

Wochenbericht

21. Jahrgang

Berlin, den 30. Juli 1954

Nummer 31

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

Der Stand der Motorisierung in der Bundesrepublik

In der Diskussion über die künftige Verkehrspolitik der Bundesrepublik werden verschiedene Argumente geltend gemacht: es wird gesagt, daß die Zahl der Kraftfahrzeuge bereits für das deutsche Straßennetz zu groß sei, also insbesondere Gütertransporte von der Straße auf die Schiene verlagert werden müßten; zum anderen wird mit Hinweis auf andere Länder behauptet, daß Deutschland in der Motorisierung noch erheblich zurückstehe. Im folgenden soll daher der Motorisierungsstand der Bundesrepublik im Vergleich zu anderen europäischen Staaten näher untersucht werden¹⁾.

Kraftfahrzeugdichte und Einwohnerzahl

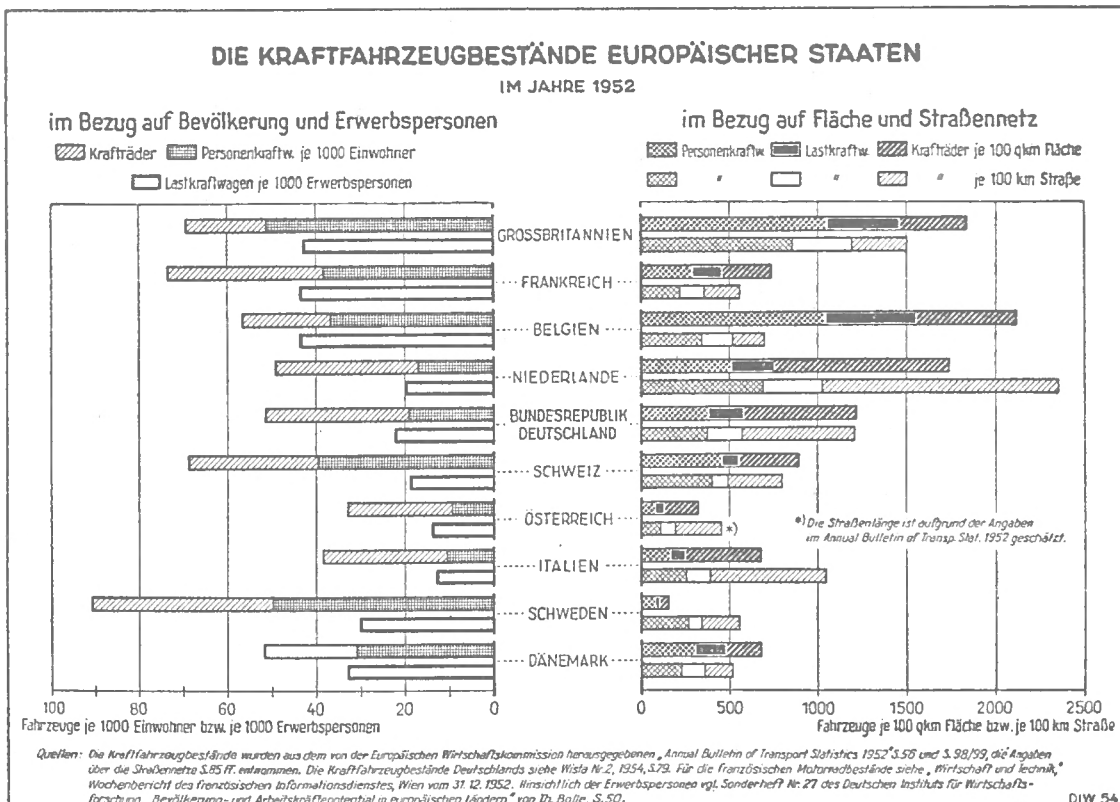
Der Motorisierungsgrad — das ist der Ausdruck für das Maß, in dem die Bevölkerung eines Gebietes mit Kraftfahrzeugen ausgerüstet ist — wird im allgemeinen durch das Verhältnis der Zahl der vorhandenen Kraftwagen zu der Zahl der Einwohner ausgedrückt. Über die im Straßenverkehr herrschenden Verhältnisse, z. B. Überfüllung, sagt diese Kennziffer jedoch wenig aus. Danach stand die Bundesrepublik mit rund 30 Kraftwagen je 1000 Einwohner in der Reihe der europäischen Staaten weit unten. Diese Berechnung ist aber aus folgenden Gründen unbefriedigend:

1. Die Zusammenrechnung der Bestände an Personenwagen und Lastfahrzeugen verdeckt die Tatsache,

daß der Personenverkehr und Güterverkehr zwei Aufgabenkreise darstellen, die wenig miteinander zu tun haben. Man darf deshalb nicht von einem allgemeinen, sondern nur jeweils von einem Motorisierungsgrad des Personenverkehrs und des Güterverkehrs sprechen. Dies um so mehr, als die Verteilung der Nutzfahrzeuge erheblich von der der Personenfahrzeuge abweicht.

2. Die Vernachlässigung der Krafträder ist nicht zu vertreten. Das Kraftrad ist zwar dem Kraftwagen in der Regel nicht gleichwertig, aber durchaus gleichartig. Zur Bestimmung des Motorisierungsgrades des Per-

¹⁾ Da für 1953 noch kein internationales Material verfügbar ist, mußte 1952 zugrunde gelegt werden.



sonenkraftverkehrs ist seine Berücksichtigung daher unentbehrlich.

