



16 | 2003

56. Jg., 34.–35. KW, 29. August 2003

ifo Schnelldienst

Zur Diskussion gestellt

Andreas Brenck, Arnold Berndt, Karl-Peter Naumann

- Neues Tarifsystem der Deutschen Bahn:
Sinnvolle Preisgestaltung im öffentlichen Verkehr?

Forschungsergebnisse

Gebhard Flaig

- Die Entwicklung der Arbeitslosenquote:
Ein Vergleich zwischen Deutschland und den USA

Daten und Prognosen

Gernot Nerb, Anna Stangl

- Weltwirtschaftsklima verbessert sich

Oscar-Erich Kuntze

- Frankreich: Langsame Konjunkturerholung bei rasch steigendem Staatsdefizit

Im Blickpunkt

Rigmar Osterkamp, Markus Eller

- Dezentralisierung staatlicher Aktivitäten – ein internationaler Vergleich

Hans G. Russ

- ifo Konjunkturtest August 2003

ifo Schnelldienst ISSN 0018-974 X

Herausgeber: ifo Institut für Wirtschaftsforschung e.V.,
Poschingerstraße 5, 81679 München, Postfach 86 04 60, 81631 München,
Telefon (089) 92 24-0, Telefax (089) 98 53 69, E-Mail: ifo@ifo.de.

Redaktion: Dr. Marga Jennewein.

Redaktionskomitee: Prof. Dr. Dr. h.c. Hans-Werner Sinn, Prof. Dr. Gebhard Flaig,
Dr. Gernot Nerb, Dr. Wolfgang Ochel, Dr. Heidemarie C. Sherman, Dr. Martin Werding.

Vertrieb: ifo Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

Erscheinungsweise: zweimal monatlich.

Bezugspreis jährlich:

Institutionen EUR 225,-

Einzelpersonen EUR 96,-

Studenten EUR 48,-

Preis des Einzelheftes: EUR 10,-

jeweils zuzüglich Versandkosten.

Layout: Pro Design.

Satz: ifo Institut für Wirtschaftsforschung.

Druck: Fritz Kriechbaumer, Taufkirchen.

Nachdruck und sonstige Verbreitung (auch auszugsweise):

nur mit Quellenangabe und gegen Einsendung eines Belegexemplars.

Zur Diskussion gestellt

Neues Tarifsystem der Deutschen Bahn: Sinnvolle Preisgestaltung im öffentlichen Verkehr?

3

Der Umsatz im Personenfernverkehr der DB AG ist im ersten Halbjahr 2003 um 13% gesunken. Der Rückgang lässt sich nur teilweise mit der schwachen Konjunktur erklären, dazu beigetragen hat mit Sicherheit auch, dass die Kunden das am 15. Dezember 2002 eingeführte neue Tarifsystem nicht angenommen haben. Die Bahn hat nun nachgebessert, und seit 1. August 2003 gelten die geänderten Tarife einschließlich der »wiederbelebten« BahnCard 50. Dr. *Andreas Brenck*, Fachgebiet für Wirtschafts- und Strukturpolitik der Technischen Universität Berlin, charakterisiert zunächst kurz das »alte neue« Tarifsystem, in dessen Mittelpunkt der Versuch gestanden habe, eine Art »Yield-Management« nach dem Vorbild der Luftverkehrsgesellschaften einzuführen. Durch die »geradezu panikhaft durchgeführten Änderungen« muss die DB AG seiner Ansicht nach selbst bei einer Erholung des Passagieraufkommens mit Erlöseinbußen rechnen. Dagegen geht Dr. *Arnold Berndt* vom Schweizer Bundesamt für Verkehr in Bern, der die verschiedenen Tarife auf theoretischer Basis verglichen hat, davon aus, »dass Umsatzgewinne ..., zumindest gegenüber dem zwischenzeitlich gültigen Tarifsysteem, für die DB AG eine zu erwartende Konsequenz sein (sollten).« Besonders kritisch beurteilt erwartungsgemäß der Bundesvorsitzende des Fahrgastverbandes Pro Bahn e.V., *Karl-Peter Naumann*, die vom 15. Dezember 2002 bis 31. Juli 2003 gültigen Bahntarife. Anhand verschiedener konkreter Beispiele zeigt er das »vorprogrammierte Chaos« auf. Er weist auf die prinzipiellen Fehler eines Tarifsystems hin, »das aus dem alten Kilometerarif mit relativ freier Routenwahl (Raumbegrenzung-) und dem streckengebundenen ICE-Tarif zusammengebastelt worden ist.«

Forschungsergebnisse

Die Entwicklung der Arbeitslosenquote: Ein langfristiger Vergleich zwischen Deutschland und den USA

14

Gebhard Flaig

Eine empirische Schätzung der Trend- und Zykluskomponente der Arbeitslosenquote zeigt deutlich die tiefe Krise auf dem deutschen Arbeitsmarkt. Die Trendkomponente ist inzwischen höher als 1950, und es gibt keinerlei Hinweis darauf, dass der Anstieg des Trends zum Stillstand gekommen ist oder dass gar eine Trendwende eingetreten ist. Wenn sich nichts Gravierendes ändert, impliziert das in dem Beitrag geschätzte Modell, dass der Trend der deutschen Arbeitslosenquote in den nächsten vier Jahren um einen weiteren Prozentpunkt ansteigt. Da die Trendkomponente die strukturellen Ursachen der Arbeitslosigkeit widerspiegelt, müssen Maßnahmen zur Verbesserung der Beschäftigungssituation hier ansetzen. Ein Vergleich mit der Entwicklung in den USA zeigt, dass ein Anstieg der Trendkomponente der Arbeitslosigkeit kein unabänderliches Schicksal ist.

Daten und Prognosen

Weltwirtschaftsklima verbessert sich

20

Gernot Nerb, Anna Stangl

Nach den Ergebnissen des 81. World Economic Survey (WES), an dem sich 1 144 Experten aus 91 Ländern beteiligt haben, hat sich das ifo Weltwirtschaftsklima im Juli 2003 deutlich aufgehellt, nachdem es bereits im April erste Zeichen einer Erholung gezeigt hatte. Mit 91,3 Punkten (1995 = 100) übertrifft der Indikator nicht nur den Wert vom April (83,2), sondern er nähert sich auch langsam seinem langjährigen Durchschnitt an (94,1 für den Zeitraum 1982 bis 2002). Der Anstieg des Gesamtindikators resultiert ausschließlich aus den zuversichtlicheren Erwartungen für die nächsten sechs Monate, die Einschätzung der aktuellen Wirtschaftslage blieb dagegen unverändert verhalten. Da die Erwartungen der Lagebeurteilung vorauszuheilen pflegen, haben sich damit die Chancen für eine Erholung der Weltwirtschaft im Laufe des zweiten Halbjahres 2003 verbessert.

Frankreich: Langsame Konjunkturerholung bei rasch steigendem Staatsdefizit

26

Oscar-Erich Kuntze

Der konjunkturelle Schwung hat im Laufe des Jahres 2002 ständig abgenommen bis hin zur Stagnation im letzten Quartal. Das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) expandierte im Jahresdurchschnitt um 1,2%, die Arbeitslosenquote erhöhte sich auf 8,7%. Die Konsumentenpreise stiegen um 1,9%. 2003 dürfte das reale BIP um $\frac{3}{4}$ % zunehmen, die Arbeitslosenquote wird auf $9\frac{1}{2}$ % steigen, und die Preise werden im Jahresdurchschnitt um ca. 2% über dem Niveau von 2002 liegen. 2004 könnte das reale BIP um 2% wachsen, die Arbeitslosenquote wird wahrscheinlich auf dem Niveau des Vorjahres bleiben, und die Konsumentenpreise dürften sich um $1\frac{3}{4}$ % erhöhen.

Im Blickpunkt

Dezentralisierung staatlicher Aktivitäten – ein internationaler Vergleich

36

Rigmar Osterkamp und Markus Eller

Die Notwendigkeit öffentlicher Ausgaben sollte nicht nur im Hinblick auf ihre Summe hinterfragt werden. Von Bedeutung ist auch, welche Ebene der öffentlichen Verwaltung mit der Bereitstellung und der Finanzierung öffentlicher Güter und Leistungen beauftragt ist. In dem Beitrag werden 20 Länder hinsichtlich des Grades der Dezentralisierung verglichen.

ifo Konjunkturtest August 2003 in Kürze

40

Hans G. Russ

Die Ergebnisse des ifo Konjunkturtests bestätigen die Prognose des ifo Instituts, dass in der zweiten Jahreshälfte die Konjunktur wieder an Dynamik gewinnt. In der gewerblichen Wirtschaft Westdeutschlands stieg das Geschäftsklima bereits zum vierten Mal in Folge an. Besonders erfreulich ist dabei, dass sich diesmal neben den Erwartungen auch die Beurteilung der aktuellen Lage verbesserte. In den neuen Bundesländern tendierte der Klimaindikator ebenfalls nach oben, allerdings schwächer als im Westen.

Neues Tarifsystem der Deutschen Bahn: Sinnvolle Preisgestaltung im öffentlichen Verkehr?

Mitte August hat die DB AG die Zahlen für das erste Halbjahr 2003 vorgelegt. Der Umsatz im Personenfernverkehr ist um 13% eingebrochen. Diese Zahl spiegelt nicht nur die schwache konjunkturelle Lage wider, zu dem drastischen Rückgang hat mit Sicherheit auch das Ende 2002 eingeführte, aber leider fehlgeschlagene Tarifsystem beigetragen. Die DB hat nun nachgebessert, und zum 1. August sind die überarbeiteten neuen Tarife in Kraft getreten, wobei man teilweise – z.B. mit der BahnCard 50 – zum alten System zurückgekehrt ist. Es bleibt abzuwarten, ob die Bahn das Vertrauen der frustrierten Kunden wiedergewinnen kann.

Das Tarifdesaster der Deutschen Bahn AG

Das Bahnsystem wurde in Deutschland – wie in den meisten anderen europäischen Staaten auch – jahrzehntelang als Instrument der Daseinsvorsorge verstanden. Mit der Bahnreform von 1994 sollte erstmals eine klare Trennung eigenwirtschaftlicher und gemeinwirtschaftlicher Ziele durchgeführt werden. Die Deutsche Bahn AG soll gewinnorientiert geführt werden, raumordnerische oder sozialpolitische Ziele sollen nur noch im Rahmen des Bestellerprinzips von den Gebietskörperschaften »eingekauft« werden. Nimmt man diesen Grundgedanken der Bahnreform ernst, folgt daraus für die Preispolitik der Bahn, dass sie ausschließlich nach betriebswirtschaftlichen Kriterien beurteilt werden sollte. Die relevante Frage ist daher, ob die Deutsche Bahn AG ein gewinnmaximierendes Preissystem etabliert hat – zumindest solange es keine Hinweise auf eine Monopolstellung auf dem relevanten Verkehrsmarkt oder eine Strategie der Eintrittsverhinderung gibt. Angesichts der konkurrierenden Verkehrsträger Straße und Luftverkehr können solche Einschränkungen für den hier interessierenden Bereich des Personenfernverkehrs zurzeit jedoch vernachlässigt werden.

Ein gewinnmaximierendes Preissystem für den Bahnsektor ist außerordentlich komplex und wissenschaftlich nur wenig erforscht. Angesichts der hohen Fixkostenbelastung der Bahn, der Nichtlagerfähigkeit ihrer Produkte bei schwankender Nachfrage und der hohen Wettbewerbsintensität auf den Verkehrsmärkten ist die Bedeutung der Preispolitik allerdings unumstritten. Die folgende Diskus-

sion der jüngsten Tarifreformen soll Hinweise auf vermeidbare Fehler und mögliche Weiterentwicklungen geben.

Das »alte neue« Preissystem

Zum Dezember 2002 hatte die Deutsche Bahn AG eine durchgreifende Umgestaltung des geltenden Tarifsystems für den Personenfernverkehr durchgeführt. Im Mittelpunkt stand dabei der Versuch, eine Art Yield-Management nach dem Vorbild von Luftverkehrsgesellschaften, aber auch ausländischer Bahnen (Großbritannien, TGV in Frankreich) einzuführen. Kernelemente der Tarifreform waren:

- Ein relations- und produktspezifischer Grundpreis, bei dessen Zahlung ein Reisender keinerlei Flexibilitätsbeschränkungen hinnehmen musste.
- Drei Sonderpreise, die mit Rabatten im Vergleich zum Grundpreis, aber auch mit erheblichen Restriktionen verbunden waren. Je nach Vorausbuchungsfrist lagen die Sonderpreise um 10, 25 oder 40% unter dem Grundpreis. Die wichtigsten Restriktionen bestanden in der Kontingentierung der Zahl ermäßigter Fahrscheine pro Zug, der Beschränkung der Gültigkeit der Fahrscheine auf einen bestimmten Zug sowie in der Mindest- Buchungsfrist von einem, drei respektive sieben Tagen vor Fahrtantritt. Bei den Sonderpreisen 2 und 3 musste zudem auch der Zeitpunkt der Rückfahrt verbindlich festgelegt werden; beim Sonderpreis 3 bestand zusätzlich eine Wochenendbindung. Schließlich wurde bei Rückga-



Andreas Brenck*

* Dr. Andreas Brenck ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Fachgebiet für Wirtschafts- und Strukturpolitik der Technischen Universität Berlin.

be oder Umbuchung eine erhebliche Stornierungsgebühr fällig.

- Die bereits etablierte BahnCard wurde ebenfalls variiert. Die Ermäßigung betrug nur noch 25%, galt dafür aber auch bei Sonderpreisen. Zudem wurde der Anschaffungspreis gesenkt und die Konditionen für Familien verbessert.
- Begleiter eines Reisenden erhielten eine zusätzliche Ermäßigung von 50%.

Das Preissystem wurde weitgehend in den Rahmen des bestehenden Systems der Preisdifferenzierung integriert. So wurden z.B. die Differenzierungen nach Zugtypen (ICE, EC/IC usw.), Komfort (1. und 2. Klasse), Relationen (im ICE-Verkehr) und nach der Entfernung beibehalten und die bereits praktizierte Preisdifferenzierung zweiten Grades in Form der BahnCard »nur« modifiziert. Daraus ergibt sich zwangsläufig ein komplexes Preisgefüge, wobei die Bedeutung einzelner Elemente letztlich kaum abgeschätzt werden kann.

Bereits die Ermittlung der Gewinner und Verlierer der Tarifreform gestaltete sich schwierig und konnte nur anhand »typischer Fälle« demonstriert werden – wobei nur die tatsächlichen Zahlungen berücksichtigt wurden, nicht aber erhöhte Informationskosten, Ausweichreaktionen der Nachfrager, eventuell abnehmende Überfüllungserscheinungen u.ä. Als Tendenzaussage kann man festhalten, dass auf kurzen und mittleren Distanzen insgesamt Preissteigerungen und auf Langstrecken und bei Familien Preissenkungen stattfanden.

Das »neue neue« Preissystem

Nach massiven öffentlichen Protesten und einem Einbruch bei den Passagierzahlen wurde das »alte neue« Preissystem zum 1. August 2003 durch das »neue neue« Preissystem ersetzt. Zentrale Änderungen sind:

- Es gibt nur noch zwei Sonderpreise, die Ermäßigungen von 25 bzw. 50% beinhalten. Die Vorausbuchungsfrist beträgt jeweils drei Tage; es müssen Hin- und Rückfahrt gebucht werden, und beim zweiten Sonderpreis besteht zudem eine Wochenendbindung. Die Zugbindung der Fahrscheine und ihre mengenmäßige Kontingentierung bleiben bestehen. Die Stornogebühr wurde drastisch gesenkt.
- Die frühere BahnCard mit einem Nachlass von 50% wurde wieder eingeführt; sie ist nicht mit den Sonderpreisen kombinierbar. Der Anschaffungspreis der BahnCard50, insbesondere für Familien wurde erhöht.

Lässt man die zahlreichen zusätzlichen Tarife und die Übergangsregelungen außer Acht, bestehen für die Reisenden im Wesentlichen drei Optionen: Zahlung des Grundpreises

mit oder ohne BahnCard50 oder die Nutzung der Frühbucherrabatte.

Durch die geradezu panikhaft durchgeführten Änderungen, insbesondere durch die Wiedereinführung der ursprünglichen BahnCard, ist eine deutliche Tarifsenkung zu verzeichnen, auch gegenüber dem Zeitraum vor Dezember 2002. Selbst bei einer Erholung des Passagieraufkommens muss man daher mit Erlöseinbußen rechnen.

Yield-Management im Bahnsystem?

Die Einführung eines Vorausbuchungssystems erfolgte im Wesentlichen unter zwei Zielsetzungen. Erstens ermöglicht ein solches System eine gewisse Abstimmung von Kapazität und Nachfrage. Durch die Bindung der Sonderpreis-Fahrkarten an einen bestimmten Zug und die Kontingentierung solcher Fahrkarten kann die Zahl der Passagiere und damit das durchaus auftretende Überfüllungsproblem tendenziell eingeschränkt werden. Da ein halboffenes System gewählt wurde, die Zahl der Grundpreis-Fahrkarten ist prinzipiell unbeschränkt, ist die Kapazitätsauslastung allerdings nur unvollständig steuerbar, was durch die Mitfahrerregelungen noch verschärft wird. Angesichts der zum Teil massiven Überfüllung einzelner Züge müsste ein solches System mit einer deutlichen zeitlichen Differenzierung des Grundpreises gekoppelt werden. Alternativ können die zusätzlichen Informationen aus der Vorbuchung – im Unterschied zum Luftverkehr – natürlich auch zur kurzfristigen Kapazitätserhöhung genutzt werden.

Das zweite zentrale Ziel des Yield-Management besteht in der Ausnutzung unterschiedlicher Zahlungsbereitschaften einzelner Nachfragergruppen, d.h. in der Anwendung der Preisdifferenzierung zweiten Grades. Es werden Tarife mit unterschiedlichen Zahlungen konzipiert, in die sich die Nachfrager selbst einsortieren sollen. Der häufig unterstellte Zusammenhang, dass Geschäftsreisende einerseits eine hohe Zahlungsbereitschaft aufweisen und andererseits auf Flexibilität angewiesen sind, begründet die Restriktionen, mit denen die Sonderpreise verbunden sind. Die Notwendigkeit der Vorausbuchung, die Wochenendbindung und die hohen Stornogebühren treffen zwar insbesondere Nachfrager mit niedriger Zahlungsbereitschaft, sind aber erforderlich damit nicht Nachfrager mit hoher Zahlungsbereitschaft die günstigen Sondertarife wählen. Solche selbst-selektiven Tarife sind im Eisenbahnbereich alles andere als unbekannt; der französische Ingenieur Dupuit, einer der Vorläufer der Marginalanalyse, erklärte 1849 (!) die Eisenbahntarife im Personenverkehr wie folgt (zitiert nach: Tirole 1995, S. 327):

»Es ist nicht wegen der paar Tausend Franc, die aufgewendet werden müssten, um ein Dach auf die Dritte-Klasse-Waggons zu setzen oder um dort die Sitze aufzupols-

tern, dass einige Gesellschaften offene Waggonen mit Holzbänken haben. Was die Gesellschaft erreichen möchte, ist, diejenigen Fahrgäste, die die Zweite Klasse bezahlen könnten, davon abzuhalten, die Dritte Klasse zu benutzen; sie straft die Armen – nicht, weil sie sie verletzen möchte, sondern um die Reichen abzuschrecken.«

Das Yield-Management ergänzt die selbst-selektiven Tarife um den Aspekt der Kontingentierung. Bei gegebenen Tarifen hängt der erzielbare Erlös von der Anzahl der Nachfrager und ihrer Verteilung auf die Tarife ab. Im konkreten Fall wird nur die Anzahl der maximal zu verkaufenden Fahrscheine mit Sondertarif begrenzt. Wird diese Zahl zu niedrig festgelegt, besteht die Gefahr, dass Kapazitäten nicht genutzt werden, wenn keine entsprechende Nachfrage zum Grundpreis vorhanden ist. Wird die Zahl zu hoch festgelegt, werden eventuell Nachfrager mit hoher Zahlungsbereitschaft verdrängt (wenn Reservierungen durchgeführt werden) oder es kommt zur Überfüllung. Bei Nachfrageüberhängen kann der Kontingentierung daher durchaus eine gewisse Bedeutung zukommen – wobei die durchschnittliche Auslastung bei der Bahn nach eigenen Angaben knapp über 40% liegt, so dass immer nur einzelne Züge betroffen sind. Das Bahnsystem allgemein und die Deutsche Bahn AG im Besonderen sind allerdings generell keine besonders geeigneten Kandidaten für ein Yield-Management:

- Das Leistungsangebot der Bahn ist vergleichsweise umfangreich und wird von den Nachfragern extrem unterschiedlich genutzt. Für das Yield-Management bedeutet dies zunächst ein schiereres Größenproblem; so ging die DB AG selbst von etwa 22 Mill. Streckenkombinationen aus, die berücksichtigt werden müssten.
- Zusätzlich folgen aus der Komplexität erhebliche Gestaltungsprobleme. Aufgrund der intensiven Nutzung der Fernverkehrszüge für Kurz- und Mittelstreckenfahrten bestehen für eine einzelne Zugfahrt zahlreiche, widersprüchliche Anforderungen an die optimale Kontingentierung. Durch die zahlreichen Kombinationsmöglichkeiten der Züge ergeben sich vielfältige Arbitragemöglichkeiten der Nachfrager, die das Preissystem unterlaufen können.
- Die Informationsanforderungen des Yield-Management sind außerordentlich hoch. Dem steht auf Seiten der Bahn eine völlig ungenügende Datenbasis gegenüber.
- Zudem stellt sich die Frage nach der Konformität von Preis- und Produktpolitik. Die bisherige Strategie der Etablierung vertakteter Verkehre passt nicht besonders zur Bindung der Fahrkarte an einen speziellen Zug. Der mühsam und kostenintensiv aufgebaute Vorteil der Flexibilität geht durch die Zugbindung gerade verloren. Zudem stellen die Differenzierungen zwischen ICE- und den sonstigen Verkehren sowie zwischen den Komfortklassen bereits ein System dar, um die höhere Zahlungsbereitschaft von zeitsensiblen bzw. komfortorientierten Nachfragern

abzuschöpfen. Es ist fraglich, ob angesichts dieser bestehenden Systeme und des hohen Anteils preissensibler Kunden, neuere Untersuchungen gehen von über 50% aus, die Einführung einer weiteren Differenzierung überhaupt noch Sinn macht.

Trotz dieser Einschränkungen gilt, dass das Yield-Management zum Repertoire moderner Verkehrsdienstleister gehört und daher nicht generell verworfen werden darf. Man kann aber nicht pauschal die in anderen Bereichen realisierten Erlössteigerungen auf den Bahnsektor übertragen, sondern muss die Vorteilhaftigkeit empirisch überprüfen – was nicht hinreichend geschah.

Preispolitik im öffentlichen Raum

Kaum ein anderes Unternehmen steht in einem solchen Ausmaß unter öffentlicher Beobachtung wie die Deutsche Bahn AG. Fahrgastorganisationen, politische Parteien, Verbraucherschutz- und Verkehrsministerium, Verbraucherschutzorganisationen und die Presse beobachten, kommentieren und kritisieren fast jede Entscheidung des Konzerns. Diese extreme Form der öffentlichen Kontrolle bewirkt, dass handwerkliche Fehler schonungslos aufgedeckt werden. Wenn zur besten Sendezeit aufgezeigt wird, dass selbst Schulungsleiter der DB AG »ihr« Preissystem nicht verstehen oder nicht handhaben können oder dass sich Informationen aus dem Internet von den Auskünften am Fahrkartenschalter unterscheiden, entsteht ein fataler Eindruck der Inkompetenz.

Und die Bahn hat zahlreiche handwerkliche Fehler begangen. So wurden die Mitarbeiter nicht ausreichend geschult bzw. aufgrund des veralteten Buchungssystems nicht hinreichend unterstützt, die Werbekampagnen wiesen fehlerhafte oder beschönigende Aussagen auf. Stiftung Warentest, Verbraucherverbände und andere deckten diese Schwachstellen auf, und spätestens die unprofessionelle Reaktion auf diese Kritik bewirkte einen nachhaltigen Imageschaden.

Bei einem Unternehmen wie der Deutschen Bahn AG wiegt ein solcher Imageschaden besonders schwer. Nicht zuletzt aufgrund der Komplexität der Tarife entwickeln die Nachfrager ein stark habituelles Verhalten. Entscheidend bei der Verkehrsmittelwahl ist dann häufig nicht der Preis einer einzelnen Fahrt, sondern die Preiseinstellung gegenüber dem Unternehmen. Die Botschaft der Kritiker, dass das neue System überbeuert und kompliziert war und von der Bahn nicht angemessen gehandhabt werden konnte, musste zu Nachfrageeinbrüchen führen.

Gleichzeitig zeigt die Diskussion um das »alte neue« Tarifsystem, dass weder Politik noch Öffentlichkeit die Deutsche

Bahn AG als ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen begreifen und dass die mit der Bahnreform angestrebte Trennung von Politik und Management nicht realisiert wurde. Die Zwitterrolle aus privatem und öffentlichem Unternehmen muss bei einer Preispolitik berücksichtigt werden.

Zukünftige Preispolitik

Angesichts der bisherigen und zukünftig zu erwartenden Finanzergebnisse hat die Deutsche Bahn AG nach wie vor einen erheblichen preispolitischen Handlungsbedarf. Nach dem aktuellen Tarifdesaster wird aber wohl nichts anderes übrig bleiben, als zunächst in eine Konsolidierungsphase einzutreten. Konsolidierung bedeutet dabei insbesondere, dass das veraltete Buchungs- und Informationssystem überarbeitet werden muss, was bereits betrieben wird, und dass die Schulung der Mitarbeiter intensiviert wird. Zudem muss die DB AG endlich quantitative Modelle entwickeln (lassen), die die Auswirkungen unterschiedlicher Preiselemente auf den Erlös prognostizieren können; dazu gehört auch eine wesentliche Verbesserung der aktuellen Datenbasis zur Nutzung des Bahnsystems.

Bei der inhaltlichen Ausrichtung des Preissystems scheint der – von Prof. Meffert und seinen Mitarbeitern entwickelte – Vorschlag (Meffert 2000) einer stärkeren Differenzierung der gegenwärtigen Angebotssysteme (ICE, IC/EC, sonstige Züge) bei gleichzeitiger stärkerer Preisdifferenzierung am überzeugendsten zu sein. Der Vorschlag ermöglicht einerseits die Abschöpfung der höheren Zahlungsbereitschaft zeit- und komfortsensibler Nachfragergruppen. Andererseits dürfte die Akzeptanz zukünftiger Preisänderungen höher sein, wenn gleichzeitig Leistungsänderungen erkennbar sind. Erforderlich ist dabei auch ein Übergang zu einer konsequenten Preisbildung von Relationen, in Abhängigkeit von der Wettbewerbsposition der Bahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern – wie es ansatzweise bei ICE-Verkehren geschieht.

Die Überfüllung einzelner Züge kann durch diesen Vorschlag allerdings nicht verhindert werden. Ob hierzu eine Form des Yield-Management oder der zeitlichen Preisdifferenzierung vonnöten ist, können nur empirische Untersuchungen zeigen. In beiden Fällen ist eine Bindung der Fahrkarten an einzelne Züge oder an ein Zeitband erforderlich. Dass die Nachfrager jetzt Erfahrungen mit einer solchen Maßnahme sammeln können, ist ein Vorteil des gegenwärtigen Preissystems – der vielleicht aber etwas zu teuer erkaufte wurde.

Literatur

Meffert, H., (Hrsg., 2000), *Verkehrsdienstleistungsmarketing. Marktorientierte Unternehmensführung bei der Deutschen Bahn AG*, Wiesbaden.
Tirole, J., (1995), *Industrieökonomik*, München/Wien.



Arnold Berndt*

Die Tarife im Personenfernverkehr der DB: Trial and Error mit Happy End?

