

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

20. Jahrgang Berlin, den 26. Juni 1953 Nummer 26

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig.

Zur Finanz- und Tarifsituation der Deutschen Bundesbahn

Illiquidität, eine unausgeglichene Betriebsrechnung und Kapitalmangel kennzeichnen die wirtschaftliche Lage der Bundesbahn. Ein automatischer Verkehrszuwachs im Gefolge des allgemeinen Wirtschaftsaufschwungs, wie er früher die Regel war, ist kaum eingetreten, dagegen sind die Lohn- und Materialkosten erheblich gestiegen. Zusätzlicher Verkehr für die Schiene ist nur noch auf dem Wege der Koordinierung der Verkehrsträger und einer den Verhältnissen angemessenen Tarifgestaltung zu erzielen. Die Entwicklung hat gegenwärtig einen Stand erreicht, der eine Abhilfe dringend erforderlich macht.

Die Wirtschaftslage der Deutschen Bundesbahn, die bereits 1952 durch stagnierende Einnahmen und steigende Ausgaben gekennzeichnet war, hat sich in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres weiter verschlechtert. Insbesondere die ungünstige Entwicklung der Güterverkehrseinnahmen berechtigt kaum zu der Hoffnung, daß die Gesamteinnahmen dieses Jahres wesentlich über denen von 1952 liegen werden. In den ersten drei Monaten dieses Jahres waren die Einnahmen aus dem Güterverkehr um rund 100 Mill. DM geringer als im ersten Quartal des Vorjahres. Laut Wirtschaftsplan wird für 1953 mit Einnahmen in Höhe von etwa 5,3 Mrd. DM, davon 3,6 Mrd. DM aus dem Güterverkehr, und mit Ausgaben in Höhe von 5,5 Mrd. DM gerechnet. Allein 3,5 Mrd. DM entfallen hiervon auf Personalausgaben¹⁾. Inzwischen werden aber die Ausgaben infolge von Lohn- und Preiserhöhungen weiter ansteigen, so daß der Fehlbetrag des Jahres 1953 ebenfalls zunehmen muß. Betrug das Defizit 1952 140 Mill. DM (Verlustvortrag bis 1951 einschließlich 444 Mill. DM), so wird für 1953 unter den gegenwärtigen Umständen mit einem Fehlbetrag in etwa der doppelten Größe zu rechnen sein. Die Gründe für die Verlustabschlüsse der letzten Jahre sind allerdings weniger die Folge „unkaufmännischer“ Betriebsführung als einer Vermehrung jener Ausgaben, die durch öffentliche Auflagen veranlaßt sind. Dabei erwies sich bisher ein Ausgleich der Betriebsrechnung durch Tarifierhöhungen als unmöglich. Den Belastungen der Bundesbahn steht allerdings eine teilweise Steuer- und Abgabefreiheit gegenüber.

¹⁾ Der Anteil von knapp zwei Dritteln entspricht fast den Kriegsverhältnissen. Von 1948 bis 1953 wurde der Personalbestand um über 50 000 Köpfe vermindert. Der gegenwärtige Personalüberhang soll in absehbarer Zeit durch Nichtersetzung eines Teiles der ausscheidenden Bediensteten gemindert werden.

An öffentlichen Lasten hat die Bundesbahn zur Zeit zu tragen¹⁾:

Betriebs- und Beförderungspflicht	220	Mill. DM/Jahr
Subventionierte Gütertarife	150	„ „ „
Ermäßigte Personentarife	140	„ „ „
Politische Personallasten	190	„ „ „
Berliner Verkehr	15	„ „ „
Tarifänderungen auf Wunsch der Montanunion	11	„ „ „
Summe:	726	Mill. DM/Jahr

Dieser Betrag ist weit höher als der gegenwärtige Fehlbetrag.

Weiter ist zu erwähnen, daß die Bundesbahn für ihren Nachholbedarf und ihre Kriegsschädenbeseitigung insgesamt über 4 Mrd. DM an Investitionsmitteln benötigt; hierbei liegt eindeutig das Schwergewicht beim Nachholbedarf. In Anbetracht dieser Situation befaßte sich die Bundesregierung Mitte Mai mit einer Reihe kreditwirtschaftlicher, steuerlicher und tarifpolitischer Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen und finanziellen Lage der Bundesbahn. Vom Standpunkt der Koordinierung des Schienen- und Straßenverkehrs kommt den steuer- und tarifpolitischen Maßnahmen besondere Bedeutung zu²⁾. Sie allein können allerdings die gestörte Verkehrsordnung nicht wieder herstellen.

Die in Wettbewerb stehenden Verkehrskapazitäten

Welche Größenordnungen stehen im Schienen- und Straßenverkehr miteinander im Wettbewerb? Im Bundesgebiet gibt es rund 500 000 Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von etwa einer Million Tonnen, außer-

¹⁾ Vgl. Die Bundesbahn, Heft 8, April 1953: „Es sind die Folgen des Krieges“. S. 327/8.

²⁾ Bei den hier nicht im einzelnen behandelten steuerpolitischen Maßnahmen handelt es sich um die Ausdehnung der Beförderungsteuer auf den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie um die Beseitigung der Privilegien bei der Besteuerung schwerer Kraftfahrzeuge und Anhänger.

dem laufen noch fast 300 000 Kraftfahrzeuganhänger mit etwa 800 000 Tonnen Nutzlast. Von diesen Fahrzeugen entfallen etwa ein Fünftel auf den gewerblichen Güterverkehr, gut zwei Drittel auf den Werkverkehr — der Anteil der Anhänger ist hier etwas geringer —, der Rest auf die Landwirtschaft und sonstige Halter einschließlich der Behörden. Die Bundesbahn verfügt demgegenüber über rund eine Viertel Million Güterwagen, die eine Nutzlast von reichlich 4 Mill. t haben.

