ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Lucke, Dorothea

Article

Dynamische Inlands- und Auslandsproduktion führt zu kräftigem Wachstum der Industrieproduktion in Deutschland

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:
German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Lucke, Dorothea (2007) : Dynamische Inlands- und Auslandsproduktion führt zu kräftigem Wachstum der Industrieproduktion in Deutschland, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 74, Iss. 43, pp. 631-638

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/151547

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung

Nr. 43/2007
74. Jahrgang
24. Oktober 2007

DIW BERLIN

Wirtschaft Politik Wissenschaft

www.diw.de

Wochenbericht

Zu den Löhnen der Lokomotivführer der Deutschen Bahn AG

Karl Brenke
kbrenke@diw.de

Liliya Gataullina
lgataullina@diw.de

Lars Handrich
lhandrich@diw.de

Sandra Proske
sproske@diw.de

Im Auftrag der Deutschen Bahn AG (DB) hat die DIW econ, eine Consulting-Tochter des DIW Berlin, die Löhne der Lokomotivführer der DB mit den Einkommen abhängig Beschäftigter in anderen Wirtschaftszweigen und in anderen Verkehrsberufen verglichen. In die Untersuchung einbezogen wurden auch die Löhne der Lokomotivführer in privaten deutschen Eisenbahnunternehmen sowie in Bahnunternehmen anderer Länder.

Facharbeiter im produzierenden Gewerbe erhalten im Schnitt geringere Stundenlöhne als die Lokomotivführer der DB, lediglich in der Autoindustrie, dem Verlagsgewerbe und in der Energieversorgung werden höhere Facharbeiterlöhne gezahlt. Deutlich geringer entlohnt werden Personen in anderen Verkehrsberufen, z. B. Berufskraftfahrer. Im Vergelich mit privaten Bahnunternehmen in Deutschland vergütet die DB die Leistung ihrer Lokomotivführer generell höher. Es finden sich Bahngesellschaften mit einer höheren Entlohnung, die aber nur wenig über dem DB-Niveau liegt. International zeigen sich große Differenzen bei den Entgelten der Lokomotivführer; dabei gibt es auch Länder, in denen diese Berufsgruppe höher entlohnt wird als in Deutschland. In diesen Ländern sind allerdings in der Regel auch die übrigen Löhne sowie die Lebenshaltungskosten höher als in Deutschland.

Im Rahmen dieser Studie wird die Entlohnung von Lokomotivführern in Deutschland untersucht. Drei Fragen sollen beantwortet werden:

- Wie ist die Entlohnung der Lokomotivführer im Kontext der in Deutschland generell gezahlten Löhne zu bewerten?
- Wie verhalten sich die Löhne der Lokomotivführer zu den Löhnen anderer Arbeitnehmer in vergleichbaren Tätigkeiten im deutschen Verkehrsgewerbe?
- Auf welche Löhne kommen Lokomotivführer in anderen Ländern?

Hintergrund des Auftrags sind die aktuellen Tarifauseinandersetzungen zwischen der DB und der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer (GDL) über Lohnsteigerungen, insbesondere für Lokomotivführer.

Nur die Bruttolöhne können Gegenstand von Lohnverhandlungen sein

Wegen unterschiedlicher Interessen gibt es zwischen den Parteien bei Tarifauseinandersetzungen mitunter voneinander abweichende Ansichten darüber, was überhaupt der Verhandlungsgegenstand ist. Die Arbeitgeber haben vor allem die

Inhalt

Zu den Löhnen der Lokomotivführer der Deutschen Bahn AG
Seite **621**

Dynamische Inlands- und Auslandsnachfrage führt zu kräftigem Wachstum der Industrieproduktion in Deutschland
Seite **631**

22127

Arbeitskosten im Blick, denn Lohnerhöhungen haben zur Folge, dass auch andere Kosten, die unmittelbar an die zu zahlenden Löhne gekoppelt sind, steigen. Von Bedeutung sind vor allem die von den Arbeitgebern zu entrichtenden Lohnzusatzkosten. Nach der letzten Arbeitskostenerhebung des Statistischen Bundesamtes von 2004 entfielen bei den Unternehmen des Landverkehrs[1] mit 1 000 und mehr Beschäftigten, zu denen auch die Verkehrsunternehmen der DB zählen, mehr als 40 % der Arbeitskosten auf Lohnzusatzkosten (Kasten 1).

Den Arbeitnehmern (und deren Vertretungen) liegt dagegen daran, neben verbesserten Arbeitsbedingungen höhere Erwerbseinkünfte zu vereinbaren. Naturgemäß orientieren sie sich an den Nettolöhnen. In der öffentlichen Diskussion hat auch die GDL – jedenfalls zum Teil – mit Nettolöhnen argumentiert. Allerdings hängen die Nettolöhne nicht nur davon ab, was die Arbeitgeber zu zahlen bereit sind, sondern in erheblichem Maße auch von staatlichen Regelungen – also von gesetzlichen und sonstigen Abzügen. So steigen bei einer Erhöhung der Bruttolöhne in der Regel auch die Beiträge der Arbeitnehmer (und der Arbeitgeber) zu den Sozialversicherungen. Zudem wächst die Steuerlast der Beschäftigten wegen der Progression meist stärker als die Bruttolöhne. Die Differenz zwischen den Brutto- und den Nettolöhnen fällt je nach den persönlichen Umständen der Arbeitnehmer unterschiedlich aus; sie variieren etwa nach der Haushaltszusammensetzung, der Lohnsteuerklasse und anderen persönlichen Gegebenheiten wie der Inanspruchnahme von vermögenswirksamen Leistungen oder den absetzbaren Werbungskosten. Deshalb können Nettolöhne nicht Verhandlungsgegenstand bei Tarifauseinandersetzungen sein. Dasselbe gilt für die Arbeitskosten, von denen nur ein Teil – wenn auch der größte – an Lohnsteigerungen gebunden ist. Als Maßstab bleiben deshalb nur die Bruttoentgelte.

Auf diese ist die folgende Analyse ausgerichtet. Allerdings sind in den herangezogenen Quellen die Bruttolöhne nicht einheitlich definiert – insbesondere was die Berücksichtigung einzelner Lohnkomponenten anbelangt.

Vergleich mit den Löhnen in der gesamten Wirtschaft

Nach den Angaben der amtlichen Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung belief sich im Jahr 2006 die Bruttolohn- und -gehaltsumme je Arbeitnehmer auf 26 681 Euro bei einer durchschnittlichen Arbeitszeit von 1 354,1 Stunden. Daraus ergibt sich ein Bruttolohn für eine geleistete Arbeitsstunde in Deutschland von rund 19,70 Euro, wobei Lohnzahlungen für Urlaub sowie für Feier- oder Krankheitstage enthalten sind. In diese Durchschnittswerte sind alle Arbeitnehmer einbezogen – also auch solche Gruppen, die vergleichsweise geringe oder gar keine Abzüge von ihrem Bruttoeinkommen haben, z. B. Beamte oder geringfügig Beschäftigte.

Die einzelnen Wirtschaftsbereiche weichen stark vom Durchschnittswert ab. So kam ein Beschäftigter im verarbeitenden Gewerbe im Schnitt auf 25,15 Euro pro Stunde, in der Wirtschaftgruppe Verkehr und Nachrichtenübermittlung (zu der die Eisenbahnen zählen) waren es indes nur 17,37 Euro.

Informationen über die Löhne der Lokomotivführer hat die DB zur Verfügung gestellt. Daraus ergeben sich Bruttolöhne je Stunde zwischen 19,60 Euro (für eine unverheiratete Person im Alter von 27 Jahren, ohne Kinder und mit einer einjährigen Tätigkeit im Beruf und im Unternehmen) und 21,77 Euro (bei einem verheirateten Lokomotivführer im Alter von 50 Jahren, mit einem Kind und 26-jähriger Berufserfahrung im Unternehmen). Dabei handelt es sich um die tariflich vereinbarten Löhne; die tatsächlichen Zahlungen können wegen Überstunden höher ausfallen. Festzuhalten ist, dass die Tariflöhne der Lokomotivführer bei den Berufsanfängern dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnittslohn entsprechen; die der berufserfahrenen Lokomotivführer liegen darüber. Deutlich übersteigen die durchschnittlichen Löhne der Lokomotivführer jene im Wirtschaftsbereich Verkehr und Nachrichtenübermittlung.

Vergleich mit Facharbeiterlöhnen im produzierenden Gewerbe

Für einen weiteren Vergleich wurden die Bruttolöhne der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe herangezogen, die von den vierteljährlichen Lohn- und Gehaltserhebungen der Statistischen Ämter bis Oktober 2006 erfasst worden sind.[2] Weil die Daten keine Angaben über Jahressonderzahlungen wie Urlaubs- und Weihnachtsgeld enthalten, wurden diese Zahlungen bei den Tariflöhnen der Lokomotivführer herausgerechnet. Ein Berufsanfänger unter ihnen kommt danach auf einen Stundenlohn von 18,01 Euro und eine erfahrene Kraft auf 20,03 Euro. Um den Lokomotivführern möglichst nahe zu kommen, wurde bei der amtlichen Statistik die Leistungsgruppe I der Arbeiter ausgewählt, bei der es sich um Personen handelt, die eine Facharbeiterqualifikation aufweisen und eine verantwortungsvolle

1 Einschließlich Unternehmen für den Betrieb von Rohrfernleitungen.

2 Danach wurde die Statistik auf ein neues Konzept umgestellt; Ergebnisse nach dem neuen Verfahren liegen noch nicht vor.

Tabelle 1

Bezahlte Wochenarbeitszeiten und Bruttostundenlöhne der Facharbeiter in den Wirtschaftszweigen des produzierenden Gewerbes im Oktober 2006

	Bezahlte		Ausgezahlter	Bereinigter[1]
	Arbeitszeit	Mehrarbeit	Stundenlohn	
	In Stunden		In Euro	
Produzierendes Gewerbe	38,3	1,2	17,20	17,07
Vorleistungsgüterproduzenten	38,2	1,2	17,20	17,07
Investitionsgüterproduzenten	37,1	1,4	18,70	18,53
Gebrauchsgüterproduzenten	37,6	1,0	15,90	15,79
Verbrauchsgüterproduzenten	39,1	1,3	15,11	14,99
Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	42,4	3,1	14,87	14,60
Verarbeitendes Gewerbe	37,8	1,2	17,73	17,59
Ernährungsgewerbe und Tabakverarbeitung	40,0	1,8	15,70	15,53
Textil- und Bekleidungsgewerbe	38,7	0,7	12,75	12,69
Holzgewerbe (ohne Herstellung von Möbeln)	40,2	1,6	14,89	14,74
Papiergewerbe	38,3	1,2	17,05	16,92
Verlagsgewerbe	37,1	1,0	21,11	20,97
Druckgewerbe	37,8	1,4	18,71	18,54
Mineralölverarbeitung	38,6	0,4	21,51	21,45
Chemische Industrie	38,4	0,3	18,18	18,14
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	39,1	1,0	15,88	15,78
Glasgewerbe, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	39,9	1,4	14,94	14,81
Metallerzeugung und -bearbeitung, Herstellung von Metallerzeugnissen	38,4	1,7	17,07	16,88
Maschinenbau	38,0	1,7	17,77	17,57
Herstellung von Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräten und -einrichtungen; Elektrotechnik, Feinmechanik und Optik	37,4	0,7	16,87	16,79
Herstellung von Geräten der Elektrizitätserzeugung, -verteilung u.ä.	37,6	0,9	17,04	16,94
Rundfunk-, Fernseh- und Nachrichtentechnik	36,9	0,4	16,56	16,52
Medizin-, Meß-, Steuer- und Regelungstechnik, Optik	37,3	0,7	16,75	16,67
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	35,5	1,0	21,02	20,87
Darunter: Kraftwagenbau	35,1	1,0	21,82	21,67
Sonstiger Fahrzeugbau	37,5	0,9	17,46	17,36
Luft- und Raumfahrzeugbau	36,3	0,3	19,25	19,21
Herstellung von Möbel, Schmuck, Musikinstrumenten, Sportgeräten, Spielwaren und sonstigen Erzeugnissen; Recycling	38,4	1,2	14,73	14,62
Energieversorgung	38,3	0,5	19,64	19,58
Wasserversorgung	39,3	0,3	15,20	15,17
Hoch- und Tiefbau	40,9	1,0	14,36	14,27

1 Bereinigt um angenommene Überstundenzuschläge von 25 %.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2007

Tätigkeit ausüben.[3] Im Oktober 2006 leisteten die Arbeiter 38,3 Wochenstunden, wovon 1,2 Stunden bezahlte Überstunden waren (Tabelle 1). Überstundenzuschläge wurden herausgerechnet; dabei wurde ein Zuschlagsatz von 25 % unterstellt. Nicht herausgerechnet werden konnten andere Zuschläge wie solche für Nacht- oder für Sonn- und Feiertagsarbeit, weil es darüber keine Informationen gibt. In den tariflichen Löhnen der Lokomotivführer sind diese Bestandteile ebenfalls enthalten.

