

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG  
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

# Wochenbericht

24. Jahrgang

Berlin, den 31. Mai 1957

Nummer 22

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

## Die Sozialversicherung in West-Berlin

Die Haushalte der Sozialversicherung in West-Berlin — Rentenversicherungen, Krankenversicherung, Arbeitslosenversicherung, Unfallversicherung und seit 1955 auch der Familienausgleichskassen — haben sich seit 1949 erheblich ausgeweitet. Die Haushaltssumme — ohne die Erstattungen der Sozialversicherungsträger untereinander, wie von Krankenversicherungsbeiträgen für Rentner und Arbeitslose — erhöhte sich auf mehr als das Doppelte. Dabei betrug der Anteil der Sozialversicherungsträger nur etwa die Hälfte der gesamten Einkommensübertragungen in West-Berlin; da für öffentliche Fürsorge, Lastenausgleich, Kriegsoferversorgung, Wiedergutmachung und Arbeitslosenhilfe staatliche und kommunale Verwaltungen verantwortlich sind<sup>1)</sup>. Hier zeigen sich deutlich die Probleme der ungünstigen sozialen Struktur der Inselstadt: Während 1956 in Hamburg 12,4 vH der Ein-

wohner 65 und mehr Jahre alt waren und sich im gesamten Bundesgebiet dieser Anteil nur auf 10,0 vH belief, betrug er in West-Berlin 15,3 vH der Bevölkerung. Mit diesem ungünstigen Altersaufbau ist — abgesehen von der nach wie vor erheblich über dem Bundesdurchschnitt liegenden Arbeitslosenquote — zwangsläufig eine überdurchschnittliche Häufung von Rentnern und Unterstützten verbunden.

Von der gesamten Ausgabensumme der Sozialversicherung entfielen nicht ganz zwei Drittel auf die Zahlungen an Rentner, Kranke und Arbeitslose. Diese Ausgaben erhöhten sich bis 1956 auf mehr als das Doppelte. Allerdings sind in den Angaben für 1956 die erst 1955 einsetzenden — wenn auch in diesem Rahmen kaum ins Gewicht fallenden — Zahlungen auf Grund des Kindergeldgesetzes enthalten.

Besonders nahmen die Rentenleistungen — Invaliden-, Angestellten- und Unfallrenten — zu,

<sup>1)</sup> Zu den Einkommensübertragungen der öffentlichen Haushalte, siehe Wochenbericht des DIW, Nr. 13/1957.

Die Sozialversicherung<sup>1)</sup> in West-Berlin  
Ist-Ergebnisse in Kalenderjahren

