

Dreger, Christian

Article

Preiserhöhungen bei Molkereiprodukten und Backwaren: nur geringer Einfluss auf die Lebenshaltungskosten

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Dreger, Christian (2007) : Preiserhöhungen bei Molkereiprodukten und Backwaren: nur geringer Einfluss auf die Lebenshaltungskosten, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 74, Iss. 32, pp. 513-515

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/151534>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Wochenbericht

Auswirkungen der demografischen Entwicklung auf den Berliner Nahverkehr

Einer Langfristprojektion des DIW Berlin zufolge wird der Personenverkehr in Berlin bis 2050 nur wenig zunehmen. Die Zahl der Wege steigt gegenüber 2005 um 2 %, die der zurückgelegten Personenkilometer um 6 %. Während der motorisierte Individualverkehr in der genannten Periode zunimmt, ist für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Berlins bis 2020 ein Rückgang der Fahrgastzahlen um 8 % zu erwarten. Bis 2050 zeigt sich in dem vom DIW Berlin für wahrscheinlich gehaltenen Szenario zur demografischen Entwicklung dann aber keine weitere Abnahme des ÖPNV.

Auch wenn die Zahl der älteren Rentner erheblich steigt, werden die Erwerbstätigen mit 43 % auch im Jahr 2050 den höchsten Anteil an den ÖPNV-Fahrten haben; Berufstätige bleiben die wichtigste Kundengruppe. Es wäre falsch, aus dem demografischen Wandel abzuleiten, das ÖPNV-Angebot künftig vor allem seniorengerecht zu gestalten. Die Notwendigkeit eines generellen weiteren ÖPNV-Ausbaus auf der Schiene ergibt sich aus der Nachfrageentwicklung nicht. Die Straßen-Infrastruktur dürfte in ihrem Umfang für die zukünftige Nachfrage ebenfalls ausreichen. Hier kommt es darauf an, die Instandhaltung und Qualitätssicherung des bestehenden Netzes zu gewährleisten.

Busse und Bahnen werden in Berlin häufiger genutzt als in anderen deutschen Städten: Während 2002 die Hamburger durchschnittlich 210 Fahrten jährlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternahmen, sind es bei den Berlinern fast 250 Fahrten (Tabelle 1).¹ Ein wichtiger Faktor sind dabei die soziodemografischen Rahmenbedingungen. Das Durchschnittseinkommen ist in Berlin geringer als in Hamburg, auch weil die Arbeitslosenquote und der Anteil Studierender in Berlin höher sind. So gaben in Hamburg 62 % der Befragten an, jederzeit über einen Pkw verfügen zu können, in Berlin nur 54 %. Dass neben den persönlichen Umständen aber auch das Angebot des ÖPNV zu der überdurchschnittlichen Nutzung beiträgt, zeigen die Urteile der Befragten zur Erreichbarkeit der üblichen Ziele mit dem ÖPNV: Über die Hälfte der befragten Berliner (51 %) äußerten sich sehr zufrieden, aber nur 44 % der Hamburger.

Hartmut Kuhfeld
hkuhfeld@diw.de

Reinhard Giehler

Tom Reinhold

Inhalt

Auswirkungen der demografischen Entwicklung auf den Berliner Nahverkehr
Seite **505**

Preiserhöhungen bei Molkereiprodukten und Backwaren: Nur geringer Einfluss auf die Lebenshaltungskosten
Seite **513**

¹ Die ausgewiesenen Vergleichszahlen sind Ergebnisse der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland 2002, www.mid2002.de.

Kasten

Das Personenverkehrsmodell des DIW Berlin

Der Aufbau des Personenverkehrsmodells des DIW Berlin (PVM), mit dem die Prognoserechnungen durchgeführt worden sind, entspricht dem der klassischen Verkehrsmodelle: In der ersten Stufe wird das Verkehrsaufkommen der Einwohner geschätzt (Verkehrserzeugung), in der zweiten Stufe erfolgt die Zuordnung der Wege und Fahrten nach Quellen und Zielen auf der Basis einer regionalen Einteilung in Verkehrszellen (Verkehrsteilung). Die in einigen Modellen getrennt erfolgende Verkehrsmittelwahl (Verkehrsverteilung) ist beim DIW-Modell in beide Stufen integriert. Die Arbeiten zur abschließenden Modellstufe, in der die Streckenbelastungen bestimmt werden, indem die Quell- und Zielwerte der Verflechtungsmatrizen den wahrscheinlich gewählten Routen zugeordnet werden (Verkehrsumlegung), sind von der VMZ Berlin durchgeführt worden. In diesem Bericht werden im Wesentlichen die Ergebnisse der ersten Modellstufe (Gesamtverkehr) ausgewiesen.

Generell wird nach den Verkehrsarten Luftverkehr, Eisenbahn, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) mit S-, U- und Straßenbahn sowie Bus, motorisierter Individualverkehr (MIV) mit Moped, Motorrad und Pkw, sowie den nichtmotorisierten Verkehrsarten Fahrrad und zu Fuß unterschieden. Bei mehreren benutzten Verkehrs-

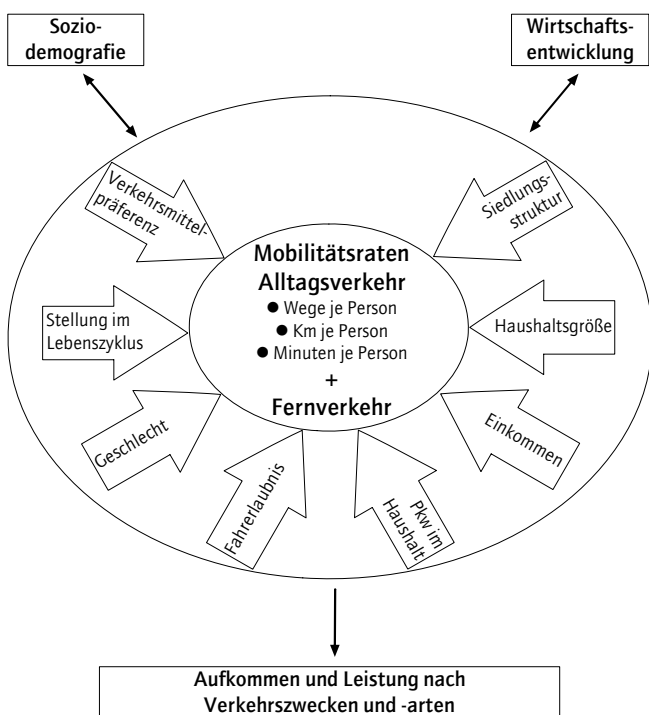
mitteln bestimmt das für die längste Strecke benutzte Verkehrsmittel die Verkehrsart.¹ Die Fernverkehrsarten (Luftverkehr, Fernbahn, Reisebus) werden in dieser Betrachtung des Berliner Verkehrs ausgeblendet.