3 Definiert ist diese Gruppe folgendermaßen: „Leistungsgruppe 1: Arbeiter, die auf Grund ihrer Fachkenntnisse und Fähigkeiten mit Arbeiten betraut werden, welche als besonders schwierig oder verantwortungsvoll oder vielgestaltig anzusehen sind. Die Befähigung kann durch abgeschlossene Lehre oder durch langjährige Beschäftigung bei entsprechenden Arbeiten erworben sein. In den Tarifen sind die Angehörigen dieser Gruppe meist als Facharbeiter, auch qualifizierte oder hoch qualifizierte Facharbeiter, Spezialfacharbeiter, Facharbeiter mit meisterlichem Können, Meister und Vorarbeiter im Stundenlohn, Betriebshandwerker, gelernte Facharbeiter, Facharbeiter mit Berufsausbildung und Erfahrung und ähnlich bezeichnet."

Im Vergleich zur Leistungsgruppe I der Arbeiter im produzierenden Gewerbe schneiden die Lokomotivführer bei ihrer Entlohnung nicht schlecht ab. Selbst die Berufsanfänger kommen auf einen höheren Stundenlohn als der Durchschnitt der Facharbeiter im produzierenden Gewerbe. Eindeutig besser als die Lokomotivführer werden allein die Facharbeiter in der Mineralölindustrie, im Verlagsgewerbe und in der Automobilindustrie bezahlt.

Vergleich mit der Entlohnung in ähnlichen Berufen

Die Lokomotivführer können des Weiteren mit anderen im Verkehrsgewerbe tätigen Personengruppen verglichen werden. Dazu bietet sich die Lohn- und Gehaltsstrukturerhebung des Statistischen Bundesamtes an. Die letzte derartige Umfrage wurde

Kasten 1

Arbeitskosten der Unternehmen mit 1 000 und mehr Beschäftigten im Landverkehr[1] in Deutschland 2004

Kostenart	Euro	%
Arbeitskosten insgesamt	46 113	100,0
Arbeitskosten abzüglich erstatteter Lohn- und Gehaltszahlungen	43 972	95,4
Dem Arbeitgeber erstattete Lohn- und Gehaltszahlungen	2 141	4,6
Arbeitnehmerentgelt	45 810	99,3
Bruttolöhne und -gehälter	33 645	73,0
Bruttolöhne und -gehälter (ohne Auszubildende)	33 365	72,4
Entgelt für die geleistete Arbeitszeit[2]	25 591	55,5
Sonderzahlungen insgesamt[3]	3 108	6,7
Darunter: fest vereinbarte Sonderzahlungen	2 864	6,2
Leistungen zur Vermögensbildung der Arbeitnehmer	100	0,2
Vergütung für nicht gearbeitete Tage	3 854	8,4
Urlaubsvergütung	3 048	6,6
Vergütung gesetzlicher Feiertage	739	1,6
Vergütung sonstiger betrieblicher oder tariflicher arbeitsfreier Tage	67	0,1
Sachleistungen[4]	713	1,5
Darunter: steuerlicher Wert der privaten Nutzung von Firmen-/ Dienstwagen	11	0,0
Bruttolöhne und -gehälter der Auszubildenden	280	0,6
Sozialbeiträge der Arbeitgeber	12 164	26,4
Tatsächliche Sozialbeiträge der Arbeitgeber (ohne Auszubildende)[5]	6 511	14,1
Gesetzliche Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung	5 468	11,9
Rentenversicherungsbeiträge	2 472	5,4
Darunter: Aufstockungsbeiträge zur Rentenversicherung im Rahmen der Altersteilzeit	58	0,1
Arbeitslosenversicherungsbeiträge	780	1,7
Kranken- und Pflegeversicherungsbeiträge	1 891	4,1
Beiträge zur Berufsgenossenschaft	246	0,5
Umlage für das Insolvenzgeld	65	0,1
Sonstige gesetzliche Aufwendungen	15	0,0
Aufwendungen für die betriebliche Altersversorgung einschl. Entgeltumwandlung	1 042	2,3
Aufwendungen für betriebliche Ruhegeldzusagen	586	1,3
Zuwendungen an Pensionskassen	294	0,6
Zuwendungen an Unterstützungskassen	20	0,0
Beiträge zur Direktversicherung	3	0,0
Beiträge an Pensionsfonds	47	0,1
Sonstige Aufwendungen für die Alterssicherung	93	0,2
Unterstellte Sozialbeiträge der Arbeitgeber (ohne Auszubildende)[6]	5 578	12,1
Lohn- und Gehaltfortzahlung	1 156	2,5
Lohn- und Gehaltfortzahlung im Krankheitsfall	1 140	2,5
Arbeitgeberzuschüsse zum Mutterschaftsgeld	16	0,0
Unterstellte Sozialbeiträge zur Alters- und Gesundheitsvorsorge	2 572	5,6
Zahlungen an aus dem Unternehmen ausscheidende Arbeitnehmer	1 753	3,8
Entlassungsentschädigungen	1 361	3,0
Aufstockungsbeiträge zu Lohn und Gehalt im Rahmen der Altersteilzeit	392	0,9
Sonstige freiwillige Sozialleistungen der Arbeitgeber	97	0,2
Sozialbeiträge der Arbeitgeber für Auszubildende	76	0,2
Kosten für die berufliche Aus- und Weiterbildung	233	0,5
Sonstige Aufwendungen[7]	71	0,2
Nachrichtlich:		
Personalnebenkosten insgesamt[8]	20 523	44,5
Darunter: gesetzliche Personalnebenkosten[9]	9 935	21,5
Arbeitskosten insgesamt je geleistete Stunde der Voll- und Teilzeitbeschäftigten	26,74	–

1 Einschließlich Rohrfernleitungen.
2 Laufend gezahltes Entgelt für die geleistete Arbeitszeit (Bruttolohn/-gehalt abzüglich Sonderzahlungen, vermögenswirksame Leistungen, Vergütung für nicht gearbeitete Tage, Sachleistungen).
3 Zahlungen, die im Allgemeinen nicht laufend mit jeder Lohn- und Gehaltszahlung geleistet werden.
4 Naturalleistungen, Wohnungsfürsorge, Belegschaftseinrichtungen, Firmenwagen, Aktienoptionsprogramme.
5 Zahlungen der Arbeitgeber an Versicherungsträger oder Bildung von Rückstellungen, um ihren Arbeitnehmern Anspruch auf Sozialleistungen zu sichern.
6 Sozialleistungen der Arbeitgeber direkt an ihre Arbeitnehmer, d. h. ohne Zwischenschaltung eines Versicherungsträgers und ohne Rückstellungen zu bilden.
7 Anwerbungskosten, vom Arbeitgeber gestellte Berufskleidung.
8 Arbeitskosten insgesamt abzüglich Entgelt für die geleistete Arbeitszeit.
9 Gesetzliche Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung, Vergütung gesetzlicher Feiertage, garantierte Lohn- und Gehaltfortzahlung im Krankheitsfall, unterstellte Sozialbeiträge zur Alters-und Gesundheitsvorsorge.

Quelle: Statistisches Bundesamt. **DIW** Berlin 2007

allerdings im Jahr 2001 durchgeführt. Die dabei gewonnenen Daten wurden zwar fortgeschrieben – jedoch mit einem wenig tauglichen Verfahren.[4] Ein weiteres Problem besteht darin, dass keine Daten für alle Beschäftigten in Deutschland insgesamt ausgewiesen werden, sondern nur disaggregierte Angaben für Arbeiter und Angestellte in Westdeutschland und Ostdeutschland. Zudem gibt es nur Informationen über die Monats- und die Jahreslöhne.

Danach kamen Schienenfahrzeugführer in Deutschland – also nicht nur solche der DB – im Jahr 2001 auf ein Jahresgehalt zwischen 29 600 Euro (Arbeiter in Ostdeutschland) und 35 900 Euro (Arbeiter in Westdeutschland) (Tabelle 2). Das ist weniger als qualifizierte Personen in der Seeschifffahrt erhalten haben. Nicht einzuschätzen ist, wie sich der Verdienst der Lokomotivführer zu den Erwerbseinkommen der Binnenschiffer und der Kraftfahrer verhält, weil die Daten bei diesen Berufen große Spannweiten aufweisen. Bei den Berufskraftfahrern reichen sie von 22 100 Euro (Arbeiter in Ostdeutschland) bis zu 36 200 Euro (Angestellte in Westdeutschland) und bei den Binnenschiffern von 23 700 Euro (Angestellte in Ostdeutschland) bis zu 46 100 Euro (Angestellte in Westdeutschland). Nicht nur wegen der großen Spannweite sind die Daten wenig aussagekräftig, sondern auch deshalb, weil sie keine Auskünfte über die der Entlohnung zugrunde liegenden Arbeitszeiten geben.

Tabelle 2

Bruttolöhne in ausgewählten manuell-technischen Verkehrsberufen

In Euro

	Westdeutschland		Ostdeutschland	
	Arbeiter	Angestellte	Arbeiter	Angestellte
	Monatslöhne im Oktober 2001			
Schienenfahrzeugführer	2 698	2 553	2 348	2 421
Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	2 389	2 437	1 880	2 105
Sonstige Fahrbetriebsregler, Schaffner	2 457	3 282	1 957	2 392
Kraftfahrzeugführer	2 412	2 766	1 750	2 076
Nautiker	3 160	3 812	–	3 373
Technische Schiffsoffiziere, Schiffsmaschinisten	2 522	3 887	–	2 602
Decksleute in der Schifffahrt	2 728	–	2 022	–
Binnenschiffer	2 865	3 719	2 240	1 947
Sonstige Wasserverkehrsberufe	2 486	2 958	1 993	1 887
Luftverkehrsberufe	2 163	6 366	2 260	3 624
	Jahreslöhne 2001			
Schienenfahrzeugführer	35 929	32 766	29 678	31 032
Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner	31 466	31 688	24 024	27 474
Sonstige Fahrbetriebsregler, Schaffner	31 580	42 048	26 338	30 854
Kraftfahrzeugführer	30 941	36 178	22 084	27 482
Nautiker	37 672	48 150	–	43 603
Technische Schiffsoffiziere, Schiffsmaschinisten	38 144	50 155	–	32 666
Decksleute in der Schifffahrt	39 047	–	26 668	–
Binnenschiffer	37 800	46 057	26 203	23 746
Sonstige Wasserverkehrsberufe	33 117	–	23 868	23 467
Luftverkehrsberufe	29 088	86 985	28 264	44 934

Quelle: Statistisches Bundesamt. **DIW** Berlin 2007

Besser als diese Quelle sind die Daten des Sozioökonomischen Panels. Danach lassen sich zwar wegen zu geringer Fallzahlen in der Stichprobe der letzen Erhebungswelle (2006) keine Aussagen über die Schienenfahrzeugführer machen,[5] wohl aber über die Berufskraftfahrer. Zudem kann anhand der Daten eine weitere Referenzgruppe gebildet werden, die der einschlägigen Berufsklassifikation von Blossfeld folgt, bei der Schienenfahrzeugführer mit anderen Berufen zu den Beschäftigten in „qualifizierten Diensten“ zusammengefasst sind. Neben Lokomotivführern zählen dazu u. a. Polizisten und Feuerwehrleute.[6] Weil diese Gruppe als Referenz dient, wurden die Lokomotivführer bei der Datenauswertung ausgeklammert. Enthalten sind in den Daten keine Jahressonderzahlungen, wohl aber Überstundenzuschläge.