Im Straßenverkehr beförderte Güter 1951¹⁾
Mill. t

Verkehrszweig	Fernverkehr	Nahverkehr	Insgesamt
Gewerbl. Verkehr . . .	26	184	210
Werkverkehr	38	400	438
Straßenverkehr insges. .	64	584	648

Die insgesamt auf Lastkraftwagen beförderten Güter werden für 1951 auf rd. 650 Mill. t veranschlagt, das ist weit mehr als das Doppelte der Eisenbahnfracht des gleichen Jahres. In Netto-tkm gemessen leistete der Straßenverkehr nach einer amtlichen Schätzung für 1950 im Nah- und Fernverkehr wegen der geringeren Versandweiten jedoch nur rund 30 vH des Eisenbahnverkehrs. Über vier Zehntel des Lastkraftwagenverkehrs entfielen dabei auf den Werkverkehr²⁾. Seine Bedeutung ist nicht allein unter dem Gesichtspunkt des Einbruchs des Werkverkehrs in den Verkehrsbesitz der Bahn zu beurteilen. Sein Schwergewicht liegt im Nahverkehr, dieser ist aber Orts- und Zubringerverkehr zu anderen Verkehrsmitteln sowie zum Teil auch Ergänzungsverkehr zur Schiene; nur ein verhältnismäßig unbedeutender Teil des Nahverkehrs macht ihr Konkurrenz. Entscheidend für den Wettbewerb mit der Schiene bleibt daher nur der Kraftfernverkehr. Sein Anteil am gesamten Schienen- und Straßenfernverkehr (tkm) soll 1950 14 vH betragen haben, er dürfte gegenwärtig etwas höher liegen. Schätzungsweise standen 1952 9 bis 10 Mrd. tkm des Straßenfernverkehrs rund 55 Mrd. tkm der Eisenbahn gegenüber. Etwa zwei Drittel des Straßenfernverkehrs entfielen auf den gewerblichen Verkehr.

Für die Beurteilung der Konkurrenz Schiene — Straße ist aber das Verhältnis der Frachteinnahmen noch wichtiger als das der Transportleistungen. Ein Vergleich der Frachteinnahmen der beiden Verkehrsträger ist leider nur annäherungsweise möglich. Bekannt sind nur die Güterverkehrseinnahmen der Bundesbahn in Höhe von dreieinhalb Mrd. DM für 1952. Diesem Betrag stehen schätzungsweise 600 Mill. DM Einnahmen des gewerblichen Fernverkehrs gegenüber. Im Werkverkehr kann von Frachteinnahmen nicht gesprochen werden. Man kann höchstens die der Schiene durch den Werkfernverkehr entgangenen Frachtlöse unter Zugrundelegung der Einnahmen des gewerblichen Verkehrs je tkm abschätzen. Hierbei ergibt sich eine Größenordnung von 300 bis 400 Mill. DM. Die angenommenen Frachteinnahmen von Schiene und Straße beliefen sich also auf annähernd viereinhalb Mrd. DM; der Anteil des Straßenfernverkehrs hieran beträgt gut ein Fünftel.

Die Entwicklung des Eisenbahngütertarifs

Die bisherigen Tarifmaßnahmen der Bundesbahn haben nicht verhindern können, daß die Produktionssteigerungen der Jahre 1951 und 1952 fast ganz ohne Auswirkungen auf das Beförderungsvolumen der Bundesbahn geblieben sind, während in der gleichen Zeit die Binnenschifffahrt und der Straßenverkehr (einschließlich Werkverkehr) aber erhebliche Ver-

kehrszunahmen aufzuweisen hatten. So nahm die industrielle Produktion 1952 um 7 vH zu, der Binnenschiffsverkehr (tkm) um 6 vH, der Kraftverkehr¹⁾ um wenigstens 10 vH, während die Eisenbahn kaum einen Verkehrszuwachs zu verzeichnen hatte. Infolge der linearen Tarifierhöhungen vom Januar 1951 und vom August 1952 zeigte sich bei den hohen Tariffklassen eine Abwanderung zum Kraftverkehr, während die beförderten Mengen in den unteren Tariffklassen leicht anstiegen. Bei einem Gesamtverkehr von rund einer viertel Milliarde Tonnen im Jahre 1952 betrug der Anteil der hohen Tariffklassen A bis C (für hochwertige Güter) weniger als 10 Mill. t, also etwa 4 vH des Gesamtverkehrs²⁾. Die Einnahmen aus diesen Klassen betrugen etwa 320 Mill. DM oder weniger als 10 vH der Gesamteinnahmen. Demgegenüber betrug der Anteil der oberen Tariffklassen beim gewerblichen Güterfernverkehr 1952 mindestens ein Drittel, er liegt im Werkfernverkehr sicher erheblich höher. Das Verkehrsvolumen an hochwertigen Gütern bleibt der Bahn im wesentlichen nur auf den verkehrsarmen Strecken unangestastet, auf denen ihr aber auch bei hochtarifierten Gütern nur ein geringer Überschuß verbleibt. Der gesetzlich vorgeschriebene Verzicht auf die Differenzierung der Tarife nach der Verkehrsdichte, ein spezifisch gemeinwirtschaftliches Moment des deutschen Eisenbahngütertarifs, wirkt sich hier voll aus. Bei einer Fortdauer dieser Entwicklung müßte mit einem immer stärkeren Rückgang des Verkehrs in den oberen Tariffklassen gerechnet werden, so daß schließlich der Eisenbahngüterverkehr praktisch nur noch die Klassen D bis G nebst den ihnen zugeordneten Ausnahmetarifen umfassen würde. Der überwiegende Teil der Güterverkehrseinnahmen der Bundesbahn rührt heute aus dem Massengutverkehr der Regelklassen und aus dem Verkehr zu Ausnahmetarifen her. Die betriebs- und gemeinwirtschaftliche Bedeutung des überkommenen Systems des Wertklassentarifs ist also laufend im Sinken begriffen. Die Entwicklung geht dahin, daß die Eisenbahn mehr und mehr auf den Massengutverkehr und den Langstreckenverkehr abgedrängt wird. Die mittlere Versandweite der Bundesbahn ist gegenüber 1936 bei verringertem Verkehrsnetz um rund ein Drittel gestiegen.

Diese Strukturverschiebungen innerhalb der Verkehrsbedienung, die sich tendenziell in allen westlichen Ländern mit freier Konkurrenz wiederfinden, sind durch die Veränderungen des deutschen Staatsgebietes gefördert worden. Auch dadurch ist die Anwendung des überkommenen Gütertarifs problematisch geworden. Das Bundesgebiet hat eine erheblich größere Bevölkerungsdichte als das entsprechende Gebiet der Vorkriegszeit. Nahezu drei Viertel der Bevölkerung sind auf dem halben Verkehrsraum zusammengedrängt. Das Haupttätigkeitsgebiet des Straßenverkehrs liegt nun aber gerade in dicht besiedelten Bezirken mit ihren kürzeren Entfernungen. Hier hat der Straßenverkehr einen kostenmäßigen Vorsprung gegenüber der Schiene, bei der für kurze Entfernungen die Abfertigungs- und Zugbildungskosten sehr stark ins Gewicht fallen.