Das DIW-Verkehrsmodell teilt – wie die meisten Prognosemodelle zum Personenverkehr – die „Verkehrserzeuger“, also die Einwohner, in möglichst verhaltenshomogene Gruppen ein. Für diese Gruppen werden zweckspezifisch, nach den unterschiedlichen Gründen, Wege zu unternehmen, Mobilitätsraten (Wege je Person im Jahr) fortgeschrieben. Dabei wird nach den Wegezwecken Beruf (Wege von und zur Arbeit), Ausbildung (Wege von und zur Ausbildungsstätte), Wirtschaftsverkehr (Wege in Ausübung des Berufs), Begleitung (dieser Zweck umfasst Service-Wege wie das Bringen eines Kindes zum Kindergarten, aber etwa auch die Wege von Kleinkindern, die von den Eltern auf ihren Wegen mitgenommen werden, um nicht unbeaufsichtigt zu Haus zu bleiben), Einkauf und Erledigung (Einkaufswege, Arzt- und Behördenbesuche), sowie Freizeit (Besuche von Bekannten und alle übrigen Wege) unterschieden. Mit der Auswertung der Daten der letzten Haushaltserhebung „Mobilität in Deutschland 2002 (MiD 2002)“² konnte das Modell wesentlich verbessert werden. Umfassende Varianzanalysen dieser Daten zeigten, dass Raumstruktur, Stellung im Lebenszyklus, Haushaltsgröße, Einkommen, Pkw-Verfügbarkeit, Führerscheinbesitz und Geschlecht die wesentlichen Einflussgrößen für das Verkehrsverhalten sind, dementsprechend sind die Personengruppen für das Modell gebildet worden (Abbildung).

Bei einer Prognose über einen Zeitraum von fast 50 Jahren ist die Annahme der Verhaltenshomogenität und der Verhaltenskonstanz zu hinterfragen. Es zeigte sich jedoch, dass durch die Einbeziehung der Faktoren Haushaltseinkommen, des weiteren Haushaltskontextes (Personenzahl im Haushalt, Anzahl Pkw) und des Führerscheinbesitzes bereits deutliche Verhaltensänderungen in den Lebenszyklus-Gruppen, also etwa für Erwerbstätige und Rentner, erfasst sind, sodass auf eine Änderung der Mobilitätsraten weitgehend verzichtet wurde.³

Abbildung

Zusammenhänge im Personenverkehrsmodell



Quelle: Zusammenstellung des DIW Berlin.

DIW Berlin 2007

Ergebnis des Modells sind die Wege der Berliner Bevölkerung pro Jahr (Jahresverkehr), differenziert nach Verkehrsarten, Wegezwecken und Bevölkerungsgruppen.

In der zweiten Stufe des Verkehrsmodells wird nur noch der Verkehr an Werktagen betrachtet, es wird die Verflechtung auf der Basis von Verkehrszellen bestimmt. Hier erfolgte auch eine vereinfachte Schätzung des Verkehrsaufkommens der Brandenburger Bevölkerung, um die Pendlerverflechtung zwischen Berlin und dem Umland zu berücksichtigen. Das Verkehrsverteilungsmodell nutzt einen Gravitationsansatz mit Quell- und Zielpotentialen der Verkehrsdistrikte als Attraktoren und verkehrsmittelspezifische Reisewiderstände für jede Quell-Ziel-Relation. Damit können die Auswirkungen von Änderungen im Verkehrsangebot (z. B. durch neue Bahnlinien) auf die Verkehrsströme und die Verkehrsmittelwahl einbezogen werden. Da nicht die Wirkung von Angebotseffekten, sondern die der demografischen Entwicklung Inhalt dieser Untersuchung war, wurde für alle Prognosejahre und Szenarien von einem Verkehrs-

angebot, das im Wesentlichen der heutigen Qualität und Quantität entspricht, ausgegangen. Lediglich bereits beschlossene Erweiterungen (Verlängerung der U-Bahnlinie 5, Neubau der S-Bahnlinie 21, Straßenbahnerweiterungen und Straßenbau im Südosten Berlins, Vollendung der Autobahnanbindung des Flughafens Schönefeld sowie die Ortsumgehung Köpenick) sind mit berücksichtigt worden.

Die Ergebnisse zur Verkehrsverflechtung können aus Platzgründen hier nicht dargestellt werden. Die Einbeziehung der Verflechtung mit dem Brandenburger Umland ändert nichts an den Aussagen in diesem Bericht. Im Vergleich zu den Ergebnissen der ersten Stufe ergibt sich lediglich eine leichte Zunahme der Wegelängen im Zeitablauf. Diese Ergebnisse sind in die Globalrechnung und die Tabellen eingearbeitet worden.⁴

⁴ Der aus dem Fernverkehr resultierende innerstädtische Verkehr von Berlinbesuchern ist nicht enthalten. Der Anteil dieser Fahrten am Berliner ÖPNV wird auf knapp 3 % geschätzt.

Vor dem Hintergrund der Langfristigkeit der Investitionsentscheidungen in Verkehrswege- und Fahrzeuginfrastruktur einerseits und des sich abzeichnenden demografischen Wandels andererseits waren die VerkehrsManagementZentrale (VMZ) Berlin und das DIW Berlin von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) beauftragt worden, die Konsequenzen der demografischen Entwicklung in Berlin-Brandenburg für die Nachfrage nach Leistungen der BVG bis 2050 abzuschätzen.² Der Zeithorizont der Untersuchung geht damit weit über den vorliegenden Prognosen, auch derjenigen zum Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr, hinaus. Methodische Grundlage der Studie ist das Personenverkehrsmodell des DIW Berlin (Kasten).

Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung

Für Berlin und Brandenburg hat die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Landesamt Berlin, dem Landesumweltamt Brandenburg und dem Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik Brandenburg eine Prognose bis 2020 erarbeitet (Eckwerte: 3,42 Mill. Einwohner im Jahr 2010 und 3,37 Mill. im Jahr 2020).³ Dies stimmt weitgehend

überein mit einer Prognose des BBR,⁴ die für 2020 eine Einwohnerzahl von 3,38 Mill. ausweist. Für

⁴ Raumordnungsprognose 2020/2050. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn 2006.