Faßt man Personenkraftwagen und Krafträder in einer Zahl zusammen, dann steht die Bevölkerung der Bundesrepublik in der Versorgung mit Personenkraftfahrzeugen erst an siebenter Stelle unter den europäischen Staaten diesseits des Eisernen Vorhanges. Alle übrigen europäischen Industriestaaten weisen eine höhere Kraftfahrzeugdichte auf. Der beträchtliche Unterschied ist im wesentlichen historisch zu erklären. Zwischen den beiden Weltkriegen hatte Deutschland nur in der zweiten Hälfte der 30er Jahre günstige Voraussetzungen für eine stärkere Motorisierung; die vorangegangene Wirtschaftskrise und die Entwicklung in den 20er Jahren hemmten die Motorisierung in Deutschland. Der zweite Weltkrieg und seine Folgen brachten einen gewaltigen Rückschlag. Erst in den letzten fünf Jahren verbesserte sich auch in Deutschland die Ausrüstung der Bevölkerung mit Kraftfahrzeugen. Der Zeitraum war aber zu kurz, um den Vorsprung der vergleichbaren Länder aufholen zu können.

In bezug auf die Verteilung der Kraftfahrzeuge auf Kraftwagen und Krafträder ist zu bemerken, daß in Deutschland fast zwei Drittel der mit 52 Kraftfahrzeugen je 1000 Einwohner zu beziffernden Kraftfahrzeugdichte auf Motorräder entfallen (33). Dieses Verhältnis wird nur von wenigen anderen europäischen Ländern erreicht bzw. übertroffen. Von den gut einhalb Millionen Krafträdern in Westdeutschland waren 1952 rund 450 000 Motorfahräder. Hieraus folgt, daß die Leistungsfähigkeit des deutschen Kraftfahrzeugparks geringer ist als die Kraftfahrzeugdichte vermuten läßt; jedenfalls liegt die Versorgung der deutschen Bevölkerung mit Personen-Kraftfahrzeugen erheblich unter dem Stand der vergleichbaren westeuropäischen Staaten, der zwischen 70 und 50 Fahrzeugen je 1000 Einwohner schwankt.

Bei der Ausstattung der Bevölkerung mit Personenkraftfahrzeugen ist eine Reihe von Faktoren wirksam, von denen die wirtschaftliche Intensität, die Struktur des sozialen Aufbaues und die steuerliche Behandlung der Kraftfahrzeuge die größte Bedeutung haben; die räumlichen und topographischen Verhältnisse sind nicht so ausschlaggebend.

Ist die Einwohnerzahl eine Bezugsgröße für Nutzfahrzeuge?

Ist der Motorisierungsgrad, den der Personenverkehr erreicht hat, durch Bezug des Fahrzeugbestandes auf die Einwohnerzahl hinreichend zu erfassen, so ist der Motorisierungsgrad des Güterverkehrs schwieriger zu messen. Die Relation zwischen der Zahl der Fahrzeuge und der der Einwohner ist hierfür wenig geeignet. Es gilt ja nicht die Ausrüstung der Bevölkerung, sondern die der Wirtschaft mit Nutzfahrzeugen festzustellen. Das Nächstliegende, die Zahl der Nutzfahrzeuge mit der Zahl der Betriebe in Beziehung zu setzen, ist im internationalen Vergleich mangels ausreichender Statistiken nicht möglich. Ein Ausweg ist die Verwendung der Zahl der Erwerbspersonen als Bezugsgröße. Damit werden die besonderen Einflüsse der Bevölkerungsstruktur ausgeschaltet. Andererseits ist es aber nur schwer möglich, bei der Bestimmung des Kreises der Erwerbspersonen die Gruppen einwandfrei auszuscheiden, die wie z. B. die im öffentlichen Dienst Stehenden und freiberuflich Tätigen kein Indiz für die Intensität der Wirtschaftstätigkeit bieten.

Das Versorgungsniveau mit Lastkraftwagen ist in den Wirtschaften der Industriestaaten Belgiens, Frankreichs und Großbritanniens fast gleich. Auffallend hoch ist auch die Lastwagendichte der nordischen Staaten. Der hohe Lastkraftwageneinsatz dürfte hier auf die räumlichen, verkehrsbedingten und topographischen Verhältnisse zurückzuführen sein. Abgesehen von Dänemark ist die Eisenbahndichte in diesen Ländern gering, so daß der Kraftwagen hier wesentliche Verkehrslücken zu schließen hat.

Die Lastwagendichte in der Bundesrepublik liegt mit 22 Lastkraftwagen je 1000 Erwerbspersonen wesent-

lich tiefer als in England, Frankreich und Belgien, wo über je 40 Lastkraftwagen auf 1000 Erwerbspersonen entfallen; ein ähnliches Verhältnis bestand auch vor dem Kriege, als 11 Lastwagen je 1000 Erwerbspersonen in Deutschland durchschnittlich je 24 Lastwagen in den drei genannten Staaten gegenüberstanden. Das Vordringen des Lastkraftwagens wurde in Deutschland bis in die 30er Jahre durch die Verkehrspolitik nicht gerade gefördert. Die Begünstigung des Straßengüterverkehrs in den fünf Jahren nach der Währungsreform konnte die Verluste des Krieges und den allgemeinen Rückstand noch nicht wettmachen.