Es zeigt sich, dass die Stundenlöhne in den beiden Referenzgruppen weit unter den Tariflöhnen der Lokomotivführer nach den Angaben der DB liegen (Tabelle 3). Bei den Kraftfahrern fällt auf, dass es kaum Unterschiede zwischen dem mittleren Lohn (dem Lohn, der die Gruppe in zwei gleich große Hälften teilt) und dem Durchschnittslohn (Summe aller Löhne geteilt durch alle Personen) gibt. Bei den Personen in „qualifizierten Diensten“ liegt dagegen der Durchschnittslohn deutlich über dem mittleren Lohn – im oberen Lohnbereich fallen bei ihnen die Löhne also vergleichsweise hoch aus. Zudem erweist sich, dass die Berufskraftfahrer zwar nur niedrige Stundenlöhne beziehen, aber auf lange Arbeitszeiten kommen.

Dass Berufskraftfahrer gering entlohnt werden, lässt sich auch an den aktuell verfügbaren Tarifdaten des Statistischen Bundesamtes für Branchen des Transportgewerbes ablesen (Kasten 2). Zwar liefern die Daten nur Informationen über die Grundbezüge, doch wird deutlich, dass – bei nicht geringen regionalen Unterschieden – Berufskraftfahrer nur niedrige Löhne erhalten. Zudem ist in Rechnung zu stellen, dass ein erheblicher Teil der Fahrer überhaupt keiner Tarifbindung unterliegt oder die möglichen ersten Kündigungsfristen vieler Tarifverträge längst abgelaufen sind, ohne dass es zu neuen Abschlüssen kam. Das ist insbesondere in den neuen Bundesländern der Fall.

4 Es wurden Zuwachsraten bei den Löhnen angesetzt, bei denen nicht die tatsächliche Lohnentwicklung in den einzelnen Berufsgruppen verwendet wurde, sondern die generellen Lohnsteigerungsraten – differenziert lediglich nach Arbeitern und Angestellten sowie nach West- und Ostdeutschland.

5 Identifizieren ließen sich lediglich neun Personen.

6 Schimpl-Neimans, B.: Mikrodaten-Tools: Umsetzung der Berufsklassifikation von Blossfeld auf die Mikrozensen 1973–1998. ZUMA-Methodenbericht Nr. 10/2003, 5.

Kasten 2

Tarifvertragliche Lohnvereinbarungen für Fahrer im deutschen Straßenverkehr

Angegeben ist neben dem Tarifgebiet und dem Wirtschaftsbereich bzw. dem Tätigkeitsfeld auch der Termin für die erstmalige Kündigungsmöglichkeit des Tarifvertrags (in Klammern). Die Angaben stammen vom Statistischen Bundesamt.

Schleswig-Holstein – Verkehrsgewerbe (ohne öffentliche Unternehmen)
für Arbeitnehmer der höchsten tarifmäßigen Altersstufe, Stundenlohn
(30.06.06)

- Fernfahrer überwiegend im Güter- und Möbelfernverkehr tätig: 8,65 Euro
- Übrige Fahrer 9,28 Euro

Schleswig-Holstein – Privates Omnibusgewerbe
Stundenlohn
(30.11.05)

- Kraftfahrer mit bestandener Prüfung 10,03 Euro

Hamburg – Güternah- und Speditionsgewerbe
für Arbeitnehmer der höchsten tarifmäßigen Altersstufe, Stundenlohn
(31.12.06)

- Kraftfahrer von Fahrzeugen mit bis zu 7,49 t Gesamtgewicht 9,10 Euro

Nordrhein-Westfalen – Privater Güterverkehr
für Arbeitnehmer der höchsten tarifmäßigen Altersstufe, Wochenlohn/39 Wochenstunden
(30.04.08)

- Qualifizierte Tätigkeiten wie Berufskraftfahrer 10,72 Euro

Hessen – Privates Transport- und Verkehrsgewerbe
Stundenlohn
(31.05.05)

- Fernfahrer 10,10 Euro
- Sonstige Fahrer 9,87 Euro

Hessen – Nachverkehrsbetriebe
Stundenlohn bei 167,4 Stunden pro Monat
(30.05.05)

- Omnibus- und Schienenfahrzeugführer (Lohngruppe 8) 13,57 Euro

Rheinland-Pfalz – Verkehrsgewerbe
Stundenlohn
(31.03.07)

- Omnibusfahrer Grundlohn 10,02 Euro
- Kraftfahrer im Güter- und Möbelfernverkehr 9,01 Euro
- Übrige Kraftfahrer 9,38 Euro

Baden-Württemberg – Speditionsgewerbe und Güter- und Möbelnahverkehr
Stundenlohn
(31.03.06)

- Kraftfahrer mit Führerschein Klasse II 11,69 Euro

Baden-Württemberg – Güterfern- und Umzugsfernverkehr
Stundenlohn
(31.03.06)

- Berufskraftfahrer im Facharbeiterbrief 11,51 Euro
- Kraftfahrer mit Führerschein Klasse II 11,19 Euro
- Übrige Kraftfahrer 10,65 Euro

Bayern – Speditions- und Transportgewerbe
Stundenlohn
(30.09.06)

- Berufskraftfahrer mit abgeschlossener Ausbildung 10,35 Euro
- Übrige Kraftfahrer 10,22 Euro

Bayern – Omnibusgewerbe
Stundenlohn bei 167,48 Stunden pro Monat
(31.12.05)

- Kraftfahrer mit IHK-Prüfung oder zehnjähriger Fahrpraxis 10,72 Euro
- Übrige Kraftfahrer 10,66 Euro

Entlohnung der Lokomotivführer der DB im Vergleich zu anderen deutschen Bahnunternehmen

In Deutschland wurde der Bahnverkehr in den letzten Jahren schrittweise liberalisiert. Neben der nach wie vor dominierenden DB und ihren Tochtergesellschaften haben sich – vornehmlich in Nischen – zahlreiche private Bahnunternehmen oder andere Konkurrenten engagiert. Die von ihnen gezahlten Löhne für Lokomotivführer können ebenfalls als eine Referenzgröße für die Tarifverhandlungen von DB und GDL herangezogen werden. Auch für die Tariflöhne einiger Konkurrenten der DB wurden von ihr Daten zur Verfügung gestellt.

Folgt man den Angaben, bewegt sich die DB bei der Höhe der Entlohnung der Lokomotivführer bei den untersuchten Unternehmen im oberen Teil der Rangfolge (Abbildung 1). Etwas höhere Löhne zahlen nur die Gütertransportunternehmen SBB Cargo (diese aber nur bei den berufserfahrenen Lokomotivführern) sowie die rail4chem. Insgesamt gesehen weicht die DB bei der Entlohnung der Lokomotivführer ohne Berücksichtigung anderer produktivitätsrelevanter Faktoren aber nur wenig von der besser bezahlenden Konkurenz in Deutschland ab. Dabei ist allerdings eine Gleichverteilung der Lokomotivführer hinsichtlich Eingruppierung, Tätigkeitsmerkmalen und Familienverhältnissen unterstellt, von der nicht auszugehen ist.

Andere Unternehmen entlohnen ihre Lokomotivführer geringer als die DB, wobei die Unterschiede ebenfalls nach der Berufserfahrung variieren. Der Abstand zwischen den Lokomotivführerentgelten der DB und denen der geringer entlohnenden Unternehmen ist zum Teil recht groß – insbesondere im Fall der Connex Sachsen GmbH (CSN). Hinzu kommt, dass die DB im Gegensatz zu den meist regional agierenden Mitbewerbern im gesamten Bundesgebiet einheitliche Tarifentgelte zahlt.

Löhne von Lokomotivführern im internationalen Vergleich

Die Europäische Akademie für umweltorientierten Verkehr hat die Ergebnisse einer Befragung von Gewerkschaften aus mehreren europäischen Ländern aus dem Jahr 2005 veröffentlicht, in der u. a. die Entlohnung von Lokomotivführern thematisiert wurde.[7] Teilgenommen haben dabei Gewerkschaften aus Bulgarien, Frankreich, Schweden, Estland, Spanien, Luxemburg, Rumänien, Slowenien, Deutschland, Lettland, Belgien, Litauen, Ungarn, Schweiz, Österreich, Italien, Serbien und Montenegro, Norwegen und Großbritannien. Angesichts dieser Zusammensetzung muss es nicht verwundern, dass die Unterschiede bei den Einkommen groß ausfallen. In Tabelle 4 ist die Höhe der Entlohnung einzelnen Klassen zugeordnet worden. Welche Länder zu welcher Klasse gehören, ist zwar nicht bekannt, aber die neuen Mitgliedsstaaten der EU dürften sich durchweg in den unteren Klassen befinden. Nach den Angaben der DB kommt bei ihr ein Lokführer auf knapp 31 000 bis reichlich 33 000 Euro brutto pro Jahr. Auf einen Monat umgerechnet wären das 2 560 Euro bis 2 750 Euro. Demnach liegen

7 Die Studie wurde von der EU finanziert und von der Sektion Eisenbahn der European Transport Workers Federation initiiert. EVA – Akademie für umweltorientierten Verkehr gGmbH: Kollektivvereinbarungen im europäischen Bahnsektor. Berlin 2005.

Tabelle 3

Bruttostundenlöhne und Wochenarbeitszeiten in Referenzgruppen für Lokomotivführer

	Qualifizierte Dienste[1]	Kraftfahrer[2]
Mittlerer Stundenlohn[3] in Euro	10,98	10,89
Durchschnittlicher Stundenlohn[3] in Euro	12,44	11,05
Vereinbarte Wochenarbeitsstunden[4] (Mittelwert)	36,4	41,0
Üblicherweise geleistete Wochenarbeitsstunden (Mittelwert)	49,3	51,1

1 Gemäß Blossfeld-Klassifikation, ohne Lokomotivführer und Zugbegleiter.
2 Auf der Straße, ohne Führer von PKW.
3 Stundenlohn = Bruttoerwerbseinkommen aus hauptsächlicher Tätigkeit/(üblicherweise geleistete Arbeitszeit/4). In den Bruttoerwerbseinkommen sind Zulagen und Überstundenzuschläge enthalten, nicht aber Jahressonderzahlungen, einmalige Prämien oder vermögensbildende Leistungen.
4 Sofern es Vereinbarungen über die Arbeitszeit gibt.

Quellen: Das Sozio-ökonomische Panel; Berechnungen des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2007

Abbildung 1

Bruttostundenentgelte[1] bei deutschen Eisenbahnunternehmen

In Euro

1 Jahresbruttoentgelt je bewerteter Stunde.

Quelle: Deutsche Bahn AG. **DIW** Berlin 2007

Tabelle 4

Lokomotivführerlöhne[1] in europäischen Ländern nach Lohnklassen 2005

Zahl der Länder

	Jahreslöhne	
	Brutto	Netto
weniger als 5 000 Euro	3	3
5 000 bis 10 000 Euro	5	5
10 000 bis 20 000 Euro	1	1
20 000 bis 30 000 Euro	0	0
30 000 bis 40 000 Euro	5	6
mehr als 40 000 Euro	4	3

1 Ergebnisse einer Umfrage unter europäischen Transport- und Eisenbahngewerkschaften. Die Frage lautete: „Wie hoch ist das durchschnittliche Jahresnettoeinkommen eines standardisierten Arbeitnehmers – Lokführer, 35 Jahre alt, verheiratet, 2 Kinder, 10 Jahre Betriebszugehörigkeit, vollzeitbeschäftigt – nach Abzug von Steuern und Sozialabgaben, einschließlich Zulagen, Urlaubsgeld, Jahresprämien, etc.?"