Tabelle 1

Vergleich des Nahverkehrs in Berlin und Hamburg 2002

	Deutschland insgesamt	Hamburg	Berlin
Wege je Einwohner			
Zu Fuß	273	305	331
Fahrrad	105	108	87
MIV-Fahrer ¹	537	405	355
MIV-Mitfahrer ¹	197	158	153
ÖPNV	87	210	248
Insgesamt²	1 205	1 200	1 180
Pkw-Verfügbarkeit in %			
Jederzeit	72,3	61,9	54,0
Gelegentlich	10,5	9,8	12,2
Ausnahmsweise	2,1	5,4	3,8
Gar nicht	15,2	22,9	29,9
Insgesamt	100	100	100
Erreichbarkeit üblicher Ziele mit dem ÖPNV in %			
Sehr gut	25,9	43,6	50,9
Gut	32,6	36,2	33,7
Einigermaßen	18,2	12,1	9,9
Schlecht	13,3	5,6	3,8
Sehr schlecht	10,0	2,4	1,8
Insgesamt	100	100	100

¹ MIV: Motorisierter Individualverkehr (Moped, Kraftrad, Pkw).

² Einschließlich Fernverkehrsfahrten.

Quelle:

Erhebung Mobilität in Deutschland 2002.

DIW Berlin 2007

² VMZ Berlin Betreiber-Gesellschaft mbH, DIW Berlin: Auswirkungen der langfristigen demografischen Entwicklung auf die Verkehrsleistungen der BVG. Schlussbericht. Auftrag der Berliner Verkehrsbetriebe, Juni 2007.

³ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Bevölkerungsentwicklung in der Metropolregion Berlin 2002–2020, Berlin 2004.

Tabelle 2

Szenarien der Bevölkerungsentwicklung in Berlin

In 1 000 Personen

Alter in Jahren	2005	2010	2020	2030		2050	
				Unteres	Oberes	Unteres	Oberes
				Szenario		Szenario	
0 – < 6	167	170	161	144	164	133	162
6 – < 18	342	322	327	310	320	272	328
18 – < 65	2 300	2 280	2 218	2 012	2 080	1 735	2 020
18 – < 25	298	279	246	237	253	207	262
25 – < 45	1 101	1 055	1 009	872	924	782	966
45 – < 65	901	946	963	903	903	746	792
65 +	585	646	677	810	810	897	897
65 – < 75	352	389	334	433	433	398	398
75 +	233	257	343	377	377	499	499
Insgesamt	3 394	3 417	3 383	3 276	3 375	3 036	3 406

Quellen: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung;
Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2007

das Jahr 2050 ergibt die BBR-Prognose einen Wert von 3,036 Mill. Einwohnern. In der Differenzierung nach Altersgruppen zeigt sich nach 2020 ein massiver Rückgang der Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter. Die Bevölkerungsgruppe der 18- bis 65-Jährigen geht von 2,3 Mill. im Jahr 2005 über 2,2 Mill. 2020 und 2,0 Mill. 2030 auf nur noch 1,7 Mill. Personen im Jahr 2050 zurück.

Eine solche Entwicklung der Bevölkerung und vor allem der Erwerbspersonenzahl erscheint vor dem Hintergrund der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung Berlins jedoch wenig plausibel. Bislang blieb Berlin hinter der wirtschaftlichen Entwicklung im Bundesdurchschnitt zurück. Mittel- und langfristig dürften sich jedoch mit dem wirtschaftlichen Wandel die Chancen Berlins verbessern, am gesamtdeutschen Wirtschaftswachstum voll teilzunehmen. Daher wird für Berlin bis 2020 mit einer jahresdurchschnittlichen Wachstumsrate des realen Bruttoinlandsprodukts von 1,4% gerechnet; das liegt etwas unter dem deutschen Durchschnittswert (1,5%).⁵ Für den Zeitraum danach wird angenommen, dass die Entwicklung in Berlin parallel zum Wachstumspfad in Deutschland insgesamt verläuft.

⁵ Die zugrunde gelegten Annahmen stützen sich auf Vorausschätzungen des IWH und des DIW Berlin. Projektgruppe Mobilität 2050 (TRAMP, Difu, IWH): Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050. Forschungsvorhaben des BMVBS, Magdeburg 2006; und Lehmann, H.: Auswirkungen demografischer Veränderungen auf Niveau und Struktur des Privaten Verbrauchs – eine Prognose für Deutschland bis 2050. Diskussionspapiere des Instituts für Wirtschaftsforschung Halle Nr. 195. Schulz, E., Buslei, H., Steiner, V.: Auswirkungen des demografischen Wandels auf die private Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen in Deutschland bis 2050. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Familien, Senioren, Frauen und Jugend. Endbericht. Berlin 2006; vgl. auch Buslei, H., Schulz, E.: Wachsende Bedeutung der Haushalte Älterer für die Konsumnachfrage bis 2050. Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 23/2007. Vgl. Brenke, K., Eickelpasch, A., Geppert, K., Gornig, M.: Beschäftigungspotentiale in ostdeutschen Dienstleistungsmärkten. Studie des DIW Berlin im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2006.

In der vorliegenden Studie wird davon ausgegangen, dass das Arbeitsplatzangebot in Berlin zunächst auf dem gegenwärtigen Niveau von 1,5 Mill. bleibt. In der zweiten Hälfte des Prognosezeitraums wird es sogar leicht steigen. Daher wird hier in einem zweiten Szenario der demografischen Entwicklung ab dem Jahr 2020 mit leicht höheren Geburtenraten und einem höheren Wanderungssaldo gerechnet. Es wird angenommen, dass die Geburtenziffer um 6% höher ist als im unteren Szenario und dass der Wanderungssaldo um 6 000 Personen je Jahr größer ist. Die erhöhte Geburtenrate bedeutet 1 500 mehr Neugeborene pro Jahr. Deutlicher ist der Wanderungseffekt, da für die Altersstruktur der Zuwanderer angenommen wird, dass die meisten nach der Schulausbildung, also im Alter bis zu 30 Jahren, nach Berlin wandern und somit ihre Familiengründungsphase in Berlin stattfindet.

Insgesamt werden für die Zeit nach 2020 zwei Szenarien betrachtet, ein unteres mit einem Bevölkerungsrückgang auf gut 3 Mill. bis 2050 und ein oberes, bei dem sich die Einwohnerzahl mit rund 3,4 Mill. kaum verändert (Tabelle 2). Diesem Szenario, bei dem ebenfalls deutliche Altersstrukturänderungen zu verzeichnen sind, wird hier eine höhere Eintrittswahrscheinlichkeit zugemessen.

Verkehrsrelevante Veränderungen der Bevölkerungsstruktur

Unteres Szenario

Im Zuge der demografischen Entwicklung ändert sich die Zusammensetzung der Berliner Bevölkerung erheblich. Bis 2020 steigt vor allem die Zahl der älteren Rentner, die stark vertretenen Geburtsjahrgänge 1936 bis 1944 sind dann über 75 Jahre

alt. Dagegen ist die Zahl der jüngeren Rentner mit 540 000 sogar etwas niedriger als 2005 (570 000). Die für den ÖPNV wichtigen Gruppen der Oberschüler, Auszubildenden und Studenten gehen gegenüber 2005 um 13 % bis 23 % zurück. Die Zahl der Erwerbstätigen bleibt – wie unterstellt – mit rund 1,5 Mill. nahezu unverändert.