Zur Beurteilung der Entwicklung der Kundentarife im Personenfernverkehr der DB AG ist es trotz personalisierter Kritiken und persönlicher Betroffenheiten notwendig, allein auf den Kern des Themas zu fokussieren: Die zentrale Frage aus volkswirtschaftlicher Sicht ist, ob für die Bürger als Bahnnutzer, Wähler und Steuerzahler mit den neuen Preissystemen der DB AG ein wünschenswerter Fortschritt verbunden ist.

Die Suche nach Preissystemen als unternehmerische Aufgabe – die Suche nach richtigen Spielregeln als politische Aufgabe

Die Einführung der Preissysteme selbst und auch die öffentlichen Diskussionen um diese Geschehnisse besitzen zuvorderst einen gewichtigen ordnungspolitischen Aspekt: Auch wenn die Aktien der DB AG zu 100% im Staatsbesitz sind und das Thema Verkehr weiterhin einen nicht bestreitbaren öffentlichen Charakter besitzt, ist der Personenfernverkehr in Deutschland eine privatwirtschaftliche Veranstaltung. Die Suche nach neuen und besseren Preissystemen ist so eine originär unternehmerische Aufgabe. »Besser« sind für ein Unternehmen solche Tarifsysteme, die den Umsatz und in der Folge auch den Gewinn erhöhen können. Welches Preisschema dann unter den gegebenen Umständen den Gewinn maximiert, kann allein das betroffene Unternehmen wissen.

Die Suche nach den Umsatz erhöhenden Preissystemen ist hierbei ein evolutorisches Unterfangen. Kein Unterneh-

* Dr. Arnold Berndt ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Bundesamt für Verkehr in Bern. Dieser Beitrag gibt allein die Meinung des Verfassers und nicht die der schweizerischen Bundesverwaltung wieder.

men kann auf dem Papier ein »bestes« System entwerfen, denn welche Zahlungsbereitschaften für welche Mengen bei den einzelnen Kunden vorliegen, lässt sich nur am Markt testen. Das alte Marketing-Sprichwort »Kunde kommt von Kennen« bewahrheitet sich hier einmal mehr, denn nur intensive Marktforschung, Erfahrungen aus Kundengesprächen und Instrumente der Kundenbindung liefern Informationen zu Zahlungsbereitschaften und Sensitivitäten gegenüber Preiserhöhungen und -senkungen – all das, was für dem Wirtschaftstheoretiker gegeben ist, wenn er eine Nachfragefunktion als bekannt annimmt und die Ermittlung der Preiselastizität nur noch eine Rechenaufgabe ist.

Weil sich die Wünsche der Kunden und auch deren Restriktionen ständig ändern, ist es unternehmerische Pflicht, die Preise laufend oder fallweise zu revidieren. Wenn nach so kurzer Zeit – wie in diesem Fall – bereits eine gravierende Korrektur in Form einer teilweisen Rückkehr zum alten System vorgenommen wird, deutet vieles darauf hin, dass der Sprung vom alten zum neuen System zu groß war und die unternehmerische Informationsbasis über das Nachfragerverhalten (z.B. über die Bereitschaft zur Frühbuchung und die Sensitivität gegenüber Preiserhöhungen auf kurzen Strecken) viel zu gering war.

Auch wenn schon bald nach Einführung der neuen Preise wieder Korrekturen vorgenommen werden, liegt dies allein in der Verantwortung des Unternehmens und gibt der Politik keinen Grund zur Einmischung in dessen Preispolitik. Andererseits sind Reaktionen aus Politik und Öffentlichkeit nicht verwunderlich: Wer eine bedeutende Stellung als Anbieter von Personenverkehrsleistungen hat und große Taten zum Wohle des Kunden ankündigt, braucht nicht überrascht sein, wenn die Öffentlichkeit, vor allem die Medien, einen hohen Maßstab anlegen.

Aber es ist nicht so, dass die Politik bei der Sache nur eine Zuschauerrolle hat – aus ordnungspolitischer Sicht ist vielmehr der Staat zentraler Akteur, indem er die Rahmenbedingungen und Spielregeln festlegt.

Wettbewerbsökonomien sind sich in der Theorie schon lange einig, dass – bei symmetrischem Zugang zum Input Trasse – der Markt für Eisenbahnverkehrsleistungen ein funktionsfähiger Markt ist, in dem der Leistungswettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen auch im Personenfernverkehr das beste Angebot kreiert. Die Politik hat dies mit der Praxis der Liberalisierung weitgehend aufgegriffen.¹ Wenn also der Markt nicht mehr geschlossen ist, impliziert der Wettbewerb um den Kunden auch einen Wettbewerb der Preissysteme, um so Nachfrager – wie dies jede Handelskette macht – mittels Rabatten und besonderen Angeboten an sich zu binden.

Solange der Druck der Wettbewerber noch gering ist, weil diese sich erst im Markt positionieren und marktspezifisches Wissen aufbauen müssen, hat freilich das alteingesessene Unternehmen noch Spielräume, wenn auch die Konkurrenz anderer Verkehrsträger nicht unerheblich ist. Rückblickend scheint dieser Druck noch nicht groß genug, Fehlschläge wie die Einführung des »alten neuen« Preissystems zu verhindern. Dies ist aber auch eine Frage der Sanktionierung und somit der Rahmenbedingungen: Kein Unternehmen passt sich dem Vorgaben des Wettbewerbs an, wenn es um seine Existenz keine Angst haben muss. Erst wenn die Angst, Kunden zu verlieren, mit der Angst korreliert, aus dem Markt auszuschneiden, ist die unternehmerische Suche der DB AG nach besseren Preissystemen wirklich auch eine Suche nach für die Gesamtheit der Kunden besseren Angeboten. Dass auch für große staatliche Unternehmen die gleichen Spielregeln der Sanktionierung gelten wie für jedes Privatunternehmen (sprich: die Möglichkeit des Konkurses bei Misswirtschaft), muss so verstärkt von Seiten der Politik kommuniziert werden. Nur so ist dem Kunden schon heute gedient.

Fern jeden professionellen Preismanagements?

Preissysteme und deren Fortentwicklung lassen sich natürlich auch allein aus preistheoretischem Interesse betrachten. Unternehmerisches Pricing im Sinne eines professionellen Preismanagements ist aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht (viel) mehr als angewandte Mikroökonomie. So lässt sich aus rein theoretischer Sicht fragen, ob die Weiterentwicklung der Preissysteme der DB Reise&Touristik im Sinne der mikroökonomischen Preistheorie nachvollziehbar ist und die gesetzten Ziele mit den richtigen Instrumenten angestrebt wurden.

Zur Umsatzsteigerung gibt es generell kein probateres Mittel als das Instrument der Preisdifferenzierung. Sie dient der Abschöpfung dessen, was der Mikroökonom Konsumentenrente nennt, also der vollen Zahlungsbereitschaft des Kunden, so dass beim selben Produkt für verschiedene Einheiten oder für verschiedene Kunden unterschiedliche Preise zu entrichten sind, die ihren Ursprung nicht in divergierenden Produktionskosten haben.

Im »alten neuen« und im »neuen neuen« Preissystem der DB Reise&Touristik liegt der Schwerpunkt auf zwei Formen der Preisdifferenzierung, die auch im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion standen: Dies ist zum einen die Differenzierung nach der im Zeitraum eines Jahres nachgefragten Menge in Form der BahnCard² und zum anderen die Differenzierung nach dem Buchungszeitpunkt. Wozu dienen diese Ins-

¹ Für einen grundlegenden Überblick vgl. Berndt (2003, 46ff).

² Zu einer grafischen Darstellung der hiermit verbundenen Preisstruktur in den verschiedenen Preissystemen der DB AG vgl. die erläuterte Abb. 2 auf S. 9.

trumente und wodurch zeichnen sie sich im Tarifsystem der DB AG im Speziellen aus?

Kleine und/oder große BahnCard?

Der Übergang von einem optionalen zweiteiligen Tarif zu einem anderen optionalen zweiteiligen Tarif – wie er mit dem Tarifwechsel am 15. Dezember 2002 verbunden war – ist immer etwas heikel, da sich eine Schlechterstellung von Kundengruppen kaum vermeiden lässt. Im Gegensatz zum Übergang von einem linearen zu einem optionalen zweiteiligen Tarif, der letztlich niemanden schlechter stellt und für größere Kunden den Anreiz setzt, ihre Nachfrage auszuweiten, da mit der wie ein Mengenrabatt wirkenden BahnCard der Durchschnittspreis jeder zusätzlichen Fahrt sinkt. Dies generiert Anreize für Mehrnachfrage, die für den Verkehrsanbieter wiederum einen höheren Umsatz implizieren.

Der Wechsel von der BahnCard mit 50%igem Rabatt zu einer BahnCard mit lediglich 25%igem Rabatt zog anscheinend die oben beschriebene Schlechterstellung nach sich – auf jeden Fall deutet der gemeldete Rückgang der Umsätze darauf hin. Mikroökonomisch kann dies anhand von Abbildung 1 verdeutlicht werden: Angenommen es gibt eine bestimmte Anzahl kleiner Nachfrager und eine bestimmte Anzahl großer Nachfrager. Die BahnCard hat einen fixen Preis in Höhe der Fläche BC_1 und jede Fahrt für BahnCard-Besitzer kostet p_{BC1} , während für Nicht-BahnCard-Besitzer ein linearer Preis in Höhe von p gilt. Für die kleinen Nachfrager ist der Erwerb einer BahnCard nicht rentabel, da deren Preis ihre Konsumentenrente übersteigt. BahnCard-Besitzer weiten jedoch ihre Nachfrage bis x_{BC1} aus, da sie hierdurch zusätzliche Konsumentenrente realisieren können.

Der Übergang von BC_1 zu BC_2 stellt bei sonst gleichen Bedingungen die großen Nachfrager und auch den Anbieter der Verkehrsleistungen schlechter, da die großen Anbieter

bei einem höheren variablen Preis p_{BC2} nur noch eine Menge von x_{BC2} nachfragen und eine geringere Konsumentenrente realisieren. Bleibt p unverändert, bleibt auch die von den kleinen Kunden nachgefragte Menge gleich und der gesamte Umsatz des Anbieters sinkt.

Natürlich ist die hier abgebildete Situation nicht 1:1 auf die realen Ereignisse übertragbar, bietet aber einen Erklärungsansatz. Der Übergang zur BahnCard mit 25%iger Ermäßigung wäre aber aus Unternehmenssicht vorteilhaft gewesen, wenn die geringere Nachfrage der größeren Kunden, deren Nachfragemenge zurückgedrängt wurde, durch eine Mehrnachfrage von kleinen Kunden kompensiert worden wäre, indem kleine Kunden durch die in der Realität auf längeren Strecken gegebene Senkung des linearen Preises bzw. bei Besitz der kleinen BahnCard ihre Nachfrage ausgeweitet hätten.

Seit 1. August 2003 gilt nun ein dreiteiliger Tarif. Aus preistheoretischer Sicht ist der Übergang von einem zweiteiligen zu einem dreiteiligen Tarifschema immer pareto-superior – stellt also niemanden schlechter und zumindest einen besser, da dieses System in ihrer Nachfragemenge heterogenen Konsumenten eine größere Vielfalt an Tarifen anbietet, aus denen sie auswählen können.³ Einem größeren Kundenkreis wird so die Möglichkeit gegeben, ihre Nachfrage aufgrund des sinkenden Durchschnittspreises auszuweiten – Umsatzgewinne sollten also, zumindest gegenüber dem zwischenzeitlich gültigen Tarifschema, für die DB AG eine zu erwartende Konsequenz sein.

Frühbucherrabatte und Kapazitätsmanagement

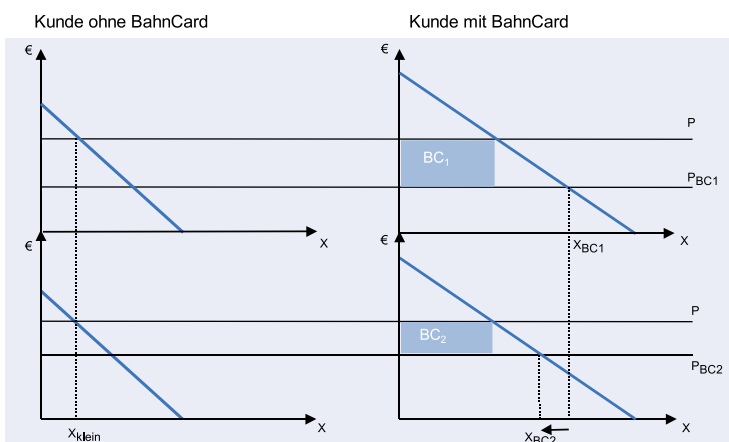
An den Werbeslogan zum Tarifwechsel am 15. Dezember 2003: »Ihr Kinoticket wird nicht 40% billiger, weil Sie es 7 Tage vorher kaufen. Aber Ihre Fahrkarte.« schließt sich die Frage an, warum das Kinoticket denn nicht billiger ist – steht das Kino doch vor derselben Aufgabe wie die DB AG, nämlich die

vorhandenen Kapazitäten – hier den Kinosaal, dort die Züge – auszulasten? Eine mögliche Antwort ist, dass Kinobesitzer ihr Kapazitätsmanagement mit einer zeitlichen Preisdifferenzierung gestalten: Warum gibt es also im Kino Spitzenlastpreise und bei der Bahn nicht, obwohl die Züge Freitags nachmittags genauso überfüllt sind wie es die Kinos am Samstag Abend wären, wenn jeder hinein könnte?

Niedrigere Preise für Frühbucher und hohe Preise für Spontanreisende sind nur bedingt geeignet, Kapazitäten gleichmäßig auszulasten – auch wenn die DB bei Einführung dies als zentrales Ziel angab (vgl. Krämer, Luhm 2002).

Abb. 1

Wirkungen von Veränderungen der Struktur zweiteiliger Tarife



³ Vgl. zur Logik mehrteiliger Tarife Brown, Sibley (1986) sowie Willig (1978).

Der Personenverkehr der DB AG ist – logistisch bedingt – in der Bereitstellung von Kapazitäten relativ unflexibel. ICE- und auch andere Zugkompositionen fahren unverändert als Shuttles von einem Ort zum anderen. Die Veränderung der Zuglänge und die Vorhaltung von Rollmaterial zur Reaktion auf erhöhte Nachfrage sind aufwendig und teuer. Eine hohe Zahl an Frühbuchern hätte unter diesen Umständen nichts am Angebot, also der Länge des Zuges, verändert. Auch verdrängen die höheren Preise für Spontanreisende keinen Nachfrager auf weniger ausgelastete Züge, solange der Reisende bereit ist, den höheren Preis zu zahlen, er dann in den Zug seiner Wahl einsteigen kann und das Zugticket nicht an eine Reservation gekoppelt ist. Und wenig ausgelastete Züge lassen sich nicht füllen, indem man von Kurzentschlossenen einen hohen Preis verlangt – vielmehr müsste man unter Ausweitung der Zugbindung kurz vor Abfahrt eines Zugs die Tickets zu Schleuderpreisen abgeben, um den Zug zu füllen. Fährt doch der Zug auf jeden Fall, so dass die Kosten für Rollmaterial und Lokführer auf jeden Fall anfallen und jeder zusätzliche Fahrgast den Kostendeckungsgrad des Zugs erhöht, sobald er mehr als die Zusatzkosten seiner Beförderung entrichtet.

Es stellt sich dem Ökonomen also die Frage, warum unter dem Ziel der Kapazitätsauslastung nicht das Instrument der Spitzenlasttarifierung gewählt wird. Ein Aufschlag für den Preis bei bislang überfüllten Zügen (im Sinne eines Peak-Zuschlags in Anlehnung an den ehemaligen IC-Zuschlag) ist kein aufwendiges Mittel, um den Kunden zu signalisieren, er möge doch – wenn er dies ohne hohen Aufwand, also mit geringen Opportunitätskosten kann – einen Zug zu einer anderen Zeit nutzen. Zudem stehen dem Verkehrsanbieter durch das allwöchentlich oder alljährlich meist wiederkehrende Verhalten der Kunden ausreichende Informationen für ein entsprechendes Pricing zur Verfügung. Und die Gefahr, unflexible Kunden an die Straße zu verlieren, ist recht gering, wenn für den Freitag Nachmittag der Stau auf der Autobahn die einzige Alternative ist.

Das Instrument der Frühbuchung und Zugbindung kann aufgrund dieser Aspekte allein als Versuch gedeutet werden, anhand des Buchungszeitpunktes zwischen Kunden mit unterschiedlicher Preissensitivität, also gemäß der Elastizitäten zu differenzieren. Da keine Erfahrungen mit Frühbucherverhalten bei Bahnverkehren vorliegen, dürften die Datenbasis hierfür gering und der kommende Anpassungsbedarf hoch sein.

Produktqualität passt nicht zu den Anforderungen des Preissystems

Verbleibt als letzte Feststellung, dass die angebotene Produktqualität nicht zur Qualität des Preissystems passt. Dies in zweierlei Hinsicht:

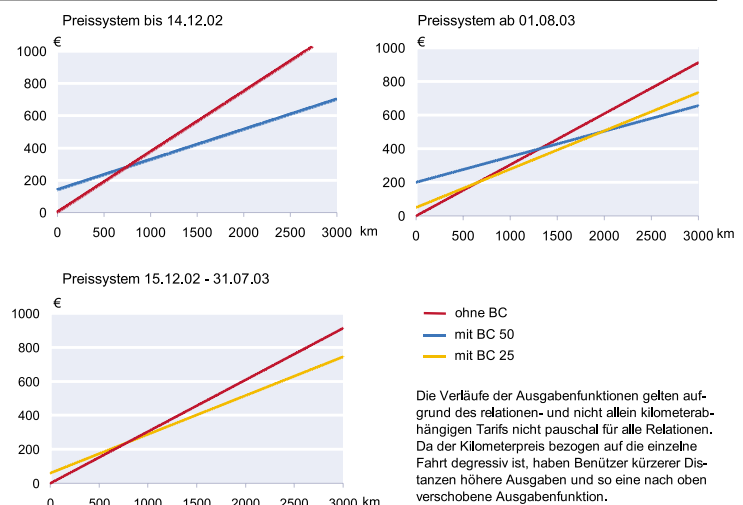
Zum einen hat das Angebot eines deutschlandweiten Taktverkehrs, der zumeist auch noch im Regionalverkehr seine Fortsetzung findet, seinen Kundennutzen darin, dass der Nachfrager weiß, dass zu jeder vollen oder halben Stunde ein Zug nach Dorthin abfährt. Bahnverkehrsleistungen ermöglichen dem Kunden so hohe Flexibilität, aus der er möglicherweise einen hohen Nutzen zieht, was die Attraktivität des Systems Schiene in gewissen Teilen ausmacht. Das Instrument der Zugbindung steht dem konträr entgegen: Muss ich einen bestimmten Zug benutzen, ist mir egal, ob eine Stunde später wieder einer fährt, Hauptsache, die Anschlüsse passen.

Zum anderen machen Frühbucherrabatte und Zugbindung, BahnCard-Ermäßigungen und relations- und zugtypenspezifische Preise das Preissystem zu einem hoch komplexen Gebilde. Preisvielfalt gibt es in vielen Märkten, wobei Informationsmechanismen entstehen, Suchkosten der Konsumenten zu verringern. Preistransparenz muss daher als Qualitätskomponente berücksichtigt werden, da Informationskosten, auch wenn sie nicht monetär sind, in das Kalkül des Nachfragers einfließen. Nur wenn der Kunde Alternativen nach Kriterien wie schnellste Verbindung, billigste Verbindung, Verbindung mit den wenigsten Umsteigepunkten etc. getrennt vergleichen kann, werden die Preise ihrer Lenkungsfunction gerecht, und die Nachfrage fühlt sich nicht in die Irre gelenkt.

BahnCard: Preisstruktur und Ausgabenfunktion

Die Möglichkeit, alternativ zum linearen Grundpreis mit Besitz der BahnCard einen niedrigeren fahrtenabhängigen Preis zu entrichten, stellt theoretisch die Grundstruktur eines optionalen, mehrteiligen Tarifs dar. Die mit den Wahl-

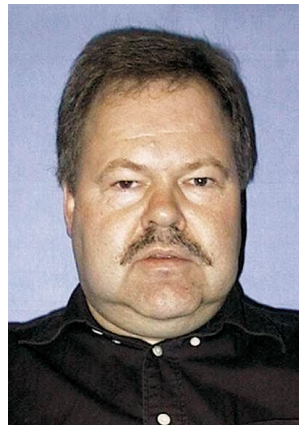
Abb. 2
Preisstruktur für Benutzer der Relation Berlin-Frankfurt (ICE; ohne Plan&Spar)



möglichkeiten der BahnCard in den verschiedenen Preissystemen verbundenen Ausgabenfunktionen sind in Abbildung 2 dargestellt. Wird der lineare Grundpreis entrichtet, steigen die Ausgaben proportional zur Zahl der Fahrten und so zurückgelegten Kilometer. Bei Besitz der BahnCard muss man schon vor der ersten Fahrt eine Fixgebühr zahlen, so dass die Ausgabenfunktion einen positiven Achsenabschnitt auf der Ordinate besitzt. Ab diesem Punkt steigen die Ausgaben mit der Zahl der Fahrten proportional an, der Durchschnittspreis – abbildbar als ein vom Ursprung der Koordinaten ausgehender Fahrstrahl – sinkt jedoch bei BahnCard-Besitz mit steigender Fahrtenzahl. Für das Kalkül des Nachfragers relevant ist bei der Wahl zwischen den verschiedenen Optionen immer die innere Umhüllende der verschiedenen Ausgabenfunktionen, so dass diese im »neuen neuen« Preissystem zweifach geknickt ist, indem für den betrachteten Fall ab einer Nachfragemenge von ca. 650 Kilometern die BahnCard 25 und ab einer Menge von ca. 1 970 Kilometern die BahnCard 50 günstiger ist.

Literatur

Berndt, A. (2003), *Trassenpreise zwischen effizienter Allokation, Kostendeckung und Diskriminierungspotentialen. Eine wettbewerbsökonomische Analyse des Marktes für Schieneninfrastrukturkapazitäten*, Baden-Baden.
 Brown, S.J., Sibley, D.S. (1986), *The theory of public utility pricing*, Cambridge et al.
 Krämer, A., Luhm, H.-J. (2002), »Peak-Pricing oder Yield-Management? Zur Anwendbarkeit eines Erlösmanagementsystems im Fernverkehr der DB AG«, *Internationales Verkehrswesen* 54, 19–27.
 Willig, R.D. (1978), »Pareto-superior nonlinear outlay schedules«, *Bell Journal of Economics* 9, 56–69.



Karl-Peter Naumann*

Rein in die Sackgasse – raus aus der Sackgasse: Die neuen Tarifsysteme der DB aus der Sicht des Fahrgasts

PEP – das neue, »revolutionäre« Preissystem der Deutschen Bahn AG vom 15. Dezember 2002 sollte das Bahnfahren einfacher und attraktiver machen. Für Sparfüchse gab es dabei sogar manches Schnäppchen: Fünf Erwachsene, alle mit einer neuen BahnCard ausgestattet, konnten den Preis auf der Fahrt von München nach Köln und zurück um sagenhafte 73% reduzieren.

Normalpreis (ICE)	Plan & Spar 40 und BahnCard	Als Mitfahrer (2.-5. Pers.)	Summe	Summe ohne Ermäßigungen
in €				
197,20	88,80	44,40	266,40	986,00

Sie mussten allerdings mindestens sieben Tage vorher buchen und sich auf bestimmte Züge festlegen und noch etwas Plan&Spar-Kontingent abbekommen. So kommt man dann auf die stattliche Einsparung von immerhin 719,60 €.

Rechnerisch ist das Beispiel richtig, ist es aber realistisch? Sind Schnäppchenjäger die typischen Bahnkunden? Würden sie auch – wie Stammkunden – eine BahnCard kaufen? Wohl eher nein. Diese Gruppe von (potentiellen) Reisenden sucht die Schnäppchen, unabhängig vom Verkehrsmittel, sie fahren dort, wo es günstig ist. Auch als »Nicht-Stammkunden« (d.h. ohne BahnCard) ist das Plan&Spar-Angebot für sie attraktiv. Sie sparen immerhin noch 64% und zahlen insgesamt 355,20 € oder 71,04 € pro Person bei 4 1/2 Stunden Reisezeit.

* Karl-Peter Naumann ist Bundesvorsitzender des Fahrgastverbandes Pro Bahn e.V.

Das sind eigentlich keine schlechten Angebote. Und doch kamen sie schlecht an. Warum?

Die Stammkunden

Die DB AG lebt heute, auch im Fernverkehr, zu einem großen Teil von ihren Stammkunden. In einem Aufsatz zum neuen Preissystem der DB weist Ehrhardt (2003) auf Zahlen hin, die zeigen dass im alten Preissystem 1,6% der Nachfrager immerhin 39% der Fahrten unternahmen. Diese Stammkunden sind aber keine Schnäppchenjäger, sie wollten und wollen vielmehr – auch aufgrund der direkten Konkurrenz zum Pkw – einen attraktiven und situationsunabhängigen Preis, wie sie ihn mit der alten BahnCard hatten. 50% Ermäßigung auf den Normalpreis. Das konnte der Kunde sich gut merken und auch im Kopf rechnen. Selbst die Möglichkeit durch die »Sparpreise« des alten Preissystems ggf. auch einmal billiger zu fahren, hatte die Attraktivität der alten BahnCard nicht eingeschränkt. Und wenn sich für eine Urlaubsreise von Hamburg nach Garmisch-Patenkirchen dieser Sparpreis doch einmal lohnte, dann wurde er auch gekauft. Das Alltagsgeschäft fand ja ohnehin nicht auf diesen ganz großen Entfernungen statt, wo der (alte) Sparpreis sich lohnte.

Die Stammkunden wollen flexibel den nächsten Zug nehmen können; vorbuchen kommt nie bis selten in Frage. So weiß der Wochenendpendler nicht immer ganz genau, wann er Büro oder Firma verlassen kann. Und sollte er es einmal eine Stunde früher schaffen, will er auch diese Stunde eher zu Hause sein. Geschäftskunden und Verbandsfunktionäre können sich zwar häufig bei der Hinfahrt festlegen, können aber den Antritt der Rückfahrt bestenfalls schätzen. Hier ist die flexible Rückfahrt einer der größten Vorteile des Systems Bahn.

Die Reiseweite

Im Mittel fährt der deutsche Bahnkunde des Fernverkehrs eine Strecke von 200 bis 300 km. (Hier schwanken die Angaben der verschiedenen Statistiken.) Mit anderen Worten: Neben den Reisenden über große Entfernungen gibt es auch eine große Anzahl Fahrgäste, die »nur« 50, 100 oder 150 km zurücklegen wollen. Für den potentiellen Kunden zählen hier allenfalls Kriterien wie Reisezeit, Taktfrequenz der Züge und Bequemlichkeit, nicht aber die Möglichkeit, ein »Plan&Spar«-Schnäppchen zu erhaschen – und das nicht nur bei den Stammkunden.

Das spontane Fahren

Günstig und spontan – die Chance der Fernbahn im Markt des unteren Entfernungsbereichs wurde von den Machern

des PEP-Preissystems vollkommen übersehen. Bahnfahren ist eben etwas anderes als Fliegen. Auch wenn die Fahrt zum Flughafen eine Stunde dauert, man dort eine weitere Stunde zum Einchecken braucht, ist es immer noch zeitlich interessant, von München nach Hamburg zu fliegen, ja sogar, wenn man noch eine weitere Stunde am Flughafen verbringt, da das fix gebuchte Flugzeug erst dann fliegt. Bei München–Stuttgart oder Frankfurt–Düsseldorf sieht das schon wieder ganz anders aus. Das System Bahn hat hier, wenn es einen dichten Takt anbietet, sehr große Chancen im Markt. Entsprechend gilt das auch für viele Strecken, auf denen die Bahn »nur« gegen das Auto konkurriert. Für den Bereich »Nahverkehr« hat die DB AG die Wünsche der Kunden richtig eingeschätzt und bietet in der Woche »Ländertickets« (ab 9.00 Uhr im jeweils ganzen Bundesland gültig) und am Wochenende das »Schöne-Wochenend-Ticket« an. Hier fahren bis zu fünf Reisende auf einen Fahrschein ohne Vorbuchen spontan in allen Zügen des »Nahverkehrs«, zu denen auch sehr schnelle und weit fahrende Regional-Express-Züge gehören, wie Hamburg–Westerland (Sylt), Göttingen–Zwickau, Kassel–Frankfurt(M), Berlin–Stralsund.

