

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

24. Jahrgang

Berlin, den 15. März 1957

Nummer 11

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

Anlagevermögen und Nettoinvestitionen an Straßenbauten in der Bundesrepublik Deutschland

Die Bruttoinvestition seit der Währungsreform

Im Rahmen der nichtmilitärischen Bruttoinvestitionen des Staates (ohne Investitionszuschüsse und -darlehen an nichtstaatliche Bereiche) nehmen die Investitionen im Straßenbau gegenwärtig mit rund einem Drittel die erste Stelle ein¹⁾. Seit der Währungsreform erreichte ihr Gesamtbetrag zu jeweiligen Preisen die Summe von rund 7 Mrd. DM.

Während dieses Zeitraums haben sich die Straßenbauinvestitionen rund versiebenfacht und 1956 mit 1,7 Mrd. DM ihren bisherigen Höchststand erreicht. Diese eindrucksvolle Entwicklung sagt indessen wenig darüber aus, inwieweit bereits die heutige Höhe der Straßenbauinvestitionen zu so wesentlichen Verbesserungen führt, daß in absehbarer Zeit das Straßennetz der Bundesrepublik in Umfang und Zustand allen Anforderungen genügen könnte. Die folgende Schätzung der langfristigen Vermögensentwicklung an Straßenbauten soll einen näheren Einblick in dieses Problem gewähren und einen Beitrag zur Beantwortung der aufgeworfenen Frage liefern. Die Untersuchung soll u. a. ermitteln, ob es in den letzten Jahrzehnten überhaupt — und wenn, in welchem Umfang — zu Nettoinvestitionen und somit zu Erweiterungen oder Verbesserungen der Straßenanlagen gekommen ist.

Die Bruttoinvestitionen im Straßenbau
der Bundesrepublik Deutschland
in Mill. DM

Zeit	Bruttoinvestitionen zu jeweil. Preisen ¹⁾	Preisindex 1950 = 100	Bruttoinvestitionen zu Preisen v. 1950
1948 2. Hj.	115	109	105
1949 . . .	300	107	280
1950 . . .	400	100	400
1951 . . .	550	113	485
1952 . . .	680	122	560
1953 . . .	890	122	730
1954 . . .	985	124	795
1955 *) . .	1400	132	1060
1956 *) . .	1700	131	1300

¹⁾ Von den Ergebnissen der Finanzstatistik auf Kalenderjahre umgerechnet. — *) Vorläufig.

Das Anlagevermögen seit 1913

Im folgenden werden die Ergebnisse einer Schätzung des Anlagevermögens an Straßenbauten für die Zeit seit 1948 sowie für die Vergleichsjahre 1913, 1928 und 1939 vorgelegt. Die Hauptstütze dieser Schätzung war eine Bewertung des gesamten am 31. März 1955 vorhandenen Straßennetzes, untergliedert nach Straßenarten. Wertvolle Hilfen gaben dabei die Angaben über die Durchschnittswerte (Baukosten) je km Bundesautobahn (2,5 Mill. DM) und Bundesstraße (0,3 Mill. DM) in den „Allgemeinen Vorbemerkungen zum Entwurf des Bundeshaushaltsplans für das Rechnungsjahr 1957“²⁾. Für die Landstraßen 1. und 2. Ordnung und die Gemeindestraßen wurden entsprechend niedrigere Werte je km eingesetzt.

Da Ende März 1955 die Gesamtlänge des Straßennetzes rund 250 000 km betrug, wovon auf Autobahnen 1 vH, auf Bundesstraßen 10 vH, auf Landstraßen 41 vH und auf Gemeindestraßen 48 vH entfallen, ergibt die für die Bewertung erforderliche Multiplikation mit den jeweiligen Kostensätzen je km einen Neuwert von rund 44 Mrd. DM zu Stichtagpreisen. Bei Fortrechnung auf das Jahresende 1955 beläuft sich der Neuwert (Wiederbeschaffungswert ohne Grundeigentum) aller Straßen auf rund 45 Mrd. DM zu Preisen von 1955 und auf rund 36 Mrd. DM³⁾ zu Preisen von 1950, die auch allen folgenden Wertangaben zugrunde gelegt werden.

Von dem für 1955 festgestellten Wert ausgehend wurden an Hand der preisereinigten jährlichen Investitionen sowie der jährlich aus der Bestandsaufnahme ausscheidenden Objekte die

²⁾ Deutscher Bundestag, 2. Wahlperiode 1953, Anlage zur Drucksache 2900, Seite 257.

³⁾ Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium kommt für 1952 in seinem Gutachten „Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege“ zu einem Wiederbeschaffungswert aller Straßen, ebenfalls in Preisen von 1950, von 37,1 Mrd. DM, das Bundesverkehrsministerium schätzte den entsprechenden Wert auf 35 Mrd. DM. Die Schätzungen stimmen also mit der hier vorgelegten — der Größenordnung nach — gut überein. Auch R. Adamek (Straßenwirtschaft und Straßenverwaltung, S. 39/41) kommt mit 17,1 Mrd. DM in 1950er Preisen für die klassifizierten Straßen allein auf ähnliche Werte.