Mit steigender Versandweite verteilen sich die fixen Kosten auf mehr Leistungseinheiten, so

¹⁾ Nach Angaben der Zentralarbeitsgemeinschaft des Straßenverkehrsgewerbes, in „Deutsche Verkehrszeitung“, Nr. 54 vom 12. 5. 53.

²⁾ Vgl. Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1951, S. 177.

¹⁾ Nach der Zunahme der Fahrzeugbestände zu urteilen.

²⁾ Vgl. „Deutsche Verkehrszeitung“ Nr. 48 vom 25. 4. 53, S. 4.

Die Struktur der Selbstkosten je Tarif-tkm im
Wagenladungsverkehr¹⁾
in vH

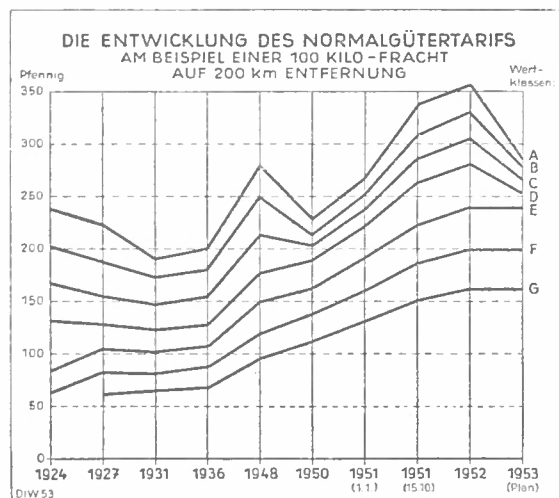
Beförderungsweite	Abfertigung	Zugbildung	Zugförderung	Sonstige	Selbstkosten insges.
bis 10 km . . .	46,8	27,2	8,6	17,4	100
" 100 " . . .	22,1	24,2	30,7	23,0	100
" 500 " . . .	8,8	13,0	50,7	27,5	100
" 1000 " . . .	5,4	8,6	57,3	28,7	100

¹⁾ Nach: Verkehrswissenschaftl. Abhandlungen, Heft 4, „Stand und Aussichten des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen“; bearbeitet im DIW 1937.

daß eine starke Kostendegression eintritt. Für den Stückgutverkehr ergibt sich wegen der höheren fixen Kosten eine noch stärkere Degression. Beim Lastkraftwagenverkehr ist der Anteil der proportionalen Kosten wesentlich größer, daher verläuft die Selbstkostenkurve hier viel flacher.

Die zu erwartenden neuen Tarifmaßnahmen liegen auf dem bereits 1950 betretenen Wege einer Zusammenpressung der Wertstaffel des Deutschen-Eisenbahn-Güter-Tarifs.

Die folgende Graphik zeigt die Entwicklung des Normalgütertarifs von 1924 bis 1952 im Beispiel einer 100 kg-Fracht auf 200 km Entfernung.



Die Streichung der Tarifklassen A bis C würde die Differenz zwischen den Grenzwerten in der Wertstaffel von gegenwärtig 100 : 45 auf 100 : 57 zusammenschieben. Der Frachtausfall aus dieser Maßnahme wird auf etwa 50 Mill. DM geschätzt. Auch eine derartige Zusammenpressung der Wertstaffel beläßt ihr noch gemeinwirtschaftliche Züge, bringt aber in höherem Maße den Kostengesichtspunkt zur Geltung. Die Wertstaffel ist aber nur ein Teil des gemeinwirtschaftlichen Tarifsystems, daneben stehen die Entfernungsstaffel, die auch als eine verfeinerte Wertstaffel anzusehen ist, sowie die zahlreichen anderen Verpflichtungen der Bahn. Grundsätzlich bewirkt eine Ausdehnung der Wertstaffel eine Verlagerung der Fertigwarenindustrien von materialbedingten Standorten zu den Arbeits- und Konsumplätzen, während eine Verkürzung die umgekehrte Wirkung hat. Eine mehr an die Selbstkosten angelehnte Tarifbildung begünstigt die „natürlichen“ Standorte, daher ist auch mit der Entwicklung des Kraftverkehrs wieder die Bedeutung der geographischen Lage gewachsen. Die Frachtdifferenz zwischen den Gütern verschiedener Produktionsstufen spielt bei der starken Verbreitung des Werkverkehrs heute nicht mehr die Rolle wie in der Vorkriegszeit.

Auf Beschluß des Verwaltungsrates der Bundesbahn soll statt einer Aufgabe der Tarifklassen A bis D eine starke Abtarifierung vorgenommen werden, die bei Klasse A 20 vH, B 16 vH, C 13 vH und D 10 vH ausmachen soll¹⁾. Die Verkürzung der Wertstaffel würde fast das gleiche Ergebnis haben wie die Abschaffung der drei oberen Klassen. Zwischen den beiden Eckklassen A und G ergibt sich ein Verhältnis von 100 : 57. Infolge der Abtarifierung unter Beibehaltung der alten Klassenzahl verringert sich der Abstand zwischen den oberen Klassen auf etwa die Hälfte bis ein Drittel.

Die Spannung von Klasse zu Klasse in vH

	A	B	C	D	E	F	G
heute	7,6	7,3	8,2	15,0	16,7	18,5	
künftig	3,1	4,0	4,8	5,5	16,8	18,7	

Bei dieser Lage erhebt sich die Frage, ob nicht eine Zusammenlegung der Klassen B und C sowie D und E, d. h. eine Verkürzung des Tarifs auf 5 Klassen, zweckmäßig wäre, zumal bei kürzeren Versandweiten kaum noch Tarifunterschiede vorhanden sind. Praktisch wäre diese Maßnahme nichts als die formelle Anerkennung der tatsächlichen Entwicklung.