Allein der Erfolg des »Schöne-Wochenend-Tickets« spricht hier schon Bände. Das System und so auch die DB AG kann bei gutem Zugangebot durch günstige und einfache Preise viele Kunden gewinnen. Das galt im Übrigen auch für die Staatsbahn DB mit ihrem rosaroten Wochenende vor vielen Jahren, als man für 99,00 DM in ganz (West-)Deutschland an einem Wochenende hin- und zurück fahren konnte – ohne Vorbuchung.

Die geplante Fahrt

Allerdings tritt der Kunde nicht jede Fahrt spontan und ungeplant an. Je länger die Reiseweite, um so eher kommt dieses außerhalb von Geschäftsreisen vor. Bei der Fahrt in den Urlaub, auch in den Kurzurlaub, steht vieles von vornherein fest. An dieser Stelle ist der Platz im Markt für »Plan&Spar« bzw. für die neuen »Sparpreise«, um hiermit Kunden zu gewinnen, die nur selten oder bisher gar nicht Bahn fahren. Diese Kunden akzeptieren bei deutlichen Rabatten dann auch die Festlegung auf bestimmte Züge, wobei diese Gruppe von Reisenden gerne umsteigefrei oder doch zumindest umsteigearm fährt. Damit vermeidet sie von ihrem Reiseverhalten her alltägliche Probleme durch Verspätungen.

Der Haken bei »Plan&Spar« bzw. dem »Sparpreis (neu)«

Während der Flugreisende durch die Kontrollen bei Einchecken und Umsteigen nie das falsche Flugzeug erreicht, kann sich der Bahnkunde sehr schnell – und unbeabsichtigt – vertun. Jüngst reiste ein Paar von Prien am Chiemsee nach

Frankfurt(Main) mit Umsteigen in München. Um 17.10 Uhr startet der Zug in Prien, Ankunft in München Hbf um 18.19 Uhr. Die Fahrkarte weist als Anschluss den InterCity-Zug (Nr.2220) nach Frankfurt(M) aus, Abfahrt 18.33. Im Zug kommt dann die Durchsage: »Anschluss nach Frankfurt(M) um 18.34 mit InterCityExpress (Nr.590), Gleis Nr. X.« Ihr gebuchter Zug wird nicht erwähnt, da dieser eine halbe Stunde länger nach Frankfurt unterwegs ist. Da die Reisenden weder die Zug-Nummer auswendig gelernt haben, noch ihnen – als Neukunden – der Unterschied zwischen InterCityExpress und InterCityZug geläufig ist, landen sie im falschen Zug und sollen dort kräftig nachzahlen.

So können weder »Plan&Spar« noch der »Sparpreis« funktionieren. Die Kunden, vor allem die Unkundigen müssen hier sicher zum richtigen Zug geleitet werden, z.B. durch deutliche Fahrpläne in der Hand des Kunden. Auch bei Unregelmäßigkeiten muss das Unternehmen DB AG großzügig sein. Vielleicht erinnern Sie einen Fall, der durch die gesamte Presse ging: Ein Fahrgast will von Düsseldorf nach Frankfurt. Er muss dabei am Kölner Hbf in einen ICE nach Frankfurt umsteigen – mit einer Umsteigezeit von 5 Minuten in Köln, aber am gleichen Bahnsteig. Nun hat der Zug aus Düsseldorf (ein EuroCity aus den Niederlanden) 5 Minuten Verspätung. Der Fahrgast wird nervös: Klappt der Anschluss? In Köln steht dann ein ICE nach Frankfurt am Bahnsteig gegenüber. Der Kunde eilt hinüber – und ist im falschen Zug. Was er nicht bemerkte: Er saß nicht im gebuchten ICE 501 (planmäßige Abfahrt 6.53 Uhr), sondern im 4 Minuten vorher fahrenden ICE 911 (planmäßige Abfahrt 6.49 Uhr), der an diesem Tag 10 Minuten Verspätung hatte und so unseren Reisenden noch aufnehmen konnte. Dass sein gebuchter Zug ebenfalls 10 Minuten Verspätung hatte, wusste er und erfuhr er nicht. Er wurde dafür aber wie ein Schwarzfahrer behandelt.

Nur wenn die DB AG diese Pannen in Zukunft verhindern kann, dann sind die Sparpreise eine sinnvolle Ergänzung für Sparer und Neukunden, vor allem in der neuen Form mit einheitlichen Konditionen und nachrechenbaren Ermäßigungen (25% und 50%).

Der Sparpreis alleine reicht nicht

Vorbuchen und Zugbindung – das funktioniert bei einer planbaren Reise, neben dem Urlaub auch bei Omas Geburtstag, aber nicht mehr beim Kino- oder Theaterbesuch in der 100 km entfernten Nachbarstadt. Oder wissen Sie immer drei Tage im Voraus, ob Sie nach dem Theater noch einen kleinen Barbesuch machen wollen? Hier fehlen noch zündende und praktikable Ange-

bote der DB AG. Schließlich ist doch der Entfernungsbereich von 50 bis 200 km keine zu vernachlässigende Größe. Oder will man sie ausschließlich dem Nahverkehr und den BahnCard-Besitzern überlassen? Für einen Tagesausflug von München nach Salzburg oder Hamburg nach Westerland gibt es günstige und flexible Angebote nur für den Nahverkehr, für den Fernverkehr, d.h. für InterCity und InterCityExpress fehlen sie. Hier gibt es noch einen dringenden und für das Unternehmen lohnenden Nachbesserungsbedarf.

Der Normalpreis – das vorprogrammierte Chaos

Die DB AG hat mit ihrer Reform der Reformen bei den Rabatten für eine bessere Ordnung gesorgt, zur überwiegenden Zufriedenheit der Fahrgäste. Die Normalpreise, von denen sich die rabattierten Preise ableiten sind derweil noch das reinste Verwirrspiel, drei Beispiele:

Der Kunde will von Frankfurt Hbf nach Düsseldorf Hbf. Klar, die Fahrt über die alte Strecke am Rhein mit 2¾ Stunden Fahrzeit ist billiger als die Fahrt über die neue Schnellstrecke; zu verstehen ist auch noch, dass die noch längere Fahrt mit Regionalzügen noch einmal billiger ist. Doch halt – schon hier aufgepasst: Einmal umsteigen muss der Kunde fast immer: Doch wehe er muss in Köln aus dem IC der Rhein-strecke in einen ICE umsteigen, dann soll er 1,20 € mehr zahlen, als wenn er in Mainz von IC zu IC umsteigt. Zu allem Überfluss ist die 3 Minuten schnellere Verbindung auch noch die billigere. Verstehen Sie das?

1. Fall			2. Fall		
IC 2324	Frankfurt Hbf ab	8.46	IC 2122	Frankfurt Hbf ab	7.44
	Mainz Hbf an	9.15		Köln Hbf an	10.06
IC 2306	Mainz Hbf ab	9.19	ICE 614	Köln Hbf ab	10.10
	Düsseldf. Hbf an	11.30		Düsseldf. Hbf an	10.31
Fahrzeit		2 h 44 min			2 h 47 min
Fahrpreis		38,20 €			39,40 €

Es kommt noch besser: Über die Schnellfahrstrecke bietet die DB AG gleich vier verschiedene Möglichkeiten:

Verbindung	Fahrzeit	Reisepreis
Direktverbindung	1 h 40 min	58,80 €
bis Frankfurt Flughafen IC, dann ICE	1 h 45 min	57,80 €
bis Köln Hbf ICE, dann IC	2 h	54,40 €
bis Frankfurt Flughafen IC, dann ICE bis Köln, dann wieder IC bis Düsseldorf	1 h 46 min	53,80 €

Das ist kein Einzelfall, ein ebensolches Tarifchaos finden Sie auch zwischen Nürnberg und Bremen mit ebenfalls vier ver-

schieden ICE-Preisen, abhängig von kurzen IC-Abschnitten. Noch schlimmer ist es in manchen Ost-West-Verbindungen, wo mehrfach umgestiegen werden muss und wo es unterschiedliche Reisewege gibt. Für die Verbindung zwischen zwei Großstädten, nämlich Hamburg und Chemnitz gibt das Auskunftssystem der DB AG gleich zehn verschiedene Preise an.

Zehn unterschiedliche Preise Hamburg – Chemnitz

75,80 €	74,20 €	69,60 €	66,20 €	63,80 €
63,00 €	62,40 €	56,80 €	54,80 €	49,60 €

Dieses sind keinesfalls herausgesuchte Einzelbeispiele, sondern hier zeigen sich prinzipielle Fehler eines Tarifsystems, das aus dem alten Kilometertarif mit relativ freier Routenwahl (»Raumbegrenzung«) und dem streckengebundenen ICE-Tarif zusammengebastelt worden ist.

Ein modernes Tarifsystem ist das sicher nicht. Wie soll der Kunde hier durchfinden? Versprochen waren einmal echte Relationspreise, wo es zwischen zwei Orten in der Regel nur einen Preis gibt, der allenfalls nach ICE (Hochgeschwindigkeitsverkehr), IC (sonstiger Fernverkehr) und Regionalverkehr differenziert wird, Ausnahmen sollte es nur bei gewollten Umwegen geben.

Für 2004 hat die DB AG nun ein solches einfaches System angekündigt. Man darf gespannt sein.

Rundfahrten, Fahrunterbrechungen

Ein Fahrgast fährt von Hamburg nach Nürnberg zu seiner Großmutter, dann weiter in den Schwarzwald zur Erholung und wieder direkt zurück nach Hause. Eine Familie möchte auf der Urlaubsreise nach Berchtesgaden drei Tage in München Station machen, um das Deutsche Museum zu besuchen. Ein Preuße will Bayern entdecken und fährt über Würzburg, Rothenburg o.d.T., Nürnberg, München, Füssen und Garmisch. Mit der Bahn nur schwer möglich, denn Rundreisen und Unterbrechungen wurden weitgehend abgeschafft – zu große Betrugsmöglichkeiten, so die DB AG. Anstatt zu überlegen, wie die Betrugsmöglichkeiten abzustellen sind, z.B. durch bessere Kontrolle, werden die Angebote abgeschafft. Ein ganz dickes Minus in einer Gesellschaft, in der der Freizeitverkehr eine wachsende Rolle spielt.

Wo kaufe ich die Fahrkarten?

Eine gute Frage! In der Großstadt kein Problem, aber auf dem Lande? Geschlossene Schalter und Automaten laden Neukunden gewiss nicht zum Bahnfahren ein. Internetnutzer haben da Vorteile. Aber wie sieht es mit den älteren Menschen aus, die keinen Computer haben und trotzdem Bahnfahren wollen. Ihnen bleibt die verteuerte Fahrkarte zum Bordpreis oder die

ebenso wenig preiswerte telefonische Vorbestellung. Hier müssen die Bahnen und nicht nur die DB AG und die anderen Anbieter des öffentlichen Verkehrs neue Konzepte finden, wie sie ihre Fahrkarten und ihre guten Angebote »unters Volk bringen«.

Ein Blick zur Konkurrenz : IX – der InterConnex

Zum Schluss sei noch ein Blick zum einzigen Konkurrenten, zum InterConnex, gestattet. Hier heißt die Devise: Geplant werden muss, wenn eine Platzreservierung oder der Business-Service gewünscht wird. Ansonsten darf man einsteigen und losfahren. Es gibt nur einen Tarif, der etwa auf dem Niveau des mit BahnCard ermäßigten DB-Tarifs liegt. Jugendliche bekommen noch einmal 30% Rabatt und Oft-Fahrer können sich eine Zehnerkarte mit 15% Rabatt kaufen. Gekauft wird am Telefon (ohne horrende Telekomtarife!) oder im Zug – ohne Aufpreis.

Einfach und verständlich – bei drei Linien sicherlich möglich, aber auch bei einem ganzen Netz?

Was wollen die Fahrgäste?

Ein Tarifsystem im Fernverkehr kann nicht so einfach sein wie eines im Nahverkehr, wo es nur wenige Zonen gibt. Ein paar Varianten muss es da schon geben. Das angekündigte neue System der Normalpreise, eine Relation ein Preis – nur differenziert nach ICE, IC und Regionalzug ist ganz im Sinne der Fahrgäste. Hoffen wir, dass es dann auch so wird. Die neuen Rabatte bieten etwas für Vielfahrer (die neue, alte BahnCard50), für Reisende, die Stammkunden werden wollen, mit der BahnCard25; für Einsteiger und Schnäppchenjäger gibt es die Sparpreise, die allerdings nur bei etwas größeren Entfernungen Sinn machen. Es fehlt noch ein knackiges Angebot für die kurzen Fernstrecken.

Vor allem aber fehlt die Durchgängigkeit vom Fernverkehr in den Nahverkehr. Die Grenzen von Verkehrsverbänden sind oft auch tarifliche Wälle. Gerade in der Fläche ist häufig der Zug das eine und der regionale Bus das andere. Dass beide »Öffentlicher Verkehr« sind, haben die Anbieter noch nicht allzu oft gehört. Wir wünschen uns hier vor Ort einheitliche Tarife für Bus und Bahn. Schleswig-Holstein versucht sich gerade mit einem einheitlichen Landestarif, Hessen und NRW setzen auf flächendeckende Verbände. Beides können gute Lösungen für den Fahrgast sein. Hier kommt es auf lokale und regionale Kompetenz an. Erst darauf aufbauend sollten sich in Zukunft die Fernverkehrstarife der Bahnen anschließen.

Literatur

Ehrhardt, M.R.(2003), »Das neue Preissystem der DB AG – Kritische Analyse und Vorschläge zur Neuausrichtung«, *Arbeitspapiere zur Transportwirtschaft und Wettbewerbspolitik Nr. 01/2003 vom 18.03.*, wivi.uni-giessen.de/dl/det/Aberle/3510/.

Die Entwicklung der Arbeitslosenquote

Ein langfristiger Vergleich zwischen Deutschland und den USA

14

Gebhard Flaig

Es ist äußerst interessant, die Entwicklung der deutschen Arbeitslosenquote seit Beginn der fünfziger Jahre des letzten Jahrhunderts zu analysieren. Die Ergebnisse von Schätzungen mit Hilfe eines Strukturellen Zeitreihenmodells zeigen, dass die Trendkomponente der gesamtdeutschen Arbeitslosenquote inzwischen höher ist als im Jahre 1950 und dass ein weiterer Anstieg droht.

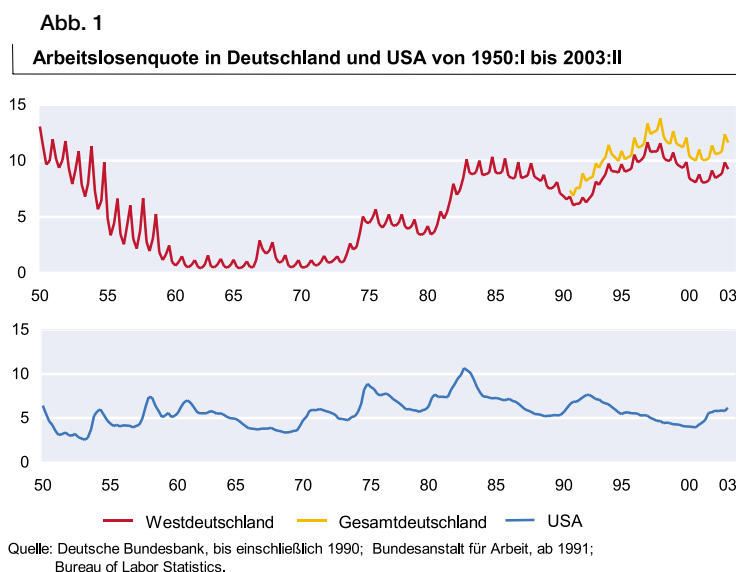
Die Arbeitslosenquote ist ein wichtiger Indikator für die konjunkturelle Entwicklung, aber auch für die Fähigkeit einer Volkswirtschaft, den strukturellen und technologischen Wandel zu bewältigen und die institutionellen Regelungen so zu gestalten, dass ein »angemessener« Beschäftigungsstand erreicht werden kann. Um die aktuelle Situation in Deutschland in eine längerfristige Perspektive zu setzen, wird in diesem Beitrag mit modernen Methoden der Zeitreihenanalyse die Entwicklung der Arbeitslosenquote seit 1950 in die langfristige Trendkomponente und in die konjunkturelle Komponente zerlegt. Dieselbe Analyse wird auch für die amerikanische Arbeitslosenquote durchgeführt. Sowohl der historische als auch der internationale Vergleich zeigen, vor welcher großen Herausforderung Gesellschaft und Politik stehen, um den trendmäßigen Anstieg der Arbeitslosigkeit zu stoppen oder gar umzukehren.

Die Daten

In der Abbildung 1 ist die Entwicklung der deutschen und amerikanischen Arbeits-

losenquote von 1950 bis zum zweiten Quartal 2003 dargestellt. Um das Saisonbereinigungsproblem zu vereinfachen, werden die ursprünglichen Monatswerte zu Quartalsdurchschnitten zusammengefasst. Die nicht saisonbereinigte deutsche Arbeitslosenquote bezieht sich auf die abhängigen Erwerbspersonen (Quelle: bis einschließlich 1990: 50 Jahre Deutsche Mark, CD herausgegeben von der Deutschen Bundesbank; ab 1991: Bundesanstalt für Arbeit), die saisonbereinigte amerikanische auf alle zivilen Erwerbspersonen (Quelle: Bureau of Labor Statistics). Allein schon aus diesem Grund sind die beiden Variablen nicht unmittelbar vergleichbar. Dazu kommen weitere konzeptionelle Unterschiede, da die deutschen Daten auf der Registrierung bei den Arbeitsämtern beruhen, die amerikanischen auf Haushaltsbefragungen. Standardisierte Arbeitslosenquoten sind leider für den gesamten Zeitraum nicht verfügbar. Das Hauptinteresse liegt in dieser Arbeit aber nicht auf dem direkten Vergleich des absoluten Niveaus der Arbeitslosenquoten, sondern auf der Analyse ihrer zeitlichen Entwicklung über mehr als fünf Jahrzehnte.

Schon ein visueller Vergleich zeigt die völlig gegensätzliche trendmäßige Entwicklung in den beiden Ländern. In Deutschland sinkt die Arbeitslosigkeit von ungefähr 11% im Jahre 1950 auf unter 1% Mitte der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts und steigt dann treppenförmig an, um schließlich in den Jahren 1996 bis 1999 sowie in den ersten beiden Quartalen 2003 sogar den Wert von Anfang der fünfziger Jahre zu übertreffen. Deutlich zeigt sich auch die trostlose Lage in Ostdeutschland, welche die gesamtdeutsche Arbeitslosenquote im Vergleich zu Westdeutschland ungefähr um weitere 2 Prozentpunkte in die Höhe treibt. Im Gegensatz zu Deutschland ist die amerikanische



Arbeitslosenquote im Trend von den fünfziger bis Anfang der achtziger Jahre gestiegen, zeigt aber seitdem einen deutlichen negativen Trendverlauf. Deutlich zu sehen sind in beiden Ländern auch ausgeprägte zyklische Schwankungen.

Die Zerlegung in Trend und Zyklus

Im Folgenden wird mit Hilfe eines Strukturellen Zeitreihenmodells die beobachtete Arbeitslosenquote in eine Trendkomponente und eine zyklische Komponente zerlegt. Im Falle der deutschen Daten wird gleichzeitig eine Saisonbereinigung durchgeführt. Das Modell wird im Anhang im Detail dargestellt.

Die Trendkomponente P repräsentiert die um die konjunkturellen Elemente bereinigte langfristige Entwicklung der Arbeitslosenquote. Sie steht in einer engen Beziehung zur so genannten NAIRU (non-acceleration inflation rate of unemployment), ist aber mit diesem Konzept nicht völlig identisch. Die NAIRU ist die gleichgewichtige Arbeitslosenquote, bei der vom Arbeitsmarkt kein Impuls für eine Veränderung der Inflationsrate ausgeht (für eine Darstellung des NAIRU-Konzepts vgl. beispielsweise Franz, 2001). Staiger, Stock und Watson (2001) zeigen allerdings für die USA, dass die mit Hilfe eines strukturellen Phillips-Kurven-Modells geschätzten NAIRU-Werte sich nur unwesentlich von den Werten unterscheiden, die mit einer einfachen univariaten Zeitreihenzerlegung gewonnen wurden. Franz (2003) berichtet ebenfalls, dass auch komplexe Phillips-Kurven-Schätzungen für die NAIRU im Prinzip nichts anderes liefern als die Trend-Arbeitslosenquote. Umgekehrt bedeutet dies aber auch, dass die im Folgenden mit einem reinen Zeitreihenmodell extrahierten Trendwerte eine gute Approximation der NAIRU darstellen.

Von der saisonalen und irregulären Komponente abgesehen, ist die zyklische Komponente die Abweichung der tatsächlichen Arbeitslosenquote von ihrem Trendwert. Wie im Anhang näher beschrieben, modellieren wir diese Abweichung als die Summe von zwei stochastischen sinusförmigen Schwingungen mit unterschiedlicher Frequenz. Das Modell lässt zu, dass sich aufgrund zufälliger Schocks sowohl die Amplitude als auch die Phase der Zyklen ändern können.

Mit dieser Spezifikation zerlegen wir in einer statistisch-ökonomisch optimalen Weise die Arbeitslosenquote in den Trendwert (NAIRU), in einen langen und einen kurzen Zyklus sowie in die saisonale Komponente. Dies liefert interessante Erkenntnisse für die Vergangenheit, erlaubt aber gleichzeitig auch die Abschätzung der weiteren Entwicklung zumindest für die unmittelbare Zukunft.

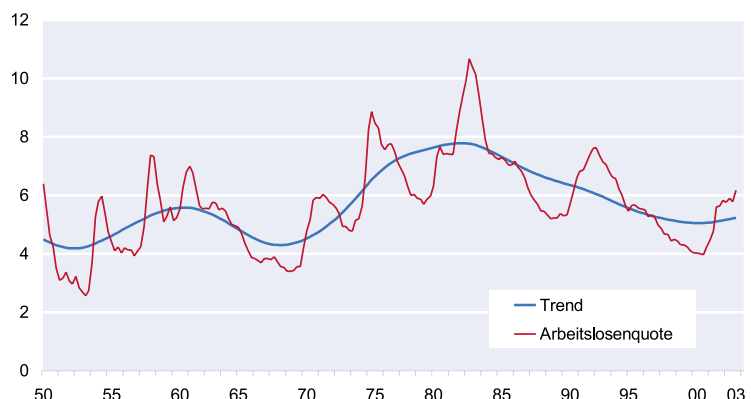
Die geschätzten Komponenten der amerikanischen und deutschen Arbeitslosenquoten

USA

Im Folgenden wird zunächst das Ergebnis der beschriebenen Zerlegung für die amerikanische Arbeitslosenquote vorgestellt. Abbildung 2 zeigt die tatsächlich Entwicklung sowie die generierte Trendkomponente. Die Trendkomponente steigt von ungefähr 4,5% Anfang der fünfziger Jahre auf 5,6% im Jahre 1960 und fällt dann wieder auf 4,3% im Jahre 1968. Danach steigt die Trendkomponente bis zum Jahr 1982 stetig auf den Höchststand von 7,8% im Jahr 1982 an und fällt danach über 18 Jahre auf den Stand von 5,0% im Jahr 2000. Der Rückgang der NAIRU ist also im Gegensatz zur landläufigen Meinung keinesfalls nur ein Phänomen der neunziger Jahre, sondern hat bereits viel früher eingesetzt. Dieses Ergebnis ist weitgehend kompatibel mit den Trendverläufen, die beispielsweise von Staiger, Stock und Watson (1997) oder Ball und Mankiw (2002) geschätzt wurden. Die Schätzung für den aktuellen Stand der Trendkomponente der amerikanischen Arbeitslosenquote im ersten Halbjahr 2003 beträgt 5,2%. Wir beobachten in den letzten zwei Jahren einen leichten Anstieg der Trendkomponente in Höhe von 0,1% pro Jahr. Statistisch gesehen ist dieser Wert des so genannten drift-Parameters allerdings nicht signifikant von null verschieden. Die Schätzung für die amerikanische NAIRU der nächsten Jahre liegt also im Bereich von 5,2 bis 5,5%. Eine interessante Frage ist natürlich, ob die NAIRU tatsächlich wieder weiter steigen oder ob sie bei ungefähr 5% verharren wird. Die Zeit einer trendmäßig fallenden Arbeitslosenquote scheint aber vorläufig beendet zu sein.

Der obere Teil der Abbildung 3 zeigt den kurzen und den langen Zyklus, der untere Teil den Gesamtzyklus. Der kur-

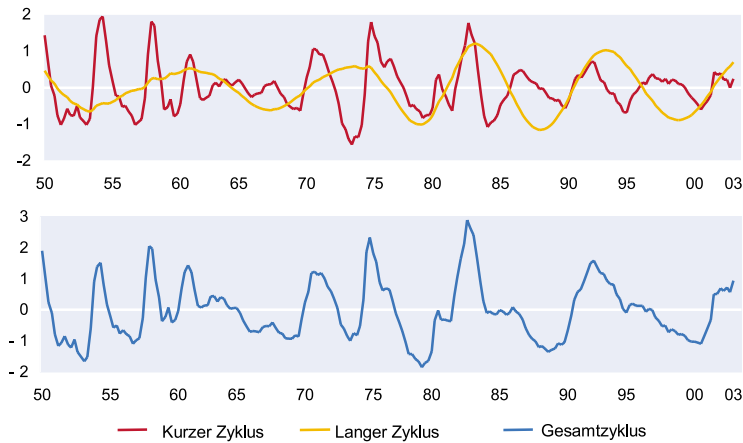
Abb. 2
Arbeitslosenquote in den USA und ihre Trendkomponente



Quelle: Berechnungen des ifo Instituts.

Abb. 3

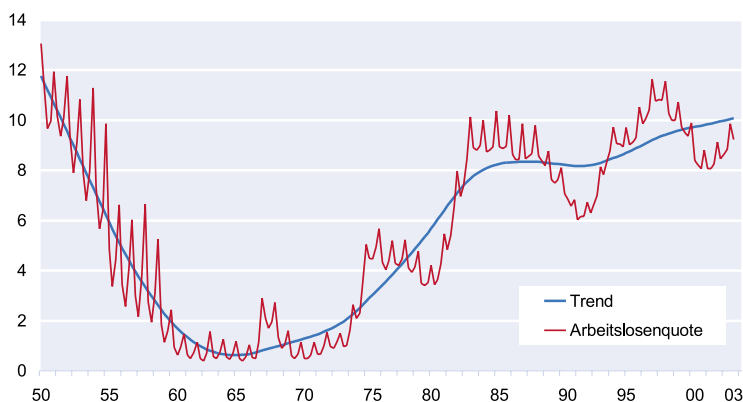
Zyklen der Arbeitslosenquote in den USA



Quelle: Berechnungen des ifo Instituts.

Abb. 4

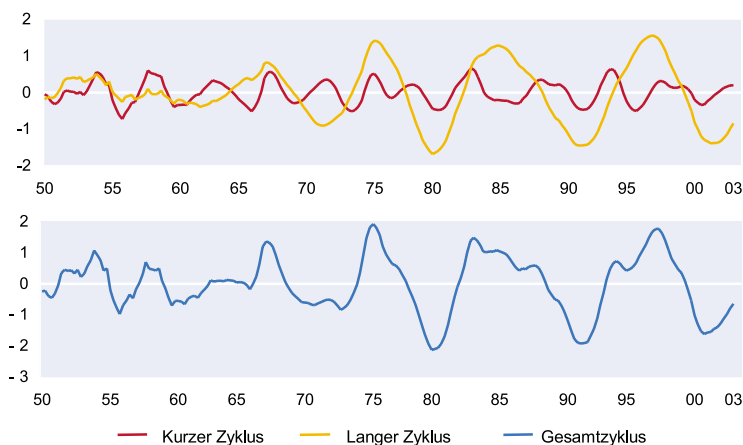
Arbeitslosenquote in Westdeutschland und ihre Trendkomponente



Quelle: Berechnungen des ifo Instituts.