Die Größenschichtung der Lastkraftwagen

Die vorstehende Betrachtung berücksichtigt nur die Wagenzahl. Zur Beurteilung des gegenwärtigen Motorisierungsstandes ist aber auch die Größenschichtung der Fahrzeuge von Bedeutung¹⁾.

Gliederung des europäischen Lastkraftwagenparks nach Größensklassen ¹⁾
1952 in 1000

	Lastkraftwagen insges. Bestand	davon mit einer Kapazität					
		bis 2 t		über 2 t - 5 t		5 t u. darüber	
		Be- stand	in vH	Be- stand	in vH	Be- stand	in vH
Bundesrepublik	502	313	62,3	158	31,5	31	6,2
England	1004	578	57,6	297	29,6	129	12,8
Frankreich ²⁾ .	919	737	80,2	86	9,3	96	10,5
Belgien (1951) .	151	90	59,3	51	33,5	11	7,2
Luxemburg . . .	5	2	45,3	³⁾ 3	53,8	⁴⁾ 0	0,9
Niederlande . .	82	43	51,8	34	41,9	5	6,3
Schweiz	41	⁵⁾ 22	53,1	⁶⁾ 15	37,1	4	9,8
Österreich . . .	46	19	40,5	25	54,2	2	5,3
Italien ²⁾	260	164	63,1	69	26,5	27	10,4
Schweden (1951) ⁷⁾	82	33	39,7	44	53,0	6	7,3
Norwegen . . .	65	36	55,7	28	43,5	1	0,8

¹⁾ Quelle: Annual Bulletin of Transport Statistics, 1952, S. 98-99. — Die Zahlen für die Bundesrepublik wurden dem Sammelwerk „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1953“ entnommen. — ²⁾ Inoffizielle Schätzung. — ³⁾ Fahrzeuge mit einer Kapazität von 2 - 10 t. — ⁴⁾ Fahrzeuge mit einer Kapazität über 10 t. — ⁵⁾ Fahrzeuge mit einer Kapazität unter 1,5 t. — ⁶⁾ Fahrzeuge mit einer Kapazität von 1,5 bis 4,99 t. — ⁷⁾ Ausschließlich 7 195 Spezialfahrzeugen.

Am bemerkenswertesten an dieser Aufstellung ist der sehr hohe Anteil, den in Frankreich die leichten Fahrzeuge bis 2 t haben (80 vH), und der immer noch verhältnismäßig schwache Anteil der Wagen über 5 t Nutzlast in Deutschland (6,2 vH). Bei einer Zusammenfassung der beiden Größengruppen von 2—5 t und über 5 t Nutzlast verändert sich das Bild allerdings zugunsten Deutschlands. Mit einem Anteil von 38 vH befindet sich die Bundesrepublik in geringem Abstand von Großbritannien, Belgien und Italien. Sieht man von der aus dem Rahmen fallenden Verteilung in Frankreich ab²⁾, so zeigt sich also, daß in Deutschland der schwerere Lastkraftwagen über 2 t nicht überdurchschnittlich verbreitet ist.

Der überdurchschnittliche Anteil der schwereren Fahrzeuge in Schweden ist darauf zurückzuführen, daß hier der Kraftwagen, wie erwähnt, zum Teil Schienenersatzverkehr durchführt. Gleiche Anforderungen stellt der gebirgige Charakter der Landschaft. Der zuletzt angeführte Grund erklärt auch zum Teil die Fahrzeugverteilung in Österreich und der Schweiz.

Das Kapazitätsverhältnis von Fahrbahn und Fahrzeugpark

Der Bau und die Verbesserung des Straßennetzes sind in vielen Ländern aus fiskalischen Gründen gehemmt. Es ist daher in Anbetracht des rasch zunehmenden Kraftverkehrs die Frage berechtigt, ob

¹⁾ Eine Untersuchung unter diesem Gesichtspunkt ergab für die Vorkriegszeit eine Verbesserung der Stellung Deutschlands im Rahmen der übrigen europäischen Staaten, weil hier der Anteil der schweren Wagen verhältnismäßig hoch war.

²⁾ Dies ist zum großen Teil eine Folge der französischen Verkehrspolitik, die den Güterfernverkehr mit Kraftwagen über 200 km bis vor kurzem auf dem Stande, den er Mitte der 30er Jahre erreicht hatte, beschränkte.

nicht im Laufe der Zeit eine starke Disproportionalität zwischen Fahrzeug und Fahrbahn auftritt¹⁾. Die Wurzel für das Entstehen dieses Mißverhältnisses ist darin zu suchen, daß die Verkehrsmittel aus privatwirtschaftlichen Erwägungen eingesetzt werden, der Verkehrsträger (Straßennetz) jedoch nach fiskalischen Gesichtspunkten unterhalten und ausgebaut wird.

Vor einiger Zeit wies der Economist²⁾ darauf hin, daß Straßenausgaben ein bevorzugtes Gebiet für Haushaltseinsparungen sind. Die Ausgaben je Kopf der Bevölkerung für das Straßenwesen beliefen sich nach dieser Quelle im Jahre 1950 in England auf 1,5 £, was etwa den deutschen Verhältnissen in diesem Zeitabschnitt entsprochen haben dürfte³⁾.