Quelle: Europäische Akademie für umweltorientierten Verkehr. **DIW** Berlin 2007

die Bruttolöhne der Lokomotivführer in Deutschland – gemessen an der Entlohnung der DB – in der zweithöchsten Kategorie. Es gibt also Länder, in denen Lokomotivführer höher bezahlt werden als in Deutschland.

Das ist etwa in Dänemark der Fall. Nach amtlichen Angaben erhalten dort die Lokomotivführer ein deutlich höheres Monatseinkommen; dies ist aber auf vergleichsweise viele Arbeitsstunden sowie Zulagen und Zuschläge (wie solche für Überstunden) zurückzuführen. Bei den Bruttostundenlöhnen liegen die Lokomotivführer in Dänemark dagegen nur wenig vor ihren deutschen Kollegen, wenn die Zuschläge unberücksichtigt bleiben (Tabelle 5). Was sich im Einzelnen hinter den Zuschlägen verbirgt, war nicht zu ermitteln. In Schweden sind die Bruttomonatslöhne ebenfalls höher als in Deutschland, die Differenz ist aber nicht groß (Tabelle 6). Über die monatlich zu leistenden Arbeitsstunden liegen für Schweden keine Informationen vor. Schließlich wurden noch Informationen aus Großbritannien

Tabelle 5

Entlohnung eines Lokokomotivführers in der Privatwirtschaft Dänemarks 2005

Umgerechnet in Euro je Stunde

Arbeitskosten insgesamt	31,40
Zulagen und Überstundenzuschläge	3,50
Arbeitskosten ohne Zulagen und Zuschläge	27,90
Arbeitskosten für Lohnfortzahlung im Krankheitsfall, Urlaub, Pensionszahlungen	6,60
Ausgezahltes Bruttoeinkommen ohne Zulagen und Zuschläge	21,31
Festgelegter auszuzahlender Bruttomonatslohn in Euro (bei 179 Stunden)	3 811,40

Quellen: Dänisches Statistisches Amt; Berechnungen des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2007

Tabelle 6

Bruttomonatslöhne von Lokomotivführern und verwandten Berufen[1] in Schweden 2006

Umgerechnet in Euro

Unteres Viertel	2 560
Mittlerer Lohn	2 890
Oberes Viertel	3 020
Durchschnittslohn	2 840

1 Bremser, Stellwerksbediener, Rangierer.

Quellen: Schwedisches Statistisches Amt; Berechnungen des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2007

(aus dem jüngsten British Household Panel Survey) herangezogen. Sie basieren auf den Angaben von 83 Lokomotivführern; statistisch ist das eine hinreichende Anzahl, um zuverlässige Aussagen machen zu können. Im Schnitt kamen die britischen Lokomotivführer auf ein monatliches Bruttoeinkommen von umgerechnet 2 960 Euro bei einer Arbeitszeit von 39,2 Stunden pro Woche.[8] Dies ist ebenfalls mehr als das Tarifeinkommen in Deutschland, wenngleich in den Angaben auch Überstundenzuschläge enthalten sein mögen.

Internationale Lohnvergleiche sind allerdings problematisch – und zwar aus folgenden Gründen:

- Sie sind methodisch schwer durchzuführen, da nicht immer hinreichend bekannt ist, wie die ausgewiesenen Bruttolöhne definiert sind – also welche Lohnkomponenten sie enthalten. Und generell ist die Datenlage mit Blick auf die Entlohnung einzelner Berufsgruppen dürftig. Das gilt auch für Deutschland.
- Die Höhe der Bruttolöhne allein reicht für einen internationalen Vergleich nicht aus. So kann ein Arbeitnehmer einen hohen Bruttolohn erhalten, von dem er aber allein oder überwiegend die Kosten für seine soziale Sicherung bestreiten muss, weil der Arbeitgeber keine oder nur geringe Beiträge dazu leistet. So zahlen in der Schweiz zwar sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer in die Versicherung der Altersvorsorge ein – allerdings nur einen geringen Teil des Bruttolohns, was für die Altersvorsorge nicht ausreicht und deshalb privat ergänzt werden muss. Oder die Arbeitnehmer müssen ihre Krankenversicherung oder die Absicherung für eine spätere Pflege allein tragen. Das verweist darauf, dass letztlich die Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung nichts anderes als Lohnbestandteile sind.
- Zudem muss die Finanzierung der staatlichen Sozialversicherung mit in den Blick genommen werden. So können in Dänemark die Unterneh-

8 Auswertung von Malcolm Brynin, Universität Essex.

men auch deshalb hohe Löhne zahlen, weil sie sich wenig an der Finanzierung der staatlichen Sozialversicherung beteiligen müssen. Diese werden dort in erheblichem Maße von Steuern getragen – insbesondere von indirekten Steuern, was dazu beiträgt, dass die Verbraucherpreise vergleichsweise hoch sind. Bei Lohnvergleichen wäre also auch die jeweilige nationale Kaufkraft der Lohnbezieher zu beachten (Abbildung 2).

- Noch problematischer ist ein internationaler Lohnvergleich auf der Basis von Nettolöhnen. Auch dabei müsste das nationale Verbraucherpreisniveau berücksichtigt werden. Hinzu kommt, dass der Arbeitnehmer durch seine Einzahlungen in die Sozialkassen (wie auch dadurch, dass der Arbeitgeber für ihn Beiträge entrichtet) Leistungsansprüche erwirbt. Das Ausmaß dieser Ansprüche variiert zwischen den einzelnen Ländern. Oder es gibt spezielle Regelungen in einem Land zur Vermögensbildung, die mit Lohnabzügen verbunden sind, die es in einem anderen Land (beispielsweise Spanien) überhaupt nicht gibt. Auch wären Unterschiede bei der Besteuerung der Einkommen aus abhängiger Beschäftigung in den Blick zunehmen.

Abbildung 2

Lebenshaltungskosten der privaten Haushalte in Europa 2006

Index Deutschland = 100

Quellen: Eurostat; Berechnungen des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2007

Fazit

Die Lokomotivführer der DB schneiden im nationalen Vergleich mit ihren Entgelten nicht schlecht ab. Die Lohnhöhe liegt oberhalb des gesamtwirtschaftlichen Durchschnittlohns in Deutschland und oberhalb der Löhne vergleichbarer Berufe. Manche Bahnunternehmen zahlen den Lokomotivführern zwar etwas höhere Löhne als die DB, größer ist der Abstand aber zu den Bahnunternehmen mit geringeren Löhnen – insbesondere in Ostdeutschland.

In einigen anderen europäischen Ländern werden den Lokomotivführern weit geringere Löhne gezahlt, in manchen Staaten aber auch höhere. Internationale Lohnvergleiche sind allerdings sehr problematisch, weil man nicht von den Löhnen auf das für den Konsum verfügbare Einkommen und auf die Kaufkraft schließen kann. Zudem gibt es Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern hinsichtlich der Anbindung der Altersvorsorge und des Schutzes vor persönlichen Risiken an die Entlohnung. Auch darf bei internationalen Vergleichen der Erwerbseinkommen einzelner Berufsgruppen das allgemeine Lohnniveau nicht außer Acht gelassen werden. So liegt Deutschland bei den Löhnen im privaten Dienstleistungssektor – gemessen an den Arbeitskosten – in West-Europa lediglich im Mittelfeld.[9]

9 Vgl. Düthmann, A. u. a.: Arbeitskosten in Deutschland bisher unterschätzt. IMK-Report Nr. 11, 2006.

JEL Classification:
J31, J41, J81

Keywords:
Gross wages,
Railway sector,
Engine drivers

Dynamische Inlands- und Auslandsnachfrage führt zu kräftigem Wachstum der Industrieproduktion in Deutschland

Dorothea Lucke
dlucke@diw.de

Die Industrieproduktion in Deutschland wird in diesem Jahr um 5,3 Prozent zunehmen und damit ähnlich stark wachsen wie 2006. Die Dynamik, zu der fast alle Industriebranchen beitragen, nährt sich vor allem aus der sehr kräftigen Auslandsnachfrage, aber auch die inländischen Bestellungen haben stark zugenommen. Im nächsten Jahr wird sich die Expansion der Industrieproduktion fortsetzen, wenn auch mit verringertem Tempo. Dieser Prognose liegt die Erwartung zugrunde, dass sich die Krise auf dem Immobilienmarkt der USA nicht wesentlich auf die Industrieentwicklung in Deutschland auswirken wird.

Die Nachfrage nach Gütern des verarbeitenden Gewerbes ist in den ersten acht Monaten gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 9,4 Prozent gestiegen. Sie wurde getragen von einem sehr kräftigen weltwirtschaftlichen Wachstum und einer anhaltend lebhaften gesamtwirtschaftlichen Investitionstätigkeit in Deutschland. Die Industrieproduktion[1] ist in den ersten acht Monaten gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 6,1 Prozent gestiegen. (Tabellen 1 und 2, Abbildung 1). Die jüngste Prognose des DIW Berlin zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung[2] lässt erwarten, dass die Produktion der deutschen Industrie auch im weiteren Verlauf dieses Jahres und im nächsten Jahr deutlich wachsen wird. Die darauf aufbauende, von der Industrietagung des DIW Berlin erarbeitete Vorausschätzung[3] wird im Folgenden differenziert nach Teilbereichen des produzierenden Gewerbes (ohne Baugewerbe) dargestellt.

Investitionsgüterproduzenten: Zweistelliges Wachstum der Inlandsnachfrage

Das anhaltend starke weltwirtschaftliche Wachstum geht mit einer kräftigen Investitionstätigkeit einher. Die Nachfrage aus dem Ausland nach deutschen Investitionsgütern steigt nun schon im vierten Jahr sehr stark; in den ersten acht Monaten

1 Güter des produzierenden Gewerbes ohne Baugewerbe.
2 Weltwirtschaftliche Expansion nur leicht gedämpft: Rezession nicht wahrscheinlich. Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 42/2007.
3 Das Ergebnis der Industrietagung des DIW Berlin ist eine Symbiose aus den modellgestützten Branchenprognosen des DIW Berlin und den Prognosen der Branchenexperten.

Tabelle 1

Produktion und Auftragseingänge im produzierenden Gewerbe[1]