Erst nach 2020 ändert sich diese Situation. Die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter geht bundesweit und in Berlin deutlich zurück, und diese Entwicklung setzt sich bis 2050 fort. Auch bei höheren alters- und geschlechtsspezifischen Erwerbsquoten verringert sich das Erwerbspersonenangebot auf knapp 1,5 Mill. Personen im Jahr 2050, darunter als angenommener Sockelwert eine Zahl von 75 000 Erwerbslosen (dies entspricht einer Arbeitslosenquote von 5 %). Die Zahl der Oberschüler geht im Vergleich zu 2005 um ein Drittel zurück, die der Studenten sinkt um mehr als ein Viertel. Die Rentnerzahl bleibt auf dem Niveau von 2020, bei einer starken Verschiebung hin zu älteren Rentnern (Tabelle 3).

Oberes Szenario

In dem als wahrscheinlicher eingeschätzten oberen Szenario ist die Einwohnerzahl insgesamt im Jahr 2050 mit 3,4 Mill. um 370 000 höher als im unteren Szenario. Dabei stimmt die Zahl der Älteren in beiden Szenarien überein, da unterstellt wird, dass die zusätzlichen Zuwanderungen überwiegend auf die Gruppe der 20- bis 40-Jährigen entfallen. Im oberen Szenario ist die Zahl der Erwerbstätigen mit 1,5 Mill. in den drei Prognosejahren 2010, 2020 und

2030 in der gleichen Größenordnung, 2050 werden sogar 1,6 Mill. erreicht. Auch bei den Schüler- und Studentenzahlen sind die Unterschiede zwischen den einzelnen Abschnitten des Prognosezeitraums im oberen Entwicklungspfad gering.

Haushalte

Neben der Stellung im Lebenszyklus hat die Haushaltsgröße Einfluss auf die Mobilität. Mit steigender Haushaltsgröße können zwar Wege eingespart werden – etwa durch den Einkauf für alle Personen im Haushalt auf einem Weg. Dieser Effekt wird aber durch Servicewege (z. B. Bringen und Holen von Kindern) und Aktivitätsanstöße anderer Haushaltsmitglieder (z. B. Elternversammlung) mehr als kompensiert: Erwerbstätige in Haushalten mit ein bis drei Personen absolvieren z. B. durchschnittlich 3,7 Wege am Tag, Erwerbstätige in 4- und 5-Personenhaushalten dagegen mehr als vier Wege.

In Berlin ist der Anteil der 1-Personenhaushalte, wie in den anderen Stadtstaaten, mit fast 50 % überdurchschnittlich hoch. Im Prognosezeitraum wird sich daran im oberen Szenario weder anteilig noch absolut viel ändern: 930 000 bis 950 000 der insgesamt 1,9 Mill. Haushalte sind in allen Prognosejahren 1-Personenhaushalte. Im unteren Szenario ist die Zahl der Haushalte insgesamt und die der 1-Personenhaushalte im Jahr 2030 um 2 % niedriger als 2005, der Rückgang setzt sich danach fort und erreicht im Jahr 2050 8 % bzw. 7 %.

Tabelle 3

Prognose der Bevölkerungsstruktur und der ÖPNV-Nutzung

	2005	2010	2020	2030		2050	
				Unteres	Oberes	Unteres	Oberes
				Szenario		Szenario	
Personen in 1 000							
Kinder/Schüler	552	525	520	486	519	426	517
Studenten/Auszubildende	200	192	168	164	179	147	190
Erwerbstätige	1 494	1 506	1 499	1 457	1 502	1 393	1 593
Rentner bis 74 Jahre	572	585	544	557	557	411	446
Rentner ab 75 Jahre	234	257	344	378	378	502	500
Übrige Bevölkerung ¹	344	352	308	234	239	156	161
Insgesamt	3 396	3 417	3 383	3 276	3 374	3 035	3 407
ÖPNV-Fahrten in Mill.							
Kinder/Schüler	178	161	152	141	143	116	136
Studenten/Auszubildende	128	119	101	95	105	90	115
Erwerbstätige	464	457	433	404	414	369	427
Rentner bis 74 Jahre	171	170	161	167	168	129	137
Rentner ab 75 Jahre	52	60	81	91	91	125	125
Übrige Bevölkerung ¹	90	88	72	51	51	32	32
Insgesamt	1 082	1 055	998	949	972	860	971

¹ Arbeitslose, Hausfrauen, Wehrdienst- und Ersatzdienstleistende.

Quelle: Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2007

Einkommensentwicklung

Mit der unterstellten Wirtschaftsentwicklung dürfte langfristig auch in Berlin das verfügbare Haushaltseinkommen real wieder zunehmen. Während 2005 jeder vierte Berliner über ein Haushaltseinkommen von mindestens 2 600 Euro verfügte, wird es im Jahr 2050 jeder Dritte sein. Auch die Rentner werden am Wachstum des verfügbaren Haushaltseinkommens teilhaben, zumal mit Blick auf die aktuelle Erwerbsbeteiligung der Anteil der Rentnerhaushalte mit zwei Rentenbeziehern steigen wird. Andererseits resultiert aus der gegenwärtig hohen Zahl von schlecht ausgebildeten Jugendlichen auch in Zukunft ein Sockel von Personen mit geringem Einkommen.

Steigendes Einkommen ist allgemein mit höherer Mobilität, vor allem mit höherer Verkehrsleistung im Pkw verbunden, auch wenn sich dieser Trend in Zukunft mit steigenden Kosten der Autonutzung abschwächen dürfte. Es wird angenommen, dass die Kosten des Pkw-Verkehrs, aber auch die Preise im öffentlichen Verkehr, stärker steigen werden als die allgemeinen Lebenshaltungskosten. Bei der hier unterstellten Einkommensentwicklung wird dies jedoch nicht zu gravierenden Einschränkungen im Mobilitätsverhalten führen.

Motorisierung und Führerscheinbesitz

Langfristig rechnet das DIW Berlin mit einer weiteren Zunahme des Pkw-Bestandes in Deutschland. Im letzten Jahrzehnt ist der Bestand von 41 Mill. auf 46 Mill. Fahrzeuge gestiegen. Ganz überwiegend ist dies auf die zunehmende Motorisierung von Frauen zurückzuführen, dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen.

Berlin hat traditionell die niedrigste Pkw-Dichte unter den deutschen Ballungsräumen. Während etwa in Hamburg „nur“ jeder dritte Haushalt ohne Auto ist, sind es in Berlin über 40 % der Haushalte. Die in Prognosen der 90er Jahre unterstellte Angleichung der Motorisierungsrate ist nicht eingetreten, der Bestand stagniert seit 1994 bei rund 1,2 Mill. Pkw. Dem entspricht eine Pkw-Dichte in Berlin von gut 350 Pkw je 1 000 Einwohner.