In der Bundesrepublik ist die Zahl der Kraftwagen bis 1952 auf das Eineinhalbfache des Vorkriegsstandes gestiegen⁴⁾; die Aufwendungen für die Straßen reichten aber erst in den letzten Jahren aus, um den Substanzverzehr aufzuhalten. Gegenüber 1938 hatte sich 1952 die Zahl der Lastkraftwagen mehr als verdoppelt; fast die gleiche Zunahme weist der Motorradbestand auf, während sich die Zahl der Personewagen um etwa ein Viertel erhöht hat⁵⁾. Die Ausgaben im Straßenhaushalt der gesamten öffentlichen Verwaltung im Bundesgebiet (Bund, Länder und Gemeinden) beliefen sich aber erst 1952 nominell auf etwa die Summe, die 1936 im Altreich, also für ein größeres Gebiet und bei größerer Kaufkraft der Mark, ausgegeben wurde.

Die bisher berechneten Kennziffern sagen wenig über den Ablauf des Straßenverkehrs der Länder im Vergleich miteinander aus. Um der Beantwortung dieser Fragen näherzukommen, bedarf es der Inbeziehungsetzung der Kraftfahrzeugbestände zu der Straßenlänge, unter Umständen auch der Bodenfläche des Landes. Hierbei muß unterstellt werden, daß der Benutzungsgrad der Fahrzeuge in den zum Vergleich herangezogenen Ländern ähnlich ist.

Die Transportabteilung der Economic Commission for Europe hat den Versuch unternommen, für das Jahr 1952 die Zahl der Motorfahrzeuge (ohne Motorräder) je 100 km Straßenlänge für eine Reihe von Staaten zusammenzustellen⁶⁾. Weit an der Spitze mit rund 1200 Fahrzeugen je 100 km liegt in dieser Aufstellung Großbritannien vor den Niederlanden mit rund 1000 Fahrzeugen und Deutschland mit rund 590 Fahrzeugen⁷⁾. Die Mehrzahl der übrigen europäischen Staaten weist ungefähr 400 Kraftwagen je 100 km Straßenlänge auf. Leider ist die Bezugsgröße „Straßenlänge“ in dieser Aufstellung keine einheitliche Größe, weil bisher ein einheitliches Klassifikationssystem für die Straßen der europäischen Staaten noch nicht besteht. Genaueres Material ist zur Zeit nicht verfügbar, es ist daher auch nicht möglich, die Gemeindestraßen auszusondern⁸⁾.

Im Schaubild sind die Motorräder mit berücksichtigt. Die Einbeziehung der Motorräder zeigt, daß diese Fahrzeugart in einigen Staaten die Hälfte und mehr der Gesamtfahrzeugzahl je 100 km Straße ausmacht. Hieraus folgt, daß einerseits die Krafträder nicht außer Ansatz bleiben dürfen, es andererseits wegen des erheblich geringeren Raumbedarfs eines Kraftrades⁹⁾ nicht möglich ist, die Summe aller Kraftfahrzeuge je 100 km Straße als Maßstab für die Be-

legung der Straße zu nennen; insbesondere Länder wie Holland, Deutschland, Italien würden sonst eine zu hohe Straßenbeanspruchung ausweisen. Es ist zu erwägen, ob bei der Berechnung einer Gesamtzahl der Kraftfahrzeugdichte die Motorräder mit 50 vH angesetzt werden sollten. In diesem Falle ergäben sich erhebliche Veränderungen der Dichtezeffern.

Kraftfahrzeugdichte je 100 km Straßenlänge
Stand 1952

	Summe aller Fahrzeuge	Motorräder mit 50 vH angesetzt
Niederlande	2 377	1 710
Großbritannien	1 528	1 374
Deutsche Bundesrepublik . .	1 209	890
Italien	1 055	724
Schweiz	805	651
Belgien	706	613
Frankreich	568	462
Schweden	568	457
Dänemark	522	443
Österreich	467	330

Die Reihenfolge der Staaten bleibt fast unverändert, die Abstände verringern sich jedoch beträchtlich.