¹⁾ Vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 5/1957: „Die öffentliche Investition im Bundesgebiet seit der Währungsreform“.

Neuwerte für die vergangenen Jahre bis zum Zeitpunkt der Währungsreform errechnet. Für die Berechnung der noch weiter zurückliegenden Vergleichsjahre konnten die früheren Erhebungen des IfK und des Statistischen Reichsamts über die Straßenbauinvestitionen herangezogen werden. Die noch verbleibenden Lücken der kontinuierlichen Investitionsreihe, vor allem also die Kriegsjahre, mußten durch Schätzungen geschlossen werden.

Es ergibt sich, daß der Neuwert an Straßenbauten von 1913 bis 1956 von 27,7 Mrd. DM auf 36,8 Mrd. DM oder um rund ein Drittel zugenommen hat. Dies erscheint gering. Tatsächlich konnte auch in den meisten dieser Jahre dem Neuwert kaum etwas hinzugefügt werden. So war infolge der Desinvestitionen im ersten Weltkrieg und der unmittelbar darauffolgenden Zeit nach unserer Rechnung erst am Jahresende 1929 wieder der bereits 1913 vorhandene Stand des Neuwertes von 27,7 Mrd. DM erreicht. Entsprechendes gilt für die zweite Kriegs- und Nachkriegsperiode sowie für die Depressionszeit. Lediglich in den dreißiger Jahren hat der Neuwert erheblich zugenommen, so daß von dem gesamten Neuwertzuwachs von 1913 bis 1956 von 9,1 Mrd. DM allein 7,1 Mrd. DM oder 78 vH auf den Zeitraum von 1929 bis 1939 (streng genommen von 1933 bis 1939) entfielen.

Ferner ist in diesem Zusammenhang in Rechnung zu stellen, daß seit 1913 für die Erweiterung des Straßennetzes kaum mehr aufgewendet wurde, als für die relativ weniger Kosten erfordernde Verbesserung der Straßen (Verbreiterung, tragfähigere Decken), durch welche sie in ihrer Deckenart und -form der allmählich einsetzenden Motorisierung angepaßt wurden. Die absolute Erweiterung des Straßennetzes, also der Gesamtlänge, war dabei relativ gering. Zwar gibt es über die Länge des Straßennetzes im Gebiet der heutigen Bundesrepublik Deutschland etwa für das Jahr 1913 keine den heutigen Unterlagen vergleichbare Statistik. Man wird aber in der Annahme einer Gesamtzunahme des Straßennetzes seit 1913 um maximal 15 vH nicht fehlgehen. Die dementsprechenden Erweiterungen fallen übrigens zum größten Teil in die Jahre vor dem zweiten Weltkrieg.

Die Entwicklung des Anlagevermögens an Straßenbauten in der Bundesrepublik von 1913 bis 1956 in Mrd. DM zu Preisen von 1950

Jahr	Neuwert ¹⁾	Bruttoinvest.	Abschreibg. und Wertberichtig. 2)	Nettoinvest.	Zeitwert ³⁾	Gütegrad ⁴⁾ in vH
	Jahresende				Jahressumme	
1913	27,7	.	.	.	13,8	50
1929	27,7	5) 4,4	5) 3,4	5) + 1,0	14,8	53
1939	34,8	6) 9,8	6) 2,2	6) + 7,6	22,4	64
1948	33,4	7) 1,1	7) 5,3	7) - 4,2	18,2	55
1949	33,4	0,3	0,5	- 0,2	18,0	54
1950	33,5	0,4	0,5	- 0,1	17,9	54
1951	33,7	0,5	0,5	.	17,9	53
1952	34,0	0,6	0,5	+ 0,1	18,0	53
1953	34,5	0,8	0,4	+ 0,4	18,4	53
1954	35,0	0,8	0,4	+ 0,4	18,8	54
1955	35,8	1,0	0,4	+ 0,6	19,4	54
1956	36,8	1,3	0,4	+ 0,9	20,3	55

1) Baukosten. — 2) Laufender Anlageverschleiß zuzügl. Kriegsschäden und Instandhaltungsdefizite, abzügl. Instandhaltungsüberschüsse. — 3) Restbuchwert nach Berücksichtigung des erlittenen Verschleißes. — 4) Verhältnis von Zeitwert und Neuwert. — 5) Summe der Jahre 1914-1929. — 6) Summe der Jahre 1930-1939. — 7) Summe der Jahre 1940-1948.