In %

	Struktur[2]	Produktion[3]				Exportquote[4]	Auftragseingang[5]		
							Insgesamt	Inland	Ausland
	in %	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %				in %	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %		
	2006	4. Vj. 06	1. Vj. 07	2. Vj. 07	Jan–Aug 07	2006	Jan–Aug 2007		
Produzierendes Gewerbe ohne Baugewerbe	100,0	6,0	6,8	5,7	6,1	–	–	–	–
Vorleistungsgüterproduzenten	38,5	9,3	10,7	7,2	8,4	40,7	7,7	6,8	8,8
Investitionsgüterproduzenten	36,4	7,3	9,0	7,4	8,2	57,0	11,4	10,1	12,4
Gebrauchsgüterproduzenten	3,4	7,9	5,8	0,5	2,6	35,6	3,8	2,1	6,5
Verbrauchsgüterproduzenten	15,9	1,1	3,6	3,1	2,9	22,8	7,6	5,3	11,0
Energie	9,3	–2,9	–9,5	–1,9	–4,8	–	–	–	–
Bergbau[6]	1,4	–0,8	3,2	–5,6	1,0	8,6	–	–	–
Kohlenbergbau, Torfgewinnung	0,7	–5,0	3,0	3,5	6,1	3,6	–	–	–
Gewinnung von Erdöl und Erdgas	0,3	–4,4	–5,1	–3,2	–1,0	7,2	–	–	–
Gewinnung von Steinen und Erden, sonstiger Bergbau	0,4	10,3	15,8	–22,1	–7,2	15,3	–	–	–
Verarbeitendes Gewerbe	95,3	6,9	8,6	6,4	7,1	43,3	9,4	7,9	11,0
Ernährungsgewerbe	7,6	–0,5	4,8	2,0	2,8	16,2	–	–	–
Tabakverarbeitung	0,2	3,5	6,5	4,0	4,5	10,2	–	–	–
Textilgewerbe	0,9	1,2	2,5	2,2	1,9	42,4	3,4	2,9	4,2
Bekleidungsgewerbe	0,3	–11,5	–5,5	–10,3	–9,0	35,5	–0,8	–6,2	8,5
Ledergewerbe	0,1	0,5	9,2	12,9	11,3	31,6	–2,0	–1,4	–3,3
Holzgewerbe	1,4	8,6	7,9	–3,1	1,9	25,5	0,1	–2,5	6,9
Papiergewerbe	2,2	4,6	10,1	8,5	9,4	39,2	7,1	5,5	9,5
Verlags- und Druckgewerbe	4,0	–0,1	–0,3	–2,6	–1,4	9,3	5,5	3,9	14,9
Mineralölverarbeitung, Kokerei	1,4	0,5	3,8	–4,0	–1,0	9,0	–	–	–
Chemische Industrie	9,4	4,8	4,8	5,9	5,1	54,9	7,6	8,6	6,9
Gummi- und Kunststoffwaren	4,4	2,8	10,0	6,1	6,8	38,3	6,8	5,7	8,6
Glas, Keramik, Steine und Erden	2,9	10,4	23,6	6,7	9,8	24,9	6,1	3,3	11,2
Metallerzeugung und -bearbeitung	3,8	8,9	10,2	5,0	6,8	39,4	1,0	4,0	–3,5
Metallverarbeitung	8,4	9,0	10,8	7,6	9,6	28,4	11,1	11,0	11,3
Maschinenbau	14,3	9,5	12,6	9,2	10,3	55,8	17,5	14,3	19,8
EDV-Geräte, Büromaschinen	1,2	23,8	37,4	34,3	40,9	37,3	38,9	39,5	37,9
Elektrotechnik	7,9	10,2	11,0	7,6	8,8	40,5	8,7	5,5	13,3
Medientechnik	4,3	23,3	7,5	18,4	13,5	61,2	4,8	2,6	6,3
Mess- und Regeltechnik	3,8	12,2	5,5	3,6	5,1	57,3	8,5	11,7	6,4
Kraftwagenbau	12,1	0,9	7,6	7,3	7,0	61,7	6,6	5,1	7,5
Sonstiger Fahrzeugbau	2,4	10,1	–1,4	–3,9	–2,7	56,9	28,0	19,0	33,1
Möbel, Spielwaren	1,9	7,2	6,4	1,4	3,7	26,7	–8,4	–10,9	–0,1
Recycling	0,2	19,7	18,2	21,7	15,7	24,9	–	–	–
Energieversorgung	6,9	–3,3	–13,1	–1,8	–17,6	–	–	–	–

1 Ohne Baugewerbe.
2 Anteile in % der Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten des produzierenden Gewerbes ohne Bauleistungen. Abweichungen in den Summen durch Rundung.
3 Produktionsindex, 2000 = 100, arbeitstäglich bereinigt.
4 Auslandsumsatz in % des Gesamtumsatzes der Betriebe des jeweiligen Sektors.
5 Volumenindex, 2000 = 100.
6 Einschließlich Gewinnung von Steinen und Erden.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2007

dieses Jahres hat sie gegenüber 2006 um 12,4 % zugelegt. Dazu hat die Nachfrage aus den Ländern des Euroraums mit einem Wachstum von 17,4 % besonders stark beigetragen.

Die hohe Kapazitätsauslastung im verarbeitenden Gewerbe, eine günstige Gewinnsituation und -erwartung der Unternehmen, die verbesserte Lage der öffentlichen Haushalte sowie die zum Jahresende hin auslaufende Möglichkeit der degressiven Abschreibung haben die gesamtwirtschaftliche Investitionstätigkeit in Deutschland in den ersten zwei Quartalen gegenüber dem Vorjahr preisbereinigt um 7,4 % ansteigen lassen. Dies hat zu einer starken Nachfrage bei den inländischen Investitionsgüterproduzenten geführt. Sie war in den ersten acht Monaten um 10,1 % höher als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Als Folge der kräftigen Expansion der in- und ausländischen Nachfrage haben die Investitionsgüterproduzenten ihre Produktion in den ersten acht Monaten um 8,2 % gegenüber dem Vorjahr ausgedehnt.

Die Entwicklung bei den Investitionsgüterproduzenten insgesamt wird vom *Maschinenbau*, der wichtigsten Investitionsgüter produzierenden Branche

Tabelle 2

Entwicklung der Produktion[1] und der Auftragseingänge[2] in den Hauptgruppen und in ausgewählten Branchen des verarbeitenden Gewerbes

Veränderungen gegenüber der Vorperiode in %

	2006	2. Vj. 06	3. Vj. 06	4. Vj. 06	1. Vj. 07	2. Vj. 07
Produktion						
Produzierendes Gewerbe ohne Baugewerbe	5,9	2,0	1,9	1,1	1,7	0,7
Vorleistungsgüterproduzenten	8,1	3,3	3,0	1,8	2,2	0,1
Investitionsgüterproduzenten	7,0	2,0	2,1	1,7	2,9	0,4
Gebrauchsgüterproduzenten	7,2	3,6	2,9	–0,7	0,0	–1,7
Verbrauchsgüterproduzenten	1,7	1,0	–0,2	0,8	1,9	0,5
Energie	0,0	–2,5	0,0	–2,8	–4,6	6,0
Verarbeitendes Gewerbe	6,4	2,5	2,0	1,5	2,4	0,3
Ernährungsgewerbe	2,3	2,4	–1,3	0,5	1,7	0,7
Chemische Industrie	4,1	0,2	1,7	2,4	0,5	1,3
Metallerzeugung und -bearbeitung	6,9	3,8	2,1	2,7	1,2	–1,1
Metallverarbeitung	6,7	3,7	2,4	2,9	1,4	0,6
Maschinenbau	8,3	2,7	3,2	1,4	4,6	–0,2
Elektro-, Medien-, Regeltechnik	14,0	2,7	3,4	2,2	0,2	3,3
Kraftwagenbau	3,0	1,5	1,5	–0,8	5,3	1,2
Auftragseingang Inland						
Vorleistungsgüterproduzenten	8,6	4,1	1,3	1,5	1,6	1,8
Investitionsgüterproduzenten	–2,5	1,8	7,0	–1,9	4,1	1,6
Gebrauchsgüterproduzenten	0,5	1,7	1,1	1,8	–2,3	0,4
Verbrauchsgüterproduzenten	–3,7	0,6	1,0	2,1	0,7	3,9
Verarbeitendes Gewerbe	–0,8	2,7	3,7	0,1	2,4	1,9
Chemische Industrie	–6,5	0,7	1,8	2,9	3,0	1,4
Metallerzeugung und -bearbeitung	5,7	5,9	0,1	0,3	–2,2	9,3
Metallverarbeitung	2,5	2,7	3,9	9,6	–3,4	–0,9
Maschinenbau	–2,7	7,5	0,7	5,3	6,3	–3,1
Elektro-, Medien-, Regeltechnik	10,7	3,2	1,5	–1,0	2,6	2,5
Kraftwagenbau	–4,2	2,6	3,1	–4,0	4,8	1,1
Auftragseingang Ausland						
Vorleistungsgüterproduzenten	13,7	5,1	3,0	1,7	0,1	3,6
Investitionsgüterproduzenten	25,1	0,6	4,8	–2,4	7,3	8,5
Gebrauchsgüterproduzenten	25,9	2,4	2,9	–2,1	2,6	3,9
Verbrauchsgüterproduzenten	32,2	1,5	4,3	1,9	2,1	6,1
Verarbeitendes Gewerbe	27,6	2,1	4,1	–0,8	4,5	6,6
Chemische Industrie	9,8	2,6	0,8	2,3	0,5	4,0
Metallerzeugung und -bearbeitung	17,8	2,4	0,2	–4,7	2,0	–2,1
Metallverarbeitung	41,8	6,5	10,9	–4,3	0,0	8,1
Maschinenbau	31,6	1,6	5,6	2,1	11,8	–0,6
Elektro-, Medien-, Regeltechnik	18,9	6,0	1,9	0,7	2,6	3,0
Kraftwagenbau	22,5	0,5	–0,7	1,8	4,5	1,2

1 Produktionsindex 2000 = 100, arbeitstäglich und saisonbereinigt. **2** Volumenindex 2000 = 100, saisonbereinigt.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2007

sogar noch übertroffen (Abbildung 2). Hier hat die Nachfrage aus dem Ausland (Inland) in den ersten acht Monaten um knapp 20 % (gut 14 %) gegenüber dem Vorjahr zugelegt. Die Produktion wurde um 10,3 % ausgeweitet; in dieser Größenordnung wird auch die Wachstumsrate für das gesamte Jahr 2007 liegen (Tabelle 3). Trotz massiver Investitionen in eigene Anlagen seit 2004 übersteigt die Kapazitätsauslastung im Maschinenbau inzwischen in vielen Firmen das betriebswirtschaftlich sinnvolle Maß. Die Anzahl der Firmen, die unter Engpässen beim Personal, insbesondere bei Facharbeitern und Ingenieuren, und unter Materialknappheit leiden, ist Mitte des Jahres nochmals deutlich gestiegen. Diese produktionsseitigen Behinderungen werden das Wachstum des Maschinenbaus im kommenden Jahr beschränken. Auf der Nachfrageseite werden vor allem zwei Effekte eine Rolle spielen: Zum einen reduzieren die in dieses Jahr fallenden Vorzieheffekte aufgrund des Auslaufens der degressiven Abschreibungen die Nachfrage nach Maschinen im kommenden Jahr. Zum anderen bremst der hohe Kurs des Euro im Verhältnis zum US-Dollar die Nachfrage nach deutschen Maschinen zunehmend. Insgesamt wird sich deshalb das Wachstum im Maschinenbau auf eine Rate von etwa 4,5 % reduzieren.

Der *Kraftwagenbau* hat nach einer unterdurchschnittlichen Entwicklung in 2006 in diesem Jahr

Abbildung 1

Auftragseingang und Produktion nach Hauptgruppen

3. Quartal 2007 auf Basis der Werte für Juli und August geschätzt.

Quelle: Statistisches Bundesamt. **DIW** Berlin 2007

Abbildung 2

Maschinenbau

Auftragseingang und Produktion

3. Quartal 2007 auf Basis der Werte für Juli und August geschätzt.

Quelle: Statistisches Bundesamt. **DIW** Berlin 2007

Abbildung 3

Kraftwagenbau

Auftragseingang und Produktion

3. Quartal 2007 auf Basis der Werte für Juli und August geschätzt.

Quelle: Statistisches Bundesamt. **DIW** Berlin 2007

an Dynamik gewonnen. Die Produktion hat in den ersten acht Monaten gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 7,0 % zugelegt. (Abbildung 3). Wie schon in den vergangenen zwei Jahren trägt die Nachfrage nach deutschen Nutzfahrzeugen deutlich zum Wachstum der Branche bei. Der Index des Auftragseingangs aus dem Ausland im Bereich „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern" (WZ 34.2), der als Indikator für die Entwicklung der ausländischen Nachfrage nach Nutzfahrzeugen betrachtet werden kann, lag zwar in den ersten acht Monaten noch über dem Vorjahresniveau, im bisherigen Jahresverlauf war er aber rückläufig. Auch von der Nachfrage aus dem Inland werden im kommenden Jahr keine nennenswerten Impulse mehr ausgehen, da mit dem Auslaufen der degressiven Abschreibungen zum Ende des Jahres die letzte einer Reihe von politischen Maßgaben wegfällt, die in Deutschland in den vergangenen Jahren die Investitionen in Nutzfahrzeuge angeregt haben.

