

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

20. Jahrgang

Berlin, den 11. Dezember 1953

Nummer 50

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

Entwicklung von Sozialprodukt und Beschäftigung in West-Berlin

Das große Ziel der Westberliner Wirtschaftspolitik ist die Beseitigung der Massenarbeitslosigkeit. Der nachfolgende Beitrag zeigt, daß Aussichten, dieses Ziel in absehbarer Zeit zu erreichen, nur bestehen, wenn die Zuwachsrate des Sozialprodukts eine gewisse Mindestgrenze überschreitet. Das Zahlenmaterial (Schaubild und Übersicht) entstammt einem in Kürze erscheinenden Sonderheft des DIW.¹⁾

Das Sozialprodukt

Das Sozialprodukt West-Berlins ist in den letzten Jahren insgesamt etwa im gleichen Ausmaß wie in der Bundesrepublik gewachsen. Vergleicht man die von Jahr zu Jahr erzielten Zuwachsraten, so zeigt sich allgemein die Tendenz, daß eine Verminderung des Wachstumstempos der westdeutschen Wirtschaft die weitere Steigerung der Produktion in Berlin erschwerte, während umgekehrt die Westberliner Wirtschaft bei starken Auftriebskräften in der Bundesrepublik eine noch etwas höhere Zuwachsrate erzielen konnte als diese. Die Tatsache, daß die Wirtschaft West-Berlins als „Grenzproduzent“ (und „Grenzlandproduzent“) der westdeutschen, wenn nicht der westlichen Weltwirtschaft zu betrachten ist, wird dadurch erhärtet. Diese Erkenntnis hat im August 1952 zur Einführung der Umsatzsteuerfreiheit für Berliner Lieferungen in die Bundesrepublik geführt, eine Maßnahme, welche die weitere wirtschaftliche Belebung in West-Berlin zweifellos erleichterte.

Die starke Verbrauchsbelebung in der Bundesrepublik, welche ab Ende 1952 im Zuge der Erhöhung der Einkommen der Unterstützten und der im öffentlichen Dienst Beschäftigten eintrat, wurde in hohem Maße auch in West-Berlin spürbar. Sie bewirkte nämlich eine erfreulich starke Steigerung der Lieferung von Verbrauchsgütern in die Bundesrepublik. Diese, wenn man so will, indirekten Auswirkungen der Verbrauchswelle belebten die Westberliner Wirtschaft noch mehr als die direkten Auswirkungen, die sich aus der Über-

nahme der Bundesgesetze in West-Berlin und dem zwangsläufig erhöhten Zustrom von öffentlichen Mitteln aus Westdeutschland ergaben und die auch das Masseneinkommen in der Stadt selbst überdurchschnittlich erhöhten.

Da die Investitionstätigkeit in der Bundesrepublik sich 1953 nicht — wie vielfach befürchtet — abschwächte²⁾, konnten auch die Westberliner Investitionsgüter-Industrien ihren Absatz nach Westdeutschland und damit ihre Produktion weiter erhöhen. Im ganzen kommt allerdings das größere Gewicht der Zunahme der Verbrauchsgütererzeugung (vor allem der Bekleidungsindustrie) zu, was sich auch am industriellen Produktions-Index ablesen läßt: Die industrielle Erzeugung West-Berlins stieg in den ersten zehn Monaten 1953 gegenüber der gleichen Vorjahrszeit insgesamt um ein Sechstel an, wobei die Zunahme bei den Verbrauchsgütern gut ein Drittel, bei den Produktionsgütern nur knapp ein Zehntel betrug.

Die Bautätigkeit nahm in West-Berlin im Jahr 1953 erstmals seit 1950 einen befriedigenden Verlauf, was insbesondere dem verstärkten Wohnungsbau zu verdanken ist. Auch der Handel und wichtige Dienstleistungszweige wurden von der Verbrauchs- und Produktionszunahme erfaßt und konnten wesentlich zur Steigerung des Sozialprodukts beitragen.