	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956*)	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956*)
	in Mill. DM								in vH							
Beiträge . . . . .	335	350	446	454	527	574	645	709	63,6	63,5	66,3	60,1	60,3	62,4	62,6	61,8
Überweisungen gesamt . . . . .	192	201	227	300	343	331	366	418	36,4	36,5	33,7	39,8	39,2	36,0	35,5	36,4
a) vom Land Berlin <sup>2)</sup> . . . . .	192	201	160	14	10	8	9	10	36,4	36,5	23,8	1,9	1,1	0,9	0,9	0,9
b) aus W.-Deutschl. <sup>3)</sup> . . . . .	—	—	67	286	333	323	357	408	—	—	9,9	37,9	38,1	35,1	34,6	35,5
Vermögenserträge u. Sonstiges (Saldo) . . . . .	—	—	—	1	4	15	20	20	—	—	—	0,1	0,5	1,6	1,9	1,8
Einnahmen insgesamt . . . . .	527	551	673	755	874	920	1031	1147	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Verwaltungskosten <sup>4)</sup> . . . . .	22	25	37	41	43	55	60	67	4,2	4,5	5,5	5,4	4,9	6,0	5,8	5,9
Barausgaben gesamt . . . . .	318	338	404	492	538	557	646	747	60,3	61,4	60,0	65,2	61,5	60,5	62,7	65,1
a) Rentner <sup>5)</sup> . . . . .	182	216	284	367	426	443	526	615	34,5	39,2	42,2	48,6	48,7	48,1	51,0	53,6
b) Kranke <sup>6)</sup> . . . . .	43	43	48	45	49	57	63	70	8,2	7,8	7,1	6,0	5,6	6,2	6,1	6,1
c) Arbeitslose <sup>7)</sup> . . . . .	93	79	72	80	63	57	57	62	17,6	14,4	10,7	10,6	7,2	6,2	5,6	5,4
Sachleistungen <sup>8)</sup> . . . . .	166	182	220	201	213	220	232	256	31,5	33,0	32,7	26,6	24,4	23,9	22,5	22,3
Überschuß . . . . .	21	6	12	21	80	88	93	77	4,0	1,1	1,8	2,8	9,2	9,6	9,0	6,7
Ausgaben insgesamt . . . . .	527	551	673	755	874	920	1031	1147	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<sup>1)</sup> Krankenversicherung, Rentenversicherung, Unfallversicherung und Arbeitslosenversicherung, ab 1955 auch Familienausgleichskassen. — <sup>2)</sup> Abgeltungen für Sozialrentner, bis 1951 auch Erstattungen für Kriegsoferrrenten. — <sup>3)</sup> Beiträge des Bundes zu den Renten, Beiträge der westdeutschen Sozialversicherungen im Gemeinlastverfahren, Überweisungen für Arbeitslose. — <sup>4)</sup> Personal-, Sach- und sonstige Ausgaben. — <sup>5)</sup> Angestellten- und Invalidenrenten, Unfallrenten und ab 1955 geringfügige Leistungen nach dem Kindergeldgesetz. — <sup>6)</sup> Kranken-, Haus- und Taschengeld, Wochenhilfe, Sterbegeld. — <sup>7)</sup> Arbeitslosen- und Kurzarbeiterunterstützung. — <sup>8)</sup> Ärztliche Behandlung, Krankenhauspflege, Arzneien und Heilmittel, Heilverfahren, Arbeitsvermittlung und Berufsberatung, Unfallverhütung usw. — \*) Vorläufig.

da sowohl der Kreis der Rentenbezieher erweitert als auch die individuelle Leistung verbessert wurde. 1949 betrug die Zahl dieser Renten in West-Berlin rund 260 000 bei einem durchschnittlichen Betrag von 58 DM, sie stieg bis 1956 auf 440 000 Renten von durchschnittlich 114 DM. Damit erhöhte sich der Anteil der Rentenleistungen an den Gesamtausgaben der Sozialversicherungen von 35 vH im Jahre 1949 auf 54 vH 1956. Dieser Anteil wird sich nach den erheblichen Aufbesserungen auf Grund der Rentenreform im laufenden Jahr noch weiter erhöhen, da nach den Schätzungen der Versicherungsanstalten der durchschnittliche Rentenbetrag etwa um zwei Drittel steigen dürfte.

Weniger expansiv waren die Barausgaben im Rahmen der Krankenversicherung, die im wesentlichen aus Krankengeld, Wochenhilfe und Sterbegeld bestehen. Wenn auch ihr Anteil an den Gesamtausgaben von 8 vH auf 6 vH zurückging, haben sich diese Ausgaben aber doch in ihrer absoluten Höhe — hauptsächlich auf Grund von Verbesserungen der Leistungen — seit 1949 um zwei Drittel vermehrt.

Die Unterstützungen für Arbeitslose hingegen haben dank der zunehmenden wirtschaftlichen Gesundung West-Berlins und der entsprechend sinkenden Arbeitslosenzahl erheblich abgenommen. 1949 wurden 93 Mill. DM für Arbeitslosenunterstützung verausgabt, also mehr als die Hälfte der damaligen Rentenleistungen, während 1956 für diesen Zweck mit 62 Mill. DM nur ein Zehntel des den Rentnern zufließenden Betrages aufgewandt werden mußte.