Die Herstellung von Pkw ist einer der wenigen großen Produktionszweige, in denen sich in diesem Jahr die inländische und die ausländische Nachfrage sehr unterschiedlich entwickelt haben. Indikatoren sind hier die Indices im Bereich „Herstellung von Kraftwagen und -motoren" (WZ 34.1), in dem Personenkraftwagen das größte Gewicht haben. Während die Auftragseingänge aus dem Ausland in den ersten acht Monaten gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 6,8 % gewachsen sind, gingen die Inlandsaufträge um 0,4 % zurück. Hier hat die Mehrwertsteuererhöhung bremsend gewirkt, was auch in dem Rückgang der inländischen Pkw-Neuzulassungen um 7,6 % zum Ausdruck kommt. Für das nächste Jahr ist deswegen und aufgrund der sich verbessernden Einkommenssituation der privaten Haushalte eine Erholung der Pkw-Nachfrage im Inland zu erwarten. Die Nachfrage aus dem Ausland wird dagegen zunehmend von dem hohen Euro-Kurs gebremst. Für den Kraftfahrzeugbau insgesamt wird sich das

Tabelle 3

Produktionsentwicklung[1] 2006 bis 2008

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %

	2006	2007[2]	2008[2]
Produzierendes Gewerbe ohne Baugewerbe	5,9	5,3	3,2
Verarbeitendes Gewerbe	6,4	6,0	3,2
Ernährungsgewerbe	2,0	2,2	1,6
Chemische Industrie	4,1	4,0	2,5
Metallerzeugung und -bearbeitung	6,8	4,9	1,3
Metallverarbeitung	6,8	7,2	3,7
Maschinenbau	8,2	10,0	4,5
Elektro-, Medien-, Regeltechnik	14,0	7,8	4,6
Kraftwagenbau	2,9	6,3	3,0
Energieversorgung	1,1	–3,3	3,0

1 Arbeitstäglich bereinigt.
2 Prognose der Industrietagung des DIW Berlin.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2007

Produktionswachstum in diesem Jahr auf 6,3 % und im kommenden Jahr auf 3,0 % belaufen.

Die *Elektrotechnik i. w. S.* umfasst die Wirtschaftszweige Elektrotechnik i. e. S. (Anteil 49 %), die Medientechnik (Anteil 27 %) und die Medizin-, Mess- und Regeltechnik (Anteil 24 %) (Abbildung 4). Die Elektrotechnik i. e. S. hat wie der Maschinenbau von der regen Investitionstätigkeit im In- und Ausland profitiert. In den ersten acht Monaten ist die Produktion um knapp 9 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum gestiegen, so dass im Jahresdurchschnitt eine Wachstumsrate von 8 % erreicht werden wird. Die gleichen Faktoren wie beim Maschinenbau werden im kommenden Jahr das Produktionswachstum dämpfen; es wird ein Zuwachs von 5 % erwartet.

Die Medientechnik besteht aus Produktionszweigen, die sich im bisherigen Jahresverlauf sehr unterschiedlich entwickelt haben. Die Herstellung elektronischer Bauelemente expandierte – basierend auf einer starken in- und ausländischen Nachfrage – in den ersten acht Monaten gegenüber dem Vorjahreszeitraum um fast 27 %. Da elektronische Bauelemente als Vorleistungsgüter in der stark expandierenden Investitionsgüterindustrie eingesetzt werden, war ein kräftiges Produktionswachstum zu erwarten. Es ist aber auch Folge des deutlichen Rückgangs der Erzeugerpreise bei Bauelementen (in den ersten acht Monaten knapp 11 % im Vergleich zum Vorjahr). Die „Herstellung von nachrichtentechnischen Geräten und Einrichtungen“ wird zur Investitionsgüterindustrie gerechnet. Ihre Entwicklung ist in diesem Jahr geprägt von der Aufgabe von Produktionsstandorten in Deutschland. Die Produktion ist in den ersten acht Monaten um 18,7 % gegenüber dem Vorjahr gefallen. Für die Medientechnik insgesamt ist deshalb nur eine Steigerung der Produktion um 10 % in diesem und von 9 % im kommenden Jahr zu erwarten. Die Elektrotechnik i. w. S. dürfte ihre Produktion um 7,8 % in diesem und um 4,6 % im kommenden Jahr erhöhen.

Abbildung 4

Elektrotechnik i. w. S.[1]

Auftragseingang und Produktion

3. Quartal 2007 auf Basis der Werte für Juli und August geschätzt.
1 Elektrotechnik, Medientechnik, Mess- und Regeltechnik.

Quelle: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2007

Vorleistungsgüterproduzenten: Kräftiges Wachstum in nahezu allen Branchen

In diesem Jahr hat sich der im 1. Quartal 2005 begonnene Aufschwung der Nachfrage nach Vorleistungsgütern aufgrund der weltweit regen Investitionstätigkeit fortgesetzt. Die Auftragseingänge aus dem Ausland (Inland) lagen in den ersten acht Monaten um 8,8 % (6,8 %) über dem Vorjahresniveau. Im Inland haben nicht nur die Investitionen in Ausrüstungen anregend gewirkt, sondern auch hohe Bauinvestitionen. Allerdings wurden aufgrund des milden Winters die für dieses Jahr geplanten Bauvorhaben schon frühzeitig im Jahr durchgeführt, so dass im zweiten Quartal 2007 ein starker Rückgang, insbesondere im privaten Wohnungsbau, zu verzeichnen war. Die der Bauindustrie zuliefernden Bereiche der Kunststoff- und der Glasindustrie sowie die Gewinnung und Verarbeitung von Steinen und Erden haben von der relativ kräftigen Bautätigkeit im ersten Quartal profitiert; insbesondere in der Gewinnung und Verarbeitung von Steinen und Erden ist aber im zweiten Quartal auch die Folge der rückläufigen Bauproduktion deutlich sichtbar. Insgesamt hat das Wachstum der Nachfrage nach Vorleistungsgütern in den ersten acht Monaten zu einer Produktionssteigerung von 8,4 % geführt.

Die Nachfrage nach Gütern der *Metallerzeugung und -bearbeitung* (Abbildung 5) weist einen ausgeprägten Lagerzyklus auf, vor allem in der Stahlindustrie, die mit 38 % das höchste Gewicht innerhalb dieser Branche hat. Sind die Lager leer, steigt die Nachfrage stark an, um neue Lager aufzubauen, die dann zu einem späteren Zeitpunkt wieder abgebaut werden, so dass die Nachfrage sinkt. Die Nachfrage aus dem Ausland ist momentan rückläufig; sie lag in den ersten acht Monaten um 3,5 % unter dem Niveau im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Die Nachfrager aus dem Inland, allen voran der deutsche Maschinen- und Fahrzeugbau, haben ihre Aufträge an die Metallerzeugung und -bearbeitung in den ersten acht Monaten mit 4,0 % nochmals ausgedehnt, die

Abbildung 5

Metallerzeugung und -bearbeitung

Auftragseingang und Produktion

3. Quartal 2007 auf Basis der Werte für Juli und August geschätzt.

Quelle: Statistisches Bundesamt. **DIW** Berlin 2007

Abbildung 6

Chemische Industrie

Auftragseingang aus dem Ausland und Produktion

3. Quartal 2007 auf Basis der Werte für Juli und August geschätzt.

Quelle: Statistisches Bundesamt. **DIW** Berlin 2007

Werte für Juli und August deuten jedoch auf einen Rückgang der Nachfrage im weiteren Jahresverlauf hin. Angesichts hoher Auftragsbestände sind die Kapazitäten jedoch immer noch voll ausgelastet. Die Produktion der Metallerzeugung und -bearbeitung wird um 4,9 % steigen. Auch im kommenden Jahr profitieren die Unternehmen der Metallerzeugung und -bearbeitung noch von hohen Auftragsbeständen.[4] Allerdings kann aufgrund der rückläufigen Nachfrage für das Jahr 2008 nur mit einem Produktionsplus von 1,3 % gerechnet werden.

Die Nachfrage nach Produkten der *chemischen Industrie* ist in den ersten acht Monaten um 7,6 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Die Aufträge aus dem Ausland expandieren anhaltend kräftig: In den ersten acht Monaten wiesen sie ein Wachstum von 6,9 % gegenüber dem Vorjahr auf. Im Gegensatz zu dem starken Trendwachstum der Auslandsnachfrage, schwanken die Auftragseingänge aus dem Inland seit 1991 nur zyklisch um eine Konstante. Dieses Muster wurde Ende des Jahres 2006 bis zum aktuellen Rand deutlich durchbrochen. Die Auftragseingänge aus dem Inland sind in den ersten acht Monaten um 8,6 % gegenüber dem Vorjahresniveau gestiegen. Dies ist zum einen Folge des breit angelegten Aufschwungs der Industrieproduktion in Deutschland; die chemische Industrie bedient fast alle Branchen des produzierenden Gewerbes mit Vorleistungen. Zum anderen hatte die pharmazeutische Industrie in den ersten acht Monaten ein kräftiges Wachstum ihrer inländischen Nachfrage um fast 10 % zu verzeichnen.

Insgesamt wird die Nachfragesteigerung in diesem Jahr die Produktion um 4,0 % wachsen lassen. Im kommenden Jahr wird die geringere Dynamik im produzierenden Gewerbe auch auf die Chemieproduktion dämpfend wirken, so dass nur noch mit einem Wachstum von 2,5 % gerechnet werden kann.

Gebrauchsgüterproduktion: Mehrwertsteuererhöhung hatte starke bremsende Effekte

Zur Gebrauchsgüterindustrie zählen vor allem die Möbelindustrie (42 %), die Herstellung von elektrischen Haushaltsgeräten (21 %) und die Herstellung von Rundfunk- und Fernsehgeräten (17 %). In allen diesen Branchen waren im vergangenen Jahr Vorzieheffekte aufgrund der Mehrwertsteueranhebung zu beobachten. In der Möbelindustrie und der Herstellung von elektrischen Haushaltsgeräten ist in Folge dessen die Nachfrage aus dem Inland zum Jahresbeginn 2007 stark zurückgegangen.[5] In der ersten Jahreshälfte war die Nachfrage aus dem

4 Die Eisen-, Stahl- und Tempergießerei und die Stahlindustrie berichteten auf der Industrietagung, dass ihre Auftragsbestände im August 2007 eine Reichweite von etwa 5 bzw. 3,4 Monaten hatten.

5 Die Käufe von Rundfunk- und Fernsehgeräten wurden zum großen Teil schon in die Zeit vor der Fußballweltmeisterschaft vorgezogen.

Inland in der Möbelindustrie (der Herstellung von elektrischen Haushaltsgeräten) saisonbereinigt um 3,4 % (5,7 %) niedriger als im zweiten Halbjahr 2006. Im Juli und August 2007 ist die Nachfrage aus dem Inland nach deutschen Gebrauchsgütern allerdings kräftig gestiegen. Inzwischen wird der bremsende Effekt der Mehrwertsteuererhöhung offenbar durch die verbesserte Einkommenssituation der privaten Haushalte überkompensiert, auch wenn letztere den inländischen Gebrauchsgüterproduzenten nur zum Teil zugute kommt, da der hohe Euro-Kurs zu verstärkten Käufen importierter Gebrauchsgüter führt. Die Nachfrage aus dem Ausland nach deutschen Gebrauchsgütern hat sich wie schon in den Vorjahren sehr positiv entwickelt und ist in den ersten acht Monaten um 6,5 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum gestiegen. Für das laufende Jahr ist mit einer Ausweitung der Gebrauchsgüterproduktion von 1,9 % zu rechnen. Im nächsten Jahr dürfte das Wachstum bei 1,5 Prozent liegen.

Verbrauchsgüterproduktion: Ernährungsgewerbe ist sehr erfolgreich auf den Auslandsmärkten

An der Produktion von Verbrauchsgütern hat das Ernährungsgewerbe mit 48 % den bei weitem größten Anteil, die pharmazeutische Industrie und das Druckgewerbe folgen mit Anteilen von 13 und 10 %. Das Ernährungsgewerbe steigerte seine Produktion in den ersten acht Monaten um 2,8 % gegenüber dem Vorjahr. Das Umsatzwachstum war mit etwa 6 % deutlich höher. Die Differenz kann vor allem durch das kräftige Anziehen der Erzeugerpreise für Nahrungsmittel (um 2,6 % gegenüber dem Vorjahr) erklärt werden. Während das deutsche Ernährungsgewerbe in den Vorjahren seinen Absatz vor allem auf Märkten außerhalb des Euroraums steigerte, führte in diesem Jahr die Erholung des privaten Konsums im Euroraum dazu, dass die Nachfrage aus diesem Gebiet in den ersten acht Monaten noch stärker wuchs als die Aufträge aus anderen Auslandsmärkten (rund 12 % gegenüber rund 9 %, jeweils im Vergleich zum Vorjahreszeitraum). Der Inlandsumsatz hat dagegen nur um ungefähr 5 % zugelegt.