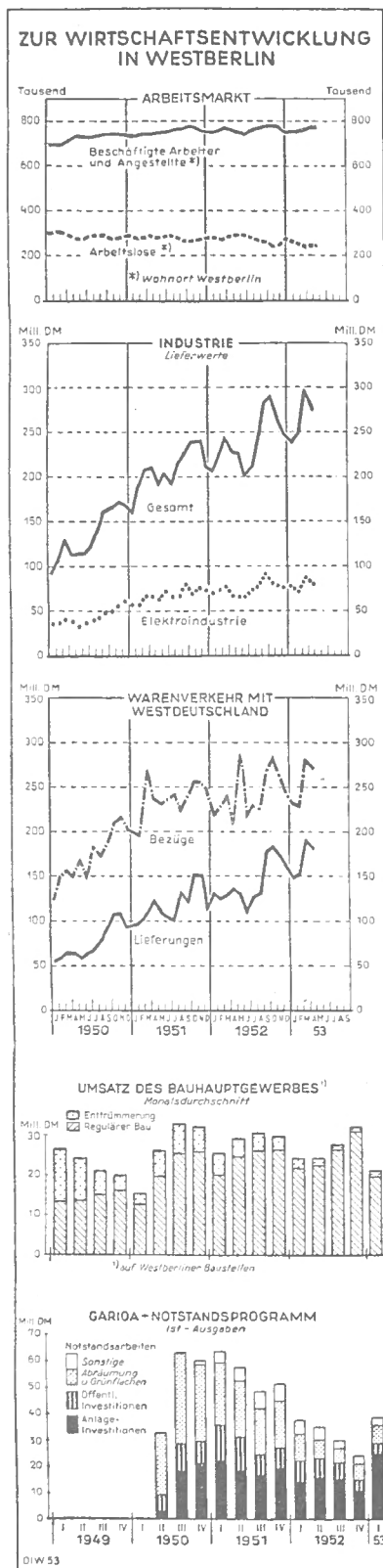
Was sich in den letzten drei Jahrzehnten vollzogen hat, ist der laufende Kampf eines mit differenzierten Preisen arbeitenden Monopols mit einem immer mehr erstarkenden und an Einfluß gewinnenden Wettbewerber. Gegenwärtig stellt der Lastkraftwagen bereits etwa den fünften Teil der tkm-Leistung von Schiene, Wasserstraße und Landstraße insgesamt. Der grundsätzliche Aufbau des Eisenbahngütertarifs mit seiner Wert- und Mengenstaffel sowie der Beförderungs- und Tarifpflicht ließe, selbst bei gleichen Kostengrundlagen zwischen Schiene und Straße, die heute noch nicht gegeben sind, keinen freien Wettbewerb zu, solange die Kosten des Lastkraftwagenverkehrs unter der teuersten Eisenbahnfracht liegen und der Eisenbahntarif einen inneren Verlustausgleich vorsieht. Der Zusammenhang zwischen den einzelnen Frachtpreisen und den entsprechenden Kosten der Bahn ist zu locker, als daß sich ein derartiges System neben einer großen Zahl freier Anbieter, die ihre Preise verhältnismäßig eng nach den Kosten ausrichten, halten kann. Jedes Verkehrsmittel mit so hohen fixen Kosten wie die Eisenbahn ist bis zu einem gewissen Grad zu einer differenzierten Preisbildung gezwungen.

Eine auf dem Leistungsprinzip aufgebaute Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße ist aber bei den gegebenen Preisdifferenzierungen im Verkehrswesen auch nach den Grundsätzen der gebundenen Konkurrenz, die die Entschlußfreiheit der Beteiligten durch staatliche Vorschriften einschränkt, nur schwer durchführbar, weil ein zuverlässiges Maß für einen Leistungsvergleich fehlt. Außerstenfalls kann durch Staatsingriff ein Preiskampf verhindert werden²⁾. Die Tätigkeit des alten Reichskraftwagenbetriebsverbandes — ein Zwangskartell aller gewerblichen Güterfernverkehrsunternehmer — ist hier als Beispiel zu nennen. Inwieweit die neue Konstruktion der Bundesanstalt für den Güterkraftverkehr dieses Ziel erreichen wird, bleibt abzuwarten.

¹⁾ DVZ, Nr. 60/61 vom 28. 5. 53, S. 1: Die Abtarifierung dürfte frühestens am 1. Juli in Kraft treten.

²⁾ Vgl. Miksch, L.: „Wettbewerb als Aufgabe“. Berlin 1937, S. 101 ff.

Westberliner Wirtschaftslage Mitte Juni 1953



Mitte Juni war die Zahl der Arbeitslosen mit rd. 246 400 um rd. 3400 Personen niedriger als einen Monat vorher. Der größte Teil des Rückgangs (3100 Personen) entfiel dabei auf die zweite Maihälfte.

Besondere Beachtung verdient die Beschäftigungsentwicklung des Bauhauptgewerbes. Die Zahl der beschäftigten Personen stieg in diesem Wirtschaftszweig in den ersten vier Monaten dieses Jahres bereits um 9000 an, während sie 1952 in der gleichen Zeit um fast 5000 zurückgegangen war. In den Vorjahren hatte sich lediglich 1950 — insbesondere dank des im April einsetzenden Notstandsprogramms — eine der normalen Saison entsprechende Bewegung der Beschäftigung gezeigt. 1951 war dagegen das saisonbedingte Auf und Ab des Bauhauptgewerbes bei der Beschäftigtenzahl wesentlich weniger ausgeprägt als im Vorjahr. Der Hauptgrund für die seit drei Jahren zum ersten Male wieder erreichte Normalisierung ist die anhaltende Verstärkung des Wohnungsbaus in West-Berlin.

Der Index der industriellen Produktion für April hielt den im Vormonat über das saisonübliche Maß erreichten Stand von 61 (1936 = 100). Das darin zum Ausdruck kommende relativ hohe Niveau der Industrieproduktion ist — angesichts der saisonüblichen Abschwächung im Bekleidungsindustrie — als ein besonders gutes Ergebnis zu werten. Der Produktionsindex für Mai liegt noch nicht vor, jedoch ist aus rein saisonbedingten Gründen ein leichtes Absinken möglich.

Nach dem Bundesgebiet wurden im Mai — gemessen an den Ursprungszeugnissen — Westberliner Waren im Werte von 161 Mill. DM geliefert. Der Rückgang um 20 Mill. DM gegenüber dem Vormonat ist saisonal bedingt und hauptsächlich auf die geringeren Lieferungen der Bekleidungsindustrie zurückzuführen. Der Export West-Berlins erhöhte sich im Mai leicht um 2 Mill. DM auf rd. 29 Mill. DM.

Trotz eines steuertechnisch bedingten Minderaufkommens von 4 Mill. DM betrugen die Steuereinnahmen West-Berlins im Mai 101 Mill. DM gegenüber 95 Mill. DM im vergleichbaren Vormonat Februar.

Am 30. Juni und 1. Juli wird der Landeshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1953/54 dem Abgeordnetenhaus zur Verabschiedung vorliegen. Er weist ein Defizit von 129 Mill. DM aus. Den Einnahmen von 1485 Mill. DM stehen Ausgaben von 1614 Mill. DM gegenüber. Der Bundeszuschuß wurde mit 650 Mill. DM eingesetzt. Bei gegenüber dem Haushaltsplan 1952 im ganzen unverändertem Ansatz der Einnahmen erhöhten sich die Ausgaben um rd. 130 Mill. DM.