Das Bruttosozialprodukt West-Berlins erreichte im ersten Halbjahr 1953 einen Wert von 2585 Mill. DM, was gegenüber der gleichen Vorjahrszeit einer nominellen Zunahme um 10 vH entspricht. In realer Rechnung war die Steigerungsrate mit gut 11 vH noch etwas höher. Dabei ist jedoch zu bedenken, daß das Sozialprodukt in

¹⁾ R. Krenzel: „Volkswirtschaftliche Input-Output-Rechnung, Sozialprodukt, Beschäftigung und Produktivität, Einkommensverteilung und Einkommensschichtung in West-Berlin“. Mit einer Einführung von Ferdinand Grünig. Sonderheft N. F. Nr. 24.

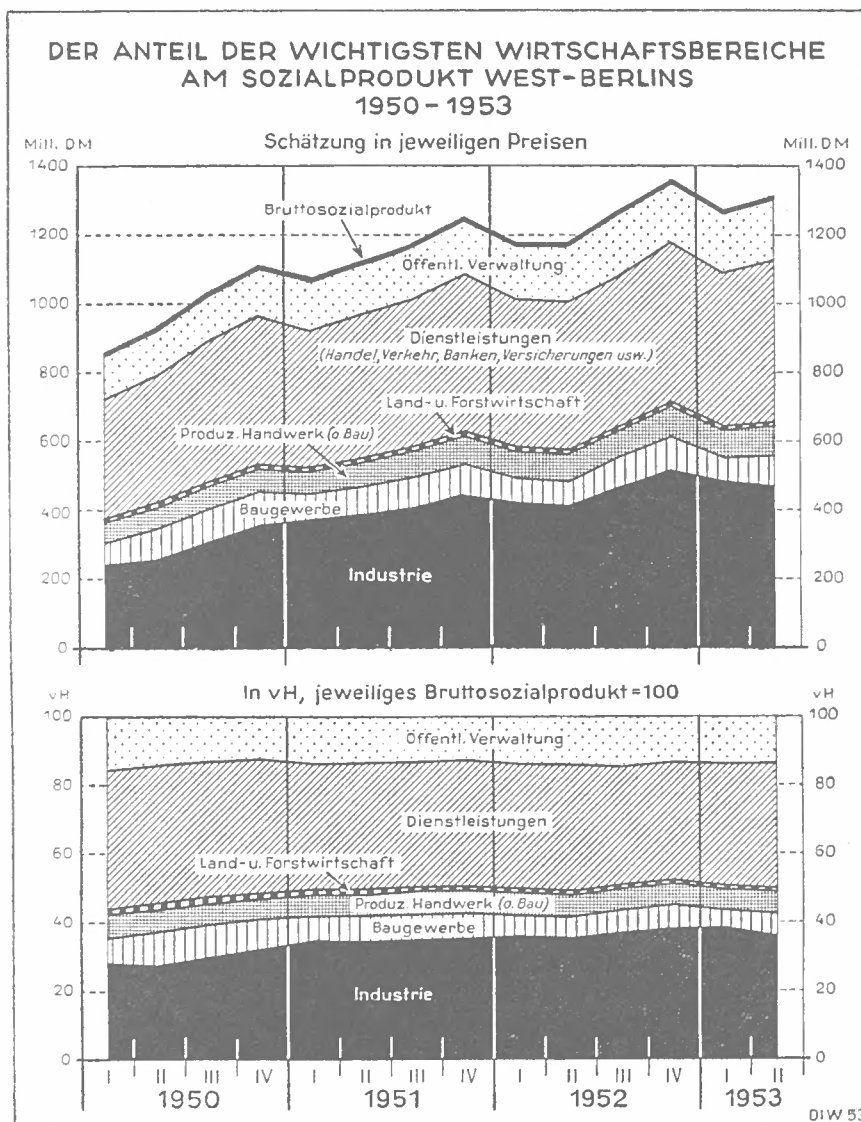
²⁾ Wenigstens nicht bei den Anlagen-Investitionen.

realer Rechnung in West-Berlin im ersten Halbjahr des Jahres 1952 wegen des damals besonders unbefriedigenden Geschäftsgangs nicht höher als bereits zur gleichen Zeit des Jahres 1951 gelegen hatte, d. h. daß die Basis für die Berechnung der Fortschrittsrate relativ niedrig ist.