Nettoinvestition und Zeitwert

Zieht man von der Bruttoinvestition den laufenden Anlageverschleiß ab, so erhält man die Nettoinvestition. Ergibt die Differenz eine positive Größe, so hat eine Verbesserung oder eine Erweiterung gegenüber dem vorjährigen Anlagezustand stattgefunden. Zu der Berechnung der jährlichen Nettoinvestition ist also die Kenntnis des laufenden Verschleißes, und hier vor allem der Abschreibungen, notwendig. Eingehende Überlegungen haben ergeben, daß der jährliche Abschreibungssatz mit etwa 1 vH des Neuwertes, entsprechend einer durchschnittlichen Lebensdauer der Straßen von 100 Jahren zu veranschlagen ist. Die lange Lebensdauer mag überraschen; es wird jedoch häufig übersehen, daß die begrenzt dauerhaften Straßendecken nicht den überwiegenden Teil des Vermögenswertes ausmachen. So betrug ihr Anteil am Neuwert der Autobahnen im Durchschnitt der Jahre 1934 bis 1938 nur rund 25 vH⁴⁾, dagegen hatten die Erd- und Felsarbeiten, deren Lebensdauer nahezu unbegrenzt ist, und die Durchlässe und Brücken, deren Lebensdauer ebenfalls die der Straßendecken um ein Mehrfaches übertrifft, einen Anteil von rund 55 vH. Wenn diese Relationen sich auch bei anderen Straßenarten etwas verschieben, so doch wohl kaum in dem Maße, daß für die durchschnittliche Lebensdauer des gesamten Straßensystems eine andere — stets nur sehr pauschale — Annahme als die von 100 Jahren Berechtigung hätte. Bei der Berechnung der Nettoinvestitionen sind ferner etwaige Wertberichtigungen in Ansatz zu bringen, die sich ergeben, wenn der jährlich erforderliche Instandhaltungsaufwand unter- bzw. überschritten wird, oder Folgen besonderer Ereignisse, z. B. Kriegsschäden, zu einer zusätzlichen Abwertung zwingen. Als Richtgröße für diesen Instandhaltungsaufwand wurden für die Zeit vor dem letzten Kriege 1 vH des Neuwertes angenommen. Seitdem wurden die Straßen stärker, zunächst durch Militärfahrzeuge und Kampfeinwirkungen, später durch den stark gewachsenen zivilen Verkehr beansprucht, und daher wurde dieser Satz auf 1,5 vH erhöht.

Es zeigt sich, daß seit 1952 in der Bundesrepublik Deutschland die jährlichen Nettoinvestitionen im Straßenbau wieder einen positiven Wert haben, dessen Höchstbetrag im Jahre 1956 mit 0,9 Mrd. DM erreicht wurde. Dagegen war bis 1950 und erst recht in der Kriegs- und Nachkriegszeit die Nettoinvestition negativ; der Straßenzustand erfuhr in diesen Jahren eine ständige Verschlechterung. Alle derartigen Veränderungen der Nettoinvestition schlagen sich im Zeitwert nieder, der ja weiter nichts als einen volkswirtschaftlichen Restbuchwert darstellt und somit erkennen läßt, in welchem Maße die vorhandenen Anlagen durch den laufenden Verschleiß gegenüber ihren Neuwerten abgewertet sind. Sein bisheriger Höchststand war das Jahr 1939 mit 22,4 Mrd. DM. Durch die Desinvestition der folgenden Jahre ging er bis 1949 um fast 20 vH auf 18,0 Mrd. DM zurück. Dieser Verlust konnte auch bis 1956 noch nicht wieder voll aufgeholt werden, denn in diesem Jahr liegt der Zeitwert immer noch

⁴⁾ Vgl. Adamek-Saake: „Die Straßenkosten und ihre Finanzierung“, Anhangband S. 97 ff., Heft 3, Neue Folge der „Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen“. Bielefeld, 1952.

knapp 10 vH unter dem Stand von 1939. Entsprechend lag der „Gütegrad“ der Straßen, d. h. das Verhältnis von Zeitwert zu Neuwert, im Jahre 1956 mit 55 vH noch beträchtlich unter dem Stand des Jahres 1939 von 64 vH. Der „Gütegrad“ gibt dabei einen Hinweis auf das Durchschnittsalter und auf den baulichen Zustand der Straßen (einschließlich Unterbau), nicht aber ein Urteil über die Eignung der Straßen zur Bewältigung des modernen Verkehrs.