Abb. 5

Zyklen der Arbeitslosenquote in Westdeutschland



Quelle: Berechnungen des ifo Instituts.

ze Zyklus hat eine durchschnittliche Länge von 4,2 Jahren, der lange Zyklus eine von 10,6 Jahren. Die größten Ausschläge der zyklischen Komponente sind von Mitte der siebziger bis Mitte der achtziger Jahre zu beobachten. Danach scheint die Amplitude der Zyklen etwas kleiner geworden zu sein. Diese Beobachtung deckt sich mit vielen Analysen für die Entwicklung der Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts, deren Volatilität seit Anfang bis Mitte der achtziger Jahre offenbar ebenfalls kleiner geworden ist.

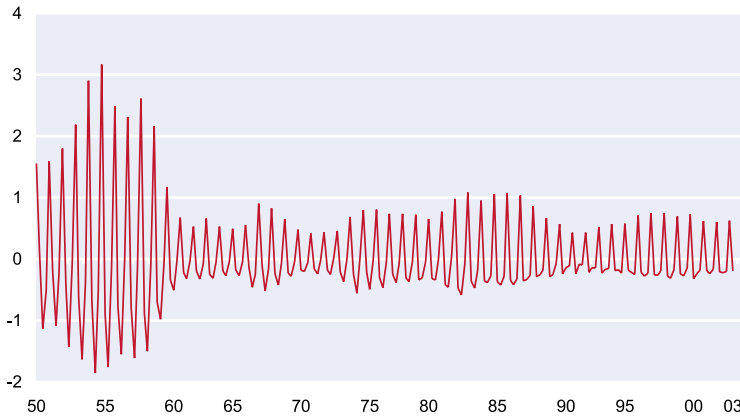
Strukturelle Zeitreihenmodelle erlauben auch eine Prognose der zukünftigen Entwicklung. Viele Studien haben gezeigt, dass kurzfristige Prognosen mit univariaten Zeitreihenmodellen ein gute Qualität aufweisen, obwohl sie nur die eigene vergangene Entwicklung berücksichtigen. Die aktuelle Prognose für die USA bis Ende 2004 lautet, dass die Arbeitslosenquote bis Ende dieses Jahres nochmals leicht um 0,1 Prozentpunkte ansteigt und dann im Verlauf des nächsten Jahres langsam bis auf 6% fällt.

Westdeutschland

Im nächsten Schritt führen wir dieselbe Analyse für die deutschen Arbeitslosenzahlen durch. Zunächst untersuchen wir die Entwicklung für Westdeutschland. Die Trendkomponente startet 1950 mit einem Wert von 11,8% und fällt dann stetig auf das Minimum von 0,6% im Jahre 1965. Danach beobachten wir einen zunächst flachen und ab Mitte der siebziger Jahre steileren Anstieg, der sich dann in den achtziger Jahren abflacht. In den Jahren 1988 bis 1991 fällt der Trendwert leicht von 8,4 auf 8,2%, steigt dann aber nach der Wiedervereinigung ständig an, bis er im ersten Halbjahr 2003 einen Wert von 10,1% erreicht. Die drift-Rate ist zurzeit mit 0,15% zwar nur leicht höher als die der USA. Zu beachten ist aber, dass Deutschland – abgesehen vom leichten Rückgang Ende der achtziger Jahre – über fast vier Jahrzehnte einen Anstieg der Trendkomponente der Arbeitslosigkeit zu verzeichnen hat, während die USA in den letzten beiden Jahrzehnten einen deutlichen Rückgang aufweisen. Am aktuellen Rand ist die Schätzung der Kom-

Abb. 6

Saisonale Komponente der Arbeitslosenquote in Westdeutschland



Quelle: Berechnungen des ifo Instituts.

ponenten unvermeidlich mit einer gewissen Schätzungs- genauigkeit verbunden. Festzuhalten bleibt aber, dass bis jetzt keinerlei Anzeichen zu beobachten sind, dass der jahr- zehntelange Trendanstieg gebrochen ist.

Der obere Teil der Abbildung 5 zeigt den kurzen und den langen Zyklus, der untere Teil den Gesamtzyklus. Der kurze Zyklus hat eine durchschnittliche Länge von 4,7 Jahren, der lange Zyklus eine von 10,3 Jahren. Die Länge der Zyklen ist fast identisch mit denen in den USA. Auffallend ist, dass seit Mitte der sechziger Jahre die Amplitude des kurzen Zyklus deutlich kleiner ist als die des langen Zyklus, während in den USA beide Subzyklen unge- fähr dieselbe Amplitude aufweisen. Die Amplituden des Gesamtzyklus hat in beiden Ländern eine ähnliche Grö- ßenordnung. Es ist eine interessante Aufgabe für die em- pirische Wirtschaftsforschung, diese Regelmäßigkeiten in- haltlich zu erklären.

Schließlich zeigt die Abbildung 6 die saisonale Komponente der westdeutschen Arbeitslosenquote. Be- merkenswert sind die starken Ausschläge in den fünfziger Jahren, die unter anderem auf ein damals noch hohes Gewicht von saison- abhängigen Wirtschaftszweigen (Land- und Forstwirtschaft, Bau) zurückzuführen sind. Da- nach sind nur noch leichte Änderungen des saisonalen Musters zu beobachten.

Da die Trendkomponente weiter ansteigt und wir uns noch für einige Zeit im ansteigen- den Ast der zyklischen Komponente befin- den, prognostiziert das Modell einen Anstieg der saisonbereinigten westdeutschen Ar- beitslosenquote von 9,4% im zweiten Quar- tal 2003 um 1 Prozentpunkt auf 10,4% im letzten Quartal 2004.

Gesamtdeutschland

Zum Abschluss wird eine Zeitreihe analysiert, die bis zum letzten Quartal 1991 aus den westdeutschen, seit dem ersten Quartal 1992 aus den gesamtdeutschen Werten be- steht (für eine ähnliche Vorgehensweise vgl. bspw. Franz, 2003). Wie Abbildung 1 zeigt, tritt beim Übergang selbst nur ein relativ klei- ner Sprung auf. Das Auseinanderdriften der west- und der gesamtdeutschen Daten be- ginnt erst im Verlauf des Jahres 1991. Die Spezifikation des Modells ist aber so flexibel, dass es mit diesem »Bruch« ohne Proble- me zurecht kommt.

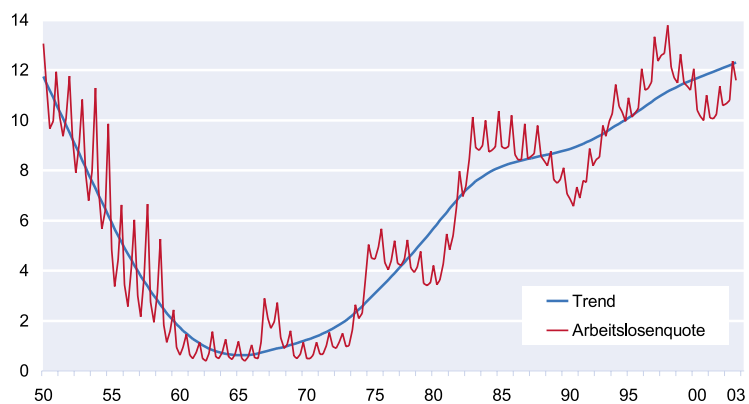
Da sich die saisonale und die zyklische Kom- ponenten für die gesamtdeutschen Daten

nur relativ wenig von den westdeutschen unterscheiden, wird in Abbildung 7 nur der geschätzte Trendwert darge- stellt. Im Vergleich zu den westdeutschen Daten entfällt hier der leichte Rückgang der Trendkomponente um das Jahr 1990. Wir schätzen jetzt einen ungebremsen Anstieg des Trends seit Mitte der sechziger Jahre auf 12,3% im zweiten Quartal 2003. Der aktuelle Wert der geschätzten drift-Rate beträgt etwas mehr als 0,25% pro Jahr und ist damit fast doppelt so hoch wie die Anstiegsrate für Westdeutschland.

Im Rahmen einer Phillips-Kurven-Schätzung mit einer zeit- variablen NAIRU findet Franz (2003) für den Zeitraum von 1980 bis ungefähr 1998 einen ähnlichen Verlauf der Trend- komponente (bzw. der NAIRU). Von 1998 bis zum zweiten Quartal 2002 zeigt sie jedoch eine konstante oder sogar leicht fallende Entwicklung und kommt damit zu einer etwas optimistischeren Einschätzung des Niveaus und der Ent- wicklung der Trendkomponente. Allerdings enthält sein Be- obachtungszeitraum nicht die aktuellen letzten vier Quarta- le mit einem relativ starken Anstieg der Arbeitslosigkeit, die

Abb. 7

Arbeitslosenquote Gesamtdeutschland und ihre Trendkomponente



Quelle: Berechnungen des ifo Instituts.

möglicherweise zu einer Aufwärtsrevision der Trendschätzung führen würden.

Die Modellprognose für die Entwicklung der saisonbereinigten gesamtdeutschen Arbeitslosenquote in den nächsten sechs Quartalen ist ein Anstieg um 1,2 Prozentpunkte von 11,7% im zweiten Quartal 2003 auf 12,9% im vierten Quartal 2004. Der Grund liegt sowohl in einem trendmäßigen Anstieg von 0,3 Prozentpunkten als auch einem zyklischen Anstieg von 0,9 Prozentpunkten.

Fazit

Die empirische Schätzung der Trend- und Zykluskomponente der deutschen Arbeitslosenquote zeigt deutlich die tiefe Krise auf dem Arbeitsmarkt. Die Trendkomponente ist inzwischen auf einen höheren Wert gestiegen als im Jahre 1950. Noch besorgniserregender ist allerdings, dass die tatsächliche Entwicklung der Arbeitslosenquote keinerlei Hinweis dafür gibt, dass der Anstieg des Trends zum Stillstand gekommen oder dass gar eine Trendwende eingetreten ist. Schätzungen am aktuellen Rand einer Zeitreihe sind immer besonders ungenau und sollten nicht allzu weit in die Zukunft fortgeschrieben werden. Wenn sich allerdings nichts Gravierendes ändert, impliziert das hier geschätzte Modell, dass in den nächsten vier Jahren der Trend der gesamtdeutschen Arbeitslosenquote um einen weiteren Prozentpunkt ansteigen wird. Da die Trendkomponente strukturelle Ursachen der Arbeitslosigkeit widerspiegelt, muss an diesen angesetzt werden. Die Zielsetzung dieses Aufsatzes ist aber rein deskriptiver Natur, deshalb soll hier nicht auf mögliche Reformmaßnahmen eingegangen werden. Das Beispiel der USA zeigt aber deutlich, dass ein lange anhaltender Anstieg der Trendkomponente der Arbeitslosigkeit kein unabänderliches Schicksal ist. Ball und Mankiw (2002) diskutieren mögliche Gründe für den trendmäßigen Rückgang der amerikanischen Arbeitslosenquote.

Kurzfristig betrachtet, d.h. konkret bis zum Ende des nächsten Jahres, wird auch die konjunkturelle Entwicklung zu einer weiteren Verschärfung der Arbeitslosigkeit beitragen. Wir müssen befürchten, dass wir im Winter 2004/05 die höchste Arbeitslosigkeit seit dem Ende des zweiten Weltkriegs erleben werden.

Anhang: Die Spezifikation des Strukturellen Zeitreihenmodells

Für die statistische Analyse der Entwicklung der Arbeitslosenquote verwenden wir in diesem Beitrag ein sog. Strukturelles Zeitreihenmodell (für eine ausführliche Darstellung vgl. Harvey 1989; für eine eher elementare Einführung vgl. Flaig 2003).

Wir zerlegen die Arbeitslosenquote U_t additiv in die Komponenten Trend P_t , Zyklus C_t , Saison S_t und Irreguläre I_t :

$$(1) \quad U_t = P_t + C_t + S_t + I_t$$

Viele Autoren (vgl. beispielsweise Franz 2001, Gordon 1997) modellieren die Trendkomponente der Arbeitslosenquote als einen random walk ohne drift:

$$(2) \quad P_t = P_{t-1} + \eta_t$$

wobei η_t eine zeitlich unkorrelierte Zufallsvariable mit konstanter Varianz ist. Der Wert der Trendkomponente »heute« ist gleich dem Wert in der Vorperiode plus einem Zufallsschock, der das Niveau des Trends permanent ändert.

Diese Spezifikation hat allerdings zwei gravierende Nachteile. Zum ersten kann ein random walk ohne drift nur schwer beispielsweise die Entwicklung der deutschen Arbeitslosenquote beschreiben, die offensichtlich seit Beginn der siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts einen permanenten Trendanstieg zeigt. Zum anderen produziert ein random walk einen relativ unruhigen Verlauf der geschätzten Trendkomponente, was gewissen A-priori-Vorstellungen widerspricht. Deshalb setzen die Autoren die Varianz von η_t mehr oder weniger willkürlich auf einen relativ kleinen Wert, der eine Zeitreihe der Trendkomponente erzeugt, die »plausibel« erscheint. Eine viel elegantere und effizientere Spezifikation erhält man, wenn man in das einfache Random-walk-Modell einen drift-Term einführt, der eine systematische Auf- oder Abwärtsbewegung der Zeitreihe zulässt. Der drift-Parameter darf aber nicht konstant sein, da die NAIRU über längere Zeiträume keinen monotonen Anstieg oder Rückgang zeigt, sondern beide Zustände aufweisen kann. Im Folgenden modellieren wir die drift-Rate selbst als einen random walk. Das Modell lautet dann:

$$(3a) \quad P_t = P_{t-1} + \mu_{t-1} + \eta_t$$

$$(3b) \quad \mu_t = \mu_{t-1} + \xi_t$$

Gleichung (3a) beschreibt die Entwicklung des Niveaus der Trendkomponente bei gegebener drift-Rate μ_t , Gleichung (3b) die zeitliche Entwicklung der drift-Rate gemäß dem Modell eines random walk. Dieses sog. lokal-lineare Trendmodell generiert im Allgemeinen einen relativ ruhigen und glatten Trendverlauf, ist aber gleichzeitig auch in der Lage, flexibel auf Trendumschwünge zu reagieren. Dieser Modelltyp wurde unter anderem von Laubach (2001) und Fabiani und Mestre (2001) zur Modellierung der NAIRU verwendet. Auch die Spezifikation als kubische Spline-Funktion (Staiger, Stock und Watson, 1997) oder die Schätzung mittels des Hodrick-Prescott-Filters (Ball und Mankiw 2002) sind eher mit dem lokal-linearen Trendmodell als mit dem einfachen Random-walk-Modell vergleichbar.

Der Ausgangspunkt für die Spezifikation der zyklischen Komponente ist eine stochastische Sinus-Kosinus-Schwingung, deren Phase und Amplitude durch Zufallsschocks verändert werden können. Konkret wird die zyklische Komponente durch das folgende bivariate Gleichungssystem beschrieben (für eine Herleitung vgl. beispielsweise Flaig, 2003):

$$(4) \begin{pmatrix} C_t \\ C_t^* \end{pmatrix} = \rho \begin{pmatrix} \cos \lambda_C & \sin \lambda_C \\ -\sin \lambda_C & \cos \lambda_C \end{pmatrix} \begin{pmatrix} C_{t-1} \\ C_{t-1}^* \end{pmatrix} + \begin{pmatrix} \kappa_t \\ \kappa_t^* \end{pmatrix}$$

λ_C bezeichnet die Frequenz der Schwingung, ρ ist ein Dämpfungsfaktor, der die Stationarität von C garantiert und κ und κ^* sind Zufallsschocks, die Phase und Amplitude der zyklischen Komponente beeinflussen. Die Variable C^* erscheint nur aus Konstruktionsgründen und hat keine inhaltliche Bedeutung.

Der Ansatz gewinnt zusätzliche Flexibilität, wenn man zulässt, dass der Gesamtzyklus durch die additive Überlagerung von Subzyklen mit unterschiedlicher Frequenz entsteht. In dieser Arbeit wurden nach entsprechenden Tests sowohl für die deutsche als auch für die amerikanische Arbeitslosenquote jeweils zwei Subzyklen verwandt.

Die Saison wird als Summe zweier sinusförmiger Schwingungen mit den Periodizitäten von zwei und vier Quartalen dargestellt:

$$(5) S_t = S_{t,1} + S_{t,2}$$

Analog zur zyklischen Komponente entwickelt sich jede saisonale Schwingung gemäß der folgenden Rekursionsfunktion:

$$(6) \begin{pmatrix} S_{t,j} \\ S_{t,j}^* \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} \cos \lambda_j & \sin \lambda_j \\ -\sin \lambda_j & \cos \lambda_j \end{pmatrix} \begin{pmatrix} S_{t-1,j} \\ S_{t-1,j}^* \end{pmatrix} + \begin{pmatrix} \omega_{t,j} \\ \omega_{t,j}^* \end{pmatrix}$$

Die saisonalen Frequenzen $\lambda_j, j = 1, 2$, sind gegeben durch $\lambda_j = 2\pi_j / 4$. Die Zufallsschocks ω und ω^* können die Phase und Amplitude der jeweiligen saisonalen Schwingungen verändern und so ein variables Saisonmuster erzeugen.

Die Irreguläre wird als reine Zufallsvariable spezifiziert. Bei der Schätzung war die Varianz dieses Schocks aber praktisch immer null und wird deshalb vernachlässigt.

Das Modell wird mit Hilfe des Kalman-Filters und der Maximum-Likelihood-Methode empirisch geschätzt. Die geschätzten Werte der Komponenten Trend, Zyklus und Saison werden über den sog. Kalman-Glätter erzeugt.

Die geschätzten Parameter sind auf Anfrage vom Autor erhältlich. Die wichtigsten Ergebnisse werden im Text beschrieben.

Literatur

Ball, L. und N.G. Mankiw (2002), »The NAIRU in Theory and Practice«, *Journal of Economic Perspectives* 16, 115–136.
 Fabiani, S. und R. Mestre (2001), »A System Approach for Measuring the Euro Area NAIRU«, European Central Bank, *Working Paper* No. 65.
 Flaig, G. (2003), »Strukturelle Zeitreihenmodelle. Spezifikation, Schätzung und Anwendungen«, *WIST* 32, 258–263.
 Franz, W. (2001), »Neues von der NAIRU?«, *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik* 221, 256–284.
 Franz, W. (2003), »Will the (German) NAIRU Please Stand up?, mimeo.
 Gordon, R.J. (1997), »The Time-Varying NAIRU and its Implications for Economic Policy«, *Journal of Economic Perspectives* 11, 11–32.
 Harvey, A. (1989), *Forecasting, Structural Time Series Models and the Kalman Filter*, Cambridge: Cambridge University Press.
 Laubach, T. (2001), »Measuring the NAIRU: Evidence from Seven Economies«, *Review of Economics and Statistics* 83, 218–231.
 Staiger, D., J.H. Stock und M.W. Watson (1997), »The NAIRU, Unemployment and Monetary Policy«, *Journal of Economic Perspectives* 11, 33–50.
 Staiger, S., J.H. Stock und M.W. Watson (2001), »Prices, Wages and the U.S. NAIRU in the 1990s«, *NBER Working Paper* No. 8320.

Weltwirtschaftsklima verbessert sich

Ergebnisse des 81. World Economic Survey (WES) vom Juli 2003¹

20

Gernot Nerb, Anna Stangl

Das ifo Weltwirtschaftsklima hat sich im Juli 2003 deutlich verbessert, nachdem es bereits im April, nach dem Ende der Kriegshandlungen im Irak, erste Zeichen einer Erholung gezeigt hatte (siehe Abb. 2). Mit einem Stand von 91,3 Punkten (1995 = 100) übertrifft der Indikator nicht nur den Wert vom April (83,2), sondern er nähert sich auch langsam seinem langjährigen Durchschnitt an (94,1 für den Zeitraum 1982 bis 2002). Die Verbesserung des Gesamtindikators resultiert ausschließlich aus den zuversichtlicheren Erwartungen für die nächsten sechs Monate, die Einschätzung der aktuellen Wirtschaftslage bleibt dagegen unverändert verhalten. Da die Erwartungen der Lagebeurteilung vorauszuheilen pflegen, haben sich damit die Chancen für eine Erholung der Weltwirtschaft im Laufe des zweiten Halbjahres 2003 verbessert.

Die wichtigsten Ergebnisse in Stichworten:

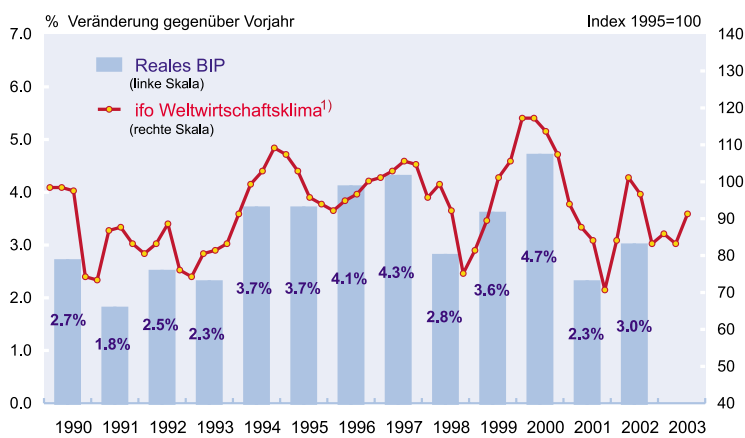
- Die aktuelle wirtschaftliche Situation ist immer noch schwach, vor allem in Westeuropa, aber auch in den USA.
- Die wirtschaftlichen Erwartungen für die nächsten sechs Monate haben sich jedoch deutlich aufgehellt, insbesondere in Asien und in Nordamerika.
- Der Inflationstrend schwächt sich weltweit ab.
- Die WES-Experten sehen noch Spielräume für weitere Leitzinssenkungen, und – anders als im April – auch Chancen für eine Stabilisierung bzw. sogar für einen leichten Rückgang der Kapitalmarktzinsen.
- Der Euro erscheint überwiegend überbewertet.

Chancen für eine Erholung der Weltwirtschaft haben sich verbessert

Die Aufwärtsbewegung des Klimaindikatoren begann bereits im Januar, wurde jedoch durch die Kriegseignisse im Irak unterbrochen. In der zweiten Aprilhälfte², d.h. nach dem Ende der Kriegshandlungen im Nahen Osten, setzte sich dieser positive Trend fort und wurde durch die Ergebnisse der Juli-Umfrage bestätigt. Der leichte Anstieg des Gesamtindikators resultiert ausschließlich aus den zuversichtlicheren Erwartungen für die nächsten sechs Monate, die Urteile der WES-

Abb. 1

Weltkonjunktur und ifo Weltwirtschaftsklima



1) Arithmetisches Mittel der Bewertung der gegenwärtigen Lage und der erwarteten Entwicklung.
Quelle: IMF, Economic Outlook April 2003; Ifo World Economic Survey (WES) IIIQ/2003.

¹ Im Juli 2003 hat das ifo Institut zum 81. Mal seine weltweite Umfrage »Ifo World Economic Survey« kurz WES, bei 1 144 Wirtschaftsexperten multinationaler Unternehmen und kompetenter Institutionen in 91 Ländern durchgeführt. Die Aufgabe des WES ist, vierteljährlich ein möglichst aktuelles Bild über die Wirtschaftslage sowie Prognosen für wichtige Industrie-, Schwellen- und Entwicklungsländer zu liefern. Im Gegensatz zur amtlichen Statistik, die in erster Linie auf quantitativen (in Werteinheiten messbaren) Informationen aufbaut, werden beim WES qualitative Informationen – Urteile und Erwartungen von Wirtschaftsexperten – abgefragt. Während amtliche Statistiken auf internationaler Ebene oft nur mit großen Zeitverzögerungen erhältlich sind, zeichnen sich die WES-Umfrageergebnisse durch ihre hohe Aktualität und internationale Vergleichbarkeit aus. Gerade in Ländern, in denen die amtliche Statistik auf einer unsicheren Datenbasis steht, sind die von Wirtschaftsexperten vor Ort abgegebenen Urteile und Erwartungen von besonderer Bedeutung. Die Umfrage wird in Zusammenarbeit mit der Internationalen Handelskammer (ICC) in Paris und mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Kommission durchgeführt.

² Eine separate Auswertung der vor und nach dem 15. April 2003 eingegangenen Antworten hat gezeigt, dass der Klimaindikator in der ersten Teilnehmergruppe deutlich niedriger war als in der zweiten Teilnehmergruppe (79,6 im Vergleich zu 86,8).

Experten zu der aktuellen wirtschaftlichen Lage bleiben demgegenüber unverändert. Die Aufschlüsselung nach Länderblöcken zeigt (siehe Abb. 2), dass sich das Wirtschaftsklima in Nordamerika und in Asien spürbar, in Westeuropa in einem geringeren Maße verbesserte. Während in Nordamerika und in Asien der langfristige Durchschnitt des Wirtschaftsklimas wieder erreicht wurde, liegt der westeuropäische Klimaindex noch deutlich darunter.

Im **Euroraum** stieg der ifo Indikator für das Wirtschaftsklima im Juli 2003 leicht an. Die Besserung beruht jedoch auch hier ausschließlich auf optimistischeren Erwartungen für die nächsten sechs Monate, während sich die Urteile zur aktuellen wirtschaftlichen Lage sogar weiter verschlechtert haben. Innerhalb der Eurozone wurden die ungünstigsten Urteile zur aktuellen wirtschaftlichen Lage für Portugal, Deutschland und die Niederlande abgegeben. Relativ positiv wurde die aktuelle Situation dagegen in Finnland, Griechenland, Luxemburg und Spanien beurteilt. Die Erwartungen für die nächsten sechs Monate haben sich überall in der Eurozone verbessert mit Ausnahme Irlands, wo eine weitere Abschwächung des allerdings immer noch relativ hohen Wachstums erwartet wird.

Von allen westeuropäischen Staaten erhielt die gegenwärtige Wirtschaftslage in Dänemark, Finnland und dem Vereinigten Königreich die besten Noten. Die Erwartungen für die nächsten sechs Monate deuten in diesen Ländern auf eine stabile Entwicklung hin.

Das Wirtschaftsklima in **Osteuropa** scheint von den turbulenten Ereignissen der ersten Jahreshälfte nicht berührt worden zu sein. Der Klimaindikator setzte auch im Juli den positiven Trend fort: Die aktuelle Wirtschaftslage wurde in fast allen osteuropäischen Ländern als »gut« oder »befriedigend« bezeichnet. Nur in Kroatien, Serbien und Montenegro, Rumänien sowie in Ungarn lagen die Urteile leicht unter dem »Befriedigend«-Niveau. Die Erwartungen für die nächsten sechs Monate sind in allen osteuropäischen Ländern, die in der Umfrage erfasst wurden, positiv.

Auch in **Russland** bleibt das Wirtschaftsklima ausgesprochen günstig; der Index weist eine steigende Tendenz auf. Die Reformen der letzten Jahre machen sich offensichtlich bezahlt: Die Wirtschaft wächst stetig, und die Erwartungen für das kommende Halbjahr sind nach oben gerichtet.

In **Nordamerika** ist die Erholung, ähnlich wie in Westeuropa, bisher zwar noch schwach, die Erwartungen zeigen nunmehr jedoch deutlich nach oben. Im Gegensatz zu den westeuropäischen Ländern beschränkt sich die Verbesserung in den USA aber nicht nur auf die Erwartungen, sondern zeigt sich auch in einer etwas weniger ungünstigeren Einschätzung der aktuellen wirtschaftlichen Lage. In Kanada wurde die ak-

tuelle Wirtschaftslage zwar schlechter beurteilt als im April, wurde aber insgesamt als »befriedigend« empfunden.