Die pharmazeutische Industrie als zweitgrößte Branche innerhalb der Verbrauchgüterindustrie hat ihre Produktion in den ersten acht Monaten dieses Jahres um fast 10 % gegenüber dem Vorjahr gesteigert. Die Nachfrage aus dem Ausland folgt einem starken Aufwärtstrend und stieg von Januar bis August 2007 um 11,8 % gegenüber dem Vorjahr. Die Inlandsnachfrage unterliegt dagegen stärkeren Schwankungen, die nicht zuletzt aus gesundheitspolitischen Maßnahmen resultieren. Seit dem zweiten Quartal 2006 steigt die inländische Nachfrage aber kräftig, die Wachstumsrate für die ersten acht Monate 2007 beträgt 9,8 %.

Die jüngsten Daten für die Verbrauchsgüterproduzenten deuten auf eine ruhigere Gangart zum Jahresende hin, so dass für sie im Jahresdurchschnitt ein Wachstum von 3 % erwartet werden kann. Im kommenden Jahr wird sich die positive Entwicklung fortsetzen, ein Wachstum von 1,7 % erscheint erreichbar.

Ausblick

Das Produktionswachstum in der deutschen Industrie wird in diesem Jahr nochmals sehr kräftig ausfallen, und es ruht weiterhin auf einer sehr breiten Basis. Im Jahresdurchschnitt 2007 wird die Produktion im produzierenden Gewerbe ohne Baugewerbe um 5,3 % gegenüber dem Vorjahr zulegen. Der Aufschwung hat inzwischen in der Mehrzahl der Branchen zu Einstellungen geführt. Im ersten Halbjahr 2007 ist die Beschäftigung im Vergleich zum Vorjahr im Durchschnitt um 1,2 % gestiegen, mit den höchsten Zuwächsen in der Metallverarbeitung (4,9 %) und im Maschinenbau (3,5 %).[6]

Im kommenden Jahr wird die Produktionsdynamik in der Industrie nachlassen. Die Nachfrage aus dem Ausland wird zunehmend auf den hohen Wert des Euro im Verhältnis zum US-Dollar reagieren. Dadurch wird auch die Nachfrage aus dem Inland nach Vorleistungen gebremst. Der weiteren Ausdehnung der Investitionsgüterproduktion in Deutschland sind dadurch Grenzen gesetzt, dass viele Unternehmen ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben. Allerdings dürfte sich im kommenden Jahr gleichzeitig das Wachstum der Nachfrage abschwächen. Dabei spielt auch das Auslaufen der degressiven Abschreibung zum Jahresende 2007 eine Rolle. Die inländische Nachfrage nach Verbrauchs- und Gebrauchsgütern wird sich aufgrund der höheren verfügbaren Einkommen im kommenden Jahr positiv entwickeln. Bei diesen Gütern ist aber der Anteil von Importen sehr hoch. Alles in allem ist für das kommende Jahr in der deutschen Industrie mit einer Produktionssteigerung von 3,2 % zu rechnen.

JEL Classification:
E27, O14

Keywords:
Manufaturing
Business forecasts

6 Diese Zahlen unterschätzen jedoch den Beschäftigungseffekt des Aufschwungs, weil diejenigen Arbeitnehmer, die über Zeitarbeitsfirmen oder Beschäftigungsgesellschaften in der Industrie arbeiten, als im Dienstleistungssektor beschäftigt gelten.

Stellungnahme des DIW Berlin zur aktuellen Regelung der Pendlerpauschale bei der Einkommensteuer – Öffentliche Anhörung des Finanzausschusses am 10. Oktober 2007

Zur aktuellen Diskussion um die Entfernungspauschale nach dem BFH-Beschluss und den darauf bezugnehmenden Anträgen möchten wir auf unsere Studien[1] sowie unsere Stellungnahme vom 30. Mai 2006 zum Entwurf des Steueränderungsgesetzes 2007[2] verweisen.

Wir haben die Neuregelung der Entfernungspauschale durch das Steueränderungsgesetz 2007 begrüßt. Wir halten die getroffene Neuregelung weiterhin für sachgerecht vor dem Hintergrund der verschiedenen steuer-, wirtschafts- und umweltpolitischen Ziele. Im Hinblick auf wesentliche steuersystematische Ziele wie das Leistungsfähigkeitsprinzip und den Gleichbehandlungsgrundsatz ist die vom Gesetzgeber gefundene Lösung zumindest vertretbar.

Bei den Fahrtkosten zur Arbeit handelt es sich um „gemischt veranlasste" Aufwendungen, bei denen zwar immer auch eine berufliche Veranlassung besteht. Die Hälfte der Erwerbstätigen fährt aber weniger als 10 km zum Arbeitsplatz, drei Viertel weniger als 20 km. Mit zunehmender Pendlerdistanz tritt die private Motivation in den Vordergrund. Dies ist offensichtlich so, wenn jemand bei bestehendem Arbeitsort aus privaten Gründen weiter weg zieht. Auch nach einem Wechsel des Arbeitsplatzes gilt dies zumindest längerfristig. Aus steuersystematischer Perspektive ist es daher ausreichend, eine Mindestentfernung im Rahmen von Pauschbeträgen (wie z. B. dem Werbungskosten-Pauschbetrag für Arbeitseinkommen) zu berücksichtigen und auf einen individuellen Abzug von Fahrtkosten zu verzichten. Dies bedeutet auch eine beträchtliche Verwaltungsvereinfachung.

Aus arbeitsmarkt-, familien- und sozialpolitischen Gründen könnten bei einem Wechsel des Arbeitsplatzes Fahrtkosten über einen gewissen Zeitraum berücksichtigt werden können, ebenso wie die Kosten für eine doppelte Haushaltsführung, insbesondere bei beiderwerbstätigen Ehepaaren oder Steuerpflichtigen mit Kindern.

Umwelt- und verkehrspolitische Ziele sprechen für einen Abbau der Entfernungspauschale, um Verkehrsströme und Zersiedelung nicht zu fördern.

Die Steuerpraxis in anderen Ländern bestätigt diese Einschätzung. In einer Reihe von Ländern werden Fahrtkosten für den Arbeitsweg überhaupt nicht steuerlich anerkannt, etwa in den USA, Kanada, Großbritannien, Australien, Spanien oder Portugal. In den meisten übrigen OECD-Ländern ist die Höhe des Abzugs begrenzt: Entweder sind der Abzugsbetrag oder die anerkannten Entfernungen bei der Kilometerpauschale gedeckelt. Häufig werden die Fahrtkosten auch nur berücksichtigt, soweit sie einen bestimmten Betrag oder die Fahrtwege eine bestimmte Entfernung übersteigen (Finnland, Norwegen, Schweden, Dänemark, Österreich). Ferner gibt es Länder, die Fahrtkosten grundsätzlich nur bis zur Höhe der Kosten des öffentlichen Verkehrs anerkennen (Finnland, Norwegen, Schweden, Schweiz).

Die derzeit geltende Begrenzung der Entfernungspauschale auf Entfernungen ab 21 Kilometer ist daher angemessen und entspricht auch international üblicher Praxis. Angesichts von längerfristigen Bindungen, die häufig mit der Wohnortwahl verbunden sind, erscheint ein gewisser Bestandsschutz für Fernpendler angemessen. Ein weiterer Abbau der Entfernungspauschale sollte längerfristig und schrittweise umgesetzt werden, um den Steuerpflichtigen Zeit zur Anpassung zu geben. Dabei wäre auch eine längerfristige Übergangsregelung zu diskutieren, nach der die Neuregelung zunächst nur bei einem Wohnungswechsel gilt, während für die „Altfälle" mit bestehender Wohnortwahl ein schrittweiser Abbau der Pendlerpauschale vorgesehen wird.[3]

1 Bach, S.: Entfernungspauschale: Kürzung gerechtfertigt. Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 40/2003; Kloas, J., Kuhfeld, H.: Entfernungspauschale: Bezieher hoher Einkommen begünstigt. Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 42/2003; sowie Bach, S., Kloas, J., Kuhfeld, H.: Wem nützt die Entfernungspauschale? Informationen zur Raumentwicklung 2007, 2/3, 201–209.
2 *www.diw.de/documents/dokumentenarchiv/17/44370/20060531_stellungnahme_diw_steuer2007.pdf.*
3 Vgl. auch Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU): Umwelt und Straßenverkehr. Baden-Baden 2005, 284 f.

Abbildung 5

Nachfrageimpulse des Staates

In Prozent

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2007

Tabelle 3

Ausgaben, Einnahmen und Finanzierungssaldo des Staates im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt

In Prozent

	Ausgaben	Einnahmen					Budget-saldo
		insgesamt	*Darunter*:				
			Steuern[1]			Sozial-beiträge	
			Insgesamt	Direkte Steuern	Indirekte Steuern		
2000	45,1	46,4	24,2	12,3	11,9	18,3	1,3
2001	47,6	44,7	22,6	10,9	11,7	18,2	–2,8
2002	48,1	44,4	22,3	10,6	11,7	18,2	–3,7
2003	48,5	44,5	22,3	10,4	11,8	18,3	–4,0
2004	47,1	43,3	21,7	10,0	11,8	17,9	–3,8
2005	46,9	43,5	21,9	10,1	11,8	17,7	–3,4
2006	45,4	43,8	23,0	10,8	12,1	17,3	–1,6
2007	44,1	44,4	24,3	11,1	13,0	16,5	0,3
2008	43,5	44,0	24,1	11,1	12,9	16,4	0,5
2009	43,3	44,1	24,2	11,2	12,9	16,4	0,8

1 In Abgrenzung der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung.

Geringfügige Differenzen zu Tabelle 2 im Wochenbericht Nr. 41/2007 ergeben sich durch leicht veränderte gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen in der vorliegenden Prognose.

Quellen: Statistisches Bundesamt; ab 2007: Schätzung des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2007

Tabelle 4

Nachfrageimpulse[1] des Staates[2]