Während im Bundesdurchschnitt über 80 % der Führerscheinbesitzer angeben, jederzeit über einen Pkw verfügen zu können, sind es in Berlin nur zwei Drittel.⁶ Gründe hierfür sind sicher das in Berlin geringere Durchschnittseinkommen und die unterschiedliche soziale Struktur. Von Bedeutung dürfte aber auch das gute Angebot des öffentlichen Ver-

kehrs sein, das den Pkw-Besitz für viele entbehrlich macht. Hinzu kommen Probleme der Pkw-Nutzung (Parkraum). Die unterdurchschnittliche Motorisierung der Berliner ist fortgeschrieben worden, aber Kohorteneffekte wurden berücksichtigt: Die jetzt Motorisierten dürften auch im Rentenalter Auto-nutzer bleiben.

Ein wichtiger Parameter des Verkehrsverhaltens ist der Führerscheinbesitz als Voraussetzung für die Nutzung eines Pkws als Fahrer. Hier bestehen nach wie vor zwischen den Geschlechtern deutliche Unterschiede. Vor allem ältere Frauen haben überwiegend keinen Führerschein: 70 % der männlichen Rentner Berlins im Alter ab 75 Jahren gaben in der Befragung MiD 2002 an, einen Führerschein zu besitzen, aber nur 24 % der Frauen in dieser Altersgruppe. Bei Erwerbstätigen beträgt der Unterschied nur noch 10 Prozentpunkte (90 % der Männer, 80 % der Frauen sind Führerscheinbesitzer). Bei der jüngeren Bevölkerung liegt die Ausstattungsquote unabhängig vom Geschlecht bei 95 %.

Die Fortschreibung der Führerscheinquote nach Geburtsjahr und Geschlecht bis 2050 lässt einen geschlechtsspezifischen Unterschied nur noch bei älteren Rentnern erkennen (Ausstattungsquote 85 % bei Männern und 70 % bei Frauen). Wegen der niedrigeren Lebenserwartung der Männer und des damit verbundenen Frauenüberschusses im Rentenalter sind dann die weiblichen Führerscheininhaber absolut sogar in der Mehrheit.

Langfristige Entwicklung des ÖPNV in Berlin

Für die Prognose des Personenverkehrs in Berlin wurde das Personenverkehrsmodell des DIW Berlin verwendet. Ergebnis ist die Zahl der zurückgelegten Wege, differenziert nach Verkehrsarten, Wegezwecken sowie nach Bevölkerungsgruppen (Jahresverkehr). Der aus dem Fernverkehr resultierende innerstädtische Verkehr von Berlinbesuchern ist nicht enthalten. Um den Effekt der demografischen Veränderungen zu isolieren, sind mögliche Anpassungsreaktionen im Verkehrsangebot nicht einbezogen. Lediglich bereits beschlossene Erweiterungen wurden berücksichtigt.

Bis 2020 verändert sich das gesamte Verkehrsaufkommen nur geringfügig. Während der motorisierte Individualverkehr etwas zunimmt, verliert der öffentliche Nahverkehr 8 % seiner Fahrgäste. Dies ist überwiegend auf die Veränderung der Bevölkerungsstruktur (weniger Arbeitslose, weniger Studenten und Auszubildende) und die Motorisierungsentwicklung zurückzuführen. Mit noch rund 1 Mrd. Fahrgästen beträgt der Anteil des ÖPNV

⁶ Mobilität in Deutschland 2002, a.a.O.

Tabelle 4

Szenarien zur langfristigen Entwicklung des Berliner Nahverkehrs

	Wege pro Jahr in Mill.						Verkehrsleistung in Mill. Personenkilometern					
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-F ¹	MIV-M ²	ÖPNV	Zusammen	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-F ¹	MIV-M ²	ÖPNV	Zusammen
2005												
Beruf	49	64	253	24	278	668	61	269	3 513	392	2 361	6 596
Ausbildung	77	25	17	28	114	261	99	79	1 711	132	699	1 180
Wirtschaft	21	8	109	31	16	185	38	21	1 231	827	149	2 266
Begleitung	72	15	99	71	32	289	90	24	1 347	907	205	2 573
Einkauf/Erledigung	547	123	317	128	336	1 451	767	270	2 973	1 266	1 683	6 959
Freizeit	379	114	295	220	306	1 314	940	540	3 447	2 699	2 161	9 787
Alltagsverkehr insgesamt	1 145	349	1 090	502	1 082	4 168	1 995	1 203	12 682	6 223	7 258	29 361
2010												
Beruf	49	65	261	23	273	671	59	271	3 618	366	2 328	6 642
Ausbildung	75	23	17	28	103	246	96	73	1 691	127	637	1 102
Wirtschaft	20	8	111	30	17	186	36	22	1 250	752	148	2 208
Begleitung	73	15	105	71	31	295	91	24	1 425	920	199	2 659
Einkauf/Erledigung	556	124	342	130	337	1 489	770	271	3 158	1 298	1 710	7 207
Freizeit	386	113	313	227	293	1 332	959	539	3 672	2 789	2 096	10 055
Alltagsverkehr insgesamt	1 159	348	1 149	509	1 054	4 219	2 011	1 200	13 292	6 252	7 118	29 873
2020												
Beruf	48	64	270	22	262	666	58	266	3 766	338	2 240	6 668
Ausbildung	74	24	16	29	96	239	94	75	1 541	126	603	1 052
Wirtschaft	19	8	112	30	15	184	37	20	1 256	670	133	2 116
Begleitung	73	16	107	70	28	294	94	25	1 566	912	178	2 775
Einkauf/Erledigung	550	121	355	131	324	1 481	755	264	3 278	1 308	1 670	7 275
Freizeit	385	108	315	231	273	1 312	940	521	3 743	2 875	1 982	10 061
Alltagsverkehr insgesamt	1 149	341	1 175	513	998	4 176	1 978	1 171	13 763	6 229	6 806	29 947
2030 unteres Szenario												
Beruf	47	61	272	20	249	649	56	257	3 797	314	2 148	6 572
Ausbildung	69	24	15	26	90	224	87	75	1 471	116	575	1 000
Wirtschaft	17	7	108	31	13	176	35	18	1 215	678	112	2 058
Begleitung	69	15	104	60	24	272	88	24	1 473	795	153	2 533
Einkauf/Erledigung	535	115	359	127	313	1 449	737	250	3 328	1 306	1 642	7 263
Freizeit	377	102	312	228	260	1 279	914	499	3 683	2 848	1 900	9 844
Alltagsverkehr insgesamt	1 114	324	1 170	492	949	4 049	1 917	1 123	13 643	6 057	6 530	29 270
2050 unteres Szenario												
Beruf	45	57	270	19	232	623	52	243	3 775	286	2 021	6 377
Ausbildung	61	21	12	24	80	198	77	67	1 114	101	540	899
Wirtschaft	16	7	102	33	11	169	35	17	1 126	683	90	1 951
Begleitung	64	18	97	54	20	253	83	24	1 384	721	127	2 339
Einkauf/Erledigung	497	102	346	115	285	1 345	654	221	3 230	1 218	1 541	6 864
Freizeit	347	87	290	223	230	1 177	826	427	3 421	2 834	1 692	9 200
Alltagsverkehr insgesamt	1 030	292	1 117	468	858	3 765	1 727	999	13 050	5 843	6 011	27 630
2030 oberes Szenario												
Beruf	48	64	282	21	257	672	58	267	3 934	325	2 221	6 805
Ausbildung	73	26	16	28	94	237	92	81	1 551	123	620	1 071
Wirtschaft	17	7	107	32	13	176	34	19	1 198	678	110	2 039
Begleitung	75	18	107	65	24	289	98	26	1 565	844	159	2 692
Einkauf/Erledigung	545	119	370	133	320	1 487	749	261	3 428	1 355	1 677	7 470
Freizeit	389	105	320	239	264	1 317	934	520	3 779	2 972	1 938	10 143
Alltagsverkehr insgesamt	1 147	339	1 202	518	972	4 178	1 965	1 174	14 059	6 297	6 725	30 220
2050 oberes Szenario												
Beruf	50	67	305	21	268	711	60	282	4 295	337	2 333	7 307
Ausbildung	74	26	15	29	97	241	93	83	1 481	123	661	1 108
Wirtschaft	18	8	117	37	13	193	40	18	1 314	768	106	2 246
Begleitung	74	21	106	65	23	289	98	27	1 442	882	145	2 594
Einkauf/Erledigung	541	116	383	131	314	1 485	709	252	3 542	1 371	1 694	7 568
Freizeit	391	102	328	254	256	1 331	928	504	3 846	3 176	1 871	10 325
Alltagsverkehr insgesamt	1 148	340	1 254	537	971	4 250	1 928	1 166	14 587	6 657	6 810	31 148