Erstmalig seit der Währungsreform haben die Einlagen bei der Sparkasse Berlin am 1. Juni 1953 den Stand von 100 Mill. DM überschritten. Insgesamt wurden in den letzten dreieinhalb Jahren rd. 88 Mill. DM gespart. Davon im Jahre 1950 9 Mill. DM, 1951 32 Mill. DM und 1952 28 Mill. DM. Der Rest von 19 Mill. DM entfiel auf die ersten fünf Monate des Jahres 1953. Die relativ hohe Sparung im Jahre 1951 erklärt sich aus der in erheblichen Umfang vorgenommenen Umstellung von Uraltguthaben.

Zur Fortsetzung der Berlin-Hilfe ist vom ERP-Ministerium und von der MSA-Sondermission ein Unterstützungsprogramm für 1953/54 entworfen worden. Es sieht die Bereitstellung von weiteren 250 Mill. DM aus Gegenwertmitteln vor, darunter 155 Mill. DM für neue Investitionen. Die kürzlich vom Präsidenten der Vereinigten Staaten angekündigte Berlin-Hilfe in Höhe von 50 Mill. Dollar geht weit über das obige Unterstützungsprogramm hinaus. Nur 15 Mill. Dollar sind ihm zuzurechnen, während die restlichen 35 Mill. Dollar eine zusätzliche Hilfe darstellen.