Da die im zweiten Halbjahr 1952 einsetzende wirtschaftliche Belebung in West-Berlin seither unvermindert anhält, ist damit zu rechnen, daß

die Mehrbeschäftigung so gut wie ausschließlich den unselbständig tätigen Erwerbspersonen zugute kam. Diese Daten bringen das zusammengefaßte Ergebnis eines vierjährigen Kampfes gegen die Massenarbeitslosigkeit in West-Berlin zum Ausdruck.

Verfolgt man diese Bemühungen in ihrem zeitlichen Ablauf, so ergeben sich starke Schwankungen der Beschäftigungszunahme von Jahr zu



die Zuwachsrate des Sozialprodukts für das ganze Jahr 1953 gegenüber 1952 etwa 10 vH betragen wird, eine Entwicklung, welche der weiteren Bekämpfung der Massenarbeitslosigkeit in Berlin sehr zugute kam.

Die Beschäftigung

Seit dem Tiefpunkt der Beschäftigung im Winter 1950 ist die Zahl der in West-Berlin Beschäftigten (einschl. Selbständige) von 730 000 um 185 000 auf 915 000 Personen (III/53) angestiegen. Die Zuwachsrate beträgt 25 vH, erhöht sich aber bei den Arbeitnehmern allein auf 31 vH, da

Jahr¹⁾, die von der Entwicklung des Notstandsprogramms einerseits, von den — verschieden hohen — jährlichen Zuwachsraten des Sozialprodukts seit 1950 andererseits, abhängen.

Innerhalb der für West-Berlin praktisch in Betracht kommenden Wachstumsrate des Sozialprodukts ist der Beschäftigungseffekt bei zunehmendem Sozialprodukt stark progressiv. Beispielsweise führte im Jahre 1953 die Verdoppelung der Zuwachsrate des Sozialprodukts auf 10 vH gegen-

¹⁾ Vgl. Wochenbericht des DIW, 20. Jg. Nr. 44 v. 30. 10. 1953, S. 178.

Sozialprodukt und Beschäftigung in West-Berlin 1949—1953¹⁾

Zeit	Brutto- sozialprodukt Mill. DM ²⁾	Beschäftigte 1000 Personen	Brutto- sozialprodukt je Beschäftigten DM ²⁾ ³⁾
Jahresdaten			
1949 . . .	3 080	780	3 950
1950 . . .	3 860	775	4 980
1951 . . .	4 315	825	5 230
1952 . . .	4 535	840	5 400
Veränderung von Jahr zu Jahr			
1949/50 . .	+ 820	— 5	+ 1 030
1950/51 . .	+ 455	+ 50	+ 250
1951/52 . .	+ 220	+ 15	+ 170
Zuwachsraten von Jahr zu Jahr (vH)			
1949/50 . .	+ 25	— 1	+ 26
1950/51 . .	+ 12	+ 6	+ 5
1951/52 . .	+ 5	+ 2	+ 3
1952/53 ⁴⁾	+ 10	+ 7	+ 3

1) Die Daten sind dem Sonderheft 24 des DIW entnommen. —
²⁾ In konstanten Preisen (Preisbasis III/50). — ³⁾ Maßzahl für die volkswirtschaftliche Produktivität. — ⁴⁾ Vorausgeschätzt; vorläufige Daten.

über 5 vH im Jahre 1952 zu einer Vervielfachung des Zuwachses der Beschäftigung. Im Jahres-

durchschnitt 1952 stieg die Beschäftigung in West-Berlin nur um 15 000 Personen gegenüber rd. 60 000 Personen 1953. Diese starke zusätzliche Wirkung dürfte vor allem daher kommen, daß die laufende Steigerung der Produktivität (durch Rationalisierung usw. rd. 3 vH im Jahr) anscheinend weitgehend autonom erfolgt und — wenigstens nach den Erfahrungen der letzten Jahre — erst eine über die Zuwachsrate der je Beschäftigten erzielten Leistung hinausgehende Steigerung des Absatzes und der Produktion überhaupt die Neueinstellung von Arbeitskräften gestattet.