1 MIV-F: Motorisierter Individualverkehr (Moped, Motorrad, Pkw) als Fahrer.

2 MIV-M: Motorisierter Individualverkehr (Moped, Motorrad, Pkw) als Mitfahrer.

Quelle: Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2007

an allen Wegen im Jahr 2020 24 % (2005: 26 %). Während sich dieser Trend im unteren Szenario parallel zur Gesamtentwicklung fortsetzt, so dass sich bis 2050 ein Verlust von einem Fünftel des ÖPNV-Aufkommens ergibt, behält der Öffentliche Nahverkehr im oberen Szenario nach 2020 seinen Anteil.

Im oberen Szenario bleibt der gesamte Personenverkehr der Berliner mit 4,0 Mrd. bis 4,2 Mrd. Wegen in allen Prognosejahren in der gleichen Größenordnung wie im Basisjahr (Tabelle 4). Der ÖPNV nimmt bis 2020 die gleiche rückläufige Entwicklung wie im unteren Szenario, kann sein Aufkommen aber dann mit knapp 1 Mrd. Fahrten im Jahr stabilisieren. Diese Gesamtentwicklung ist nach 2030 der Saldo deutlicher Verschiebungen der Struktur der Nutzer des ÖPNV: Der Berufsverkehr im ÖPNV erholt sich von seinem Tief in 2030 und erreicht 2050 fast das Niveau des Basisjahres. Der Ausbildungsverkehr stabilisiert sich, während Einkaufs- und Freizeitverkehr weiter rückläufig sind, bedingt durch die zunehmende Motorisierung und die Veränderungen der Haushaltsstruktur.

Die Kundenstruktur der BVG ändert sich vor allem durch den Zuwachs an Rentnern im Alter ab 75 Jahren. In dieser Bevölkerungsgruppe werden die Menschen im Durchschnitt gesünder und mobiler sein als die heutigen über 74 Jahre alten Rentner. Davon profitiert auch der ÖPNV, obwohl die Motorisierung gerade in dieser Bevölkerungsgruppe zunimmt. Der Anteil der älteren Rentner unter den BVG-Fahrgästen steigt von 5 % auf 13 %. Dennoch bleiben mit dem gleichen Anteil von rund 43 % wie 2005 die Erwerbstätigen die größte Kundengruppe.

Fazit

Die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr Berlins wird sich aufgrund der soziodemografischen Entwicklung verringern, wenn es über die vorgesehenen Investitionen hinaus (U5, S21) keine weiteren Angebotsveränderungen oder verkehrspolitischen Eingriffe gibt. Es verändern sich sowohl die Zahl der Einwohner und die Struktur der Bevölkerung

als auch die Mobilität der Bevölkerungsgruppen (Mengen- und Struktureffekt); beide Faktoren haben Auswirkungen auf den ÖPNV und den gesamten Personenverkehr.

Bis 2020 wird das ÖPNV-Aufkommen aus Fahrten der Berliner Bevölkerung um 8 % zurückgehen und sich danach auf diesem Niveau stabilisieren. Die Pkw-Fahrleistung steigt um 15 %. Dies beruht im Wesentlichen auf der künftig höheren Motorisierungsquote der Frauen und der Rentner.

Für die BVG ist der demografische Wandel damit eine Herausforderung. Es dürfte jedoch nicht einfach sein, den Fahrgastverlusten entgegenzusteuern, denn die Berliner nutzen bereits jetzt den ÖPNV häufiger als die Einwohner anderer deutscher Städte.

Auch wenn die Zahl der älteren Rentner, die trotz hoher Pkw-Verfügbarkeit den ÖPNV nutzen werden, erheblich steigt, werden die Erwerbstätigen mit 43 % auch im Jahr 2050 den höchsten Anteil an den ÖPNV-Fahrten haben; Berufstätige bleiben die wichtigste Kundengruppe. Damit sind schnelle, zuverlässige Verbindungen weiterhin ein wichtiges Attraktivitätsmerkmal des ÖPNV. Es wäre falsch, aus dem demografischen Wandel abzuleiten, das ÖPNV-Angebot künftig vor allem seniorengerecht zu gestalten, etwa durch sehr kurze Haltestellenabstände – und damit längere Fahrzeiten – bei den Buslinien. Auch viele Ältere legen Wert auf kurze Reisezeiten.

Die Notwendigkeit eines generellen weiteren ÖPNV-Ausbaus auf der Schiene ergibt sich aus der Nachfrageentwicklung nicht.⁷ Auch die Straßen-Infrastruktur dürfte, von einzelnen Engpässen abgesehen, in ihrem Umfang für die zukünftige Nachfrage ausreichen.⁸ Hier kommt es darauf an, die Instandhaltung und Qualitätssicherung des bestehenden Netzes zu gewährleisten.