Folgerungen

Wie unzulänglich die Anpassung des Straßennetzes an die Verkehrsentwicklung der letzten Jahrzehnte gewesen ist, zeigen die Daten für 1939 und 1956. Der Neuwert der Straßen, der einen Rückschluß auf ihre Kapazität zuläßt (jedenfalls soweit diese nicht von der Qualität des Straßenzustandes abhängig ist), stieg während dieser Zeit um 6 vH, die Zahl der Kraftfahrzeuge (ohne Zugmaschinen) jedoch um rund 135 vH⁵⁾. Auch wenn man berücksichtigt, daß 1939 die Straßen wegen der damals noch in einem frühen Stadium befindlichen Motorisierung, die aber am Gesamtverkehrsvolumen bereits einen beträchtlichen Anteil hatte, nicht voll ausgelastet waren, lassen diese beiden Zahlen doch die Ursache für die heutigen Beschwerden und Engpässe im Straßenverkehr deutlich werden. Selbst bei einer Beibehaltung der 1956 erreichten Bruttoinvestitionen von 1,3 Mrd. DM würde sich der Neuwert der Straßen in weiteren 10 Jahren gegenüber 1939 nur um 35 vH erhöhen und damit immer noch in keinem angemessenen Verhältnis zu der bereits erwähnten Zunahme der Kraftfahrzeuge von 1939 bis 1956, geschweige denn bis 1966

stehen. Die eingangs gestellte Frage, ob die Investitionen im Straßenbau in ihrer heutigen Höhe in absehbarer Zeit das Straßennetz den so stark gewachsenen und noch weiter wachsenden Bedürfnissen des Straßenverkehrs anzugleichen, muß deshalb eindeutig verneint werden.

Schätzungen für den künftigen Investitionsbedarf müssen in erster Linie von den Ergebnissen spezieller Untersuchungen (Verkehrszählungen) abhängig gemacht werden. Einen groben Überblick über die Anforderungen der nächsten 10 Jahre können aber Überlegungen vermitteln, welche die gegenwärtige durchschnittliche Überlastung, die zu erwartende Zunahme und die Verteilung des Kraftverkehrs berücksichtigen. Eine erste Überschlagsrechnung ergibt für den wünschenswerten Neuwert im Jahre 1966 eine Ziffer von etwa 80 Mrd. DM. Die Erhöhung gegenüber dem Stand von 1956 würde sich entsprechend auf mehr als 40 Mrd. DM in Preisen von 1950, die durchschnittliche Jahresbruttoinvestition also auf etwa 4 Mrd. DM und zu Preisen von 1956 auf reichlich 5 Mrd. DM belaufen.

Die langfristigen Planungen des Bundesverkehrsministeriums, die in den nächsten zehn Jahren eine Straßenbauinvestition von 55 Mrd. DM bei allen Straßenarten, also einschließlich der Gemeindestraßen, vorsehen, sind daher vom Bedarf aus gesehen in ihrer Höhe durchaus gerechtfertigt. Zu ihrer Verwirklichung müßten aber zunächst die schwierigen Finanzierungsfragen gelöst und die schon erheblichen Kapazitäten im Tiefbau erweitert werden. Unabhängig davon sollten aber auf jeden Fall die gegenwärtig vorhandenen Produktionsmöglichkeiten voll ausgenutzt werden, damit man den gesteckten Zielen zumindest näherkommt.

⁵⁾ Darüber hinaus hat sich die Jahreskilometerleistung je Kraftfahrzeug gesteigert, sodaß die Zunahme des Straßenverkehrs die des Kraftfahrzeugbestandes übertrifft. Vgl. hierzu die Mitteilungen des Rhein.-Westf. Instituts für Wirtschaftsforschung, Essen, Heft 1, 1957: Straßenverkehr und Straßenbau.

Zur Wirtschaftslage Bulgariens

Der amtliche bulgarische Bericht¹⁾ über die Durchführung des Wirtschaftsplans im Jahre 1956, der erstmalig — wohl dem sowjetischen Vorbild folgend — u. a. auch absolute Zahlen bringt, stellt eine Zunahme der industriellen Bruttoproduktion gegenüber 1955 um 16 vH fest. Dies ist die größte Zuwachsrate seit 1953.

Mit 11,4 Mill. t wurde das Soll der Kohlegewinnung überschritten. Da der Plan für 1957 rd. 14 Mill. t vorsieht, müßte die Kohleförderung im

laufenden Jahr um mehr als 2,6 Mill. t zunehmen, d. h. um 23 vH höher sein als im Jahre 1956²⁾. Die Kohlegewinnung, die gegenüber 1949 um 128 vH zunahm, ist nach bulgarischen Angaben noch nicht ausreichend, um den rasch wachsenden Bedarf der Industrie zu befriedigen, die in der gleichen Zeit ihre Produktion um 160 vH erhöhte. Die Stromerzeugung zeigt eine günstigere Entwicklung: sie stieg im Jahre 1956 gegenüber 1949 um 243 vH

²⁾ Nach letzten Meldungen (Minno Delo, Nr. 1/1957, S. 1) beträgt das Soll für 1957 nur rd. 11 Mill. t, d. h. es wurde herabgesetzt und entspricht ungefähr dem Stande von 1956.

¹⁾ Rabotnitschesko Delo, 27. 1. 1957.