In **Lateinamerika** hat sich laut Einschätzungen der WES-Experten die allgemeine wirtschaftliche Lage seit April deutlich verbessert – das »Befriedigend«-Niveau wurde jedoch noch nicht ganz erreicht. Die Erwartungen für die nächsten sechs Monate blieben im Durchschnitt der 14 untersuchten Länder der Region optimistisch. Am günstigsten war das Wirtschaftsklima im Juli in Chile berichtet. In Brasilien, der größten Volkswirtschaft der Region, wurde die gegenwärtige wirtschaftliche Lage als »befriedigend« bezeichnet; die Erwartungen weisen deutlich nach oben. Auch in Argentinien scheinen sich die Aussichten für eine Erholung der Wirtschaft von der Rezession der letzten Jahre verbessert zu haben.

In **Asien** hat sich das Wirtschaftsklima im Juli 2003 von seinem starken Rückgang im April sichtlich erholt. Die schnelle Eindämmung der SARS-Epidemie sowie die positive Entwicklung der geopolitischen Szene brachte den Klimaindex wieder auf den Wert seines langfristigen Durchschnitts. Die Urteile zur aktuellen Wirtschaftslage blieben zwar im asiatischen Durchschnitt unverändert verhalten, die Aussichten für die nächsten sechs Monate werden demgegenüber optimistisch beurteilt. Eindeutig positiv wurde die aktuelle Lage in der VR China, Indien, Malaysia, Pakistan, Thailand und Vietnam eingeschätzt.

Über eine leichte Abkühlung des Wirtschaftsklimas berichteten die Experten aus **Australien** und **Neuseeland**. Die Einschätzungen der aktuellen Wirtschaftslage blieben jedoch auf einem höchst zufriedenstellenden Niveau, während die Erwartungen für die nächsten sechs Monate, wie bereits in den vorausgegangenen vier Erhebungen, auf eine Dämpfung der Konjunktur hinweisen.

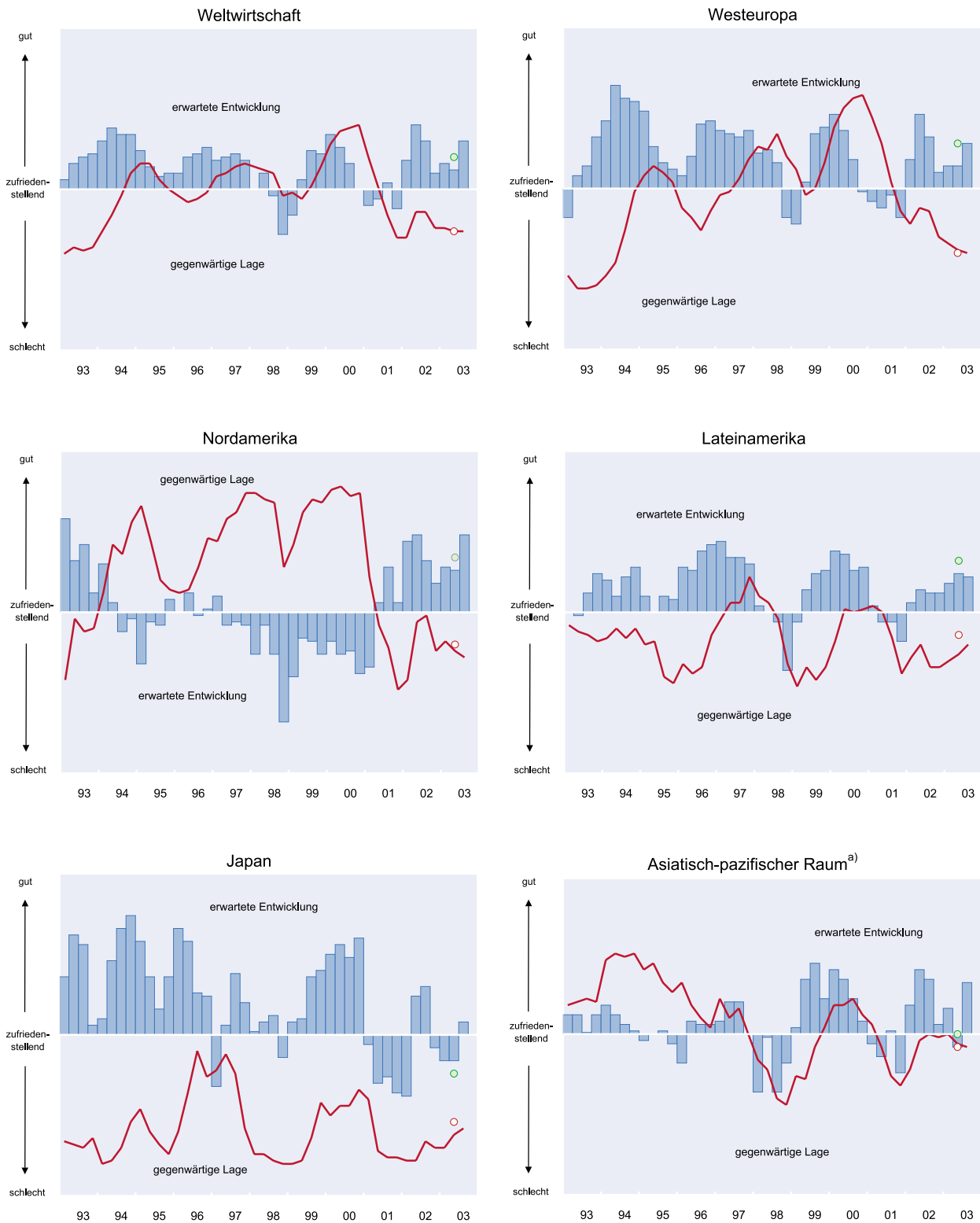
Im **Nahen Osten** hat sich das Wirtschaftsklima seit Beginn 2002 stetig verbessert. Die Perspektiven für die nächsten sechs Monate werden durchweg als positiv bezeichnet. Vor allem die Meldungen aus der Türkei sprechen für eine langsame Verbesserung der gegenwärtigen Wirtschaftslage.

In **Südafrika** ist der Klimaindex leicht gesunken. Die Urteile zur aktuellen Wirtschaftslage fielen unter das »Befriedigend«-Niveau, und die Erwartungen sind weniger optimistisch als in der April-Umfrage. Es bleibt abzuwarten, ob das insgesamt noch günstige Wirtschaftsklima in Südafrika anhält oder zu Beginn 2004 eine Abkühlung einsetzt.

Weiterer Rückgang der Leitzinsen und Stabilisierung der Kapitalmarktzinsen erwartet

Mehr WES-Experten als in den vergangenen drei Erhebungen erwarten einen weiteren Rückgang der **Kurzfristzinsen**,

Abb. 2
Wirtschaftliche Lage

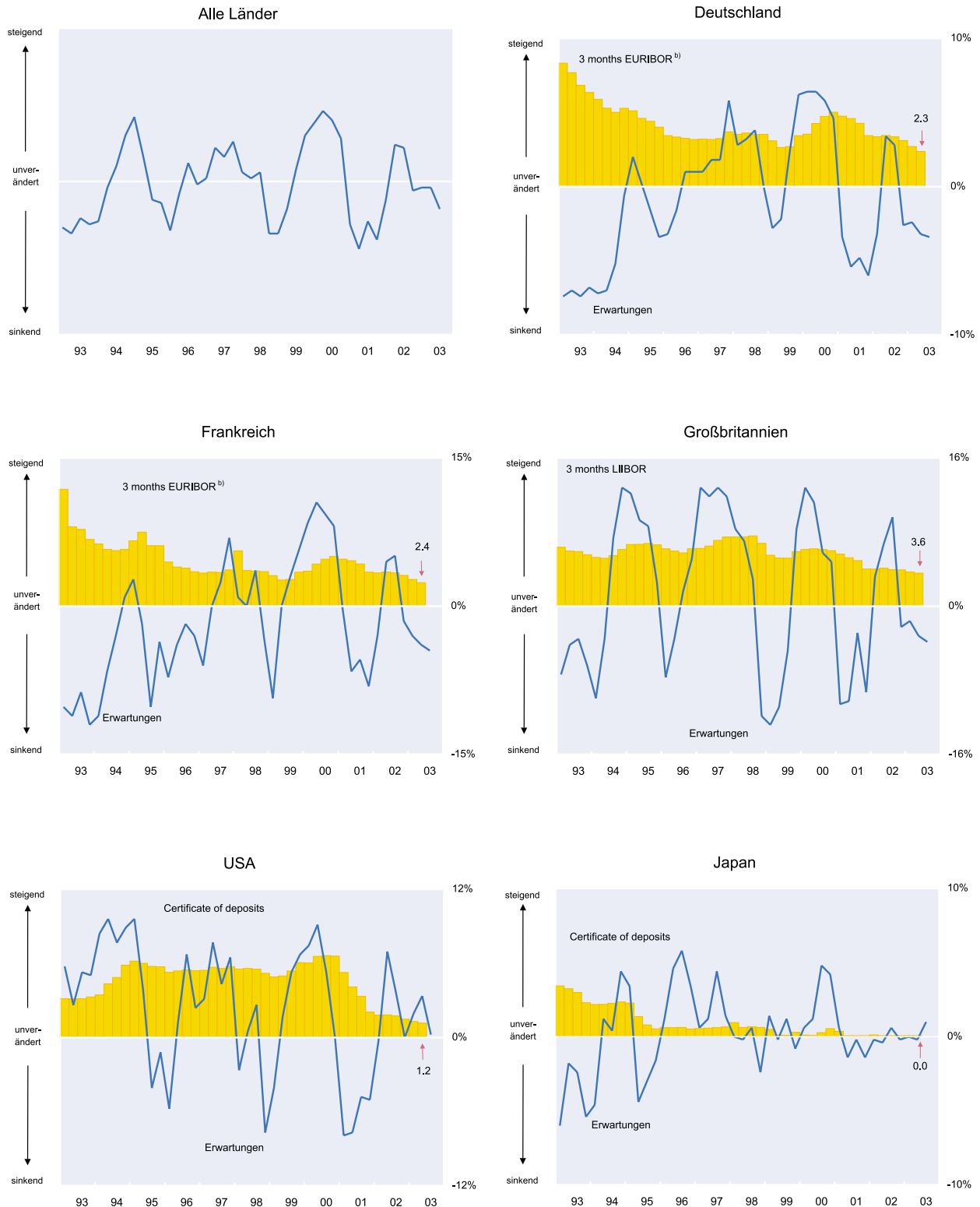


a) Australien, Neuseeland, VR China, Hongkong, Indonesien, Korea, Malaysia, Philippinen, Singapur, Taiwan, Thailand, Vietnam.
o Durchschnittlicher Wert der Urteile, die nach dem Ende des Irak-Krieges abgegeben wurden (nach dem 15.4.2003).

Quelle: Ifo World Economic Survey Q3/2003.

Abb. 3
Kurzfristige Zinsen

– Aktuelle Zinssätze^{a)} und Erwartungen für die nächsten sechs Monate –



^{a)} Quartalswerte OECD, Main Economic Indicators. ^{b)} Seit Q1/2001 EURIBOR. Vorher FIBOR in Deutschland und PIBOR in Frankreich.

Quelle: Ifo World Economic Survey Q3/2003.

Inflationserwartungen der WES-Teilnehmer für 2003 (im Juli und April 2003)

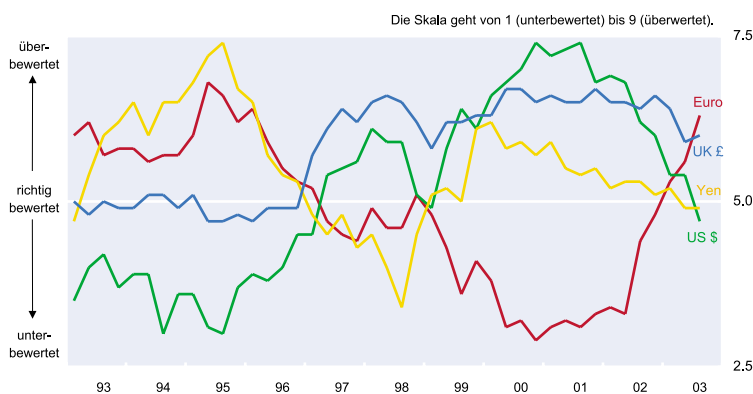
Region	Juli	April	Region	Juli	April
Durchschnitt 91 Länder	2,8	3,2	Mittel- u. Lateinamerika	9,0	10,7
EURO-LAND ²	1,9	2,1	Argentinien	16,9	23,1
Westeuropa	1,9	2,2	Bolivien	6,0	4,3
Belgien	1,5	1,8	Brasilien	10,4	11,6
Dänemark	2,3	2,5	Chile	3,1	3,3
Deutschland	1,1	1,3	Costa Rica	10,7	11,5
Finnland	1,6	1,7	Ecuador	8,1	8,2
Frankreich	1,7	2	El Salvador	2,8	3,0
Griechenland	3,6	3,8	Kolumbien	7,1	6,7
Großbritannien	2,5	2,7	Mexiko	4,4	4,9
Irland	3,7	4,7	Panama	1,3	1,1
Island	2,0	2,0	Paraguay	15,0	18,7
Italien	2,6	2,4	Peru	2,6	2,6
Luxemburg	2,0	2,2	Uruguay	18,0	26,0
Niederlande	2,4	2,5	Venezuela	45,8	51,1
Norwegen	2,1	2,5	Asien	1,1	1,4
Österreich	1,4	2,0	Bangladesch	4,4	4,6
Portugal	3,3	3,4	China, V.R.	1,0	1,3
Schweden	1,9	2,5	Hong Kong	-1,6	-1,1
Schweiz	0,7	0,9	Indien	4,7	4,8
Spanien	2,9	3,3	Indonesien	8,7	8,9
Zypern	4,8	4,5	Japan	-0,5	-0,5
Mittel- u. Osteuropa	4,3	4,3	Korea	3,4	3,5
Albanien	5,2	-	Malaysia	2,0	2,1
Bosnien Herzegowina	2,5	3,0	Mongolei	1,9	-
Bulgarien	4,3	4,8	Nepal	-	4,0
Estland	3,3	3,6	Pakistan	4,4	5,3
Kroatien	2,8	3,2	Philippinen	4,5	4,2
Lettland	2,4	2,7	Singapur	1,0	1,4
Litauen	1,1	1,5	Sri Lanka	11,1	9,2
Polen	1,6	1,6	Taiwan	0,1	0,7
Rumänien	14,2	13,6	Thailand	2,1	2,6
Serbien und Montenegro	8,9	9,2	Vietnam	3,7	4,3
Slowakei	8,4	7,9	Naher Osten	8,7	9,2
Slowenien	5,5	5,6	Bahrain	2,0	1,0
Tschechische Republik	1,6	1,9	Iran	17,7	18,7
Ungarn	5,4	5,2	Israel	1,6	3,0
GUS	12,6	12,4	Jordanien	2,0	2,3
Georgien	-	5,0	Kuwait	2,5	-
Kasachstan	-	6,0	Libanon	5,0	5,0
Russland	13,3	14,3	Saudi Arabien	2,2	1,6
Ukraine	5,8	6,3	Türkei	25,8	28,4
Usbekistan	25	-	Vereinte Arabische Emirate	2,8	2,7
Nord Amerika	2,1	2,4	Afrika	17,4	14,6
Kanada	2,7	2,9	Ägypten	4,6	6,6
USA	2,0	2,3	Algerien	5,0	4,0
Ozeanien	2,9	2,9	Kenia	8,5	3,2
Australien	3,0	3,0	Marokko	-	2,3
Neu Seeland	2,3	2,4	Mauritius	6,0	-
			Nigeria	15,0	13,0
			Simbabwe	525,0	378,0
			Südafrika	7,3	8,3
			Tansania	4,5	5,0
			Tunesien	2,7	-

Quelle: Ifo World Economic Survey Q3/2003.

die unmittelbar von den Entscheidungen der Notenbanken beeinflusst werden. In den USA wird mit einer Stabilisierung auf dem derzeitigen Niveau gerechnet. In West- und

auch in Osteuropa wird – nach Meinung der Experten – der rückläufige Trend der Leitzinsen in den nächsten sechs Monaten unverändert anhalten (siehe Abb. 3).

Abb. 4
Währungsbeurteilung



Quelle: Ifo World Economic Survey Q3/2003.

Marke erwartet (1,9% im Jahr 2003 nach im April erwarteten 2,1%). Auch in den USA wird für dieses Jahr mit einer Verlangsamung des Preisanstiegs gerechnet (2,0% anstelle der im April erwarteten 2,3%).

Die **Kapitalmarktzinsen**, die weltweit seit Mitte Juni stark angestiegen waren, dürften sich nach Ansicht der WES-Experten im Laufe der nächsten sechs Monate auf dem derzeitigen Niveau stabilisieren. In Nordamerika und in Japan wird dabei mit einem weiteren leichten Anstieg, in Westeuropa und noch ausgeprägter in Osteuropa, Neuseeland, Russland, Brasilien und Südafrika dagegen mit einem Rückgang gerechnet.

Euro gilt als überbewertet

Noch häufiger als in der April-Erhebung wurde der Euro von den WES-Experten als überbewertet bezeichnet. Der US-Dollar galt erstmals seit über fünf Jahren als unterbewertet, vor allem in West- und Osteuropa sowie in Lateinamerika. Der Wert des japanischen Yen wurde im Großen und Ganzen als angemessen empfunden (siehe Abb. 4).

Ergänzend zur Einschätzung der Wechselkurse wurden die WES-Teilnehmer auch nach der voraussichtlichen Entwicklung des US-Dollar befragt. Im Durchschnitt aller erfassten Länder rechnen sie mit einer leichten Aufwertung im Laufe der nächsten sechs Monate. Ausnahmen von diesem generellen Trend sind insbesondere Australien, Neuseeland und Norwegen, wo nach Ansicht der WES-Experten der US-Dollar gegenüber der eigenen Währung an Wert verlieren dürfte.

Inflation schwächt sich weltweit ab

Weltweit ergibt sich aus der neuen WES-Umfrage für das Jahr 2003 ein Anstieg der Konsumentenpreise von 2,8%; im April waren die befragten Experten noch von einem Preisanstieg um 3,2% in diesem Jahr ausgegangen (siehe Tabelle). Im Euroraum wird nun – wie von der Europäischen Zentralbank angestrebt – ein Preisanstieg unterhalb der 2%-

Eine ausführlichere Analyse der Konjunkturtendenzen in den einzelnen Weltregionen, der Entwicklung von Zinsen, Konsumentenpreisen und Währungen sowie der Juli-Sonderfrage zur SARS findet sich in der englischsprachigen Veröffentlichung »World Economic Survey«, die Anfang September erscheint.

Frankreich: Langsame Konjunkturerholung bei rasch steigendem Staatsdefizit

26

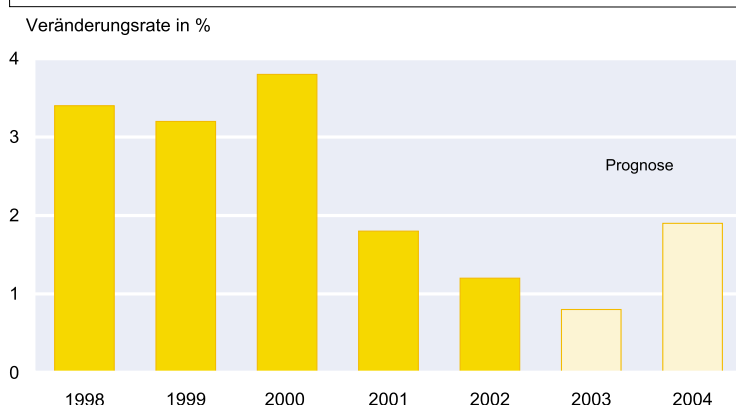
Oscar-Erich Kuntze

Wachstumsabschwächung 2002. Langsame Konjunkturerholung 2003. Beschleunigte Zunahme von Nachfrage und Produktion 2004. Expansive Geldpolitik. Finanzpolitik bei weiter erhöhtem Haushaltsdefizit leicht anregend; 2004 stimuliert eine Senkung der Einkommensteuer. Lohnpolitik stützt leicht. Arbeitslosigkeit nimmt zu. Moderater Preisanstieg. Leistungsbilanz mit stabilen Überschüssen.

Das soziale und politische Umfeld wurde in jüngster Zeit dominiert von den Bemühungen der Regierung, große und überfällige Reformen gegen den Widerstand der streikfreudigen Gewerkschaften, teilweise auch der Wirtschaft, durchzubringen. Weitere Schritte werden bereits von Rücksichten auf die Regional- und Kantonalwahlen 2004 überschattet. Unter diesem Aspekt ist auch ein konjunktureller Durchhänger durchaus unwillkommen, so dass die Regierung mit ihrer Politik steigender Finanzierungsdefizite der öffentlichen Hand ebenso auf breite Zustimmung stößt, wie mit ihren Vorschlägen zur Aufweichung des Stabilitäts- und Wachstumspakts. Wie in anderen westeuropäischen Ländern auch sind die Gewerkschaftsverbände vielfach untereinander und oft auch intern zerstritten. Gleichwohl vermögen sie erhebliche Kräfte zu mobilisieren, wenn die Regierung Anläufe zur Neuordnung der kollektiven Sicherungssysteme sowie zur Privatisierung staatlicher Unternehmen nimmt. Mit der Ablehnung des Korsika-Referendums hat die Administration nicht nur eine politische Schlappe, sondern auch einen Rückschlag für die weitergehenden Dezentralisierungspläne erlitten.

Nach wie vor sitzt die Regierung fest im Sattel. Das gilt in erster Linie für Staatspräsident Chirac. Seine Weigerung, dem Kurs der US-Regierung beim Irak-Konflikt zu folgen, brachte ihm hohe Sympathiewerte, zumal auch hier etwa 85% der Bevölkerung das amerikanische Vorgehen ablehnen. Ferner gewann Premierminister Raffarin, vor seinem Amtsantritt vor reichlich einem Jahr als Regionalpolitiker weitgehend unbekannt, an Statur. Er hielt bei seinen Vorhaben ziemlich stetig Kurs, wenig beeindruckt vom Gegenwind gewerkschaftlicher Aktionen. Mit dem Näherrücken der Regional- und Kantonswahlen im Frühjahr 2004 ist jedoch eine weichere Linie absehbar; die Reform der Krankenversicherung wurde bereits auf Anfang 2004 verschoben. Hinter ihm steht geschlossen die Regierungspartei mit ihrer großen absoluten Mehrheit der Mandate in der Nationalversammlung. Die parlamentarische Opposition macht es ihr allerdings ziemlich leicht. Ihre wichtigste Kraft, der *Partie Socialiste*, ist noch mit der Bewältigung seines im Mai/Juni 2002 erlittenen Wahldebakels und seines Profilverlusts gegenüber Chirac in der Irak-Frage beschäftigt. Er bleibt indes bemüht, sich als Reformkraft zu profilieren. Da sich die Parteigrößen – u.a. Aubry, Fabius, Strauss-Kahn – im Hintergrund hielten, wurde Parteivorsitzender Hollande auf dem Parteitag im Mai 2003 von einer deutlichen Mehrheit der Delegierten bestätigt, die seine Idee von einer »Großen sozialistischen Partei« über den SP hinaus goutierten, mit der er die gesamte Linke inhaltlich einen will bei klarer Absage an die »gauche plurielle« während der sozialistisch geführten Koalitionsregierung 1997/2002. Die von zunehmendem Bedeutungsverlust gekennzeichnete Kommunistische Partei ist tief gespalten in einen reformerischen und einen orthodoxen Flügel. Die neue Parteichefin Buffets will indes den vom abge-

Reales Bruttoinlandsprodukt



Quelle: EUROSTAT, Prognose des ifo Instituts.

tretenen Vorsitzenden Hue verfolgten Kurs der »Mutation« fortsetzen.

Die **Gewerkschaften**, in denen nur noch 9% der Beschäftigten – meist im öffentlichen Dienst und in staatlich dominierten Unternehmen – organisiert sind, haben seit Ende vorigen Jahres vermehrt Härte demonstriert, teils gegeneinander, vor allem aber gegenüber den Reformprojekten der Regierung. Dies vor dem Hintergrund eines während der letzten Jahrzehnte erheblich verschobenen Spektrums. Die einst gemäßigte, Kompromissen mit der Regierung geneigte, im öffentlichen Dienst, in Finanzinstitutionen und im Handel verankerte Force Ouvrière agiert heute mit ihrem starken trotzkistischen Flügel oft genug als treibende Kraft im Kampf gegen die Regierung. Andererseits gibt sich die früher kommunistisch beherrschte und einst wegen ihrer Angriffslust und straffer Organisation gefürchtete CGT (gut positioniert in der Metall- und Rüstungsindustrie, in der Energieversorgung, bei Bahn und Post) heute eher moderat. Gleiches gilt für den größten, den Sozialisten nahestehenden Verband CFDT, dessen Mitglieder sich vor allem aus dem Gesundheits- und Bildungswesen, der Verwaltung und dem Handel rekrutieren. In ihrem von Großdemonstrationen und umfänglichen Arbeitsniederlegungen begleiteten Kampf gegen die überfällige Reform der Sozialversicherung waren zwar alle, auch die kleinen CGC und CFTC vereint, wiewohl mit unterschiedlichen Stoßrichtungen. So gelang es denn auch der Regierung, ihre Front durch kleine Zugeständnisse aufzubrechen und die Unterstützung der CFDT sowie der Kader-Gewerkschaft CGC zu gewinnen, so dass die Rentenreform im Juli parlamentarisch beschlossen werden konnte – auf diese Weise brachte man unlängst auch in Italien und in Portugal Reformprojekte auf den Weg. Ob diese Strategie auf Dauer hält, muss sich noch weisen. Die Gewerkschaften haben auch für dieses Jahr einen »heißen Herbst« angekündigt. Dem hat der nationale **Unternehmerverband Medef** momentan nicht viel entgegenzusetzen. Er beteiligt sich unter einer starker Kritik ausgesetzten Präsidenten nicht adäquat am sozialen Dialog, vertritt keine klare Linie und ermangelt des taktischen und strategischen Profils.

Die so heftig bekämpfte Neuordnung der hochdefizitären Rentenversicherung per 1. Januar 2004 ist jedoch erst der Auftakt zu weiteren großen und drängenden **Reformvorhaben im sozialen Bereich**. Mit Blick auf die Regionalwahlen 2004 scheint die Regierung jedoch auf Zeit zu spielen. Die Umgestaltung der ebenfalls defizitären Krankenversicherung wurde bereits auf Anfang 2004 verschoben. Auch die heftig umstrittene Dezentralisierung des Schulwesens ist vertagt worden, und die Gesetzesänderungen zur Modernisierung der Universitäten soll erst im Herbst beraten werden. An eine Neufassung der Arbeitsgesetze wagt man sich zunächst gar nicht erst heran.

Mit ihren Dezentralisierungsbemühungen tut sich die Regierung in diesem traditionell stark zentralisierten Lande auch

auf regionaler Ebene hart. So wurde ihr Plan eines neuen **Statuts für Korsika** im Juli 2003 in einem Referendum aus den unterschiedlichsten Gründen abgelehnt. Vorgesehen war die Zusammenlegung der beiden korsischen Departements zu einer einzigen Gebietskörperschaft unter Gewährung vermehrter Autonomie. Für die geplanten regionalen Konsultativabstimmungen in anderen Teilen Frankreichs, bei denen ebenfalls über Dezentralisierungsvorhaben befunden werden soll, könnte dies negative Auswirkungen haben. Fortschritte in Richtung Dezentralisierung werden indes nicht ausbleiben. Denn im März 2003 wurde Artikel 1 der Verfassung durch den geradezu revolutionären Zusatz ergänzt »Die Organisation der Republik ist dezentral«. Die Initiativen hierzu will die Regierung den Regionen, Departements und Kommunen überlassen.

Ungemach droht der Regierung auch, falls sie einem unlängst erfolgten Verdikt einer Kommission der Nationalversammlung folgt und die verbliebenen staatlichen und halbstaatlichen Unternehmen energisch reorganisiert und an die Börse bringt. Gegen **Privatisierungen** hatten bereits im vergangenen Herbst Zehntausende um ihre Privilegien bangende Beschäftigte dieser Firmen demonstriert. Der Protest reicht indes weit über den Kreis der unmittelbar Begünstigten hinaus, da es jetzt vor allem um den harten Kern jener, dem fast tabuisierten Service public zuzurechnenden Großkonzerne geht, wie die Electricité de France, La Poste, die Staatsbahn SNCF, die Gaz de France.