Diese Erkenntnis kann — richtig angewandt — in den nächsten Jahren eines der wichtigsten Rüstzeuge der Westberliner Wirtschaftspolitik werden. Würde es einer bewußt aktiven Berlin-Politik (zu der auch die Bundesrepublik beitragen müßte) gelingen, einige Jahre lang eine jährliche Zuwachsrate des Sozialprodukts von 10 vH durchzuhalten, so würde sich die Arbeitslosigkeit in West-Berlin relativ schnell einem erträglicheren Niveau nähern, als es heute erreicht ist.

Der sowjetzonale Güterkraftverkehr

Obwohl im mitteldeutschen Verkehrswesen das Schwergewicht ganz eindeutig auf der Schiene liegt — das Vorherrschen der Bahn ist wesentlich ausgeprägter als in Westdeutschland —, so kann doch auf den Kraftwagenverkehr nicht völlig verzichtet werden. Nach den neuesten Planansätzen für 1953 ergibt sich folgende Leistungsverteilung¹⁾:

Eisenbahn	21,3 Mrd. tkm,
Binnenschifffahrt . .	1,8 Mrd. tkm,
Kraftverkehr	1,2 Mrd. tkm.

Die Lage des Straßenverkehrs selbst hat sich in den letzten Jahren laufend verschlechtert; dies gilt besonders für den Güterkraftverkehr.

Einen gewerblichen Güterfernverkehr mit regelmäßigen Linien gibt es in dem Gebiet der Sowjetischen Besatzungszone nicht. Der gewerbliche Güterkraftverkehr hat hauptsächlich Aufgaben im Nahverkehr durchzuführen. Alle Bemühungen sind darauf gerichtet, wenigstens einen Nah- und Lokalverkehr sowie die verschiedenen Arten des Zubringerverkehrs²⁾ aufrechtzuerhalten, jedoch reichen in Zeiten des Spitzenverkehrs die vorhandenen Verkehrsmittel auch für diese Anforderungen nicht voll aus. Der Güterkraftverkehr hat so in Mitteldeutschland eine Entwicklung genommen, die der in der Bundesrepublik und in den Staaten Westeuropas nahezu entgegengesetzt ist.

Trotz gegenteiliger Bemühungen der Verwaltung sind immer noch zwei Drittel bis drei Viertel

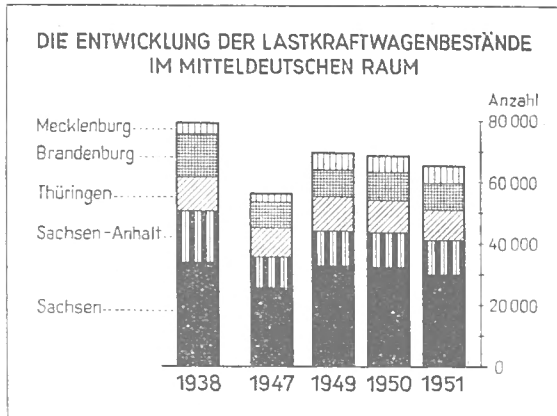
aller im Kraftverkehr beförderten Mengen Massengüter. Ein Fünftel stellen allein Kohlen, fast der gleiche Anteil entfällt auf Holz und auf Baumaterialien, rd. ein Siebtel auf Nahrungsmitteltransporte; nur der Rest sind Halb- und Fertigfabrikate. Die Verwirklichung des „Neuen Kurses“ müßte an sich Verschiebungen von Massengütern zu Stückgütern und eine stärkere Verkehrsverästelung zur Folge haben. Tritt dieser Fall ein, so wird aber der Transportraumangel noch dringender werden.

Vor dem Krieg gab es im mitteldeutschen Raum rd. 80 000 Lastkraftwagen, zwei Drittel hiervon entfielen auf die Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt. Der gegenwärtige Bestand ist auf etwa 65 000 Einheiten zu veranschlagen. Außerdem sind noch etwa 8 700 Zugmaschinen im Verkehr eingesetzt. Bereits seit 1949 ist ein ständiger Rückgang des Lastkraftwagen-Bestandes zu verzeichnen. Die Mehrzahl der Wagen ist nach wie vor im mitteldeutschen Industriegebiet beheimatet. Gegenüber der Vorkriegszeit weist heute nur Mecklenburg einen höheren Fahrzeugbestand auf, was nicht zuletzt mit der erheblich gestiegenen Bevölkerungszahl dieses Gebiets zusammenhängt.