Die Industrieproduktion Bulgariens ¹⁾

	Einheit	1939	1949	1952	1953	1954	1955	1956	1957 (Plan)
Bruttoproduktion, gesamt	1939 = 100	100	240,5	403,8	452,3	491,7	538,9	625,1	646,0
Kohle	Mill. t	2,3	5,0	7,4	8,4	9,0	10,0	²⁾ 11,4	³⁾ 14,0
Strom	Mrd. kWh	0,3	0,7	1,4	1,6	1,8	2,1	2,4	2,8
Zement	1000 t	226	486	680	714	793	810	859	1210
Ziegelsteine	Mill. St.	52	-	365	567	417	442	553	756
Wollstoffe	Mill. m	5,2	6,2	8,7	9,8	10,1	10,7	12,7	11,6
Baumwollstoffe	Mill. m	34	66	110	119	125	139	142	147
Lederschuhe ⁴⁾	Mill. Paar	-	0,5	1,2	1,3	2,0	3,5	3,9	4,8

¹⁾ Einige Zahlen wurden gegenüber den Angaben im Wochenbericht des DIW Nr. 31/1956 auf Grund neuerer Unterlagen revidiert. — ²⁾ Berechnet auf Grund der Angaben in Rabotnitschesko Delo v. 20. 2. 1957 über die Kohlenproduktion in Höhe von rd. 1,5 t je Kopf der Bevölkerung. — ³⁾ Ursprünglicher Plan. Laut Minno Delo Nr. 1/1957 rd. 11 Mill. t. — ⁴⁾ Maschinelle Produktion.

an. Diese Zunahme ist auf die Inbetriebnahme neuer Kraftwerke, insbesondere Wasserkraftwerke, zurückzuführen.

Beachtenswert sind auch die Erfolge der neuentwickelten Industriezweige. Die vor drei Jahren entstandene Erdölindustrie förderte 1956 etwa 250 000 t Rohöl gegen 150 000 t im Jahre 1955. Die im Jahre 1956 erreichte Produktion von 130 000 t Rohstahl ist für bulgarische Verhältnisse ebenfalls bedeutend, wenn man bedenkt, daß die Stahlproduktion 1953 (vor der Inbetriebnahme des ersten modernen Stahlwerkes in Dimitrowo) nur 10 000 t betragen hatte. Auch die nach dem Kriege geschaffene Maschinenbauindustrie konnte ihre Produktion erheblich vergrößern; absolute Zahlen sind jedoch nicht bekannt.

Im Konsumgüterbereich nahm die Baumwoll- und Wollstoffproduktion weiter zu, wobei die letztgenannte bereits im Jahre 1956 über den für das Jahr 1957 vorgesehenen Stand hinauswuchs. Trotzdem besteht ein Mangel an Textilien, weil erhebliche Mengen von eingeführten sowjetischen Rohstoffen nach ihrer Verarbeitung wieder in die Sowjetunion ausgeführt werden und somit der bulgarischen Bevölkerung nicht zugutekommen. Beispielsweise verpflichtete sich Bulgarien auf Grund des sowjetisch-bulgarischen Handelsabkommens vom 12. Januar 1957, bis Ende des laufenden Jahres u. a. 400 000 wollene Herrenanzüge, 10 Mill. Stück baumwollene Damen- und Herrenkonfektion und 1,2 Mill. Paar Lederschuhe zu liefern. Da der Plan für 1957 die Herstellung von 4,8 Mill. Paar Schuhen vorsieht, wird ein Viertel der gesamten maschinellen Schuhproduktion nach der Sowjetunion exportiert werden. Für die einheimische Bevölkerung würden also 3,6 Mill. Paar übrig bleiben, d. h. jährlich knapp ein Paar auf zwei Einwohner.

Der Bericht spricht von der weiteren Zunahme der Erwerbsspersonen außerhalb der Landwirtschaft um rd. 34 000, erwähnt aber die bereits im vorigen Jahr zugegebene Arbeitslosigkeit nicht. Die wachsende Arbeitslosigkeit in den Städten ist jedoch zu einem ersten Problem geworden, weil die Industrie anscheinend nicht imstande ist, die durch Rationalisierung frei gewordenen Arbeitskräfte sowie den Neuzugang an Arbeitsuchenden zu absorbieren. Deshalb sah sich die Regierung gezwungen, die sogenannte „zeitweilige Erwerbsmigration“ zuzulassen. Nach neuesten Meldungen hat Bulgarien Abmachungen mit der Sowjetunion über die Unterbringung von zunächst 15 000 Arbeitslosen in Sibirien und Kasachstan getroffen. Die Frage, ob die bulgarische Industriebeschäftigung in Zukunft erhöht werden kann, läßt sich noch nicht eindeutig beantworten. Die durch den Export ermöglichte zusätzliche Produktion ist bei einer Reihe von bulgarischen Fertigerzeugnissen, insbesondere bei Investitionsgütern, sehr gering.