Der Fahrzeugbestand im Verhältnis zur Landesfläche

Als weitere Bezugsgröße ist die jeweilige Landesfläche verwendet worden. In den Ländern, die eine mit den deutschen Verhältnissen vergleichbare Oberflächenbeschaffenheit haben, wie etwa England, Frankreich und Belgien, liegt die Kraftfahrzeugdichte je 100 km Straße erheblich niedriger als je 100 qkm Fläche, während die entsprechenden Werte für die Bundesrepublik fast identisch sind. In Westdeutschland entfallen nämlich auf 100 qkm Fläche 101 km Straße, in England sind es 122 km und in Frankreich sogar 130 km. Der zwischenstaatliche Vergleich der Kraftfahrzeug-Dichtezeffern auf der Basis der Landesfläche, der gewisse Ungenauigkeiten der internationalen Straßenstatistik vermeidet, aber nur zwischen Ländern mit ähnlicher topographischer Beschaffenheit durchführbar ist, verweist Deutschland auf eine untere Stelle in der Reihe der europäischen Länder und rückt es damit näher an die für Europa geltenden Durchschnittswerte, zumal dann, wenn der Anteil der Motorräder berücksichtigt wird. Insbesondere hinsichtlich der Lastkraftwagen steht die Bundesrepublik bei diesem Vergleich in weitem Abstand hinter Belgien, England und den Niederlanden. Mit 200 Fahrzeugen je 100 qkm ist ihre Dichtezeffern nur noch um knapp ein Fünftel höher als die Frankreichs.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Motorisierung Westdeutschlands hinsichtlich der Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Kraftfahrzeugen erheblich hinter diejenigen vergleichbarer Nachbarländer zurücksteht. Der Vergleich zwischen Fahrzeugbestand und Straßennetz hingegen zeigt unter gewissem Vorbehalt, daß Deutschland in dieser Beziehung erheblich höher in der Reihe der europäischen Staaten steht als bei der Fahrzeugdichte je 1000 Einwohner oder 1000 Erwerbspersonen. Unbeschadet der Notwendigkeit, große Investitionen im Straßennetz vorzunehmen, gelten aber bei einem internationalen Vergleich in der Bundesrepublik keineswegs beispiellose Verhältnisse¹⁾. Noch ausgeprägter ist dieses Ergebnis, wenn man die Kraftfahrzeugbestände zur Landesfläche in Beziehung setzt. Bei allen vorgenommenen Relationen ist schließlich zu beachten, daß Westdeutschland vom gesamten deutschen Wirtschaftsraum als der wirtschaftlich am besten entwickelte Teil anzusehen ist. Im Falle eines Zusammenschlusses mit dem in jeder Hinsicht untermotorisierten mitteleuropäischen Raum würde sich mit Sicherheit für das gesamte Gebiet auch eine Ermäßigung der Kraftfahrzeugdichte in bezug auf das Straßennetz ergeben.

¹⁾ Im Jahre 1953 ist eine weitere Vermehrung des Kraftfahrzeugbestandes in allen Ländern zu verzeichnen, es ist aber nicht anzunehmen, daß hierdurch eine wesentliche Verschiebung der Verhältnisse eingetreten ist; der deutsche Kraftfahrzeugbestand stieg in diesem Zeitraum um 20 vH, der Lastkraftwagenbestand aber nur um 8 vH.

¹⁾ Vgl. Annual Bulletin of Transport Statistics 1952, herausgegeben von der Economic Division für Europe, Transport Division, Genf, Dezember 1953, 4. Jahrgang, S. 44.

²⁾ In der Nr. vom 10. 5. 52, S. 397.

³⁾ Allerdings ist in den deutschen Zahlen ein erheblicher Betrag für Kriegsschädenbeseitigung enthalten.

⁴⁾ Im Vergleich hierzu hat sich zwischen 1938 und 1952 der Kraftwagenbestand Belgiens etwa verdoppelt, der Italiens um drei Viertel und der Englands um rund die Hälfte erhöht.

⁵⁾ Nach „Tatsachen und Zahlen 1953“, S. 135.

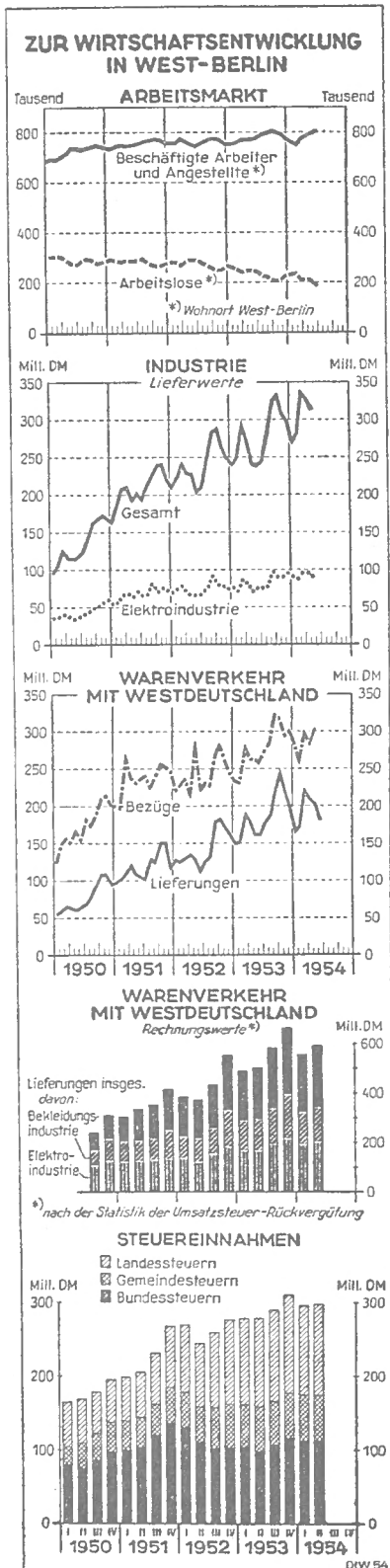
⁶⁾ Annual Bulletin a. a. O., S. 55.

⁷⁾ Für Deutschland berichteter Wert.

⁸⁾ Der Anteil der befestigten Gemeindestraßen am Gesamtnetz ist in der Bundesrepublik auf etwa 120 000 km zu veranschlagen.

⁹⁾ Von der geringen Zahl der Beiwagengespanne sei einmal abgesehen.