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1952												1953			
			Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	
Anzahl der Werktage:			25	26	24	25	23,3	27	25,8	26	27	23,6	24,5	25,9	24	26	24	
Bevölkerung																		
Bevölkerungsbestand, insgesamt	D	1000	E	.	70000	.	.	70000	.	.	70200	.	.	70200	.	.	.	
" " " " " " " "	BRD 1)	"	"	48359	48371	48397	48440	48478	48517	48554	48593	48632	48673	48708	48731	48736	.	
" " " " " " " "	G-B	"	"	.	3350	.	.	3345	.	.	3350	.	.	3370	.	.	.	
" " " " " " " "	W-B	"	"	2169	2167	2165	2164	2164	2164	2164	2169	2177	2181	2187	2198	2208	2 220	
" " " " " " " "	O-B	"	"	.	1180	.	.	1180	.	.	1180	.	.	1180	.	.	.	
" " " " " " " "	SBZ	"	"	.	17300	.	.	17250	.	.	17250	.	.	17200	.	17100	.	
" " " " " " " "	Saar	"	"	962	962	963	964	965	966	967	968	.	.	971	.	.	.	
Bevölkerungsbewegung																		
Geburten 2)	BRD	auf 1000		16,9	17,0	16,7	16,3	15,7	15,7	14,7	15,7	14,5	14,7	14,9	15,6	16,6	.	
" " " " " " " "	W-B	Einwohner		8,4	9,3	8,6	8,6	8,4	8,4	8,0	8,3	7,6	7,9	7,7	8,2	8,9	8,6	
Sterbefälle 3)	BRD	und 1 Jahr		11,6	11,7	11,5	10,1	9,8	10,0	9,0	9,2	10,1	10,0	11,3	13,8	19,6	.	
" " " " " " " "	W-B	berechnet		13,9	16,5	15,2	12,4	11,2	11,2	11,0	11,3	12,4	13,4	14,2	14,4	17,2	14,9	
Eheschließungen	BRD	"		8,5	7,1	9,7	14,1	8,2	9,1	12,3	9,4	10,2	10,0	9,0	5,3	7,1	.	
" " " " " " " "	W-B	"		6,7	8,4	8,9	11,1	9,1	10,4	12,0	9,6	8,9	8,6	9,6	5,4	7,9	8,4	
Einkommen																		
Bruttosumme der																		
Löhne in der Industrie	BRD	Mill. DM	S	1263,8	1305,3	1336,4	1375,3	1333,4	1404,1	1387,0	1415,3	1490,4	1431,5	1493,1	1409,2	1270,6	1402,9	
" " " " " " " "	"	1949 = 100		152,8	157,8	161,6	166,3	161,2	169,7	167,7	171,1	180,2	173,0	180,5	170,4	153,6	169,6	
Gehälter in der Industrie	"	Mill. DM	S	391,2	394,7	397,7	397,7	401,9	403,1	406,2	410,4	415,6	425,3	463,0	436,8	435,3	440,9	
" " " " " " " "	"	1949 = 100		161,0	162,4	163,7	163,7	165,4	165,9	167,2	168,9	171,1	175,0	190,6	179,8	179,2	181,5	
Eisenbahn																		
Personenverkehr																		
Beförderte Personen	BRD	Mill.	S	102,3	108,0	95,2	99,7	102,9	92,7	94,8	104,2	99,5	111,6	106,8	106,8	99,8	107,3	
" " " " " " " "	"	1949 = 100		97,0	95,7	87,2	88,4	94,3	82,2	84,0	95,4	88,2	102,2	94,7	94,7	97,9	95,1	
Personen-km	"	Mill.	"	2197,0	2392,1	2345,1	2417,2	2531,9	2713,1	2901,0	2501,8	2201,0	2235,7	2589,4	2191,2	2069,5	2333,5	
Güterverkehr																		
Wagengestellung, arbeitstgl.	"	1000	TD	57,7	60,3	58,0	60,5	59,8	58,4	59,0	61,0	63,1	65,8	59,3	54,7	54,9	58,6	
Beförderte Güter 4)	"	1000 t	S	20696	22729	20833	21211	19979,2	22337,7	21856,2	22408,0	25087,3	22369,2	21836,4	20806,7	19006,4	22443,4	
" " " " " " " "	"	"	"	8227	8237	7373	7488	7090	8009	7866	7719	8118	7424,6	7761,6	7822,5	7240,5	7845,2	
Güterversand, arbeitstgl.	"	1949 = 100	"	111,6	117,8	117,1	114,4	115,6	111,6	113,8	116,2	125,2	126,2	117,8	108,3	106,7	116,3	
Güterversd. nach West-Berlin	"	1000 t	"	251,9	260,6	254,6	264,9	254,5	260,3	266,0	258,7	262,1	253,2	264,6	268,8	231,1	261,8	
Güterempf. aus West-Berlin	"	"	"	25,9	28,6	26,4	31,3	24,3	30,2	33,4	30,3	32,9	29,0	16,9	26,7	25,8	30,8	
Nettotonnen-km	"	Mill.	"	4573,0	4923,7	4496,8	4508,2	4244,5	4710,0	4562,7	4563,2	5020,3	4532,1	4352,1	4160,5	3973,7	4813,5	
Binnenschifffahrt																		
Güterumschlag i.d.Binnenhäfen 5)	BRD	1000 t	S	10222,6	11341,4	10578,0	11960,8	11288,1	12726,0	12228,1	12555,9	12966,9	11210,1	9978,3	10526,3	9551,4	11960,1	
" " " " " " " "	W-B	"	"	85,3	165,9	154,7	132,1	142,7	116,0	50,4	83,2	130,1	132,6	114,3	91,1	67,2	129,7	
Beförderte Güter 6)	BRD	"	"	7145,8	7807,7	7349,3	8218,9	7970,8	8730,3	8323,6	8672,3	8905,8	7721,2	6903,7	7516,1	6827,2	8309,8	
Geleistete Tonnen-km	"	Mill.	"	1768,9	1933,3	1803,7	1892,1	1789,9	2015,8	1910,2	2017,9	1989,6	1789,3	1584,7	1763,6	1595,6	1835,2	
Seeschifffahrt																		
Güterumschlag, insgesamt	BRD	1000 t	S	3380	3015	3135	3116	3180	3580	3437	3116	3320	3243	3304	2860	2851	2311	
" " " " " " " "	"	"	"	3051	2685	2817	2771	2884	3099	3050	2762	2992	2932	2990	2603	2605	2954	
Post																		
Übermittelte Telegramme	BRD	1949 = 100	S	92,8	104,9	107,5	117,3	103,2	116,5	114,9	114,1	114,7	101,0	117,9	95,8	91,1	108,7	
Fernsprechnahverkehr	"	"	"	120,5	127,1	122,7	125,0	116,9	127,9	121,6	128,8	136,2	128,7	138,2	133,5	125,9	136,7	
Fernsprechweitverkehr	"	"	"	119,3	131,3	125,7	132,5	123,3	143,8	136,5	142,2	149,8	136,5	140,6	136,5	128,5	151,4	
Beförderte Pakete	"	"	"	139,9	156,3	155,2	155,2	127,3	138,1	136,7	160,1	185,7	187,0	255,0	142,6	143,5	183,1	
Eingezahlte Postanweisungen u. Zahlkarten	"	"	"															
Anzahl	"	"	"	157,8	169,6	155,6	163,0	155,6	163,0	155,6	163,0	177,8	170,4	207,4	177,8	163,0	177,8	
Betrag	"	"	"	144,2	159,4	158,7	159,2	151,7	163,9	157,2	163,4	172,9	165,7	202,0	217,8	156,5	179,2	
Straßenverkehr																		
Beförderte Personen																		
Straßenbahn	BRD	Mill.	S	260,5	266,6	254,3	258,3	244,8	245,7	238,5	246,3	267,3	272,6	291,0	276,8	257,8	267,8	
" " " " " " " "	W-B	"	"	21,2	21,5	20,7	21,9	19,9	20,8	21,6	21,1	22,2	21,8	23,5	22,4	21,1	23,4	
Omnibus	BRD	"	"	97,5	98,7	91,0	90,6	91,4	95,0	94,7	97,6	102,8	108,2	121,7	115,8	110,8	111,5	
Omnibus u. Obus	W-B	"	"	7,6	8,0	7,8	8,3	7,0	7,3	7,7	7,2	7,7	7,8	8,6	8,5	9,5	9,5	
U-Bahn	"	"	"	10,1	10,2	9,5	10,0	9,0	9,4	9,9	9,6	10,3	10,3	10,8	10,4	9,9	10,5	
Einzelhandelsumsätze																		
Gesamter Einzelhandel	BRD	1949 = 100	S	115	123	134	136	113	135	124	125	141	138	214	128	114	137	
Nahrungs- und Genußmittel	"	"	"	112	118	124	126	109	122	120	118	127	119	168	117	113	123	
Bekleidung und Wäsche	"	"	"	115	122	152	157	112	156	119	120	162	167	272	141	107	148	
Hausrat und Wohnbedarf	"	"	"	121	136	136	144	125	146	144	158	164	157	242	130	119	147	
sonstiger Einzelhandel	"	"	"	118	130	134	129	116	131	127	128	133	134	225	132	124	145	
Index der Grundstoffpreise																		
Insgesamt	VWG	1938 = 100	D	259	258	258	263	264	263	266	266	262	259	257	256	256	255	
" " " " " " " "	"	1949 = 100	"	135	135	135	138	138	138	139	139	137	135	134	134	134	133	
Industriestoffe	"	"	"	141	141	142	146	147	146	147	147	146	145	143	143	144	143	
Nahrungsmittel	"	"	"	125	124	123	121	121	121	124	124	121	119	119	118	116	115	
Index der Erzeugerpreise																		
Industrielle Produktion, insg.	VWG	1938 = 100	D	226	226	228	226	225	225	225	226	225	223	223	222	222	221	
" " " " " " " "	"	1949 = 100	"	122	122	123	122	122	122	122	122	122	121	121	120	120	119	

*) D = Gesamtdeutschland (einschl. Saargebiet), BRD = Bundesrepublik Deutschland, VWG = Vereinigtes Wirtschaftsgebiet (BRD ohne französische Besatzungszone), SBZ = Sowjetische Besatzungszone, W-B = West-Berlin, O-B = Ost-Berlin, G-B = Groß-Berlin, Saar = Saargebiet. — †) E = Monatsende, S = Monatssumme, TD = Tagesdurchschnitt. — Kursive Zahlen: Vorläufig oder geschätzt. — c) Berichtigte Zahl.

1) Ohne Ausländer in IRO-Lagern. — 2) Lebendgeborene. — 3) Ohne Totgeborene. — 4) Gesamtverkehr (Inlandverkehr einmal gezählt) einschl. Durchfuhrverkehr und Inter

*) BRD = Bundesrepublik Deutschland, W-B = West-Berlin, †) E = Monatsende, S = Monatssumme, D = Monatsdurchschnitt. — *Kursive Zahlen*: Vorläufige oder geschätzt. — o) Berichtigte Zahl.