Die Einsatzfähigkeit des vorhandenen Wagenparks ist ebenfalls rückläufig. Die vor wenigen Jahren in den Verkehr gebrachten neuen Horch- und Skoda-Lastwagen sind bereits stark abgenutzt. Der gesamte Fahrzeugpark ist überaltert; da schon vor dem Kriege rd. 40 vH der Einheiten über 5 Jahre alt waren, dürfte jetzt die Mehrzahl 20 Jahre zählen. Die in Privatbesitz befindlichen Wagen haben dabei ein etwas höheres

¹⁾ Veränderung des Volkswirtschaftsplanes 1953, II, in „Berliner Zeitung“, Nr. 234 vom 9. 10. 1953.

²⁾ Gesetz über den Volkswirtschaftsplan 1953, § 6, Abs. 4, in „Tägliche Rundschau“, Nr. 296 vom 19. 12. 1952.



Durchschnittsalter, die in „volkseigenen“ Betrieben laufenden Wagen liegen etwas darunter. Die nur wenige tausend Einheiten umfassende Jahresproduktion kommt nur in geringem Umfang dem eigenen — sowjetzonalen — Kraftverkehr zugute. Schwere Fahrzeuge mit über 3 t Ladekapazität werden nicht gebaut. Hersteller neuer Lastkraftwagen sind die Horch-, Phänomen- und Framo-Werke; das Produktionsprogramm umfaßt 1, 1,5 und 3 t Fahrzeuge.

Wichtiger als der fast ein Fünftel ausmachende Rückgang der Fahrzeugzahl und die fortschreitende Überalterung ist die Veränderung der Laderaumkapazität. Fast neun Zehntel aller Fahrzeuge liegen in der Größenklasse bis zu 3 t im Gegensatz zu Westdeutschland, wo sich gerade der Bestand der schweren Wagen gegenüber der Vorkriegszeit versechsfacht hat. In Mitteldeutschland sind Kraftwagen über 5 t Tragfähigkeit kaum noch vorhanden³⁾; die Gesamtkapazität aller Lastkraftwagen ist auf rd. 100 000 t zu schätzen gegenüber etwa 135 000 t 1936 und rd. einer Mill. t gegenwärtig in der Bundesrepublik. Die durchschnittliche Tragfähigkeit eines Lastkraftwagens liegt in Mitteldeutschland um mindestens ein Drittel niedriger als in Westdeutschland.

Dieser Mangel an Lastkraftwagenraum im Zusammenhang mit der Knappheit an Betriebsstoffen und Automobilzubehör verweist auf die Ausnutzung des Anhängerbestandes. An Autoanhänger aller Größen sind in der SBZ nur etwa 30 000 Einheiten vorhanden, von denen noch über vier Zehntel auf Fahrzeuge unter 1 t Tragfähigkeit entfallen. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Anhänger liegt daher etwas unter 2,5 t gegenüber fast 3,5 t in Westdeutschland. Der Laderaum des mitteldeutschen Anhängerparks ist gegenwärtig auf etwa 70 000 t zu veranschlagen,

³⁾ 1951 betrug der Anteil knapp 1,5 vH.

d. h. weniger als ein Zehntel des entsprechenden Laderaums in der Bundesrepublik.

Der Verkehrseinsatz der Fahrzeuge erfolgt sowohl durch volkseigene Kraftverkehrsbetriebe als auch durch private Unternehmer, die allerdings Zwangsmitglieder in den Autotransportgemeinschaften (ATG) sind, sowie im Werkverkehr. Teilweise stehen aber auch die Mitglieder der ATG im Dienst des volkseigenen Kraftverkehrs. Nach Fahrzeugzahl und Laderaum überwiegen immer noch die in privater Hand befindlichen Einheiten. Der Anteil der privaten Unternehmer sinkt aber schon deshalb stetig, weil diesem Kreis der Erwerb neuer Fahrzeuge nicht gestattet ist und der Bestand an wiederaufbaufähigen Altwagen praktisch erschöpft ist.

