13:00 Uhr)

Inhalt: Welche Möglichkeiten existieren für die Einbindung des „More Economic Approach“ in Gesetzgebung, Rechtsauslegung und Rechtsprechung? Sollte eine allgemein verbindliche Grundlage geschaffen werden, oder ist eine individuelle Fallentscheidung vorzuziehen? Wie könnte diese Grundlage aussehen?

Impulsreferate: Prof. Dr. Daniel Zimmer, Universität Bonn (angefragt), Prof. Dr. jur. Dr. rer. pol. Christian Kirchner, LL.M., Humboldt Universität Berlin (angefragt)

Mittagspause

Themenschwerpunkt 3: *Rechtliche Umsetzbarkeit des „More Economic Approach“ in der Praxis: Das Microsoft EU-Wettbewerbsverfahren*
(14:00 bis 15:30 Uhr)

Inhalt: Darstellung des Urteils, der Urteilsbegründung und der Argumentationslinien im Microsoft EU-Wettbewerbsverfahren. Inwieweit folgt die Urteilsbegründung dem „More Economic Approach“?

Impulsreferat: Prof. Dr. Torsten Körber LL.M., Universität Jena

Organisation: Prof. Dr. Christian Wey (cwey@diw.de), Dr. Stefan Kooths (skooths@diw.de)