Der zweite große Ausgabenposten der Sozialversicherungen war der Sachaufwand. Er besteht hauptsächlich aus Leistungen für ärztliche Behandlung, Krankenhauspflege, Arzneien und Heilmittel sowie für die Arbeitsvermittlung und Berufsberatung. Da diese Ausgaben sich nicht im gleichen Umfang wie die Geldleistungen der Sozialversicherungen erhöhten, ging ihr Anteil an den Gesamtausgaben von 31 vH im Jahre 1949 auf 22 vH im Jahre 1956 zurück.

Der Verwaltungsaufwand der Sozialversicherungen erhöhte sich von 22 Mill. DM im Jahre 1949 auf das Dreifache, nämlich 67 Mill. DM 1956, der Anteil an den Gesamtausgaben stieg von 4 vH 1949 auf 6 vH 1956. Diese Zunahme ist jedoch auch auf die 1951/52 erfolgte Übernahme der Arbeitsverwaltung vom Senat durch die Arbeitslosenversicherung und die Errichtung der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin im Jahre 1954 zurückzuführen. Die starke Ausdehnung des Verwaltungsaufwands war also in hohem Grade eine Folge der Erweiterung des Aufgabengebietes der Sozialversicherung.

Die ständige Erhöhung des Aufwands der Sozialversicherungen bis auf 1,15 Mrd. DM 1956

war von einem stetigen Wachstum des Beitragsaufkommens begleitet. Trotz der Aufhebung der Pflichtversicherung für Gewerbetreibende und Angehörige freier Berufe im Jahre 1951 erhöhten sich die Sozialversicherungsbeiträge infolge der günstigen Wirtschafts- und Einkommensentwicklung von Jahr zu Jahr um etwa 50 Mill. DM und erreichten 1956 mit einem Aufkommen von 709 Mill. DM weit mehr als das Doppelte des Standes von 1949. Der geringe Unterschied der Beträge 1951 und 1952 beruht auf der verstärkten Einziehung rückständiger Beiträge 1951, wodurch die Einnahmen dieses Jahres stark überhöht wurden. Die Höhe des Beitragsaufkommens entsprach jedoch nicht dem notwendigen Aufwand der Sozialversicherungen. In den betrachteten Jahren wurden jeweils nur etwa 60 vH der zur Ausgabendeckung erforderlichen Beträge von den Versicherten oder von deren Arbeitgebern aufgebracht.

Die Sozialversicherungen waren deshalb zur Deckung des notwendigen Aufwands in entscheidendem Maß auf Zuschüsse angewiesen, die im Rahmen des Gemeinlastverfahrens von denjenigen westdeutschen Sozialversicherungsträgern aufgebracht werden, die sich in besserer Finanzlage befinden. Außerdem überwies der Bund recht erhebliche Rentenzuschüsse, die auf Grund von Bundesgesetzen auch Berlin zustehen. Diese Zuschüsse aus Westdeutschland setzten 1951 nach Angleichung des Westberliner Sozialversicherungsrechts an die im Bund geltenden Regelungen ein. Damit wurden gleichzeitig die vorher notwendigen beträchtlichen Überweisungen aus dem Berliner Landeshaushalt ersetzt, das Land Berlin erstattet seit 1952 nur noch die Krankheitskosten für die im Auftrag des Senats versorgten Personen, vor allem Fürsorgeempfänger, in Höhe von jährlich etwa 10 Mill. DM.

Von Westdeutschland wurden bereits 1952 286 Mill. DM an die Arbeitslosen- und Rentenversicherungen nach Berlin überwiesen. Dieser Zuschuß erhöhte sich bis 1956 auf 408 Mill. DM. Der Anteil der westdeutschen Überweisungen am Gesamtaufwand der Westberliner Sozialversicherungen blieb damit annähernd konstant: Betrug er 1953 noch 38 vH, so waren es 1956 36 vH. Dieses Verhältnis wird sich in absehbarer Zeit kaum ändern. Wenn auch die Beitragseinnahmen mit der wirtschaftlichen Entwicklung weiterhin steigen werden, so wird doch ebenfalls eine erhebliche Zunahme der Ausgaben entstehen. Dies trifft vor allem auf die Rentenversicherungen zu, bei denen die Rentenreform nicht nur zu einer Erhöhung der Bundeszuschüsse, sondern gleichfalls zu einer erheblichen Verlangsamung in der Vermögensbildung führen wird.