Die unbefriedigende Verkehrsbedienun g durch Autotransportgemeinschaften und volkseigene Kraftverkehrsbetriebe hat Mitte 1953 zu dem Versuch der Verwaltung geführt, einen Teil der Werkfahrzeuge auf die volkseigenen Verkehrsbetriebe zu überführen⁴⁾. Diese Maßnahme scheiterte aber am Widerstand der am eigenen Werkverkehr interessierten volkseigenen Produktionsbetriebe. Der Versuch, den Werkverkehr stark einzuschränken, ist deswegen jetzt dahin abgewandelt worden, daß die einen Werkverkehr unterhaltenden Betriebe verpflichtet sind, an bestimmten Tagen eine bestimmte Zahl von Fahrzeugen für eine außerwerkliche Verwendung bereitzustellen. Ob diese Regelung erfolgreich sein wird, ist zweifelhaft. Wohl ist die Ausnutzung der Fahrzeuge in Verkehrsbetrieben günstiger als im Werkverkehr, andererseits ist aber die Pflege der Wagen im eigenen Betrieb wesentlich besser und die Zahl der Ausfälle entsprechend geringer. Für den verbleibenden Werkverkehr volkseigener Betriebe ist die Gründung von Werkfahrgemeinschaften vorgesehen, die eine bessere Disposition, Auslastung und Wirtschaftlichkeit der Wagen gewährleisten sollen.

Für die Transportentgelte im Güterkraftverkehr gilt immer noch der Reichskraftwagentarif aus dem Jahre 1936 im wesentlichen in der alten Fassung und mit den alten Sätzen. Der Grundsatz der Tarifgleichheit mit dem Eisenbahngütertarif ist beibehalten worden. Im Nahverkehr wird nach der heute noch gültigen Nahverkehrs-Preisordnung von 1940 mit einem 15prozentigen Zuschlag abgerechnet. Das Tarifniveau als Ganzes hat sich, im Gegensatz zu Westdeutschland, nur wenig über den Stand von 1936 gehoben. Für Sondereinsätze, insbesondere in der Landwirtschaft, werden Sondertarife angewendet.

⁴⁾ Vgl. Der Verkehr, Nr. 6, Juni 1953, S. K 81, „Die Reorganisation des Werkverkehrs beginnt“.

Der nächste Wochenbericht erscheint am Dienstag, dem 22. Dezember 1953.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Pacelliallee 6, und Bonn, Burgstraße 160.

Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Prof. Dr. Bruno Gleitze, Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Hans Liebe, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Rolf Wagenführ (ausw. Mitglied), Dr. Albert Wissler. Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde. Geranienstraße 2. Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung im Inland DM 30,—, halbjährlich DM 16,—, vierteljährlich DM 9,—.

*) 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. — o) Berichtigte Zahl.

1) Ohne Ausländer in IRO-Lagern. — 2) Lebendgeborene. — 3) Ohne Totgeborene. — 4) Gesamtverkehr (Inlandverkehr einmal gezählt) einschl. Durchfahrverkehr und Interzonenverkehr ohne bahueigenen Güterkraftverkehr. — 5) D. h. Summe der ein- u. ausgeladenen Mengen unter Doppelzählung der Güter, die im Bundesgebiet sowohl ein- als auch ausgeladen werden. — 6) Einschl. Durchgangsverkehr; Inlandverkehr nur einmal gezählt. — 7) Einschl. Stadtschnellbahn und Obus. — 8) Einschl. Weihnachtstrafikation. — 9) Ab Januar 1952 nicht mehr nach der Wohnansässigkeit, sondern nach dem Ort der Eheschließung. — 10) Neuer Firmenkreis ab Januar 1953. — 11) Ab Mitte Sept. 1952 einschl. aller mit zweitem Wohnsitz in West-Berlin gemeldeten Personen. — 12) Neuberechnung.

Soweit es sich nicht um Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung handelt, entstammen die Angaben folgenden Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden. — Statistisches Landesamt Berlin.