Westberliner Wirtschaftslage Mitte Juli 1954



Die Zahl der Arbeitslosen (einschließlich Heimarbeiter) sank im Juni um weitere 5 700 Personen auf insgesamt 194 400 ab und unterschritt damit zum erstenmal seit fünf Jahren die 200 000 Grenze. Die Gründe hierfür waren die Zunahme der Bautätigkeit und die Belebung in anderen Industriezweigen wie z. B. der Metall- und Elektroindustrie.

Im Laufe des 1. Halbjahrs 1954 ergab sich eine Abnahme der Arbeitslosenziffer um 33 500 gegenüber 25 800 im entsprechenden Vorjahrszeitraum. In diesem Rückgang kommt ein nicht unbeträchtlicher Abbau der strukturellen Arbeitslosigkeit zum Ausdruck, doch läßt ein Vergleich mit dem Bundesgebiet die noch immer außergewöhnliche Belastung des Westberliner Arbeitsmarktes erkennen. Im Bundesgebiet belief sich im Juni 1954 der Anteil der Arbeitslosen an den Arbeitnehmern auf 5,8 vH, in West-Berlin dagegen auf 19,5 vH. —

Die Westberliner Industrie erzielte im Mai einen Umsatz von 314 Millionen DM. Gegenüber dem Vormonat bedeutet dies — arbeitstäglich — einen Rückgang von 4 vH gegenüber 8 vH zur gleichen Zeit des Vorjahres. Neben der saisonüblichen Abnahme der Umsätze bei der Bekleidungsindustrie verzeichnete auch die Elektroindustrie einen stärkeren Absatz-Rückgang.

Die Industrieproduktion West-Berlins lag in den ersten fünf Monaten 1954 real um 21 vH höher als vor Jahresfrist. An dieser Steigerung waren nahezu alle Industriezweige beteiligt. Den größten Fortschritt mit mehr als einer Verdoppelung der Produktion erzielten — hauptsächlich infolge der erhöhten allgemeinen Bautätigkeit — der Stahl- und Eisenbau wie auch das holzbearbeitende Gewerbe. Es folgten Feinkeramik und Glas mit 46 vH, Papier und Druck mit 37 vH, Holzverarbeitung mit 36 vH, Bekleidungsindustrie mit 27 vH, Metallurgie und Chemie mit je 26 vH sowie Elektrotechnik mit 23 vH. Die Produktionszunahme der übrigen Industriezweige lag unter dem Durchschnitt von 21 vH, während die Erzeugung der Feinmechanischen und Optischen Industrie um 11 vH gegenüber dem Vorjahr zurückging.

Die einzelnen Zuwachsraten zeigen, daß sich der bisherige Abstand in der Entwicklung zwischen Investitions- und Verbrauchsgüterindustrien in den ersten fünf Monaten 1954 merklich verringert hat. Von 1952 auf 1953 (jeweils Januar bis Mai) erfuhr die Produktion von Verbrauchsgütern eine Zunahme um 29 vH, die der Produktionsgüter nur eine solche um 13 vH. Dagegen lag das Produktionsergebnis der ersten fünf Monate 1954 in der Verbrauchsgüterindustrie um 23 vH, in der Investitionsgüterindustrie jedoch um 19 vH über dem Vorjahr.

Die Warenlieferungen Westberlins in das Bundesgebiet — gemessen an den Anträgen auf Umsatzsteuerrückvergütung — erreichten im 1. Halbjahr 1954 einen Wert von 1 151 Mill. DM. Die Zunahme gegenüber dem 1. Halbjahr 1953 betrug 16 vH und erstreckte sich auf alle Wirtschaftsbereiche. Besonders hervorzuheben ist der kräftige Zuwachs bei der Nahrungs- und Genußmittelindustrie.

Warenlieferungen West-Berlins in Mill. DM

	1. Hj. 1953	1. Hj. 1954	
	in Mill. DM		1. Hj. 1953 = 100
Warenlieferungen nach Westdeutschl. insgesamt ¹⁾ ..	993	1 151	116
darunter:			
Elektrotechnik	337	390	116
Bekleidung	245	276	113
Eisen und Metall	168	200	119
Nahrungs, Genußmittel ..	58	95	150
Chemie	57	65	114
Feinmechanik, Optik	27	28	104
Zum Vergleich:			
Warenexport	179	215	120

1) Wert der Ursprungszeugnisse.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Pacelliallee 6, und Bonn, Burgstraße 160.
 Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Hans Liebe, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wissler.
 Wissenschaftlicher Beirat: Prof. Dr. Bruno Gleitze, Dr. Rolf Wagenführ, Dr. Eduard Wolf.
 Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstr. 2
 Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65, Friedrich-Krause-Ufer 24. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany
 Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung) im Inland DM 30,—, halbjährlich DM 16,—, vierteljährlich DM 9,—