## Die Motorisierung in der sowjetischen Besatzungszone

Die kürzlich bekanntgewordene Mitteilung, daß die sowjetische Besatzungszone im Rahmen des Interzonenhandels von der Bundesrepublik gebrauchte Personenkraftwagen beziehen will und

auch schon 250 Fahrzeuge zum Preise von insgesamt 800 000 Verrechnungseinheiten gekauft hat, lenkt den Blick auf die in Mitteldeutschland in den letzten Jahren vollzogene Entwicklung eines

Verkehrszweiges, der in der Bundesrepublik seit Jahren im raschen Aufstieg begriffen ist<sup>1)</sup>.

Mitte April d. J. fand in der Treuhandstelle für den Interzonenhandel in Berlin eine Besprechung zwischen Vertretern der westdeutschen Automobilindustrie und des sowjetzonalen DIA Transportmaschinen (Deutscher Innen- und Außenhandel) statt, derzufolge die Sowjetzone im laufenden Jahr etwa 10 000 gebrauchte Personenkraftwagen von der Bundesrepublik zu kaufen beabsichtigt; bisher spielten Kraftfahrzeuge im Interzonenhandel keine nennenswerte Rolle. Wird auch im Augenblick von östlicher Seite Zurückhaltung geübt, angeblich weil infolge der Nachrichten über dieses bevorstehende Geschäft und der beginnenden Frühjahrssaison im Gebrauchtwagenhandel die Preise am westdeutschen Markt erheblich gestiegen sind und man eine günstigere Marktlage abwarten will, so ist doch nicht anzunehmen, daß sich die Absicht der Zonenstellen grundsätzlich gewandelt hat. Die Bedeutung einer eventuellen Lieferung im genannten Ausmaß geht schon daraus hervor, daß sie dem Umfang nach etwa einem Drittel der sowjetzonalen Eigenproduktion des Jahres 1956 entspräche. Bei den Wagen, die möglichst nicht älter als drei Jahre sein sollen, handelt es sich um kleinere und mittlere Einheiten bis zu einem Hubraum von etwa 1,8 Liter, in denen Westdeutschland ein großes Angebot aufweist. Welche Fabrikate im einzelnen beteiligt sein werden — die Nachfrage reicht vom Lloyd bis zum Mercedes 180 —, ist noch nicht bekannt. Der Durchschnittswert der Fahrzeuge in betrieblich einwandfreiem Zustand wird bei etwa 4000 DM liegen. Dieser Einkaufspreis ist allerdings keinesfalls identisch mit dem Preis, mit dem die Wagen voraussichtlich in Mitteldeutschland abgesetzt würden. Durch Aufschlag einer Akzise wird der Abgabepreis an Private etwa das Doppelte des Einkaufspreises ausmachen.

Eine Besonderheit des Geschäfts wäre nach dem gegenwärtigen Stand der Verhandlungen darin zu sehen, daß die sowjetische Besatzungszone die Gebrauchtwagen von den Fabriken kaufen will, die, da sie nicht mit Gebrauchtwagen handeln, diese erst in ihren Filialen oder bei ihren Vertragshändlern aufkaufen müßten, ein Verfahren, das die Fahrzeuge nicht verbilligen wird. Eine weitere Schwierigkeit könnte daraus entstehen, daß die sowjetzonalen Behörden dem Wunsche einiger Automobilproduzenten nach Einrichtung eigener Vertragswerkstätten in der Zone nicht nachkommen, sondern nur in den Bezirksstädten zentrale Ersatzteillager einrichten wollen. Sollte hierdurch nach Ansicht der einen oder anderen westdeutschen Firma ein ausreichender Service nicht gewährleistet sein, so könnte die Teilnahme der betreffenden Werke an dem Lieferungs-geschäft in Frage gestellt werden.