In Milliarden Euro

	2002	2003	2004	2005	2006	2007[3]	2008[3]	2009[3]
Steuern								
Tatsächliches Volumen	475,8	480,4	479,6	489,0	488,7	545,6	561,9	578,1
Neutralitätslinie	487,1	486,2	489,2	488,4	496,9	497,1	557,2	576,8
Differenz = Impulse	11,3	5,8	9,6	–0,6	8,2	–48,5	–4,7	–1,3
Sozialbeiträge								
Tatsächliches Volumen	390,7	396,3	396,9	396,9	401,1	398,8	406,7	414,0
Neutralitätslinie	392,9	399,3	403,5	404,1	403,3	408,0	407,2	417,5
Differenz = Impulse	2,1	3,1	6,6	7,2	2,2	9,3	0,5	3,5
Sonstige Einnahmen								
Tatsächliches Volumen	82,0	80,9	77,5	85,6	122,5	120,7	119,3	117,8
Neutralitätslinie	84,6	83,8	82,3	78,9	87,0	124,6	123,3	122,5
Differenz = Impulse	2,6	2,9	4,8	–6,7	–35,5	3,9	4,0	4,7
Summe der Einnahmen								
Tatsächliches Volumen	**948,5**	**957,5**	**954,1**	**971,5**	**1 012,2**	**1 065,1**	**1 087,9**	**1 110,0**
Neutralitätslinie	**964,5**	**969,3**	**975,1**	**971,5**	**987,2**	**1 029,8**	**1 087,7**	**1 116,8**
Differenz = Impulse	**16,0**	**11,8**	**21,0**	**0,0**	**–25,0**	**–35,4**	**–0,2**	**6,8**
Käufe von Gütern und Diensten								
Tatsächliches Volumen	257,1	259,6	260,7	265,4	265,5	269,5	274,2	276,8
Neutralitätslinie	257,5	262,7	264,4	265,5	269,6	270,1	275,2	281,4
Differenz = Impulse	–0,4	–3,1	–3,6	–0,1	–4,1	–0,7	–1,0	–4,7
Vermögenseinkommen (Zinsausgaben)								
Tatsächliches Volumen	64,5	62,7	64,3	62,4	62,5	64,9	67,2	71,4
Neutralitätslinie	66,6	65,9	63,8	65,5	63,4	63,6	66,2	68,9
Differenz = Impulse	–2,1	–3,2	0,5	–3,1	–0,9	1,3	0,9	2,4
Transfers und soziale Sachleistungen								
Tatsächliches Volumen	648,9	671,6	687,9	683,3	690,4	687,7	685,7	693,9
Neutralitätslinie	642,9	663,2	683,9	700,5	694,4	702,4	702,3	703,9
Differenz = Impulse	6,0	8,4	4,0	–17,2	–4,0	–14,7	–16,6	–10,0
Bruttoinvestitionen								
Tatsächliches Volumen	36,8	36,1	33,9	31,6	30,7	32,8	36,3	37,0
Neutralitätslinie	37,1	37,6	36,7	34,5	32,1	31,2	33,5	37,2
Differenz = Impulse	–0,2	–1,6	–2,9	–2,9	–1,5	1,6	2,8	–0,2
Summe der Ausgaben								
Tatsächliches Volumen	**1 007,3**	**1 030,0**	**1 046,8**	**1 042,7**	**1 049,1**	**1 054,8**	**1 063,3**	**1 079,0**
Neutralitätslinie	**1 004,1**	**1 029,5**	**1 048,8**	**1 065,9**	**1 059,5**	**1 067,3**	**1 077,2**	**1 091,5**
Differenz = Impulse	**3,2**	**0,5**	**–2,0**	**–23,2**	**–10,4**	**–12,5**	**–13,9**	**–12,5**
Nachfrageimpulse insgesamt	**19,2**	**12,3**	**19,0**	**–23,3**	**–35,4**	**–47,9**	**–14,1**	**–5,6**

1 Gemessen am mittelfristigen Trend des nominalen Bruttoinlandsprodukts. Dieser wird als gleitender Durchschnitt der Wachstumsrate der jeweils letzten fünf Jahre berechnet.
2 Gebietskörperschaften und Sozialversicherung ohne Transaktionen mit der übrigen Welt.
3 Schätzung des DIW Berlin.

Abweichungen in den Summen sind rundungsbedingt.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin. **DIW** Berlin 2007

Bedauerlicherweise sind zum Abdruck der Abbildung 5 und der Tabellen 3 und 4 auf den Seiten 614 und 615 des Wochenberichts Nr. 42/2007 die Daten nicht mehr auf den neuesten Stand gebracht worden. Wir korrigieren diese hiermit trotz nur geringer Differenzen und bitten um Entschuldigung.
Die Redaktion

Rechtzeitige Operation angeborener Herzfehler ermöglicht ein ganz normales Leben

Warum Mediziner und Soziologen einander brauchen: Die Längsschnittsstudie Sozio-oekonomisches Panel als Datenbasis in der medizinischen Sozialforschung

Patienten mit angeborenem Herzfehler, die als Jugendliche oder junge Erwachsene erfolgreich operiert wurden, haben heute die Chance auf ein ganz normales Leben. Sieht man von einem kleinen Teil der Patienten ab, die wegen ihres Herzfehlers keinen Beruf ausüben können, so unterscheiden sich die untersuchten Herzpatienten bezüglich ihres sozialen Auf- oder Abstiegs nicht von der „Kontrollgruppe", das heißt der Bevölkerung ohne solche Herzoperationen.

Das ist das Ergebnis einer Studie unter Leitung des Sozialmediziners Siegfried Geyer von der Medizinischen Hochschule Hannover.[1] Im Rahmen der Untersuchung wurden die Lebensläufe von 314 Patienten des Universitätsklinikums Göttingen mit denen von 4 864 Befragten aus der Normalbevölkerung verglichen. Das Forschungsteam von Siegfried Geyer konnte dabei auf Daten der am DIW Berlin angesiedelten Längsschnittstudie Sozio-oekonomisches Panel (SOEP) zurückgreifen.

Um herauszufinden, welchen Einfluss ein so ein fundamentaler medizinischer Eingriff wie eine Herzoperation auf das weitere Leben hat, müssen Patientenbiographien möglichst detailliert mit den Lebensläufen der ‚normalen' Bevölkerung verglichen werden. Hierzu eignet sich das Sozio-oekonomische Panel in besonderer Weise, weil die Befragten regelmäßig Fragen zu ihrem Gesundheitszustand beantworten.

„Wenn junge Menschen lebensbedrohlich erkranken, zum Beispiel an Krebs, geht es natürlich erst einmal darum das Leben der Patienten zu retten", sagt Siegfried Geyer. „Doch viele Erkrankungen, die früher tödlich waren, können heute geheilt werden. Doch wie es den Geheilten im weiteren Leben ergeht, ob Sie beispielsweise psychologische Unterstützung brauchen, wissen wir in aller Regel nicht", erläutert Geyer den sozialmedizinischen Forschungsansatz – und die Relevanz der sozial- und wirtschaftswissenschaftlichen SOEP-Daten des DIW Berlin.

1 Geyer, S. et al.: Life Chances After Surgery of Congenital Heart Disease! In: European Journal of Cardiovascular Prevention.

Was nicht im Internet steht: Forscher bekommen direkten Zugang zu amtlichen Daten

Sie stehen nicht im Internet, der Versand per eMail ist streng verboten: Der Zugang zu amtlich erhobenen Statistik-Daten ist auch im digitalen Zeitalter eine besondere Sache. Ein neuer Untermieter am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung darf sich vor diesem Hintergrund besonderer Aufmerksamkeit sicher sein: Das Forschungsdatenzentrum der Statistischen Landesämter eröffnet eine neue Außenstelle im DIW Berlin. Wissenschaftler erhalten damit einen besonders zentralen Zugang zu den Daten des Forschungsdatenzentrums (FDZ).

- Wie effizient arbeiten deutsche Krankenhäuser?
- Wie wirken sich Steuern und Sozialabgaben auf private Haushalte und Unternehmen aus?
- Welches Entwicklungspotential haben neue Dienstleistungsunternehmen?

Scheinbar einfache Fragen, die sich aber ohne solide Datenbasis nicht beantworten lassen. Eine international wettbewerbsfähige Forschung ist ohne die Auswertung statistischer Mikrodaten nicht denkbar.

Das Angebot des Forschungsdatenzentrums umfasst mehr als 60 verschiedene Statistiken, die für Sozial- und Wirtschaftswissenschaftler von zentraler Bedeutung sind. Bislang mussten die Wissenschaftler zeitraubende Dienstreisen unternehmen, denn hochsensible Daten dürfen nur in den Forschungsdatenzentren an speziell gesicherten Arbeitsplätzen verarbeitet werden. Die Übertragung per eMail oder Internet oder die Bereitstellung der Daten auf CD-Rom ist aus Gründen des Datenschutzes untersagt. Mit der neuen Außenstelle ist der Datenzugriff durch vier speziell gesicherte Arbeitsplätze jetzt auch direkt am DIW im Zentrum Berlins gewährleistet.

Die neue Außenstelle des Forschungsdatenzentrums ermöglicht einen effizienten Zugang zu den Daten amtlicher Erhebungen, wie zum Beispiel zur Unternehmensentwicklung oder zu detaillierten Finanz- und Steuerstatistiken.

Hintergrund der neuen Außenstelle ist auch das langjährige Engagement führender Mitarbeiter des DIW Berlin für eine bessere Dateninfrastruktur in Deutschland: Zunächst in der „Kommission zur Verbesserung der informellen Infrastruktur zwischen Wissenschaft und Statistik" (KVI) und jetzt im „Rat für Sozial- und Wirtschaftsdaten" (RatSWD).

Vom FDZ werden künftig nicht nur die Wissenschaftler am DIW Berlin profitieren. Die neue, zentrale Lage des DIW in Berlin-Mitte ermöglicht vor allem auch den Forschern der umliegenden Berliner Universitäten und Fachhochschulen einen unkomplizierten Datenzugang.

DIW-Konjunkturprognose profitiert vom Datenzugang

Die Daten des FDZ werden am DIW Berlin zur Zeit in 15 verschiedenen Forschungsprojekten genutzt. Auch die Konjunkturabteilung wird vom Datenangebot des FDZ profitieren.

Ein Beispiel: Im Zuge des Bürokratieabbaus wurde die Berichtspflicht für kleinere Unternehmen abgeschafft. Zur Beurteilung der konjunkturellen Lage ist es aber wichtig zu wissen, wie sich kleinere Unternehmen entwickeln. Um diese Datenlücke zu füllen, führen die Statistischen Landesämter regelmäßige Befragungen ausgewählter kleinerer Betriebe durch. Unabhängige Wissenschaftler haben ab heute die Möglichkeit, ohne Zeitverlust mit diesen hochsensiblen Daten zu arbeiten.

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 Grützmacher 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.

DIW Berlin, CEPR London und IZA Bonn laden Sie herzlich ein zum

Berlin Lunchtime Meeting

mit

Prof. Michael C. Burda, Ph.D.
Humboldt-Universität zu Berlin

Geschlechtergerechtigkeit und Arbeitsbelastung: Überraschende Evidenz von Zeitverwendungserhebungen

Kommentar: NN

1. November 2007, 12:00 s.t. – 14:00 Uhr

Moderator: Dr. Hilmar Schneider, IZA, Bonn

Bitte beachten – neuer Ort!
DIW Berlin, Quartier 110, Konferenzsaal
Mohrenstr. 58 / Ecke Friedrichstr., 10117 Berlin

Zeitverwendungsdaten aus 27 Ländern lassen Interessantes über die Geschlechterverteilung der Gesamtarbeitszeit – die Summe aus Markt- und unentgeltlicher Haushaltsarbeit – schließen. In reichen, nicht-katholischen Ländern auf vier Kontinenten leisten Frauen und Männer im Mittelwert die gleiche Arbeitszeit – gemessen an Minuten am Tag. Dieser Fakt – der unter Soziologen bekannt aber unerklärt ist – ist frappierend, vor allem im Hinblick auf die große Varianz der individuell geleisteten Gesamtarbeitszeit. Ferner hängt die Geschlechterungleichheit der Arbeitsverteilung im internationalen Vergleich negativ mit der wirtschaftlichen Entwicklung zusammen – in den ärmsten Ländern arbeiten Frauen erheblich mehr als Männer. Detaillierte Daten aus Deutschland und den USA belegen, dass die Gleichheit der Arbeitsbelastung nicht am Ehe- bzw. Familienstand liegt, denn diese Faktoren erklären nur einen geringen Anteil der beträchtlichen Variation der Arbeitszeit innerhalb von Haushalten. Eine Theorie der sozialen Normen, deren Kraft mit steigendem Wohlstand zunimmt, erscheint eher geeignet, diese überraschende Regelmäßigkeit zu erklären.

Michael C. Burda ist Professor für Volkswirtschaftslehre und leitet seit 1993 als Direktor das Instituts für Wirtschaftstheorie II an der Humboldt-Universität zu Berlin. Seine Forschungsschwerpunkte liegen in der Makroökonomie und der Arbeitsmarktforschung.

Hilmar Schneider ist seit Juli 2001 Direktor für Arbeitsmarktpolitik am IZA, Bonn. Darüber hinaus ist er seit 2002 Research Affiliate des DIW Berlin. 2006 wurde er zum Mitglied im Rat für Sozial- und Wirtschaftsdaten ernannt.

Die Veranstaltung findet in deutscher Sprache statt.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme und bitten Sie, Ihre verbindliche Anmeldung bis spätestens 29. Oktober 2007 via e-mail an *events@diw.de* zu senden.

Wir würden uns freuen, Sie auch an folgenden Terminen begrüßen zu dürfen:
28. November

Die Veranstalter danken der Deutsch-Britischen Stiftung für ihre großzügige Unterstützung.