⁷ Wieweit punktuelle Ausbauten (z. B. Straßenbahnverlängerung in Adlershof) sinnvoll sind, muss anhand lokal vertiefender Detailuntersuchungen entschieden werden.

⁸ Die geplanten Straßenerweiterungen im Südosten Berlins wurden bei den Rechnungen bereits berücksichtigt.

JEL Classification:
J11, R23, R41

Keywords:
Demographic change,
Passenger transport,
Public transport

Preiserhöhungen bei Molkereiprodukten und Backwaren: Nur geringer Einfluss auf die Lebenshaltungskosten

Im Juli 2007 wurden die Milchpreise in Deutschland um 7 Cent je Liter angehoben, und für andere Molkereiprodukte wurden drastische Steigerungen angekündigt. Inzwischen ist auch bei Brot und Backwaren sowie bei Fleisch von deutlichen Preiserhöhungen die Rede. Verschiedentlich wird bereits gefordert, Sozialleistungen an die steigenden Lebensmittelpreise anzupassen. Die aktuellen Preisentwicklungen bei einer Reihe von Lebensmitteln haben indes nur geringe Auswirkungen auf die Inflation, und auch die besonderen Belastungen von Niedrigverdienern dürften sich in engen Grenzen halten.

Christian Dreger
cdreger@diw.de

Seit Mitte der 90er Jahre sind die Preise für Nahrungsmittel in Deutschland wesentlich schwächer gestiegen als die Lebenshaltungskosten insgesamt, und das Preisniveau ist gegenwärtig eher niedriger als in den anderen größeren Ländern Westeuropas.

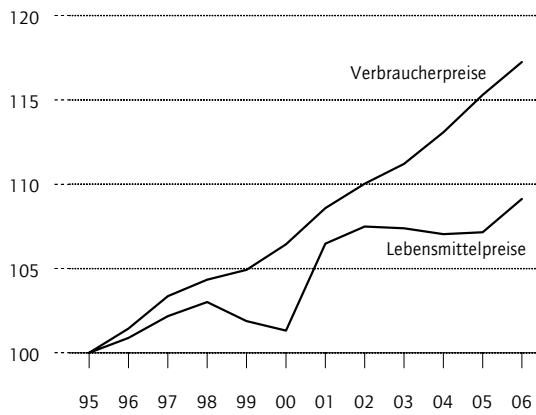
Während die Verbraucherpreise insgesamt in Deutschland von 1995 bis 2006 um mehr als 17% stiegen, erhöhten sich die Lebensmittelpreise nur um rund 9% (Abbildung 1). Die relativen Preise der Lebensmittel sind also im Zeitablauf deutlich gesunken. Eine ähnliche Entwicklung ist auch in anderen großen Ländern der EU zu beobachten, in Deutschland war sie aber in den vergangenen Jahren besonders stark ausgeprägt (Abbildung 2). Eine solche Verschiebung der Preisrelationen liefert jedoch für sich genommen noch keine ausreichende Rechtfertigung für kräftige Preiserhöhungen. Relative Preisveränderungen spiegeln in einem marktwirtschaftlichen System auch unterschiedliche Produktivitätsentwicklungen sowie strukturelle Nachfrageverschiebungen wider.

Hinsichtlich des Niveaus der Lebensmittelpreise zeigt Abbildung 3, dass Deutschland beim Durchschnitt der alten EU-Mitgliedsländer (EU-15) liegt, in jüngster Zeit ist es sogar etwas darunter gesunken. Während die großen EU-Länder ein ähnliches Niveau der Lebensmittelpreise aufweisen, weichen kleinere Länder teilweise stark vom Durchschnitt ab. So sind die Lebensmittelpreise in Dänemark um mehr als 30% höher als im Durchschnitt der EU-15, während sie in den Niederlanden um fast 20% darunter liegen. Besonders niedrig sind in Deutschland die Preise für Milch, Käse und Eier (84% des EU-15-Niveaus) sowie für Speisefette und Öle (87%).

Abbildung 1

Verbraucher- und Lebensmittelpreisindex in Deutschland

1995 = 100



Quelle: Statistisches Bundesamt.

DIW Berlin 2007

Als Gründe für die aktuellen Preisbewegungen bei einer Reihe von Lebensmitteln werden zum einen Rohstoffknappheit auf den Weltmärkten infolge von Ernteausfällen (vor allem in Australien und Neuseeland) und eine Reduktion der Anbauflächen genannt.¹ Zum anderen wird auf eine wachsende Nachfrage, vor allem aus dem ostasiatischen Raum und aus Russland verwiesen. Es bleibt indes abzuwarten, welches Ausmaß diese Effekte haben und wie dauerhaft sie sind. So werden beispielsweise in Asien neue Erzeugerstrukturen aufgebaut.

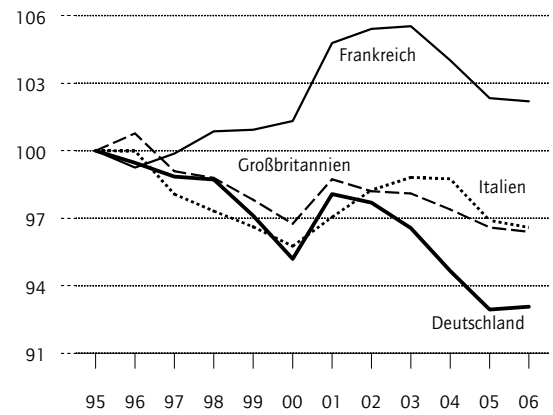
Sofern Preiserhöhungen auf wenige Lebensmittel-erzeugnisse beschränkt bleiben, sind die Effekte auf die Inflation gering. Der Anteil von Molkereiprodukten und Eiern an den gesamten Verbrauchsausgaben liegt bei 1,4%, bei Brot und Getreideerzeugnissen sind es 1,7%. Eine Erhöhung des Preisniveaus in diesen beiden Bereichen um 5% hätte also rein rechnerisch eine Steigerung der gesamten Lebenshaltungskosten um weniger als 0,2 Prozentpunkte zur Folge. Im ersten Halbjahr verharteten die Preise für Molkereiprodukte und Eier auf dem Vorjahresniveau, Brot und Getreideerzeugnisse verteuerten sich um 2,4%. Für eine jahresdurchschnittliche Teuerungsrate von 5% in diesen beiden Bereichen müssten daher sehr kräftige Preiserhöhungen im zweiten Halbjahr durchgesetzt werden.