¹⁾ Arbeiter, Angestellte und Beamte. — ²⁾ Von März 1952 ab einschl. anerkannte politische Flüchtlinge ohne Zuzug. — ³⁾ Arbeitnehmer: Beschäftigte und Arbeitslose. — ⁴⁾ Hauptunterstützungsempfänger der Arbeitslosenversicherung und -fürsorge. — ⁵⁾ Versicherungspflichtige Mitglieder der sozialen Krankenversicherung. — ⁶⁾ Nach der Industrieberichterstattung. Ohne Gas-, Wasser-, Elektrizitätswerke und Baundustrie. Ab Januar 1953: neuer Firmenkreis, dabei nicht ohne weitere Angaben vom Vormonat vergleichbar. — ⁷⁾ Einschl. gewerblicher Lehrlinge. — ⁸⁾ Tatsächlich geleistete Arbeiterstunden je Arbeiter. — ⁹⁾ Ohne Energiewirtschaft und Baundustrie. — ¹⁰⁾ Ohne Nahrungs- und Genussmittelindustrie. — ¹¹⁾ Neuberechnung des Statistischen Bundesamts. — ¹²⁾ Von Febr. 1953 ab ohne Heimarbeiter. — ¹³⁾ Von März 1953 ab ohne Heimarbeiter.

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1952										1953				
			März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai
Anzahl der Werktage:			26	24	25	24	27	26	26	27	24	25	26	24	25	24	23
Zentralbank																	
Überweisungen 1)																	
nach Westdeutschland . . .	W-B	Mill. DM	S	319,4	334,6	344,9	320,0	357,4	324,0	364,2	443,0	402,4	419,4	332,5	382,7	401,2	.
von	"	"	E	248,6	295,9	257,4	256,7	284,5	241,4	291,9	344,4	342,1	302,4	240,6	308,9	286,1	.
Guthaben bei BDL	"	"	"	54,3	56,9	67,3	64,2	132,7	118,7	115,7	106,3	93,8	37,5	189,0	217,4	228,8	.
Notenumlauf an B-gest. Noten 2)	W-B	Mill. DM	E	550	558	542	537	556	551	554	573	587	592	610	617	627	.
Wechselkurse 3)	W-B	DM - Ost	D	4,46	4,00	3,89	3,95	4,15	4,37	4,32	4,35	4,53	5,35	5,87	6,13	5,75	5,58
Finanzen																	
Einnahmen aus Steuern . . .	W-B	Mill. DM	S	85,0	72,8	90,7	82,1	73,9	101,5	84,4	81,7	98,2	91,0	95,1	93,2	77,4	100,6
davon Umsatzsteuer	"	"	"	20,6	23,9	22,5	23,0	23,2	22,0	20,5	23,3	21,9	29,0	19,0	19,2	23,2	20,8
GARIOA-Kredite	"	"	"	15,0	—	50,0	—	20,0	—	—	40,0	—	—	160,0	—	30,0	.
ERP-Kredite	"	"	"	—	—	—	—	75,0	—	—	—	—	—	—	—	—	.
Bundeshilfe 4)	"	"	"	66,9	64,6	87,9	94,6	76,1	75,6	88,2	72,1	86,6	72,4	101,8	119,0	117,2	.
Sparkasse, Sparanlagen . . .	W-B	Mill. DM	E	63,0	65,6	66,4	67,5	69,7	72,5	74,8	77,4	79,8	89,2	92,9	96,7	100,3	.
Kreditsicherheit																	
Konkursanträge	W-B	Anzahl	S	55	54	54	47	48	52	46	43	43	54	42	43	54	32
Eröffnete Konkurse	"	"	"	12	12	12	17	14	10	9	13	12	9	11	9	13	13
Lebenshaltungskosten-Index 5)																	
Gesamtlebenshaltung	W-B	1938=100	"	164,2	163,0	163,5	164,2	162,2	161,0	158,8	158,8	159,3	160,4	157,9	157,2	156,3	156,2
davon Ernährung	"	"	"	180,6	179,3	184,4	186,0	181,6	174,4	175,2	173,3	177,3	182,4	176,6	176,0	174,1	173,8
Hausrat	"	"	"	226,8	225,7	223,9	223,7	222,9	222,2	221,3	220,9	220,2	183,0	181,4	180,0	178,9	178,4
Bekleidung	"	"	"	194,2	191,8	187,7	185,3	182,8	181,0	177,7	177,2	177,1	178,8	177,8	176,0	175,1	175,6
Verkehr																	
Gütereingang, insgesamt . . .	W-B	1000 t	S	534,7	518,4	538,4	544,8	526,8	549,9	616,8	701,6	515,7	565,3	426,5	655,8	760,6	652,7
Eisenbahn	"	"	"	260,6	254,6	264,9	254,5	260,3	340,6	378,7	402,9	417,5	329,5	231,1	337,6	364,3	258,3
Straße	"	"	"	121,3	120,1	147,6	151,3	152,9	163,0	159,3	173,9	163,9	148,0	141,8	195,8	190,6	184,1
Binnenschifffahrt	"	"	"	152,8	143,6	125,9	139,0	113,6	46,3	78,8	124,8	129,1	87,8	63,6	122,4	205,7	210,3
Güterausgang, insgesamt . . .	"	"	"	72,0	64,5	72,2	64,6	65,4	73,9	78,2	79,6	73,1	69,1	58,9	73,2	74,5	56,3
Eisenbahn	"	"	"	30,0	26,4	31,3	24,5	30,2	33,4	31,2	33,6	32,0	30,8	25,8	31,1	33,7	13,9
Straße	"	"	"	27,0	25,6	33,3	34,7	31,3	34,9	41,1	38,6	35,0	29,7	26,8	30,2	28,4	28,9
Binnenschifffahrt	"	"	"	13,1	11,1	6,3	3,7	2,4	4,2	4,4	5,3	3,5	6,3	3,6	7,3	7,2	8,7
Luftfracht	"	"	"	1,9	1,4	1,3	1,7	1,5	1,4	1,5	2,1	2,6	2,3	2,7	4,6	5,2	4,8
Post																	
Aufgegebene Telegramme . . .	"	1000	"	87	93	98	86	102	99	97	98	87	89	86	105	96	101
Aufgegebene Pakete	"	"	"	559	559	530	440	487	513	653	773	675	538	589	798	699	644
Fernsprech-Nahverkehr	"	"	"	17613	17068	17535	15722	16784	16125	17485	18667	17268	17696	16772	18748	17400	.
Einzahlungen (DM-West) . . .	"	1000 DM	"	122264	130760	133591	126215	129813	118839	144630	143910	138295	148277	135198	155620	151631	150920
West-Warenverkehr																	
Bezüge aus Westdeutschland .	W-B	Mill. DM	S	239,6	208,4	287,2	217,6	230,4	225,4	267,6	284,8	261,7	232,2	228,6	282,0	262,4	260,6
Lieferungen nach West-Dtschld. ausgeführt 6)	"	"	"	102,2	83,1	103,3	94,5	93,6	97,6	112,8	122,7	110,1	102,5	100,9	116,7	102,8	101,3
Wert d. Ursprungsbescheinigg. 7)	"	"	"	129,8	135,6	128,7	110,2	126,2	131,3	177,9	219,4	170,8	148,2	150,7	191,0	181,1	160,7
Außenhandel																	
Export	W-B	1000 \$	S	6217	6537	6565	6708	7190	6617	7001	8641	6851	6809	6109	7886	6423	6841
"	"	1000 DM	"	25975	27456	27367	28003	31312	27791	29406	36294	28772	28597	25660	33123	26976	28731
Industrieproduktion																	
Gesamtleistung	W-B	Mill. DM	S	242,6	229,1	27,1	201,8	210,1	246,0	284,1	91,4	262,5	236,9	249,0	299,0	272,0	.
Gesamtleistung 8), arb.-tgl. . .	"	1936=100	"	51	50	48	46	42	51	59	58	60	49	55	61	61	.
dar. Elektrotechnik	"	"	"	61	57	53	57	55	63	73	61	68	59	62	66	68	.
Maschinenbau	"	"	"	40	45	49	46	41	40	43	45	52	43	42	46	46	.
Eisen- u. Metallwaren	"	"	"	27	27	26	28	27	27	32	30	34	30	32	41	45	.
Feinmechanik u. Optik	"	"	"	28	27	27	29	25	25	26	28	30	28	28	32	36	.
Stahlbau	"	"	"	54	50	57	62	48	50	58	58	63	57	64	63	58	.
Bekleidung	"	"	"	118	127	99	52	51	119	154	177	142	73	78	134	176	157
Druck	"	"	"	17	19	19	19	16	19	22	25	27	24	24	23	25	.
Papierverarbeitung	"	"	"	46	42	45	44	43	55	68	77	77	63	69	72	68	.
Chemie (o. Kunstfaser)	"	"	"	87	84	82	80	68	79	85	92	99	94	102	96	106	.
Holzverarbeitung	"	"	"	36	31	30	31	29	30	34	38	42	31	28	34	37	.
Auftragsleistung	"	1950=100	"	148	132	152	176	182	174	187	199	174	172	160	196	.	.
Stromerzeugung (Städt. Werke)	"	Mill. kWh	S	95,8	84,2	85,6	77,2	79,9	83,3	92,8	106,2	109,3	119,1	104,0	105,9	91,9	89,3
Gaserzeugung	"	Mill. cbm	"	27,2	25,3	25,5	23,5	23,0	24,3	25,3	26,7	29,2	28,7	26,3	29,0	26,6	25,7
Baugewerbe 9)																	
Erwerbstätige	W-B	Anzahl	E	46520	44189	38925	34609	37031	39385	41931	43518	43075	31876	33720	38747	40661	.
dar. Arbeiter	"	"	"	41085	38844	33610	29377	31887	34206	36658	38162	37757	26969	28868	33863	35673	.
Tagewerke, insgesamt	"	1000	S	875	861	827	716	735	797	841	918	886	557	528	837	829	.
Entrümmung und Abbruch . . .	"	"	"	125	113	96	45	51	63	60	64	60	48	53	83	88	.
Sonstige	"	"	"	750	748	731	671	684	734	781	854	826	504	476	754	741	.
Umsatz in DM West	"	1000 DM-W	"	25071	27041	24953	23223	26612	28066	30523	34952	33285	21785	19688	24283	30438	.
davon in Westberlin erzielt .	"	"	"	24298	26385	24091	22190	25768	27023	29762	34195	32153	20790	18707	23509	29512	.
Umsatz in DM Ost	"	1000 DM-O	"	48	14	32	294	4	4	4	—	2	—	—	—	—	.
Arbeitsmarkt																	
Erwerbstätige, insgesamt . . .	W-B	1000	E	911	.	.	.	.	905	912	914	910	888	889	894	906	909
Selbst- u. mithelf. Fam. Angeh.	"	"	"	138	.	.	.	.	138	138	138	138	138	138	138	138	138
Arbeiter und Angestellte 10)	"	"	"	773	.	.	.	.	767	774	776	772	750	751	756	768	771
Arbeitslose, insgesamt 10)	"	"	"	268	286	290	295	276	266	259	248	249	259	251	240	240	247
" in vH der Arbeitnehmer . .	"	vH	"	25,8	27,5	27,9	28,4	26,6	25,8	25,1	24,2	24,4	25,6	25,0	23,8	24,2	24,2
Sozialversicherung 11)																	
Rentenempfänger	"	1000	"	347	352	356	358	361	350	352	348	355	370	372	376	378	.
Ausgezahlte Renten	"	Mill. DM	"	31,7	31,7	31,0	31,0	30,6	28,7	28,3	28,5	30,5	31,5	38,5	32,6	33,5	.