Die **Wirtschaftspolitik** wird mittelfristig von dem Bemühen zur Neuordnung reformbedürftiger Bereiche ebenso gekennzeichnet sein wie von dem Willen, die Wirtschaft auch unter vorsätzlicher Verletzung der finanzpolitischen Maßgaben des Stabilitäts- und Wachstumspakts aus der Flaute herauszubringen und vor allem die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen. Das wird von weiteren heftigen Sozialkonflikten begleitet, letztlich aber erfolgreich sein. Die Finanzpolitik bleibt leicht expansiv, zumal die Regierung trotz steigenden Finanzierungsdefizits der öffentlichen Hand an den geplanten Steuersenkungen festhält. Ordnungspolitisch – das gilt auch für weitere Privatisierungen und die Flexibilisierung der 35-Stunden-Woche – wird man bedachtsam vorgehen. Denn die erst 2002 neu formulierte Wirtschaftspolitik setzt u.a. prioritär auf den Dialog mit Gewerkschaften und Unternehmerverband. Die gesetzten Ziele sollen in kleinen Schritten, nacheinander und möglichst im Konsens erreicht, schmerzhaft Veränderungen in die Länge gezogen und sozial möglichst weitgehend abgefedert werden. Hierunter fällt auch die Realisierung einer »République de partage«, unter der größere Bürgernähe, umfassende Dezentralisierung sowie verstärkter sozialer Dialog zu verstehen sind.

Wirtschaftsentwicklung 2002

Die **weltwirtschaftlichen Rahmendaten** stellten sich folgendermaßen dar: In den **Vereinigten Staaten** stieg das reale Brut-

toinlandsprodukt um 2,4%. In **Japan** übertrafen Nachfrage und Produktion das Volumen von 2001 um 0,2%. In **Mittel-europa** expandierte die gesamtwirtschaftliche Erzeugung um reichlich 2 1/2%. In **Westeuropa**, wie auch in der EU, nahm das reale Bruttoinlandsprodukt um 1% zu; im Euroraum erhöhte es sich um 0,8% und in Deutschland um 0,2%. Der Einfuhrpreis für **Rohöl** betrug in den westlichen Industrieländern im Jahresdurchschnitt 25 US-Dollar pro Barrel; gegenüber dem Vorjahr ist das eine Verteuerung um rund 4%. **Industrierohstoffe** (ohne Öl) verbilligten sich gegenüber dem Jahr 2001 auf Dollar-Basis um etwa 3%. Der **Wechselkurs des Euro** betrug im Schnitt des Jahres 0,95 US-Dollar; im Jahre 2001 waren es 0,90 US-Dollar gewesen. Das Volumen des **Welthandels** hat gegenüber 2001 um etwa 3% expandiert.

In **Frankreich** hat der konjunkturelle Schwung im Laufe des Jahres ständig abgenommen, bis hin zur Stagnation im letzten Quartal. Dabei hatten Geld- und Finanzpolitik kräftig stimuliert, und die Lohnpolitik wirkte leicht stützend. Doch die Rezession der Bruttoanlageinvestitionen setzte sich fort, wobei sowohl Ausrüstungs- als auch Bauinvestitionen betroffen waren. Die Ausfuhr verlor nach kräftigem Auftakt im ersten Halbjahr infolge der weltwirtschaftlichen Flaute zunächst stark an Dynamik und ging zuletzt sogar zurück. Der Staatsverbrauch nahm anfangs deutlich, danach jedoch verlangsamt zu. Lediglich der private Konsum hat die Nachfrage stetig gestützt, wenn auch erheblich schwächer als im Jahre 2001. Das **reale Bruttoinlandsprodukt** expandierte um 1,2%. Das war zu wenig, um eine Verschlechterung der Lage auf dem Arbeitsmarkt zu verhindern; die Arbeitslosenquote erhöhte sich bei langsamer steigender Beschäftigung auf 8,7% im Jahresdurchschnitt. Die Konsumentenpreise (HVPI) waren zunächst (mitbedingt durch die Bargeldeinführung des Euro) merklich und dann moderat gestiegen. Sie lagen um 1,9% über den Niveau von 2001. Die Leistungsbilanz wies – wie bereits in den beiden Vorjahren – einen Überschuss von 1,2% des BIP aus.

Der **private Konsum** hat um 1,4% und damit nur noch reichlich halb so stark zugenommen. Gleichwohl war er eine wesentliche Stütze der Nachfrage. Dies umso mehr, als er mit Ausnahme des ersten Quartals sehr stetig zunahm. Zwar expandierte die Beschäftigung deutlich langsamer als zuvor, und die Sparquote ist auf den Rekordwert von 17,1% gestiegen. Aber die Reallöhne erhöhten sich etwas rascher, und das Konsumklima ist im Gegensatz zum EU-Durchschnitt im Verlauf unter Schwankungen einigermaßen stabil geblieben. Die Senkung der Einkommensteuer um 5% (Entlastungseffekt 2,6 Mrd. € p.a., der allerdings vorwiegend Besserverdienenden mit durchschnittlicher bis unterdurchschnittlicher marginaler Konsumquote zugute kommt) wirkte indes nicht nennenswert anregend. Als günstig erwies sich auch hier, dass nur relativ wenige Haushalte Aktien besitzen, so dass deren Baisse das Konsumverhalten kaum tangierte. Der Absatz langlebiger Güter nahm etwa durchschnittlich zu, wobei

der erhöhte Wohnungsneubau die Verkäufe von Möbeln anregte, während die Zulassungen neuer Personenwagen etwas zurückgingen. Der **öffentliche Verbrauch** ist mit 4,1% am stärksten von allen großen Nachfrageaggregaten gestiegen. Er trug zu mehr als der Hälfte zum Wirtschaftswachstum bei, obwohl auf ihn nur ein Fünftel des BIP entfällt.

Die **Bruttoanlageinvestitionen** sind um 1,4% gesunken. Nach der Stagnation während des Winterhalbjahrs 2001/2002 kam es zu einer bis zum Jahresende währenden Rezession. Hier von wurden sowohl die Bau- als auch die Ausrüstungsinvestitionen erfasst. Letztere gingen nur um 0,6% zurück. Dabei hatte das Geschäftsklima in der verarbeitenden Industrie im Verlauf zwar spürbar geschwankt, sich aber nicht verschlechtert. Auch waren die Finanzierungskosten günstiger geworden, und die Auslastung der Kapazitäten im verarbeitenden Gewerbe lag fast konstant leicht über dem langjährigen Durchschnitt. Retardierend hatte allerdings das rasche Erlahmen der im ersten Halbjahr registrierten konjunkturellen Erholung im In- und Ausland gewirkt. Die Krise im IC-Sektor hielt an. Unsicherheit ging von der schleppenden konjunkturellen Erholung in den USA ebenso aus wie von den wieder steigenden Ölpreisen und der zunehmenden Konfliktgefahr im Irak. Besonders im Zuge der nachlassenden Exportdynamik sowie des rasch gegenüber dem US-Dollar aufwertenden Euro hatten sich die Absatz- und Ertragserwartungen verschlechtert. Dies umso mehr, als bereits vorher verschiedentlich Ertrags- und Finanzierungsprobleme aufgetreten waren, auch als Folge der mit dem Platzen der »New Economy«-Blase seitens der Finanzinstitute verschärften Anforderungen an die Kreditnehmer. Hinzu kam die schwache Konjunktur bei so wichtigen Abnehmern wie Belgien, Deutschland und den Niederlanden. Die Bauinvestitionen nahmen deutlich ab. Der Wohnungsneubau holte allerdings den vorjährigen leichten Rückgang annähernd auf, obwohl der soziale Wohnungsbau weiter eingeschränkt wurde. Im vierten Quartal stiegen sowohl die Verkäufe neuer Häuser als auch die Preise (im Schnitt um rund 7%) deutlich. Vor allem junge Paare sahen sich durch gesunkene Zinsen, die neuerdings verfügbaren längerlaufenden Hypotheken und die Knappheit an Mietwohnungen in den Ballungsgebieten zum Haus- oder Wohnungskauf bewegt. Zudem haben Investoren nach dem Börsencrash vermehrt in Immobilien investiert. Doch wurde erstmals seit sechs Jahren der Aufwand für Renovierungen verringert. Der Nicht-Wohnungsbau nahm um 1,8% ab. Besonders der Industriebau brach kräftig ein, zumal die Industrieproduktion sank und die Ausrüstungsinvestitionen verringert wurden. Auch der Bürobau flachte sich ab, bedingt durch steigende Leerstände und beschleunigt sinkende Mieten. Der öffentliche Bau wurde ebenfalls eingeschränkt; die Kommunen nahmen das Volumen um 2,5% zurück.

Der **Export** von Gütern und Dienstleistungen stieg um 1,2%. Nach einer deutlichen Abnahme im Verlauf des Jahres 2001 kam es während des ersten Semesters 2002 im Zuge der welt-

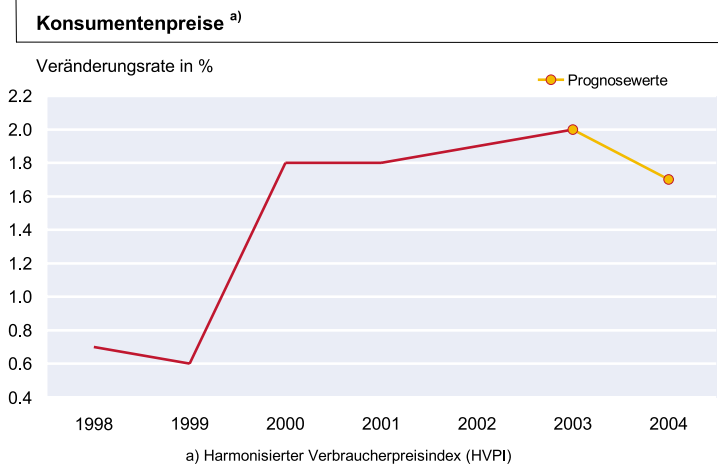
wirtschaftlichen Erholung zu einer kräftigen Belegung. Das anschließende Abflauen der internationalen Nachfrage – vor allem aus Westeuropa – sowie die kräftige Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar ließen die Ausfuhr im dritten Quartal nur noch schwach steigen und danach fallen. Auch sind die Lohnstückkosten zwar im EU-Durchschnitt gestiegen, doch gingen sie in den USA leicht und in Japan kräftig zurück. Die **Einfuhr** stieg nur um 0,7% bei fast gleichem Verlaufsbild wie beim Export: Rezession 2001, Belegung im ersten Quartal, langsamere Zunahme während des Sommerhalbjahrs, Rückgang im Herbst. Die **Leistungsbilanz** schloss bei verbesserten Terms of Trade wie in den beiden Vorjahren mit einem Überschuss von 1,2% des BIP.

Auf dem **Arbeitsmarkt** verschlechterte sich die Lage etwas. Die Beschäftigung nahm nur noch wenig zu. Stützend wirkten arbeitsmarktpolitische Maßnahmen sowie die weitere Umsetzung der 35-Stunden-Woche (Verkürzung von vorher 39 Stunden); ab Anfang 2002 galt das unter Anwendung von Übergangsregelungen auch für Unternehmen mit weniger als 20 Arbeitnehmern. Die Arbeitslosigkeit nahm gleichwohl zu, so dass die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt auf 8,7% stieg. Insgesamt variieren die Schätzungen der durch die Arbeitszeitverkürzung von 1999 bis 2002 neu geschaffenen oder gesicherten Arbeitsplätze zwischen 250 000 und 400 000. Der tatsächliche, nicht zu ermittelnde Wert dürfte etwa in der Mitte liegen.

Der Preisauftrieb war zu Jahresbeginn rasch, verlangsamte sich aber bald erheblich. Die **Konsumentenpreise** (HVPI) lagen um 1,9% über dem Niveau von 2001. Hiervon sind 0,14%-Punkte der Einführung des Euro-Bargelds zuzurechnen, nachdem bereits 2001 die Inflation hierdurch um 0,11%-Punkte stimuliert worden war. Wie überall im Euroraum hat auch hier besonders das Hotel- und Gaststättengewerbe diese Gelegenheit zur Aufbesserung ihrer Ertragslage umfassend genutzt. Demgegenüber bewährte sich das von der Regierung mit den Handelsketten bis zum 31. März vereinbarte Stillhalteabkommen, zumal der anschließend befürchtete Nachholeffekt ausblieb. Dienstleistungen (ohne Wohnkosten) verteuerten sich um 3% und Nahrungsmittel um 2,6%. Energie wurde hingegen um 1,6% billiger, weil vor allem der Ölpreis auf Euro-Basis sank, wie überhaupt spürbare Preisrückgänge bei den Importen stabilisierend wirkten.

Wirtschaftspolitik

Die Konjunktur erhält auch im laufenden Jahr von der Wirtschaftspolitik Impulse, vor allem von der weiterhin expansiven Geldpolitik. Die Lohnpolitik wirkt leicht anregend. Gleiches gilt für die Finanzpolitik im Zuge der regierungsseitigen



Quelle: EUROSTAT, Prognose des ifo Instituts.

gen Bemühungen, die Konjunktur zu stützen und die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen. Dabei verstößt sie bewusst gegen die Maßgaben des Stabilitäts- und Wachstumspakts, der für das öffentliche Finanzierungsdefizit 3% des BIP als Obergrenze setzt. Die Reformen des Sozialsystems und des Arbeitsmarktes sollen fortgesetzt bzw. in Angriff genommen werden, wobei der Elan indes bis zum Frühjahr 2004 aus politischen Erwägungen gebremst wird. Die Privatisierung der noch ganz oder teilweise in Staatsbesitz befindlichen Unternehmen läuft weiter. Vorher ist allerdings in vielen Fällen deren Restrukturierung auch mit Blick auf die verschiedentlich sehr hohe Verschuldung nötig. Es handelt sich also um ein mittel- bis langfristiges und überdies politisch sehr heikles Vorhaben.

Von der **Geldpolitik** bekommt die Konjunktur im laufenden Jahr und bis weit nach 2004 hinein deutliche Anregungen. Dabei hält die Europäische Zentralbank (EZB) seit Mai 2003 nicht mehr an ihrem Ziel, einem Anstieg der Konsumentenpreise im Euroraum auf mittlere Sicht von unter 2% p.a. im Jahresdurchschnitt, fest (nunmehr soll die Inflationsrate mittelfristig »nahe zwei Prozent« liegen). Dieses war in den letzten Jahren – mit Ausnahme von 1999 – regelmäßig überschritten worden, weshalb die monetäre Lockerung im Gefolge der Ereignisse vom 11. September 2001 weniger ausgeprägt war als in den USA, wo die Notenbank neben dem Ziel der Geldwertstabilisierung auch zur Förderung des Wirtschaftswachstums verpflichtet ist. Allerdings hatte die EZB bereits im Mai 2001 ihren zuvor deutlich restriktiven Kurs gelockert, obwohl der durch massive Rohölvertéuerung, Dollaraufwertung sowie durch die Tierseuchen MKS und BSE verursachte Preisschub noch nicht ausgestanden war und die Expansion der neben dem Inflationsziel als Referenzgröße für die Geldpolitik dienenden Geldmenge M3 das Ziel von 4,5% p.a. deutlich übertraf. Hieran hat sich bis heute nichts geändert. Auch 2002 lag die Ausweitung mit 7,2% (im Juni 2003 um 8,3% über dem Niveau vom Juni 2002) deutlich über dem Richtwert – Liquidität zur Finanzierung ei-

nes Aufschwungs ist also reichlich vorhanden. Der Leitzins war im Mai 2001 um $\frac{1}{4}$ % Prozentpunkt auf 4,5% und danach in mehreren Schritten im Schulterschluss mit Zentralbanken in Europa und in den USA auf 3,25% gesenkt worden. Im Dezember 2002 wurde er auf 2,75%, im März 2003 auf 2,5% und im Juni auf 2% herabgesetzt. Hiervon wird die Konjunktur heuer spürbar gestützt. Und selbst wenn es zu keiner weiteren monetären Lockerung kommt, wird der monetäre Impuls infolge der üblichen zeitlichen Verzögerung bis weit nach 2004 hinein reichen. Für Frankreich sind die Zinsen mit Blick auf das Wirtschaftswachstum etwas zu hoch; die Regierung ist an weiteren Zinssenkungen der EZB sehr interessiert, da etwa 30 bis 50% der mittel- und langfristigen Kredite mit den kurzfristigen Zinsen indexiert sind. Aber der Preisauftrieb beruhigt sich nur allmählich. Dies, obwohl der Euro 2002 in Relation zum Vorjahr gegenüber dem US-Dollar um 5,6%, gegenüber dem Yen um 8,6% und gegenüber dem Pfund Sterling um 1,1% an Wert gewonnen hat. Im Juli 2003 betrug die Aufwertung gegenüber dem US-Dollar im Vorjahresvergleich nur noch 14,5%, wobei der Euro-Kurs das Niveau der Jahre 1997 und 1998 erreichte, dieses zuletzt jedoch wieder deutlich unterschritt. Zur Aufwertung haben neben der Zinsdifferenz gegenüber den USA und deren hohen Leistungsbilanz- und Haushaltsdefiziten, wachsende Zweifel an der amerikanischen Wirtschaft sowie die im Zuge der Irak-Krise Europa zugefallene Funktion eines »save haven« für internationales Kapital beigetragen. Sollte die EZB die geldpolitischen Zügel ab Mitte kommenden Jahres allmählich wieder straffen, dann hat das erst 2005 konjunkturdämpfende Auswirkungen.

Die **Finanzpolitik** war 2001 von einer verhalten konsolidierungsorientierten auf eine leicht expansive Linie eingeschwenkt. Diese wird auch 2004 beibehalten, obwohl damit die Überschreitung der im Europäischen Stabilitäts- und Wachstumspakt gezogene 3%-Grenze für das Finanzierungsdefizit der öffentlichen Hand perpetuiert und entsprechend eskalierende Differenzen mit der EU-Kommission provoziert werden. Frankreich tritt denn auch seit einiger Zeit für eine untunliche Aufweichung dieses Paktes ein, wogegen vor allem die kleineren und mittleren Länder des Euroraums protestieren. Der Fehlbetrag hatte sich 2002 auf 3,1% des BIP erhöht (nach 1,5% im Jahre 2001) und dürfte heuer auf ungefähr 4% steigen, obwohl bereits Anfang des Jahres 4 Mrd. € sowie im Mai weitere 3 Mrd. € an Ausgaben (vermutlich nur vorläufig) eingefroren worden sind und frei werdende Staatsstellen nur teilweise wieder besetzt werden sollen; im westeuropäischen Vergleich ist die öffentliche Verwaltung erheblich überbesetzt. Damit wird die Staatsverschuldung heuer weiter auf über 62% des BIP zunehmen. Denn die im laufenden Staatshaushalt unterstellte Zuwachsrate des realen Bruttoinlandsprodukts von 2,5% wird ebenso wenig erreicht, wie das ursprünglich mit 19 Mrd. € budgetierte Defizit eingehalten werden kann. Das geringe Wirtschaftswachstum impliziert ungeplante konjunkturbedingt Mindereinnahmen und Mehrausgaben. Gleich-

wohl soll die staatliche Neuverschuldung keineswegs rasch zurückgefahren werden, und an den versprochenen Steuer- und Abgabensenkungen will man festhalten. Eine Verringerung der Steuer- und Abgabenlast ist ein zentrales Ziel der Regierung; u.a. sollen die Einkommensteuersätze im Laufe dieser Legislaturperiode – also bis 2007 – um 30% sinken. Allerdings ist deren stimulierende Wirkung bei Fokussierung auf Einkommensteuersenkungen im derzeitigen Stadium der Konjunktur keineswegs sicher – wie Beispiele nicht nur aus anderen Ländern, sondern auch die vorjährige 5%ige Senkung der Einkommensteuer zeigt. Meist geht das hierdurch erhöhte Netto-Mehreinkommen in die Sparquote. So werden von den 2004 geplanten Steuersenkungen in erster Linie die Unternehmen profitieren, auch um deren zunehmende Abwanderung ins Ausland zu bremsen. Aber auch die Einkommensteuersätze werden erneut um rund 5% herabgesetzt. Die Staatsausgaben will man im kommenden Jahr real auf dem Niveau von 2003 halten. Wie bei der zu erwartenden keineswegs rasanten Konjunkturerholung das Finanzierungsdefizit der öffentlichen Hand verringert werden kann, bleibt ein Rätsel. 2003 sinkt u.a. der Mehrwertsteuersatz für das Hotel- und Gaststättengewerbe (Einnahmeausfall ca. 4,5 Mrd. €), dessen Umsatzschwäche auch auf die in diesem Sektor bei der Einführung des Euro-Bargelds vorgenommenen kräftigen Preiserhöhungen zurückzuführen ist. Aus Privatisierungen will man heuer etwa 8 Mrd. € Erlösen, auch um mit den Einnahmen defizitäre Staatsunternehmen zu sanieren. Verkäufe von Beteiligungen am Crédit Lyonnais und jüngst von Renault erbrachten bisher rund 3 Mrd. €. Bei weiter steigenden Aktienkursen könnten noch Anteile an der Air France, der ASF, Thompson oder Dassault Systems abgestoßen werden. Ob das Ziel erreicht wird, ist indes fraglich. Sicher ist jedoch, dass Privatisierungserlöse so lange eher spärlich fließen werden, bis weitere große Brocken, wie die France Télécom, privatisierungsreif sind. Und das kann dauern.

Lohnpolitisch relevant sind die mittelfristigen Auswirkungen der Flexibilisierung der 35-Stunden-Woche insofern, als die sechs verschiedenen Niveaus der Mindestlöhne (SMIC), welche sich beim gestaffelten Übergang zur 35-Woche herausgebildet hatten, bis 2005 schrittweise auf dem obersten Niveau vereinheitlicht werden. Für die Mehrheit der Mindestlohnempfänger bedeutet das erhebliche Lohnsteigerungen über die jährlichen Anpassungen hinaus. Im Schnitt beträgt die Erhöhung real 6,5% über die drei Jahre hinweg; im Extremfall sind es sogar 11,4%. Erfahrungsgemäß bewirken Anhebungen von Mindestlöhnen auf die darüber liegenden Lohnkategorien einen Druck nach oben. Das bedeutet in diesem Segment rasch steigende Löhne (und Lohnkosten), selbst wenn die Branchentarifverträge konjunkturbedingt heuer und 2004 etwas geringere Anhebungen vorsehen als im vergangene Jahr.

Wirtschaftsreformen sind auf dem Weg. Es begann im September 2002 mit Lockerungen der von der vorigen Regie-

zung durchgedrückten **Arbeitszeitverkürzung** auf 35 Wochenstunden. Die gesetzlich erlaubten Überstunden wurden von 130 auf 180 pro Jahr erhöht, und die Mehrarbeit muss nicht mehr mit Freizeit abgegolten werden. Die Ausgestaltung im Detail erfolgt derzeit mittels Branchenvereinbarungen. Wird der Spielraum voll ausgeschöpft, entspräche das insgesamt einer Wochenarbeitszeit von 39 Stunden. Zwar wird für die über 35 Wochenstunden hinausgehende Arbeitszeit ein Lohnzuschlag von 10% fällig. Doch diese zusätzliche Belastung der Unternehmen wird teilweise durch die Senkung der von ihnen zu leistenden Sozialbeiträge für Niedriglöhne kompensiert.

Im Juli 2003 wurde eine **Reform der Sozialversicherung** beschlossen. Die zum Bezug der Vollrente nötigen unterschiedlichen Beitragsjahre werden angeglichen und verlängert; bis 2008 steigt die Beitragsdauer auch für öffentlich Bedienstete auf 40 Jahre und anschließend für alle bis 2012 auf 41 Jahre und 2020 auf 42 Jahre. Bis dahin sinkt die Sozialrente von derzeit 78% auf ca. zwei Drittel des Nettoehalts mit Ausnahme der Minirenten, die nicht unter 85% des Mindestlohns (SMIC) fallen dürfen. Die Differenz soll zusätzlich zu der heute schon verbreiteten Lebensversicherung über steuerlich begünstigtes individuelles Rentensparen (Plan d'épargne individuel pour la retraite und dem ein bestehendes freiwilliges Sparprogramm fortführende Parténariat d'épargne salaire volontaire pour la retraite) gedeckt werden. Die im internationalen Vergleich mit derzeit 17% ohnehin sehr hohe Sparquote dürfte infolgedessen weiter steigen. Auf diese Weise wird verhindert, dass die staatliche Rentenversicherung 2020 nicht den ansonsten zu erwartenden Fehlbetrag in einer Größenordnung von 43 Mrd. € ausweist.

Es ist zu hoffen, dass die Regierung bei der nun folgenden **Reform der Krankenversicherung**, deren Defizit von 1,3 Mrd. € 1998 vermutlich auf etwa 10 Milliarden im laufenden Jahr steigt, ähnliches Stehvermögen zeigt. Die Gewerkschaften haben bereits Proteste angekündigt, obwohl erst wenige Details bekannt sind und kein völliger Umbau, sondern eine Modernisierung vorgesehen ist. Zentraler Punkt ist u.a. neben der Förderung von Generika die bessere Kontrolle der Ausgaben, besonders um die Spitäler finanziell sanieren zu können.

Unlängst wurde ein Gesetz verabschiedet, welches die **Aufsicht über die Finanzmärkte** verbessern soll. Es ist eine Reaktion auf diverse Finanzaffären der letzten Zeit, wie Enron, Worldcom, Andersen Consulting und Vivendi. Der Schutz von Investoren soll dadurch verbessert und das Vertrauen in Märkte und Unternehmen gestärkt werden.

Ab August 2004 ist der **Sparzins dereguliert**, soweit er gesetzlich reglementierte Sparformen betrifft (die übrigen Sparzinsen sind längst frei), wie etwa das sehr beliebte Livret A,

das Livret bleu, das Livret jeune sowie das Livret d'épargne populaire. Er wird dann nicht mehr von der Regierung festgesetzt und periodisch verändert, sondern unterliegt den Marktkräften. Letzteres allerdings nur insoweit, als ein Aufschlag auf die Inflationsrate garantiert bleibt. Das auf diesen Sparkonten angesammelte Kapital belief sich Ende Mai 2003 auf 263 Mrd. €, die vorwiegend im sozialen Wohnungsbau sowie zur Förderung von Kleinunternehmen eingesetzt werden.

Im Budget 2003 sind rund 8 Mrd. € aus Privatisierungserlösen eingestellt, von denen bisher ca. 3 Mrd. € realisiert werden konnten. Allerdings musste der Staat im April bereits 9 Mrd. € der in eine Krise geratenen France Télécom im Rahmen einer Kapitalerhöhung zuschießen. Derzeit rettet der Staat den großen, in einer schweren Liquiditätskrise steckenden Verkehrsmittel- und Anlagenbauer Alstom mit Hilfe eines Finanzpakets von 3,4 Mrd. € (teils durch Übernahme von Aktien, die in einigen Jahren wieder veräußert werden sollen) vor der Zerschlagung. Folgt man dem unlängst publizierten Votum einer Kommission der Nationalversammlung, dann weisen die verbliebenen ganz oder überwiegend vom Staat kontrollierten Großunternehmen erhebliche Schwachpunkte auf und bedürfen der Sanierung. Außerdem entspräche das aus der Nachkriegszeit stammende Modell der weitgehend nationalisierten Wirtschaft nicht mehr den heutigen Gegebenheiten; in Österreich, das über Jahrzehnte einen ähnlichen Weg gegangen war, hatte man das schon zu Beginn der neunziger Jahre erkannt, diesen einst übermächtigen Sektor wesentlich verringert und arbeitet an weiteren Privatisierungen. Es sieht so aus, als sei der Regierung an einer Forcierung der **Privatisierungen** gelegen, auch weil sie erhebliche Summen in die Sanierung defizitärer Staatsunternehmen stecken muss. Dabei reagiert die Regierung sehr flexibel auf die Kursentwicklung an den Börsen. So hat sie unlängst ihren Anteil an Renault von 23,5 auf rund 15% verringert. Bei der ihr zu 54% gehörenden Air France sowie bei den Autoroutes du Sud und beim Flugmotorenhersteller Snecma ist ähnliches leicht zu bewerkstelligen, sobald an der Börse ein akzeptabler Preis erlöst werden kann. Bei der France Télécom, wo der 54%ige Staatsanteil auf unter die Hälfte verringert werden soll, dürfte das wegen der bei 64 Mrd. € liegenden Verschuldung schwierig sein. Der seit langem in Schwierigkeiten steckende Kampfwagenbauer Giant soll in eine europäische Allianz eingebracht werden. Gegen die Privatisierung der Electricité de France, der Gaz de France, der Post, der Staatsbahn, der Areva (Atomenergie) und des Pariser Nahverkehrsunternehmens RATP, die alle zu 100% in öffentlichem Besitz sind, dürfte sich schwer zu überwindender Widerstand formieren. Nicht nur, weil hier der gewerkschaftliche Organisationsgrad besonders hoch und die Kampfbereitschaft ausgeprägt ist, sondern weil weite Teile der Bevölkerung hierin einen unabdingbaren Teil des tradierten Service public sehen, den sie erhalten wissen wollen.