— Hierzu 1 Zahlenbeilage —

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1953										1954					
			April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
Anzahl der Werktage:			24	23	26	27	26	26	27	24	24	25	24	27	24	24	25	
Zentralbank																		
Überweisungen 1) nach Westdeutschland . . .	W-B	Mill. DM	S	401,2	381,8	387,8	415,6	421,6	426,8	439,0	431,9	445,0	510,4	497,2	606,6	638,2	535,6	.
von	"	"	E	286,1	258,9	297,9	300,5	278,7	325,3	349,9	305,3	374,6	423,1	435,4	549,6	511,8	435,9	.
Guthaben bei BDL . . .	"	"	"	228,8	209,4	198,0	171,3	107,8	112,7	192,0	128,4	123,1	85,3	114,7	162,1	150,8	194,5	.
Notenumlauf an B-gest. Noten2)	W-B	Mill. DM	E	627	620	627	632	630	634	639	640	664	.	.	.	.	.	.
Wechselkurse 3)	W-B	DM - Ost	D	5,75	5,58	5,73	5,39	4,98	4,51	4,35	4,51	4,46	4,18	4,17	4,26	4,44	4,71	4,65
Finanzen																		
Einnahmen aus Steuern . . .	W-B	Mill. DM	S	77,4	100,6	100,9	91,8	101,9	98,0	85,2	107,2	113,3	102,2	100,4	96,5	85,0	107,4	109,3
davon Umsatzsteuer . . .	"	"	"	23,2	20,8	20,6	24,2	21,5	22,4	26,3	25,1	23,4	32,9	21,4	20,7	25,4	24,0	23,6
GARIOA-Kredite . . .	"	"	"	30,0	—	6,0	—	5,0	—	95,0	—	—	—	—	15,0	—	—	.
ERP-Kredite . . .	"	"	"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.
Bundeshilfe 4)	"	"	"	117,2	102,3	94,3	101,0	106,6	115,4	84,7	82,0	92,9	72,6	94,7	118,6	134,6	128,9	.
Sparkasse, Spareinlagen . . .	W-B	Mill. DM	E	100,3	103,3	104,3	108,3	112,7	117,0	121,3	125,0	134,4	141,4	146,8	152,5	157,0	160,9	.
Kreditsicherheit																		
Konkursanträge . . .	W-B	Anzahl	S	54	32	70	38	49	43	49	49	34	73	48	61	46	44	48
Eröffnete Konkurse . . .	"	"	"	13	13	19	12	7	11	15	9	7	5	7	13	6	9	8
Lebenshaltungskosten-Index5)																		
Gesamtlebenshaltung . . .	W-B	1938=100	"	156,3	156,2	155,8	156,5	157,4	156,7	156,3	156,5	156,3	156,1	155,9	156,0	155,0	154,6	155,5
davon Ernährung . . .	"	"	"	174,1	173,8	174,5	174,9	177,2	176,9	175,9	177,0	176,4	176,9	176,1	176,5	173,8	173,0	173,3
Hausrat . . .	"	"	"	178,9	178,4	178,0	177,7	177,0	177,0	176,6	176,8	176,0	175,7	175,3	173,8	173,7	173,5	173,3
Bekleidung . . .	"	"	"	175,1	175,6	175,7	175,6	175,2	175,1	175,5	175,7	175,3	175,3	174,8	173,7	173,1	172,9	172,6
Verkehr																		
Gütereingang, insgesamt . .	W-B	1000 t	S	656,6	633,0	530,1	596,2	585,5	554,0	729,2	675,9	515,7	434,4	403,5	501,7	634,8	652,6	551,5
Eisenbahn . . .	"	"	"	251,0	260,8	190,0	297,7	279,1	230,9	379,6	382,6	220,0	211,8	205,9	198,6	192,0	220,6	184,2
Straße . . .	"	"	"	190,5	183,7	179,7	204,1	206,4	231,0	237,2	211,4	199,0	199,1	197,6	233,8	238,8	240,5	213,1
Binnenschifffahrt . . .	"	"	"	215,1	188,5	160,4	94,4	100,0	92,1	112,4	81,9	96,7	23,5	—	69,2	204,0	191,5	154,2
Güterausgang, insgesamt . .	"	"	"	61,6	58,4	63,8	63,6	69,7	69,5	78,7	74,4	69,1	59,5	50,4	72,1	71,1	75,2	73,4
Eisenbahn . . .	"	"	"	21,5	15,9	14,0	13,3	13,1	14,7	21,9	18,3	17,0	14,9	10,7	17,1	15,3	14,4	12,9
Straße . . .	"	"	"	28,4	28,9	35,4	35,1	35,5	38,8	40,1	40,5	38,2	36,0	30,9	41,0	39,1	39,9	42,1
Binnenschifffahrt . . .	"	"	"	6,5	8,8	10,0	12,0	17,1	12,5	13,5	12,6	11,3	6,6	—	11,4	14,1	18,3	15,6
Luftfracht . . .	"	"	"	5,2	4,8	4,4	3,2	4,0	3,5	3,2	3,0	2,6	2,0	2,5	2,6	2,6	2,6	2,8
Post 6)	"	"	"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aufgegebene Telegramme . .	"	1000	"	96	101	137	.	.	340	.	.	329	.	.	290	.	.	.
Aufgegebene Pakete . . .	"	"	"	699	644	520	.	.	1573	.	.	2023	.	.	1481	.	.	.
Fernsprech-Nahverkehr . . .	"	"	"	17400	17017	18707	.	.	54199	.	.	57823	.	.	53397	.	.	.
Einzahlungen (DM-West) . .	"	1000 DM	"	151631	150920	156493	.	.	459252	.	.	516601	.	.	471181	.	.	.
West-Warenverkehr																		