*) W-B = West-Berlin, O-B = Ost-Berlin. — †) D = Monatsdurchschnitt, E = Monatsende, S = Monatssumme. — Kursive Zahlen: vorläufig oder geschätzt. —
 1) Berichtigte Zahl.
 2) Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr (ohne öffentl. Kredite). — 3) Einschl. Umlauf außerhalb West-Berlins. — 4) Vom Landesfinanzamt mitgeteilter Durchschnittskurs für 1 DM-West. — 5) Ab April 1952 mit den nach Westdeutschland überwiesenen Bundessteuern saldiert. — 6) Ab Januar 1953 Neuberechnung. —
 7) Auf Grund von Warenbegleitscheinen; ohne Durchgangsverkehr. — 8) Umsatzerlöse u. Erzeugnisse u. Genussmittel u. Bauwirtschaft, monatl. nach Lieferwerten fortgeschrieben. —
 9) Ohne Baugewerbe. — 10) Ab März 1952 einschl. der anerz. polit. Flüchtlinge. — 11) Ab August 1952 ausschließlich Unfallrentenempfänger bzw. Unfallrenten.
 Soweit es sich nicht um Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung handelt, entstammen die Angaben folgenden Quellen: Statistisches Landesamt Berlin. — Senat der Stadt Berlin, Abteilungen Wirtschaft, Verkehr und Finanzen. — Landesfinanzamt Berlin. — Berliner Zentralbank. — Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.