Wirtschaftsentwicklung 2003

Als **weltwirtschaftliche Rahmenbedingungen** werden angenommen: In den **USA** erhöht sich das reale Bruttoinlandsprodukt um 2¹/₄%. Die gesamtwirtschaftliche Erzeugung expandiert in **Japan** um ca. 2%. In **Mitteleuropa** nehmen Nachfrage und Produktion um fast 2³/₄% zu. In **Westeuropa** wird das reale Bruttoinlandsprodukt um ³/₄% ausgeweitet; für die EU und für den Euroraum ist eine etwa gleich hohe Rate zu erwarten, während es in Deutschland gegenüber 2002 unverändert bleibt. Der Einfuhrpreis für **Rohöl** liegt in den westlichen Industrieländern im Schnitt des Jahres bei 28,5 US-Dollar pro Barrel. Die Preise für **Industrierohstoffe** (ohne Öl) steigen im Jahresmittel um 6%. Der **Wechselkurs des Euro** bewegt sich im Schnitt des Jahres innerhalb einer Bandbreite von 1,10 bis 1,20 US-Dollar. Das Volumen des **Welthandels** expandiert in einer Größenordnung von 3³/₄%.

Frankreich hat seit dem Zweiten Weltkrieg eine staunenswerte Entwicklung durchlaufen – allein der während der letzten zweieinhalb Jahrzehnte erfolgte Wandel wiegt stärker als alles, was die Bundesrepublik Deutschland seit ihrer Gründung an Neuerungen erlebt hat. Auf der Basis eines großen, wohlarrondierten und mit reichlichen Kraftquellen (die annähernde Autarkie ermöglichten) versehenen Nationalstaats entwickelte sich vor allem seit Colberts Zeiten Hand in Hand mit einem weiter zunehmenden administrativen Zentralismus auch ein ausgeprägter Wirtschaftsnationalismus. Das Denken nicht nur der breiten Masse, sondern auch der Wirtschaftskreise bewegte sich noch bis zum Beginn der sechziger Jahre innerhalb der vom Mutterland und den Kolonien gezogenen und von Auslandskonkurrenz wohl abgeschirmten Grenzen. Diese Kontinuität war auch durch Niederlage und Besetzung im Zweiten Weltkrieg nicht geschwächt worden, da sich nach 1945 in den politisch und wirtschaftlich tragenden Schichten, in Staatsverwaltung und Armee so-

wie in den Unternehmen die alten Kräfte etablierten. Weite Bereiche der Wirtschaft wurden verstaatlicht, im Rahmen der »Planification« hat man auf der Basis von Vier-Jahres-Plänen volkswirtschaftliche und privatwirtschaftliche Entwicklungsperspektiven verzahnt, und die Eingriffsmöglichkeiten der öffentlichen Hand in das Wirtschaftsleben waren Legion. Das galt besonders für die Preise – zwischen 1945 und 1972 erließ die Administration nicht weniger als 25 931 Anordnungen. Der Mythos des hinter seinen Grenzen geborgenen, in sich selbst ruhenden Landes war durch den Krieg durchlöchert, von der Entkolonialisierung in den sechziger Jahren geschwächt und von der allgemeinen weltwirtschaftlichen Entwicklung vor allem im Rahmen von OEEC und später der EWG überholt worden. Der Übergang war, wiewohl von raschem Wirtschaftswachstum und hohem Beschäftigungsgrad abgefedert, schwierig und notorisch begleitet von hohen – durch ausufernde Kreditschöpfung und ungenügend spielenden Marktmechanismus bewirkten – Inflationsraten, erheblichen Leistungsbilanzdefiziten, dem laufend absackenden Wechselkurs des Franc und häufigen Streiks. Seit den achtziger Jahren hat sich die Lage durchgreifend verändert. Frankreich beginnt sich im Inneren zu dezentralisieren und nimmt bei der Integration Europas eine Führungsrolle ein. Die Staatsunternehmen sind weitgehend privatisiert, und das Land ist eines der bevorzugten Ziele ausländischen Investitionskapitals geworden; bei einem Zufluss von 53 Mrd. \$ wurde es im Jahre 2001 diesbezüglich nur von den USA und Großbritannien überboten. Etwa 2,2% des BIP werden in Forschung und Entwicklung gesteckt – der EU-Durchschnitt liegt bei 2%. Die »Planification« wurde ebenso abgeschafft wie Preis- und Lohndirigismen. Man hat weitgehend dereguliert und liberalisiert. Der Produktionsapparat ist modern, Großkonzerne von weltwirtschaftlicher Bedeutung entstanden, und die wirtschaftliche Verflechtung mit dem Ausland – vor allem mit den EU-Ländern – nahm stark zu. Die Inflation ließ nach

Veränderungsraten des realen BIP und seiner Komponenten

– in % –

	2001	2002 ^{a)}	2003 ^{a)}				OFCE ^{b)}	REXECODE ^{c)}	EU ^{d)}	OECD ^{e)}
			OFCE ^{b)}	REXECODE ^{c)}	EU ^{d)}	OECD ^{e)}				
Bruttoinlandsprodukt	1,8	1,2	0,8	1,4	1,1	1,2	1,6	2,2	2,3	2,6
Inlandsnachfrage	1,7	1,0	1,9	1,1	1,3	1,1	4,7	1,9	2,5	2,9
Privater Verbrauch	2,6	1,8	1,7	1,4	1,7	1,6	2,1	1,8	1,9	2,2
Staatsverbrauch	2,5	3,5	1,6	1,8	2,4	2,7	0,3	1,0	2,4	1,6
Bruttoanlageinvestitionen	2,3	-0,6	-1,2	-2,2	-1,2	-1,4	0,5	1,3	3,0	2,3
Exporte ^{f)}	0,5	1,5	0,1	3,4	2,9	2,6	0,0	6,4	5,2	5,2
Importe ^{f)}	0,1	1,3	1,5	3,3	3,7	2,5	1,4	6,0	6,2	6,5
Industrieproduktion (ohne Bau)	1,1	-1,0	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Konsumentenpreise (HVPI)	1,8	1,9	1,6	2,3	1,6	1,6	1,4	1,5	1,4	1,4
Arbeitslosenquote	8,5	8,7	9,6	9,5	9,2	9,3	10,2	9,9	9,1	9,2
Leistungsbilanz ^{g)}	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	2,4	1,2	1,4	1,0	2,2
Finanzierungssaldo des Staates ^{g)}	-1,5	-3,1	-3,6	-3,5	-3,7	-3,6	-3,5	-3,0	-3,5	-3,3

a) Schätzungen. – b) Observatoire Française des Conjonctures Economiques, Paris, vom April 2003. – c) Centre de Recherches pour l'Expansion de l'Economie et de la Développement des Entreprises, Paris, vom April 2003. – d) Kommission der EU, Brüssel, vom April 2003. – e) Organisation for Economic Cooperation and Development, Paris, vom April 2003. – f) Güter und Dienstleistungen. – g) In Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

und liegt seit Mitte der achtziger Jahre unter dem EU-Durchschnitt. Die Leistungsbilanzdefizite gingen zurück und schlugen Anfang der neunziger Jahre permanent in Überschüsse um. Der Franc war seit Anfang der neunziger Jahre eine harte Währung. Der Umbau von Staat und Wirtschaft ist zwar noch nicht zu Ende, und große Reformen sind noch anzupacken. Aber das Land ist auf gutem Wege.

Die **Konjunktur in Frankreich** hat sich bei weiter stimulierender Wirtschaftspolitik im ersten Quartal etwas erholt, anschließend aber vermutlich stagniert – hierauf lassen zumindest die Indikatoren für das Wirtschaftsklima schließen. Diese signalisieren für den weiteren Verlauf des Jahres eine leichte Erholung von Nachfrage und Produktion. Schwach entwickelte sich vor allem der Export, wesentlich bedingt durch flauere Weltkonjunktur und die starke Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar, aber auch durch die politisch bedingt kräftig gesunkene Nachfrage aus den Vereinigten Staaten. Demgegenüber haben privater und öffentlicher Verbrauch expandiert. Für den weiteren Verlauf des Jahres zeichnet sich bei der Ausfuhr eine mäßige konjunkturelle Belebung ab. Das gilt im Zuge der weltwirtschaftlichen Erholung in erster Linie für die Ausfuhr. Der private Konsum expandiert nur sehr verhalten, da die realen verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte spürbar langsamer steigen als 2002 und die Lage auf dem Arbeitsmarkt schlechter wird. Auch der öffentliche Verbrauch nimmt weiter zu, wenn auch nicht mehr so ausgeprägt wie im vergangenen Jahr. Demgegenüber gehen die Bruttoanlageinvestitionen auf breiter Front weiter zurück. Das **reale Bruttoinlandsprodukt** erhöht sich nur um $\frac{3}{4}\%$, auch weil es im Sommer infolge der lang anhaltenden Hitze und Trockenheit zu erheblichen Produktionsausfällen kommt; da die meisten Atomkraftwerke noch immer nicht mit Kühltürmen nachgerüstet wurden und die Temperatur der Flüsse sehr gestiegen ist, musste die Kraftwerksleistung heruntergefahren werden, und nur die Stromimporte aus Deutschland verhindern Stromabschaltungen. Hiervon wird zudem die Preisentwicklung beeinflusst, so dass die Verbraucherpreise im Jahresdurchschnitt mit ca. 2% stärker als erwartet steigen. Die Arbeitslosenquote erhöht sich bei im Verlauf stagnierender Beschäftigung im Schnitt des Jahres auf $9\frac{1}{2}\%$. Das Aktivum der Leistungsbilanz geht leicht auf 1% des BIP zurück.

Die **Ausfuhr** von Gütern und Dienstleistungen (hierauf entfallen 28% des BIP) dürften gegenüber 2002 etwa stagnieren. Zunächst waren die Lieferungen weiter gesunken, und die Entwicklung der Bestände von Auslandsorders lässt für das zweite Quartal bestenfalls eine Stagnation erwarten. Anschließend ist eine Belebung im Zuge der weltwirtschaftlichen Erholung wahrscheinlich, aber auch der konjunkturell bedingt lebhafteren Nachfrage auf dem Hauptabsatzmarkt Westeuropa – 2002 wurden dort etwa zwei Drittel aller Güter und Dienste abgesetzt. Bremsend wirkt indes die starke Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar. Doch ist ein Wechselkurs von

1,15 US-Dollar pro Euro, wie er sich für den Durchschnitt dieses Jahres abzeichnet, für die Exportwirtschaft noch erträglich. Die Opposition Frankreichs gegen die Irak-Politik der Vereinigten Staaten wurde seitens amerikanischer Verbraucher mit deutlich eingeschränkten Käufen von französischen Ver- und Gebrauchsgütern des gehobenen Segments quittiert, und viele amerikanische Touristen meiden Frankreich. Auch kommen weniger Japaner und Deutsche. Der **Import** (26,3% des BIP) nimmt schwach zu. Obwohl die Terms of Trade nochmals günstiger werden, geht der **Leistungsbilanzüberschuss** auf eine Größenordnung von 1% des BIP zurück.

Der **private Konsum**, der 55% des BIP ausmacht, dürfte nur noch um $1\frac{1}{4}\%$ expandieren, obwohl eine weitere Senkung der Einkommensteuer geplant ist. Diese Annahme wird auch von der Entwicklung des weit unter dem langjährigen Durchschnitt liegenden, auf der Basis von Verbraucherbefragungen erhobenen Konsumklimaindex, gestützt. Im Verlauf bedeutet das eine moderate und spürbar langsamere Zunahme als im vergangenen Jahr. Dämpfend wirken der schwächere Anstieg von Reallöhnen, aber auch der realen verfügbaren Einkommen insgesamt. Denn die Nominallöhne erhöhen sich bei etwa gleich bleibender Inflationsrate weniger als 2002, und die Lage auf dem Arbeitsmarkt verschlechtert sich bei im Verlauf etwa stagnierender Beschäftigung. Bei dauerhaften Konsumgütern wird das reale Umsatzwachstum schwach sein, auch weil der Wohnungsneubau nochmals zurückgeht. Gleiches dürfte für den Absatz von Personautos gelten. Der **Staatsverbrauch** (Anteil am BIP: 23,3%) erhöht sich vermutlich um 3%, zumal konjunkturbedingte Mehrausgaben anfallen und der Aufwand für die Verzinsung der öffentlichen Schulden infolge steigender Langfristzinsen geringer abnimmt als erwartet.

Die **Bruttoanlageinvestitionen** – sie tragen 20% zum BIP bei – verringern sich um $2\frac{1}{2}\%$, bei einem zu Jahresanfang bestehenden Unterhangs von 1,1%. Investitionsumfragen hatten noch während der ersten Monate dieses Jahres bei den Ausrüstungsinvestitionen eine leichte Zunahme erwarten lassen. Anschließend haben sich jedoch die Absatzerwartungen als Folge des Irak-Konflikts sowie der Enttäuschung über die nach dessen Ende ausbleibende Konjunkturerholung erheblich eingetrübt. Allerdings ist die Auslastung der Kapazitäten in der verarbeitenden Industrie während des ersten Halbjahrs nur wenig gesunken und lag zuletzt immer noch über dem langfristigen Mittel. Dies und die günstigen Finanzierungsbedingungen (in Frankreich sind die Banken bei der Kreditvergabe zwar aus guten Gründen ebenfalls vorsichtiger geworden, aber von einer Kreditklemme kann keine Rede sein) lässt im Zuge der ab dem Sommer einsetzenden konjunkturellen Erholung zumindest keine weitere Verringerung des Investitionsvolumens erwarten. Die Bauinvestitionen gehen etwa im vorjährigen Ausmaß, also langsam weiter zurück. Das gilt – und hierauf deuten die Baugenehmigungen hin – auch für den Wohnungs-

neubau, wobei die retardierenden Momente die gleichen sind wie 2002. Der industriell-gewerbliche Bau nimmt deutlich ab, da sich die Leerstände vor allem bei Büroraum nochmals erhöhen und die Mieten weiter fallen. Beim öffentlichen Bau lassen die Haushaltsansätze auf eine Überwindung der vorjährigen Rezession schließen.

Auf dem **Arbeitsmarkt** verschlechtert sich die Lage weiter. Im Jahresverlauf dürfte die Beschäftigung annähernd stagnieren, während die Arbeitslosigkeit spürbar steigt. Neue staatliche Programme zur Stützung der Beschäftigung wurden nicht beschlossen. Im Jahresdurchschnitt dürfte die Arbeitslosenquote bei 9¹/₂% liegen.

Der Preisauftrieb hat sich während der ersten Monate etwas beschleunigt, vor allem infolge gestiegener Rohölpreise. Anschließend flaute die Inflation ab. Die langanhaltende Dürre bei hohen Temperaturen haben vor allem die landwirtschaftliche Produktion stark beeinträchtigt. Saisonprodukte sowie Transporte haben sich bereits erheblich verteuert, und die Preise für Elektrizität folgen. Andere landwirtschaftliche Erzeugnisse werden ebenfalls folgen. Auch hielt sich der Rohölpreis bisher auf relativ hohem Niveau. Daher ist trotz aufwertungsbedingter Importverbilligung im weiteren Verlauf des Jahres mit einem moderaten Preisanstieg zu rechnen. Die **Konsumentenpreise** (HVPI) dürften um rund 2% über dem Niveau von 2002 liegen.

Wirtschaftsentwicklung 2004

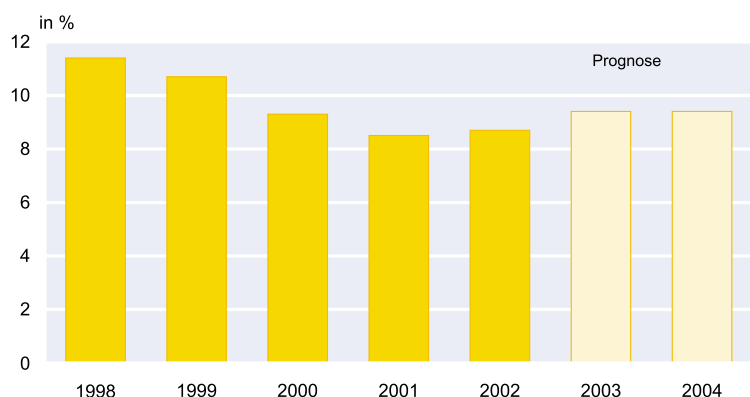
Als **weltwirtschaftliche Rahmendaten** werden angenommen: In den **Vereinigten Staaten** expandiert das reale Bruttoinlandsprodukt um 3¹/₄%. Nachfrage und Produktion nehmen in **Japan** um 2% zu. In **Mitteleuropa** steigt die gesamtwirtschaftliche Erzeugung um 3¹/₄%. In **Westeuropa** und der EU erhöht sich das reale Bruttoinlandsprodukt um ca. 2%; im Euroraum expandiert es etwas schwächer und in Deutschland um 1³/₄%. Der Importpreis für **Rohöl** liegt in den westlichen Industrieländern im Jahresdurchschnitt bei 27,5 US-Dollar pro Barrel. **Industrierohstoffe** (ohne Öl) kosten etwa 8% mehr als 2003. Der **Wechselkurs des Euro** liegt im Schnitt des Jahres innerhalb einer Bandbreite von 1,10 bis 1,20 US-Dollar. Das Volumen des **Welthandels** dürfte in einer Größenordnung von 6¹/₂% ausgeweitet werden.

In **Frankreich** gewinnt die Entwicklung von Nachfrage und Produktion im Verlauf des Jahres allmählich an Dynamik, leicht stimuliert von der Wirtschaftspolitik, zumal die bremsenden Effekte der zurückliegenden Aufwertung des Euro gegenüber dem US-

Dollar auslaufen. Das gilt für Inlands- und Auslandsnachfrage gleichermaßen. Der Export weist im Zuge des weltwirtschaftlichen Aufschwungs die höchste Zuwachsrate auf, zumal auch die westeuropäische Konjunktur wieder stärker Aufwind bekommt. Das wirkt sich positiv auf das Wirtschaftsklima aus, so dass die Rezession bei den Bruttoanlageinvestitionen bei immer noch günstigen Finanzierungsbedingungen überwunden werden kann. Der private Konsum expandiert leicht beschleunigt, stimuliert von allmählich zunehmender Beschäftigung, höheren Reallohnsteigerungen und einer weiteren Herabsetzung der Einkommensteuersätze. Der öffentliche Verbrauch wird nur wenig stärker als im Vorjahr ausgeweitet. Das **reale Bruttoinlandsprodukt** dürfte um etwa 2% steigen. Auf dem Arbeitsmarkt bessert sich die Lage im weiteren Verlauf des Jahres, doch bleibt die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt mit knapp 9¹/₂% auf der Höhe des Vorjahres. Der Preisanstieg wird moderat sein; die Konsumentenpreise dürften um 1³/₄% über dem Niveau von 2003 liegen. Die Leistungsbilanz weist neuerlich einen Überschuss in der Größenordnung von 1% des BIP aus.

Die **Ausfuhr** von Gütern und Dienstleistungen dürfte um etwa 4% expandieren. Im Verlauf bedeutet das eine deutliche Beschleunigung im Sog des weltwirtschaftlichen Aufschwungs. Entscheidend ist dabei die konjunkturelle Erholung auf dem Hauptabsatzmarkt Westeuropa im Allgemeinen und in Deutschland im Besonderen. Die Lohnstückkosten nehmen etwas langsamer zu als im EU-Durchschnitt und als in den USA. Der dortige Aufschwung erfasst auch die französischen Exporte, zumal dann die 2003 zu beobachtende, politisch bedingte Zurückhaltung amerikanischer Konsumenten zu Ende geht, und die bremsenden Effekte der zurückliegenden starken Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar klingen ab, wodurch auch der Absatz in den übrigen Ländern des Dollarraums – vor allem in Südostasien – weniger gehemmt wird. Die Lieferungen nach

Arbeitslosenquote



Quelle: EUROSTAT, Prognose des ifo Instituts.

Mittel- und Osteuropa, deren Anteil an der Warenausfuhr 2003 auf 5,3% gestiegen ist, nehmen erneut überproportional zu. Denn viele Unternehmen haben sich dort mit Direktinvestitionen engagiert, denen meist auch Güterströme folgen. Die **Einfuhr** expandiert etwa im Rhythmus der Ausfuhr. Da sich jedoch die Terms of Trade nicht weiter verbessern, beläuft sich das Aktivum der **Leistungsbilanz** erneut in einer Größenordnung von 1% des BIP.

Der **private Konsum** erholt sich zunehmend und expandiert um $1\frac{3}{4}\%$. Stimulierend wirken die dank sinkender Inflationsrate etwas höher als im Vorjahr ausfallenden Reallohnsteigerungen. Das gilt besonders für die unteren Lohngruppen, also für viele Millionen Arbeitnehmer. Außerdem erfolgt eine neuerliche Herabsetzung der Einkommensteuersätze. Entscheidend ist jedoch die Besserung der Lage auf dem Arbeitsmarkt, die etwa ab der Jahresmitte einsetzen dürfte. Hinzu kommt die auf das Konsumklima ausstrahlende zuversichtlichere Stimmung in der Wirtschaft. Die Sparquote steigt vermutlich nicht nennenswert weiter, obwohl das Vorsorgesparen für das Alter zunimmt. Auch der Absatz langlebiger Güter kommt allmählich in Schwung, obwohl der Wohnungsneubau vermutlich nochmals zurückgehen wird, was die Käufe von Einrichtungsgegenständen bremst. Doch dürften die Zulassungen neuer Pkw nach zweijährigem Rückgang aufwärts tendieren. Der **öffentliche Verbrauch** wird mit $2\frac{1}{2}\%$ etwas langsamer als 2003 ausgeweitet.

Die **Bruttoanlageinvestitionen** lösen sich allmählich aus der Rezession. Gegenüber 2003 dürfte die Zunahme bei 1% liegen. Diese Verbesserung wird gleichermaßen von den Bau- und von den Ausrüstungsinvestitionen getragen. Zwar wird der Wohnungsneubau aus den für die Vorjahre schon genannten Gründen nochmals eingeschränkt. Aber die öffentliche Hand dürfte ihre Bauinvestitionen etwas stärker erhöhen. Und der industriell-gewerbliche Bau dürfte angesichts der günstigeren Konjunkturperspektiven aus dem Tief herausfinden. Auch die Ausrüstungsinvestitionen expandieren rascher: Absatz- und Ertragerwartungen bessern sich, die Auslastung der Kapazitäten weist nach oben, allmählich wird der in den Vorjahren entstandene Nachholbedarf an Ersatz (nicht nur im IC-Bereich) gedeckt. Der Rationalisierungsdruck bleibt mit Blick auf die Konkurrenz aus Übersee erheblich, obwohl die Erhöhung der Überstunden von 130 auf 180 pro Jahr nun maximal genutzt werden kann.

Der **Arbeitsmarkt** ist ein klassischer Nachläufer der Konjunktur. Infolgedessen bessert sich die Lage erst ab der Jahresmitte, wenn die Beschäftigung langsam aufwärts zu tendieren beginnt. Denn noch sind Produktivitätsreserven vorhanden, und die Lohnkosten für die unteren Lohngruppen steigen infolge der Angleichung der verschiedenen SMIC-Kategorien erheblich. Die Arbeitslosenquote dürfte daher im Jahresdurchschnitt mit $9\frac{1}{2}\%$ etwa derjenigen von 2003 entsprechen.

Der Preisaufrtrieb dürfte etwas moderater ausfallen als 2003, da Sondereffekte wie Ölpreisanstieg und dürrebedingte Verteuerungen von Lebensmitteln und Transporten entfallen. Allerdings sind von den Importpreisen kaum noch stabilisierende Einflüsse zu erwarten. Die **Konsumentenpreise** dürften daher um etwa $1\frac{3}{4}\%$ über dem Niveau des Vorjahres liegen.

Abgeschlossen am 14. August 2003

Dezentralisierung staatlicher Aktivität – ein internationaler Vergleich

36

Rigmar Osterkamp und Markus Eller¹

Die Notwendigkeit bzw. Nützlichkeit öffentlicher Ausgaben muss nicht nur im Hinblick auf ihre Gesamtsumme immer wieder neu kritisch hinterfragt werden. Gegenstand der Diskussion sollte vielmehr auch sein, welche Ebene der öffentlichen Verwaltung mit der Bereitstellung bzw. Finanzierung öffentlicher Güter und Leistungen betraut ist und betraut werden sollte. Für diese Fragen erweist sich ein internationaler Vergleich des Dezentralisierungsgrades öffentlicher Ausgaben als aufschlussreich.² Der Grad der Dezentralisierung öffentlicher Aktivitäten im internationalen Vergleich kann auf verschiedene Weise gemessen und analysiert werden. In diesem Artikel wird der Anteil an den gesamten öffentlichen Ausgaben, der auf einer untergeordneten, also subzentralen Ebene anfällt, als Indikator herangezogen. Dieser Anteil wird dann auch in seiner zeitlichen Entwicklung dargestellt. Im Anschluss daran wird der Frage nachgegangen, inwieweit ein gleicher Anteil von Ausgaben auf subzentralen Ebenen möglicherweise einen unterschiedlichen Grad der Dezentralisierung verbergen kann. Schließlich werden die möglichen Ursachen der unterschiedlichen Grade von Dezentralisierung erörtert. In einem späteren Artikel sollen dann die Ausgaben für einzelne Aufgabengebiete analysiert werden. Die Frage der optimalen Zuordnung öffentlicher Ausgaben und Aufgaben auf die verschiedenen Ebenen der Regierung wird nicht behandelt. Ebenso wird nicht gefragt, wie eine derartige optimale Zuordnung aussehen könnte, wenn man eine supranationale Ebene, z.B. die der EU, hinzufügen würde.

Methoden und Daten

Um den Grad der Dezentralisierung zu erfassen, wird der Anteil der gesamten öffentlichen Ausgaben betrachtet, der auf einer nicht-zentralen Ebene anfällt. Derartige Quotienten werden in den meisten empirischen Untersuchungen über die Dezentralisierung von Regierungsstrukturen herangezogen. Dieses Maß wird dadurch verfeinert, indem gefragt wird, inwieweit die subzentralen Ebenen ihre Ausgaben aus selbst erwirtschafteten oder selbst erhobenen Steuern und inwiefern sie diese durch Zuwendungen von der zentralen Ebene finanzieren. Als Datenbasis für diese Untersuchung wurden die Government Finance Statistics des Internationalen Währungsfonds zugrunde gelegt. In die Studie eingeschlossen wurden die EU-Mitgliedsländer – allerdings ohne Grie-

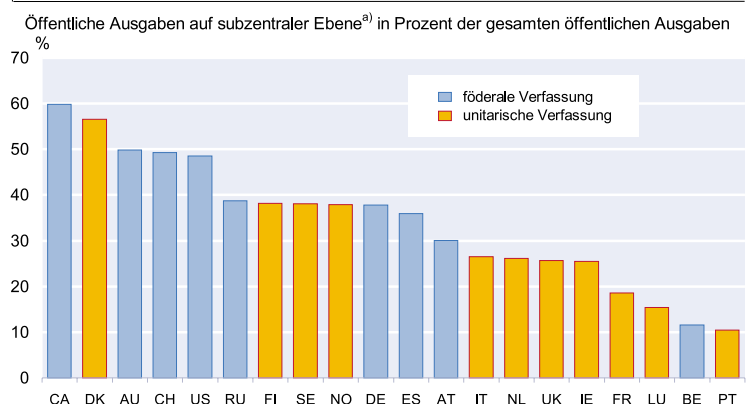
chenland – sowie die Schweiz, Norwegen, Australien, Kanada, die Vereinigten Staaten und Russland, zusammen 20 Länder, wobei die Auswahl der Länder auch von der Datenverfügbarkeit bestimmt wurde. Die Daten stammen aus der neusten Ausgabe des Government Finance Statistics Yearbook (2002). Die dort angegebenen Werte beziehen sich vor allem auf das Jahr 2000.