Im Gegensatz zu den relativ großen Fort-

schritten in der Industrie hat die Entwicklung der bulgarischen Landwirtschaft nicht befriedigt. Der Grund liegt weniger in unzureichenden Investitionen, als in der rigorosen Kollektivierung und dem System der Pflichtabgaben zu niedrigen Preisen. Der Bericht unterstreicht zunächst die Erfolge der Kollektivierung und der Mechanisierung der Landwirtschaft. Ende 1956 waren 80 vH der Nutzfläche kollektiviert, so daß Bulgarien nach der Sowjetunion das am stärksten kollektiviert Land des Ostblocks ist. Auch die Versorgung mit technischen Hilfsmitteln schritt im Jahre 1956 weiter fort: Allein der Traktorenpark nahm um etwa 6800 Stück (umgerechnet auf 15 PS) zu, d. h. um mehr als ein Drittel des Bestandes von 1955. Dennoch hat die pflanzliche Produktion im Jahre 1956 gegenüber 1955 (zu Preisen von 1955) um 9 vH abgenommen. Die Weizenernte betrug 1,7 Mill. t und die Maisernte 1 Mill. t, d. h. sie hat sich gegenüber 1955 um 11 bzw. 30 vH vermindert. Das einstige Getreideausfuhrland Bulgarien wird also gezwungen sein, Lebensmittel aus der Sowjetunion einzuführen. Im Bericht heißt es hierzu: „Die Verminderung der Erträge gewisser Pflanzen wird die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln nicht gefährden; denn das Land wird dank der sowjetischen Hilfe keinen Brotmangel leiden.“

Über den Stand der Viehwirtschaft bringt der Bericht keine einzige absolute Zahl, sondern lediglich einige Prozentsätze, die die Zunahme der Viehbestände in den Staatsgütern zeigen. Da die Staatsgüter — sie umfassen 3,5 vH der landwirtschaftlichen Nutzfläche — nur über geringe Viehbestände verfügen, ist diese Zunahme ohne Bedeutung. Die Regierung spricht auch von der Steigerung des Viehbestandes in den Kollektivwirtschaften, weist aber selbst darauf hin, daß dies auf die Kollektivierung privater Viehbestände zurückzuführen ist. Die Zahl der Tiere je 100 ha kollektivierter Fläche nahm im Vergleich zu 1955 sogar ab. Auf die gesamte Viehwirtschaft bezogen hat die Zahl der Rinder, Schafe und Pferde abgenommen, während die Zahl der Schweine und des Geflügels gestiegen ist.

Die gegenwärtige Wirtschaftslage wird durch forcierte Versuche gekennzeichnet, das ehemalige Agrarland in eine industrialisierte Volkswirtschaft umzuwandeln. Die sich dabei zwangsläufig ergebenden Schwierigkeiten bestimmen die gesamte wirtschaftliche Entwicklung des Landes seit 1945³⁾. Eine Besserung der Verhältnisse kann jedoch nach Lage der Dinge nicht durch weiter anhaltende Forcierung der Industrie um jeden Preis, sondern durch höhere landwirtschaftliche Investitionen als bisher und vor allem durch größere Rücksichtnahme auf die Nöte der Landwirtschaft erreicht werden, die mit einem Anteil von 67 vH an der Bevölkerung und rd. 30 vH an der Bruttonproduktion des Landes beteiligt ist.

³⁾ Vgl. hierzu R. P. Rochlin: „Die Wirtschaft Bulgariens seit 1945“. Sonderhefte des DIW, N. F. Nr. 38. Berlin 1957, 144 S.



Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit †)	1955					1956					1957						
			Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.		
Anzahl der Werktage:			24,4	26	25,7	25	26	24	23,2	26	26	26,9	25	27	24,4	24	26		
Kredite an Nichtbanken																			
Zentralbankensystem	BRD	Mill. DM	E	761	1004	614	803	710	839	832	756	689	777	782	692	702	807	564	
Kreditbanken	"	"	"	23948	24800	25099	25253	25595	25916	26012	26197	26084	26267	26504	26618	26704	26974	.	
an Wirtschaft u. Private	"	"	"	21059	21971	21929	22289	22619	22809	22879	23133	22942	22910	23206	22954	22958	23669	.	
kurzfristige Kredite	"	vH	"	76,9	76,8	75,6	75,6	75,4	75,5	75,4	75,0	74,6	74,8	74,4	74,1	75,0	.	.	
dar. Wechselkredite	"	"	"	37,4	39,9	37,5	37,1	37,4	37,5	37,7	37,3	37,2	36,4	36,3	35,9	38,7	.	.	
mittelfristige Kredite	"	"	"	5,6	5,8	6,4	6,6	6,8	6,6	6,4	6,5	6,5	6,8	6,7	6,7	6,8	.	.	
langfristige Kredite	"	"	"	17,5	17,4	18,0	17,8	17,8	17,9	18,1	18,1	18,5	18,6	18,5	18,9	19,1	18,4	.	
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	Mill. DM	"	468,4	436,0	640,3	551,6	494,3	505,0	636,7	537,8	579,1	748,4	570,3	969,0	1016,4	600,4	.	
Wertpap. u. Konsortialbeteilig.	"	"	"	2421,3	2392,2	2529,2	2412,8	2482,4	2601,6	2496,1	2525,5	2562,1	2608,3	2728,6	2695,5	2729,8	2705,5	.	
Übrige Kreditinstitute ¹⁾			"	50568	51615	52391	53127	53734	54496	55086	55763	56315	57028	57734	58821	59929	59956	.	
an Wirtschaft u. Private	"	"	"	38279	39149	39734	40229	40836	41535	42007	42593	42979	43432	44002	44694	45149	45490	.	
kurzfristige Kredite	"	vH	"	28,2	27,7	27,6	27,6	27,8	27,4	27,3	27,1	26,5	26,0	25,7	25,3	25,2	25,3	.	
dar. Wechselkredite	"	"	"	10,7	11,0	10,8	10,9	11,0	11,1	11,2	10,9	10,6	10,5	9,9	9,8	9,7	9,9	.	
mittelfristige Kredite	"	"	"	8,5	8,6	8,4	8,2	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	8,0	8,3	8,6	8,7	8,8	.	
langfristige Kredite	"	"	"	63,3	63,7	64,0	64,2	64,1	64,5	64,6	64,8	65,4	66,0	66,0	66,1	66,1	65,9	.	
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	Mill. DM	"	8325,0	8482,9	8678,6	8912,4	8915,8	8948,9	9083,9	9222,7	9426,9	9684,3	9828,4	10235,2	10617,4	10603,4	.	
Wertpap. u. Konsortialbeteilig.	"	"	"	3964,5	3982,4	3978,8	3986,4	3982,2	4011,5	3994,6	3946,8	3909,4	3902,2	3904,0	3891,9	3892,1	3862,1	.	
Bargeldumlauf und Bank- einlagen																			
Bargeldumlauf außerhalb der Kreditinstitute ²⁾			BRD	Mill. DM	E	13759	14088	13744	13860	14556	14295	14442	14625	14561	14653	14846	14530	14532	
Sicht- und Termineinlagen, ges. von Wirtschaft und Privaten	"	"	"	32103	33461	32927	33273	32452	33370	33631	33835	34334	34986	35590	36280	36871	37625	36947	
Sichteinlagen	"	vH	"	19358	20439	19751	19573	19222	20281	20534	20365	21075	21434	21302	22131	22316	23242	22806	
Termineinlagen	"	"	"	72,0	73,3	71,0	70,3	70,4	69,6	69,6	69,6	69,6	68,5	67,8	67,6	67,8	70,0	66,5	
von deutschen öff. Stellen	"	Mill. DM	"	28,0	26,7	29,0	29,7	29,6	30,4	30,4	30,4	31,0	31,5	32,2	32,4	32,2	30,0	33,5	
Sichteinlagen b. Kreditinst. außerh. d. Zentralbankensyst.	"	vH	"	12485	12757	12920	13444	12986	12860	12911	13294	13109	13379	14122	14008	14424	14239	14509	
Sichteinlagen beim ZBS.	"	"	"	16,6	18,1	14,9	16,0	17,0	15,5	16,1	16,2	15,2	15,5	15,3	14,1	15,7	18,2	14,8	
Termineinlagen	"	"	"	46,7	48,2	52,9	54,5	54,4	56,1	56,2	57,0	56,8	55,5	55,7	53,8	52,0	49,3	49,1	
Einlagen älterer Dienst- stellen beim ZBS.	"	"	"	36,7	33,7	32,2	29,5	28,6	28,4	27,7	26,8	28,0	29,0	29,0	32,1	32,3	32,5	36,1	
Gegenwertmittel	"	Mill. DM	"	260	265	256	256	244	229	186	176	150	173	166	141	131	144	132	