Bezüge aus Westdeutschland .	W-B	Mill. DM	S	262,4	260,6	257,9	274,5	284,6	324,1	320,2	291,2	302,1	283,3	256,3	300,5	281,0	304,1	.
Lieferungen nach West-Deutschl. ausgeführt 7)	"	"	"	102,8	101,3	118,8	113,3	116,3	126,5	136,9	130,7	131,4	122,5	121,1	141,7	128,4	142,7	.
Wert d. Ursprungsbescheinigg. 8)	"	"	"	181,1	160,7	161,0	177,2	187,2	220,3	249,4	218,1	198,8	163,1	171,5	223,3	210,5	201,8	180,9
Außenhandel																		
Export . . .	W-B	1000 \$	S	8335	7179	8053	7069	7547	7796	8109	7705	11845	9319	7522	9068	8831	7896	8596
"	"	1000 DM	"	35008	30153	33822	29688	31697	32743	34059	32360	49749	39138	31593	38087	37090	33162	36105
Industrieproduktion																		
Gesamtlieferwert . . .	W-B	Mill. DM	S	272,0	240,9	239,3	244,0	283,2	325,6	335,3	308,9	296,8	268,6	281,7	339,8	325,3	314,0	.
Gesamtlieferwert 9), arb.-tgl. . .	"	1936 = 100	"	62	57	51	49	60	71	67	70	63	57	61	65	70	68	.
dar. Elektrotechnik . . .	"	"	"	71	64	60	59	64	81	67	77	78	74	75	72	82	78	.
Maschinenbau . . .	"	"	"	48	48	44	42	43	46	45	51	56	45	48	52	53	60	.
Eisen- u. Metallwaren . . .	"	"	"	40	32	30	31	31	32	30	35	32	28	33	31	34	37	.
Feinmechanik u. Optik . . .	"	"	"	40	39	38	30	31	30	33	39	38	29	35	35	36	35	.
Stahlbau . . .	"	"	"	55	59	52	55	63	83	97	90	97	79	62	78	64	81	.
Bekleidung . . .	"	"	"	158	122	68	97	179	210	213	167	83	79	133	165	173	131	.
Druck . . .	"	"	"	25	24	24	21	22	25	29	31	30	27	25	26	32	29	.
Papierverarbeitung . . .	"	"	"	63	64	63	65	70	84	94	106	94	76	74	78	82	83	.
Chemie (o. Kunstfaser) . . .	"	"	"	06	107	104	93	99	110	114	133	111	108	105	111	124	125	.
Holzverarbeitung . . .	"	"	"	140	41	39	34	42	46	49	59	58	38	41	45	51	50	.
Auftragseingang . . .	"	1952 = 100	"	115	103	141	100	105	122	120	139	148	122	116	132	141	.	.
Stromerzeugung (Städt. Werke)	"	Mill. kWh	S	91,9	89,3	87,3	86,7	88,4	91,2	103,7	111,3	126,0	124,0	113,7	112,1	99,7	95,9	88,5
Gaserzeugung . . .	"	Mill. cbm	"	26,6	25,7	24,4	23,9	25,3	26,6	27,2	27,5	30,0	30,7	29,4	30,3	28,2	27,5	24,3
Baugewerbe 10)																		
Erwerbstätige . . .	W-B	Anzahl	E	40661	39996	41326	44874	47020	47814	49337	48697	42173	33648	27687	43466	45956	47962	.
dar. Arbeiter . . .	"	"	"	35673	35028	36318	39890	41959	42855	44395	43708	37258	28761	22841	38595	40991	42917	.
Tagewerke, insgesamt . . .	"	1000	S	829	819	835	930	991	1021	1083	1036	944	592	401	810	978	1027	.
davon Wohnungsbau . . .	"	"	"	324	330	365	420	453	469	494	470	420	246	159	343	457	490	.
Index der Bauproduktion																		
einschl. Entrümmung . . .	"	1936 = 100	"	46	49	45	49	56	58	59	63	56	31	22	41	59	64	.
ausschl. . .	"	"	"	44	48	46	48	53	55	56	59	52	28	20	37	55	60	.
Umsatz in DM West . . .	"	1000 DM-W	"	30438	29271	32648	36693	38769	41086	44224	44039	45767	28581	22262	25579	35275	37547	.
davon in Westberlin erzielt	"	"	"	29512	28254	31689	35723	37676	40140	43184	42578	43905	27706	21848	24983	34456	36027	.
Arbeitsmarkt																		
Erwerbstätige, insgesamt . .	W-B	1000	E	909	910	914	929	936	940	938	930	910	898	888	917	.	.	939
Selbst- u. mithelf. Fam. Angeh.	"	"	"	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	.	.	138
Arbeiter und Angestellte 11)	"	"	"	771	772	776	791	798	802	800	792	772	760	750	779	.	.	801
Arbeitslose, insgesamt 11)	"	"	"	247	247	242	227	220	209	207	213	228	230	235	204	206	200	194
„ in vH der Arbeitnehmer	"	vH	"	24,2	24,2	23,8	22,3	21,6	20,6	20,6	21,2	22,8	23,2	23,8	20,7	20,7	20,7	19,5
Sozialversicherung																		
Rentenempfänger . . .	"	1000	"	378	380	380	383	386	389	394	398	400	400	402	402	400	401	.
Ausgezahlte Renten . . .	"	Mill. DM	"	33,5	36,0	34,4	34,2	34,3	34,0	34,5	34,6	33,1	34,5	33,4	33,9	34,1	34,6	.