¹ So kam es im bisherigen Verlauf des Jahres bei Futter- und Düngemitteln zu kräftigen Preiserhöhungen (im April +16,5% bzw. +9,4% gegenüber dem Vorjahresmonat). Getreide und Hackfrüchte verteuerten sich im Vorjahresvergleich sogar um 33,5% bzw. 43,9% (Angaben für Mai). Dem stehen allerdings deutliche Preisrückgänge bei Schlachtvieh gegenüber (-9,1%).

Abbildung 2

Relative Lebensmittelpreise in Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Italien

1995 = 100



Quelle: Eurostat; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2007

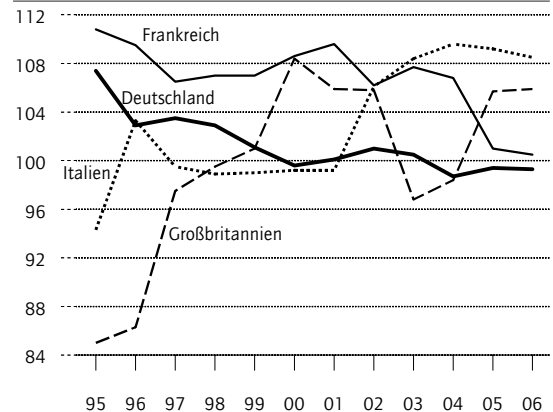
Insgesamt sind die Preise für Nahrungsmittel und alkoholfreie Getränke im ersten Halbjahr 2007 mit 2,1% leicht stärker gestiegen als die gesamten Lebenshaltungskosten (1,8%).

Preise von Lebensmitteln haben vor allem für Haushalte mit niedrigem Einkommen Bedeutung, da diese einen relativ hohen Anteil ihres Einkommens für solche Güter aufwenden müssen. So geben private Haushalte mit einem monatlichen Nettoeinkommen von bis zu 900 Euro mehr als 16% ihres Einkommens für Lebensmittel aus; bei einem Haushalt mit einem monatlichen Nettoeinkommen von 5 000 Euro

Abbildung 3

Niveau der Lebensmittelpreise in Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Italien

EU-15 = 100



Quelle: Eurostat; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2007

sind es dagegen weniger als 10%. Eine Bindung von Sozialleistungen an einzelne Preise macht indes wenig Sinn. Preiserhöhungen bei bestimmten Produkten könnten nur dann als Rechtfertigung für eine Anpassung der Leistungssätze herangezogen werden, wenn sich dadurch der gesamte Warenkorb

von Geringverdienern spürbar stärker verteuert als derjenige eines durchschnittlichen Haushalts. Der Anteil der jetzt teurer werdenden Lebensmittel an den gesamten Verbrauchsausgaben ist aber bei Geringverdienern nicht wesentlich höher als im Durchschnitt der Haushalte.

JEL Classification:
E31, I39, Q11

Keywords:
Food prices,
Inflation,
Social benefits

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.

Aus den Veröffentlichungen des DIW Berlin

Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung

Erscheinen zurzeit im 76. Jahrgang. Format DIN B 5. Die Hefte werden einzeln berechnet. Unverbindliche Preisempfehlung.

Heft 1-2007. 62 Seiten. Euro 72,–

Die Energiepolitik zwischen Wettbewerbsfähigkeit, Versorgungssicherheit und Nachhaltigkeit

Die Energiepolitik zwischen Wettbewerbsfähigkeit, Versorgungssicherheit und Nachhaltigkeit – Chancen und Perspektiven für die Energieversorgung. Von *Claudia Kemfert* und *Friedemann Müller* ♦ The Way towards an Energy Policy for Europe. Von *Jean-Arnold Vinois* ♦ Die Rolle Russlands im internationalen Energiemarkt. Von *Alexander Rahr* ♦ Erneuerbare Energien – Status und Potentiale. Von *Antonio Pflüger* ♦ Using Energy and Materials More Efficiently – Large and Profitable Potentials, But Little Attention from Energy and Climate Policy. By *Eberhard Jochem* ♦ Aktive Wettbewerbspolitik für effiziente Elektrizitätserzeugungsmärkte – Instrumente, internationale Erfahrungen und wirtschaftspolitische Schlussfolgerungen. Von *Christian von Hirschhausen* und *Hannes Weigt* ♦ Künftige Netzregulierung als Grundpfeiler einer effektiven Liberalisierung des deutschen Stromsektors. Von *Uwe Leprich*, *Jochen Diekmann* und *Hans-Joachim Ziesing* ♦ Perspektiven des Emissionshandels aus deutscher Sicht. Von *Franzjosef Schafhausen* ♦ Die Weiterentwicklung des europäischen Emissionshandels nach 2012. Von *Peter Zapfel* ♦ Fragen der künftigen Entwicklung des europäischen Handelssystems für Emissionsrechte. Von *Jürgen Hogrefe*, *Jörg Jasper*, *Uwe Knickrehm* und *Felix Würtenberger* ♦ Emissionshandel und Anreizmechanismen – Auswirkungen verschiedener Allokationsverfahren auf Produktionsweise und Investitionsverhalten von Unternehmen. Von *Henning Rentz* ♦ Erneuerbare Energien im Aufwind: Die Sicht eines global agierenden Öl- und Gasunternehmens. Von *Ruprecht Brandis*

Heft 2-2007. 117 Seiten. Euro 64,–

Reform der Unternehmensbesteuerung 2008

Reform der Unternehmensbesteuerung 2008. Von *Stefan Bach* ♦ Sollen multinationale Unternehmen weniger Steuern bezahlen? Von *Andreas Hauffler* ♦ Unternehmensbesteuerung in der Europäischen Union – Aktuelle Entwicklungen und Implikationen für die deutsche Steuerpolitik. Von *Margit Schratzenstaller* ♦ Steuerpolitische Perspektiven der Unternehmensteuerreform 2008. Von *Johannes Becker* und *Clemens Fuest* ♦ Unternehmensteuerreform 2008 – Mogelpackung statt großer Wurf. Von *Ralf Maiterth* und *Heiko Müller* ♦ Aufkommens- und Verteilungseffekte der Unternehmensteuerreform 2008. Von *Stefan Bach*, *Hermann Buslei*, *Nadja Dwenger* und *Frank Fossen* ♦ Einfluss der Unternehmensteuerreform 2008 auf die effektive Steuerbelastung. Von *Christoph Spengel*, *Christina Elschner*, *Michael Grünewald* und *Timo Reister* ♦ Fundamentale Steuerreformen für Deutschland: Die Unternehmensteuerreform 2008, die Duale Einkommensteuer und die Einheitssteuer im Vergleich. Von *Doina Maria Radulescu* und *Michael Stimmelmayer*

Heft 3-2007

Firmendaten: Nützlich für die wissenschaftliche Politikberatung?

(erscheint Ende September 2007)

Heft 4-2007

Nationale Innovationssysteme im Vergleich

(erscheint Ende Dezember 2007)