Spareinlagen	"	"	"	263	246	255	228	204	229	232	235	226	210	188	207	189	187	208	
Bank deutscher Länder	"	"	"	20127	20668	21187	21625	21814	22009	22144	22325	22223	22294	22423	22646	22495	23372	23965	
Gold und Devisen, gesamt			BRD	Mill. DM	E	12775,7	13104,8	13262,9	13468,1	13666,3	13989,4	14487,4	15195,9	15865,6	16208,4	16869,0	17352,5	17682,0	18055,3
Gold	"	"	"	3843,5	3862,0	3991,7	4154,0	4202,0	4337,4	4421,4	4425,7	4625,7	4985,8	5340,9	5411,5	5570,8	5762,8	6230,8	
Guthaben bei ausländ. Banken	"	"	"	8520,6	8559,9	8606,1	8624,6	8758,0	8936,4	9307,9	9811,8	10102,3	10144,4	10686,0	11037,5	11184,3	10992,3	11055,4	
Sorten, Wechsel u. Schecks	"	"	"	611,6	682,9	665,1	689,5	706,3	715,6	758,1	758,4	777,5	723,1	771,5	744,4	734,9	832,2	752,1	
Wertpapiermarkt																			
Absatz an festverzinsl. Schuld- verschreibungen und Aktien ³⁾			BRD	Mill. DM	S	188,1	286,5	478,8	396,0	386,1	368,1	217,1	354,5	296,4	607,1	593,8	295,4	144,3	324,1
Pfandbriefe	"	vH	"	29,7	45,5	23,5	30,7	34,1	25,3	50,7	15,8	21,1	9,0	18,8	17,8	34,4	28,8	20,6	
Kommunalobligationen	"	"	"	9,4	20,6	8,8	15,9	16,4	20,6	14,1	34,5	23,1	4,4	6,0	4,7	11,5	17,4	3,8	
Öffentliche Anleihen	"	"	"	5,3	1,4	35,9	0,5	0,4	0,5	0,8	0,5	0,6	0,3	7,6	30,7	8,0	1,6	25,2	
Industrieobligationen	"	"	"	4,5	14,0	—	—	—	—	—	—	0,4	3,8	34,3	45,0	11,9	27,5	8,7	
Aktien	"	"	"	49,5	17,8	30,8	52,7	49,0	51,9	33,9	48,8	51,4	52,0	22,3	34,8	18,6	42,5	29,8	
Kursdurchschnitt ⁴⁾																			
Aktien ⁵⁾	"	31.12.53=100	D	190,0	197,5	198,9	193,0	193,2	189,5	185,2	183,3	177,8	181,4	184,2	180,0	183,2	184,0		
4%ige RM-Wertpapiere	"	vH	"	90,03	90,11	90,08	89,75	89,47	89,30	88,14	86,58	86,34	84,38	82,96	82,99	82,22	80,99		
5%ige DM-Pfandbriefe	"	"	"	100,88	100,48	100,37	100,17	100,02	99,75	98,44	96,14	95,58	94,55	94,07	93,58	92,83	91,99		
5%ige DM-Kommunaloblig.	"	"	"	101,01	100,75	100,63	100,10	99,80	99,72	99,01	97,01	96,37	95,45	94,70	94,57	94,35	93,63		
5 1/2%ige DM-Pfandbriefe	"	"	"	102,18	101,69	101,67	101,67	101,55	101,54	100,79	99,34	98,82	98,16	97,76	97,80	97,84	96,20		
8%ige DM-Industrieoblig.	"	"	"	102,14	102,13	103,37	102,78	102,67	103,03	101,58	100,58	101,06	99,05	98,66	99,90	98,89	98,33		
Finanzen																			
Kassenmäßige Einnahmen aus Steuern d. Bundes u. d. Länder ⁶⁾			BRD	Mill. DM	S	3011,4	4218,7	3408,4	2820,7	3849,7	2719,2	2913,4	4072,5	3011,4	3082,8	4138,4	2991,5	3234,2	
Besitz- und Verkehrsteuern ⁷⁾	"	"	"	879,8	2309,8	1183,9	932,8	2190,1	938,1	2019,2	2350,6	1128,0	1100,5	2372,1	1047,8	1075,7	2762		
Lohnsteuer	"	"	"	391,3	429,9	547,7	395,5	342,1	372,7	415,7	425,2	470,0	450,8	472,4	496,8	474,4	541		
Veranl. Einkommensteuer	"	"	"	100,4	742,3	169,2	114,6	763,5	172,1	165,7	814,6	205,9	161,7	830,6	167,7	151,3	1010		
Körperschaftsteuer	"	"	"	58,3	721,5	129,5	71,5	688,6	85,2	78,5	659,0	96,7	82,6	673,9	74,6	114,0	884		
Umsatzsteuer	"	"	"	1006,2	975,6	1271,4	883,6	848,9	1021,8	920,6	966,4	1070,8	985,5	1013,8	1075,5	1062,4	1064		
Zölle und Verbrauchssteuern	"	"	"	677,8	713,1	699,8	598,7	660,4	594,6	613,5	686,4	722,6	656,7	702,3	760,4	717,5	717		
Lastenausgleichsabgaben ⁸⁾	"	"	"	447,6	220,2	253,2	405,6	150,3	164,7	360,1	69,0	90,1	340,1	50,2	107,8	378,6	.		
Außenhandel⁹⁾																			
Einfuhr, insgesamt	BRD	Mill. DM	S	2144	2468	2161	1787	2172	2291	2234	2431	2404	2328	2397	2613	2614	2532		
Ausfuhr, insgesamt	"	"	"	2296	2721	2143	2044	2346	2692	2495	2760	2581	2449	2631	2866	2820	3034		
Saldo ¹⁰⁾	"	"	"	+ 151	+ 253	— 18	+ 257	+ 174	+ 401	+ 261	+ 329	+ 177	+ 121	+ 234	+ 253	+ 206	+ 502		
Einfuhrvolumen ¹¹⁾	"	"	"	2009															