Der allgemeine Grad der Dezentralisierung

Die berechneten Werte für den allgemeinen Grad der Dezentralisierung sind in Abb. 1 zusammengefasst.³ Der Anteil der subzentralen Ausgaben an den gesamten Regierungsausgaben reicht von nur 10% in Portugal bis zu 60% in Kanada. In der Abbildung sind die bundesstaatlich (föderal) organisierten Länder durch blaue Balken, die zentralstaatlich (unitarisch) organisierten Länder durch orange Balken gekennzeichnet. Es ist plausibel, dass die Ersteren relativ hohe Dezentralisierungswerte aufweisen, während in den Letzteren tendenziell geringere Anteile der Gesamtausgaben auf subzentrale Ebenen entfallen. Dennoch gibt es auch einige unitarische Länder, wie z.B. Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden, die verhältnismäßig hohe Grade von Dezentralisierung der Staatsausgaben aufweisen, während Belgien umgekehrt als bundesstaatlich organisiertes Land einen verhältnismäßig geringen Grad der Dezentralisierung besitzt. Darüber hinaus beobachten wir, dass große Länder tendenziell höhere Grade der Dezentralisierung aufweisen als kleine, wobei Dänemark und die Schweiz wiederum Ausnahmen darstellen.

³ Die Abkürzungen in den Abbildungen bezeichnen folgende Länder: AT: Österreich; AU: Australien; BE: Belgien; CA: Kanada; CH: Schweiz; DE: Deutschland; DK: Dänemark; ES: Spanien; FI: Finnland; FR: Frankreich; IE: Irland; IT: Italien; LU: Luxemburg; NL: Niederlande; NO: Norwegen; PT: Portugal; RU: Russland; SE: Schweden; UK: Großbritannien; US: Vereinigte Staaten.

Abb. 1
Allgemeiner Dezentralisierungsgrad



Für die meisten Länder beziehen sich die Zahlenangaben auf 1999 und 2000. In einigen Fällen mussten auch Angaben früherer Jahre verwendet werden.

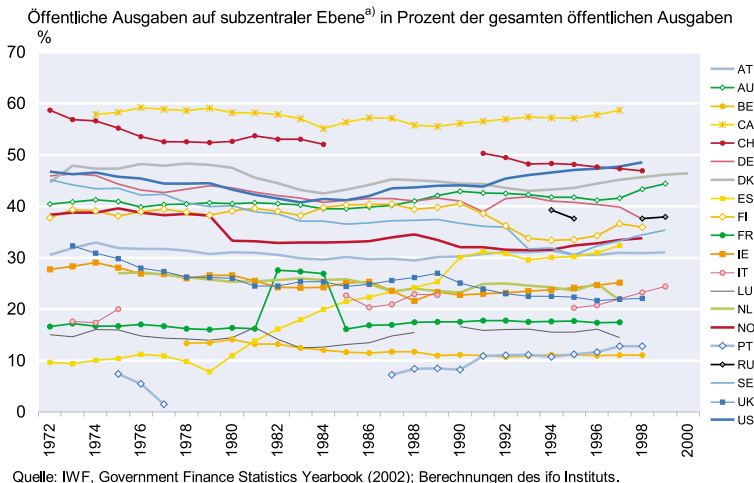
Quelle: IWF, Government Finance Statistics Yearbook (2002); Berechnungen des ifo Instituts.

¹ Markus Eller ist Forschungsassistent beim Forschungsinstitut für Europafragen, Wirtschaftsuniversität Wien.

² In diesem Artikel geht es um die Ausgaben insgesamt: Die öffentlichen Gesamtausgaben setzen sich aus den Ausgaben folgender Sektoren zusammen: konsolidierte Zentralregierung; Länder-, Regional- oder Provinzregierung; lokale Regierung. Die Ausgaben wurden um Transfers zwischen diesen drei Sektoren bereinigt.

Abb. 2

Entwicklung des Dezentralisierungsgrades



Quelle: IWF, Government Finance Statistics Yearbook (2002); Berechnungen des ifo Instituts.

Die Entwicklung der Dezentralisierung im Zeitablauf

Abbildung 2 zeigt, wie sich der Grad der Dezentralisierung in den untersuchten 20 Ländern im Verlaufe der vergangenen 30 Jahre entwickelt hat. Im Großen und Ganzen gibt es keine dramatischen Veränderungen, vielmehr ist der Dezentralisierungsgrad in den meisten Ländern mehr oder weniger konstant geblieben. Allerdings gibt es in einigen Fällen deutliche strukturelle Umbrüche. Diese sind vor allem in Spanien (1979, 1989), in Norwegen (1979) und in Frankreich (1982, 1985) zu erkennen. Ein verhältnismäßig stetiger Abwärtstrend im Grad der Dezentralisierung lässt sich in der Schweiz feststellen, dort ist der entsprechende Wert von 59 (1972) auf 47% (1998) gefallen. Darin spiegeln sich viele verschiedene institutionelle Veränderungen und Verwaltungsreformen wider. So hat in Spanien die neue Verfassung von 1978 einen graduellen Übergang der exekutiven Gewalt von der Zentralregierung auf die autonomen Provinzen, Regionen, Gemeinden und zwischengemeindlichen Körperschaften herbeigeführt. Seitdem ist der Grad der Dezentralisierung gestiegen, und zwar von 10% in 1978 auf 32% in 1997. In Frankreich wurden ähnliche Dezentralisierungsmaßnahmen durchgeführt, und zwar ab 1980. Dort ist der Grad der Dezentralisierung von 16 (1981) auf 27% (1982) gestiegen, in den Folgejahren aber wieder auf frühere Niveaus zurückgekehrt.⁴

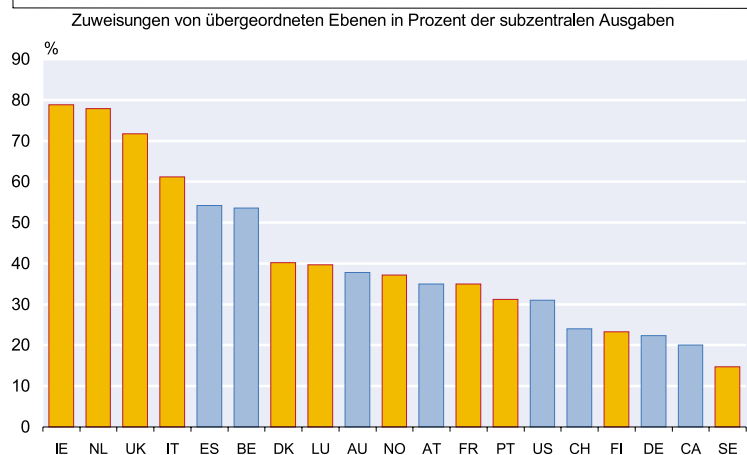
⁴ Die aktuellen Reformmaßnahmen in Frankreich dürften den Dezentralisierungsgrad wieder erhöhen.

Vertikales Ungleichgewicht

Der Quotient der allgemeinen Dezentralisierung, wie bisher behandelt, macht deutlich, inwieweit Ausgabeentscheidungen auf subzentralen Ebenen angesiedelt sind. Für eine aussagekräftige Messung der Dezentralisierung muss allerdings auch berücksichtigt werden, aus welchen Quellen die Geldmittel stammen. Denn es macht im Hinblick auf die Dezentralisierung einen Unterschied, ob die Ausgaben aus eigenen Mitteln vorgenommen werden können oder ob dafür Mittel in Anspruch genommen werden müssen, die von der Zentrale zugewiesen wurden. Je größer der Anteil der Zuwendungen von der Zentrale ist, umso größer ist das, was hier »vertikales Ungleichgewicht« genannt wird, und desto kleiner ist dementsprechend der »wahre« Grad der Dezentralisierung. Abbildung 3 enthält die relevanten Informationen. Der Grad, zu dem subzentrale Regierungsebenen auf zentral zugewiesene Mittel bauen müssen, reicht von nur 15% in Schweden bis zu 79% in Irland. Bundesstaatliche Länder weisen tendenziell deutlich geringere vertikale Ungleichgewichte auf als unitarisch organisierte Staaten. Das wird vermutlich daran liegen, dass die subzentralen Ebenen in Bundesstaaten nicht nur grundsätzlich mehr, sondern auch grundsätzlich mehr eigene Mittel zur Verfügung haben, als es in unitarischen Ländern der Fall ist. Aber auch hier muss beachtet werden, dass ein gleicher Grad des vertikalen Ungleichgewichts einen unterschiedlichen Grad »wahrer« Dezentralisierung verbergen kann. Denn es macht einen Unterschied, ob die Transfers von der Zentrale an Verwendungsbedingungen gebunden oder nicht daran gebunden sind. Diese weitere Differenzierung kann allerdings nur im Rahmen von detaillierten Länderstudien analysiert werden.

Abb. 3

Vertikales Ungleichgewicht



Quelle: IWF, Government Finance Statistics Yearbook (2002); Berechnungen des ifo Instituts.

Mögliche Gründe unterschiedlicher Dezentralisierungsgrade

Es ist plausibel, dass die unterschiedlichen Dezentralisierungsgrade zunächst einmal durch die jeweilige Verfassungsstruktur erklärt werden können. Abbildung 1 verdeutlichte bereits, dass die Mehrheit der bundesstaatlich organisierten Länder verhältnismäßig hohe Dezentralisierungsgrade aufweist. Im Durchschnitt beträgt der Dezentralisierungsgrad für die föderalen Länder 40,6%, für die unitarischen Länder 26,8%. Aber neben der Verfassung können auch noch andere Erklärungsfaktoren eine Rolle spielen, z.B. die Größe des Landes, etwa gemessen durch die Landesfläche oder die Bevölkerung. Denn je größer das Land ist, umso geringer dürften die Skalenvorteile sein, die bei einer zentralen Verausgabung der Mittel realisiert werden können. Aber es ist auch plausibel anzunehmen, dass bei einem größeren Land die Präferenzen der Bevölkerung heterogener sind. Und wenn die Größe des Landes mit abnehmender Bevölkerungsdichte Hand in Hand geht, dann könnte es auch sein, dass externe Effekte zwischen den Landesregionen eine geringere Bedeutung aufweisen und ihre Regulierung auf einer höheren Ebene der Regierung somit weniger sinnvoll ist.

Es wurden Regressionen durchgeführt, die die Dezentralisierungsgrade der betrachteten Länder auf der einen Seite und ihre Fläche, ihre Bevölkerungszahl sowie ihre Bevölkerungsdichte auf der anderen Seite in Beziehung setzen. Dabei wurden die beiden möglichen Arten der Verfassung als eine Dummy-Variable einbezogen. Der beste »Fit« ergab sich für die Regression mit der Fläche der Länder. Dieser Zusammenhang ist in Abb. 4 dargestellt. Offensichtlich erklärt die Landesgröße, gemessen durch die Fläche, bis zu einem gewissen Grad die Unterschiede in der Dezentralisierung. Allerdings gibt es einige bemerkenswerte Ausreißer. Denn die Schweiz, Dänemark und Kanada weisen verhältnismäßig hohe Grade der Dezentralisierung auf, während Belgien, Por-

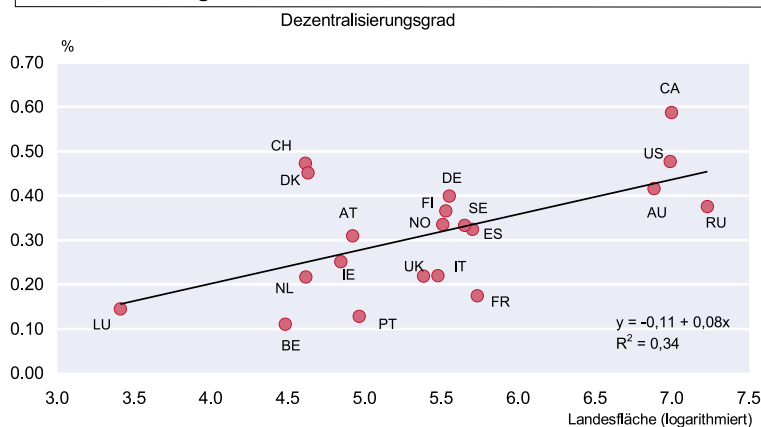
tugal und Frankreich niedrige Dezentralisierungsgrade besitzen. Der nächstbeste »Fit« ergibt sich bei der Bevölkerungsdichte (hier im Detail nicht dargestellt), die in einem leicht negativen Zusammenhang mit der Dezentralisierung steht. Dieses Ergebnis bestätigt die Hypothese, dass es für dünnbesiedelte Länder, wie z.B. Australien, Kanada oder Russland, sinnvoll ist, tendenziell eine dezentralere Regierungsstruktur aufzubauen. Denn die Verwaltungsbezirke in diesen Ländern sind oft außerordentlich groß, das Netzwerk der Infrastruktur und Kommunikation ist zum Teil unterentwickelt, und darüber hinaus können sich auch die Präferenzen der Bevölkerung auf dem lokalen Niveau erheblich unterscheiden.

Zusammenfassung

Um den Grad der vertikalen Dezentralisierung in 20 Ländern zu messen und zu vergleichen, wurde der Anteil der öffentlichen Ausgaben, der auf subzentrale Ebenen entfällt, an den gesamten Regierungsausgaben gemessen. Folgende Ergebnisse wurden dabei erzielt:

- Der Grad der Dezentralisierung unterscheidet sich erheblich zwischen Ländern.
- Subzentrale Ebenen von Föderalstaaten geben im Durchschnitt deutlich mehr aus als die subzentralen Ebenen unitarischer Länder. Erstere sind auch weniger von zentralen Zuweisungen abhängig. Ausnahmen sind die skandinavischen Länder, die unitarisch sind, aber einen hohen Grad der Dezentralisierung aufweisen, und Belgien, das föderal organisiert ist, aber einen niedrigen Grad der Dezentralisierung besitzt.
- Über die vergangenen 30 Jahre hat der Anteil der subzentralen Ausgaben in den meisten Ländern nicht sehr stark fluktuiert, und es gibt auch nur in wenigen Ländern deutlich erkennbare Trends. In einigen Ländern, wie Frankreich, Norwegen und Spanien sind aber erhebliche strukturelle Brüche in der Entwicklung des Dezentralisierungsgrades aufgetreten.
- Variable, welche die Größe des Landes beschreiben, sind nützlich für das Verständnis der Ursachen der internationalen Unterschiede im Grad der Dezentralisierung. Innerhalb unserer Ländergruppe hat die Landesfläche den größten positiven Einfluss auf den Anteil der subzentralen Ebenen an den gesamten Regierungsausgaben.

Abb. 4
Dezentralisierung und Größe des Landes



Quelle: IWF, Government Finance Statistics Yearbook (2002); Der Fischer Weltatmanach (2002); Berechnungen des ifo Instituts.

Literatur

Breuss, F. und M. Eller (2003), »Economic Efficiency and Federalism in the European Union«, *IEF Working Paper* No. 50, Research Institute for European Affairs, Wien, June.

Elbel, R. und S. Yilmaz (2002), *Concept of Fiscal Decentralisation and World-wide Overview*, Worldbank Institute.

Internationaler Währungsfonds (2002), *Government Finance Statistics Year-book*, Washington, D.C.

Organisation for Economic Cooperation and Development (2002), *Fiscal Design Surveys across Levels of Government*, OECD Tax Policy Studies Nr. 7, Paris.

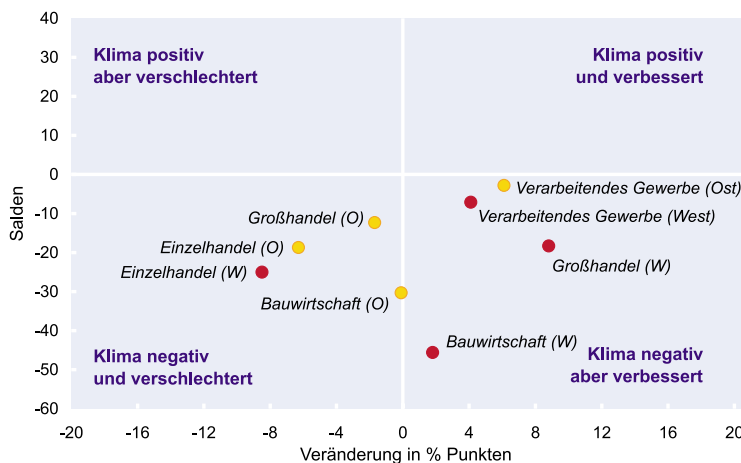
Thießen, U. (2000), »Fiscal federalism in Western Europe and selected other countries: centralisation and decentralisation? What is better for economic growth?«, *Discussion Papers* Nr. 24, DIW.

Die neuesten Ergebnisse des ifo Konjunkturtests vom August bestätigen die Prognose des ifo Instituts, dass in der zweiten Jahreshälfte die Konjunktur wieder an Dynamik gewinnt. In der **gewerblichen Wirtschaft** Westdeutschlands stieg das Geschäftsklima bereits zum vierten Mal in Folge an (Saldowert: – 14,5 Prozentpunkte). Besonders erfreulich ist dabei, dass sich diesmal neben den Erwartungen (Saldowert: – 1,0 Prozentpunkte) auch die Beurteilung der aktuellen Lage verbesserte (Saldowert: – 27,0 Prozentpunkte). In den neuen Bundesländern tendierte der Klimaindikator ebenfalls nach oben (Saldowert: – 14,1 Prozentpunkte), allerdings schwächer als im Westen. Im Gegensatz zu den alten Bundesländern beschränkte sich die Besserung auf die Geschäftslage (Saldowert: – 15,5 Prozentpunkte), während die Perspektiven eher etwas skeptischer eingeschätzt wurden als im Vormonat (Saldowert: – 12,7 Prozentpunkte).

Im verarbeitenden Gewerbe, dem »cycle-maker« der Konjunktur, hellte sich das Geschäftsklima sowohl in den alten als auch in den neuen Bundesländern auf. Der Indikator für das Baugewerbe besserte sich im Westen nur wenig, im Osten verharrte er auf dem Stand vom Vormonat. Eine ausgeprägte Aufwärtsentwicklung ergab sich im Großhandel der alten Bundesländer, in Ostdeutschland war dagegen eine leichte Eintrübung zu beobachten. Das Geschäftsklima im Einzelhandel hat nach der kontinuierlichen Erholung in den letzten Monaten in beiden Teilen Deutschlands einen Dämpfer erhalten (vgl. Abbildung).

Die Geschäftslage im **verarbeitenden Gewerbe** Westdeutschlands wurde im August weniger negativ beurteilt als im Vormonat, und in den Erwartungen überwogen die optimistischen Stimmen bereits etwas deutlicher. Positive Impulse kamen dabei vor allem aus dem Vorproduktbereich, von dem üblicherweise die ersten Anzeichen für konjunkturelle Richtungsänderungen ausgehen, sowie aus dem Investitionsgüterbereich. Die Auftragslage besserte sich im Durchschnitt leicht, und die überhöhten Fertigwarenlager konnten etwas reduziert werden. In den neuen Bundesländern hat sich die aktuelle Geschäftslage auf ein knapp befriedigendes Niveau verbessert, die Skepsis hinsichtlich der Perspektiven im kommenden halben Jahr ist nahezu abgeklungen. Während die Unternehmen in den alten Bundesländern nun wieder Hoffnungen auf das künftige Exportgeschäft setzten, sieht man im Osten aber derzeit noch keine Anzeichen für eine Belebung der Auslandsnachfrage. Die Produktionspläne zeigen in Ostdeutschland leicht nach oben, in Westdeutschland sind noch vereinzelt Einschränkungen vorgesehen. In beiden Berichtskreisen gingen die Testteil-

Geschäftsklima nach Wirtschaftsbereichen im August 2003¹⁾



1) Saisonbereinigte Werte. W=Westdeutschland, O=Ostdeutschland.
Quelle: ifo Konjunkturtest.

nehmer für die nächsten Monate von leicht rückläufigen Verkaufspreisen aus. Erwartungsgemäß wirkte sich die allgemeine Stimmungsverbesserung noch nicht auf die Beschäftigungspläne der Industrieunternehmen aus, die im Westen und im Osten einen weiteren Personalabbau signalisierten.

Auf eine etwas verbesserte, wenngleich immer noch sehr unbefriedigende Geschäftslage deuten die Meldungen des **Baugewerbes** in Westdeutschland hin. Dies gilt sowohl für den Hoch- als auch den Tiefbau. Der Auslastungsgrad der Gerätekapazitäten hat etwas zugenommen und lag mit 59% um zwei Prozentpunkte über dem vergleichbaren Vorjahreswert. An der Reichweite der Auftragsbestände von 2,2 Produktionsmonaten hat sich nichts verändert (Vorjahr: 2,6 Monate); dennoch klagten die Unternehmen etwas weniger häufig über ihre unbefriedigende Auftragslage. Die Geschäftserwartungen waren weiterhin von Pessimismus geprägt, eine Belebung der Bautätigkeit zeichnete sich für die nächsten Monate nicht ab. Die aktuelle Geschäftssituation in den neuen Bundesländern hat sich ebenfalls geringfügig verbessert. Zurückzuführen ist dies auf die Aufwärtstendenz im Hochbau, wenngleich hier die Lage nach wie vor erheblich negativer beurteilt wurde als im Tiefbau. Die Geräte waren im Durchschnitt mit 70% etwas geringer ausgelastet als im Vormonat, der entsprechende Wert des Vorjahres wurde aber übertroffen (68%). Dagegen verlängerte sich die Reichweite der Auftragsbestände auf 2,2 Produktionsmonate. Im Hinblick auf die künftige Geschäftsentwicklung äußerten sich die Unternehmen erneut etwas skeptischer. Den Meldungen nach zu schließen wird die Beschäftigtenzahl

¹ Die ausführlichen Ergebnisse des ifo Konjunkturtests sowie Unternehmensbefragungen in den anderen EU-Ländern werden in den »ifo Konjunkturperspektiven« veröffentlicht. Die Zeitschrift kann zum Preis von 75,- EUR/Jahr abonniert werden.

im deutschen Baugewerbe weiter zurückgehen, vor allem in den alten Bundesländern. Die Testteilnehmer in beiden Berichtskreisen gingen davon aus, die Preise in den nächsten Monaten etwas heraufsetzen zu können.

Im **Großhandel** der alten Bundesländer ist die Besserung der Geschäftslage auf die sehr positive Entwicklung im Nahrungs- und Genussmittelbereich sowie im Produktionsverbindungshandel zurückzuführen, während der Handel mit Ge- und Verbrauchsgütern eine Verschlechterung meldete. Die gleichen Unterschiede waren auch bei den Erwartungen festzustellen, die insgesamt gesehen zum vierten Mal in Folge nach oben tendierten. Da aber der Lagerdruck wieder etwas fühlbarer geworden ist, zeigten die Orderpläne weiter nach unten. Die ostdeutschen Großhandelsunternehmen beurteilten ihre aktuelle Geschäftssituation weitgehend unverändert als nicht ganz zufriedenstellend, der Pessimismus hinsichtlich der künftigen Entwicklung hat sogar wieder etwas zugenommen. Obwohl die überhöhten Lager zumindest teilweise abgebaut werden konnten, beabsichtigten die Unternehmen weitere Einschränkungen der Ordertätigkeit, allerdings nicht mehr so verbreitet wie bislang. In Ostdeutschland rechnete man häufiger mit Anhebungen der Verkaufspreise in den nächsten Monaten als im Westen.

Die westdeutschen **Einzelhandelsunternehmen** bewerteten ihre aktuelle Geschäftssituation etwas negativer als im Vormonat. Im Non-Food-Bereich stand einer kräftigen Verbesserung im Gebrauchsgüterbereich eine ebenso ausgeprägte Verschlechterung im Verbrauchsgüterbereich gegenüber, im Nahrungs- und Genussmittelhandel hielten sich positive und negative Urteile die Waage. Erheblich pessimistischer als zuletzt wurden die Perspektiven für das kommende halbe Jahr eingeschätzt. Da überdies der Lagerdruck spürbar zugenommen hat, wurden die Bestellpläne noch weiter nach unten korrigiert. Auch im Einzelhandel der neuen Bundesländer gewannen die ungünstigen Geschäftslageurteile wieder an Gewicht, und die Erwartungen ließen erhöhte Skepsis erkennen. Hier konnten allerdings die zu großen Warenbestände bei einem erneuten Umsatzplus weiter abgebaut werden. Dementsprechend waren die Bestellpläne deutlich weniger restriktiv als im Westen. Vereinzelt konnten in den neuen Bundesländern höhere Verkaufspreise durchgesetzt werden, während in den alten der Druck auf die Preise anhielt. Für die nächsten Monate rechnete man aber in beiden Berichtskreisen mit Steigerungen. Ein Ende des Personalabbaus scheint nicht in Sicht, wobei im Westen nach wie vor mehr Unternehmen (per saldo 22%) von einem Rückgang der Beschäftigtenzahl ausgingen als im Osten (12%).

Erscheint in Kürze

A joint initiative of Ludwig-Maximilians University and the Ifo Institute for Economic Research



VOLUME 2, No. 3

AUGUST
2003

IFO WORLD ECONOMIC SURVEY

WORLD ECONOMIC CLIMATE BRIGHTENS

World Economic Climate

ECONOMIC EXPECTATIONS FOR THE NEXT SIX MONTHS IMPROVED, BUT CURRENT ECONOMIC SITUATION REMAINS UNSATISFACTORY

Economic Expectations

INFLATION EXPECTED TO SLOW DOWN

Inflation

RENEWED DECLINE OF INTEREST RATES EXPECTED

Interest Rates

EURO SEEN AS OVERVALUED

Currencies

SARS EPIDEMIC HAD TEMPORARY NEGATIVE IMPACT ON ECONOMIC SENTIMENT WORLDWIDE

Special Topic

Erscheint in Kürze

8 | 2003

30. Jahrgang

ifo Konjunktur- perspektiven

Inhalt

- 1 Industrie (West):
Deutliche Besserung
- 5 Bauwirtschaft (West):
Anhaltender Personalabbau
- 9 Großhandel (West):
Klimabesserung im Produktionsverbindungshandel
- 13 Einzelhandel (West):
Aufwärtstrend unterbrochen
- 17 Industrie (Ost):
Weitere Aufhellung
- 21 Bauwirtschaft (Ost):
Vorsichtige Preisanhebungen
- 25 Großhandel (Ost):
Nachlassender Lagerdruck
- 27 Einzelhandel (Ost):
Skeptischere Erwartungen
- 30 EU-Industrie



Institut für
Wirtschaftsforschung
an der Universität München



17

ifo Forschungsberichte

Vom OFFENSIV-Gesetz zur »Aktivierenden Sozialhilfe«

**Ein Konzept zur Reform der Arbeitsmarkt-
und Sozialpolitik als Beitrag zu mehr
Beschäftigung und Wachstum**

Dieter Dziadkowski
Andrea Gebauer
W. Christian Lohse
Chang Woon Nam
Rüdiger Parsche

ifo Institut für Wirtschaftsforschung

im Internet:

<http://www.ifo.de>

Englisch:

<http://www.cesifo.de/lfoInstitute>