Die Anbahnung dieses Autogeschäfts zeigt, daß die sowjetische Besatzungszone den immer spürbarer werdenden Fahrzeugengpaß aus eigener Produktion nicht beseitigen kann und auf die Einfuhr von preisgünstigen Kraftfahrzeugen an-

gewiesen ist. Hierbei kommt aber auch zum Ausdruck, daß die osteuropäischen Kraftwagenproduzenten nicht imstande oder willens sind, den Bedarf der Zone zu decken, weil erstens die Produktion<sup>2)</sup> noch gering ist, zweitens aber ein Absatz gegen die begehrten Devisen des westlichen Auslandes bevorzugt wird.

Die Bemühungen um den Import von Gebrauchtwagen und die Absicht, 1957 die eigene Personenkraftwagenproduktion gegenüber 1956 um 50 vH zu steigern, deuten darauf hin, daß man sich bemüht, den Abstand zur privaten Lebenshaltung des Westens, wie er besonders in dem unterschiedlichen Ausmaß der Motorisierung zum Ausdruck kommt, nicht noch größer werden zu lassen. Die Kraftfahrzeugbestände der sowjetischen Besatzungszone belaufen sich zur Zeit auf knapp 100 000 Personenkraftwagen, etwa 80 000 Lastkraftwagen und rund 180 000 Krafträder. Dieser geringe Fahrzeugpark ist stark überaltert. So beträgt z. B. das Durchschnittsalter der Personenkraftwagen 18 Jahre. Die Kraftfahrzeugdichte in Mitteldeutschland macht nur einen Bruchteil der in der Bundesrepublik bestehenden aus.

Kraftfahrzeugdichte\*)  
Anzahl je 10 000 Einwohner

	Sowjetische Besatzungszone (einschl. Ost-Berlin)	Bundesrepublik Deutschland (einschl. West-Berlin)
Krafträder . . . . .	100	466
Personenkraftwagen . . . . .	51	345
Lastkraftwagen . . . . .	45	113

\*) SBZ um 1956, BRD Anfang 1956. Seither hat sich in der BRD besonders die Pkw-Dichte erhöht (410).

Während in Westdeutschland der Vorkriegsbestand (1938) an Kraftfahrzeugen heute um ein Vielfaches übertroffen wird, ist in der sowjetischen Besatzungszone der Anschluß an diesen Stand selbst bei Lastkraftwagen nur knapp erreicht, bei den übrigen Fahrzeugkategorien bleibt die Zone noch weit zurück. Das Verhältnis in der Motorisierung zwischen den beiden deutschen Gebieten hat sich in den letzten Jahren immer mehr zuungunsten der Zone verschlechtert.

Dem niedrigen Stand der Motorisierung entspricht das große Übergewicht des Eisenbahnverkehrs im sowjetzonalen Verkehrsablauf. Der sowjetzonale Güterverkehr wird zu vier Fünfteln auf der Schiene abgewickelt, während die Deutsche Bundesbahn an der Güterverkehrsleistung nur einen Anteil von rund 50 vH hat. Der Güterfernverkehr auf der Straße beträgt in Mitteldeutschland — je Kopf der Bevölkerung — nicht viel mehr als 10 vH des entsprechenden Verkehrs in der Bundesrepublik. Aber auch im Personenverkehr ist der Anteil des Straßenverkehrs in Mitteldeutschland erheblich geringer als im Westen.

Die Kraftfahrzeugproduktion der sowjetischen Besatzungszone betrug 1956 27 300 Per-

<sup>1)</sup> Vor zwei Jahren wurde an dieser Stelle eine Studie über den Stand und die Entwicklung der Motorisierung in der sowjetischen Besatzungszone veröffentlicht. Vgl. Wochenbericht des DIW, Nr. 22/1955.

<sup>2)</sup> Die Kraftfahrzeug-Produktion der Tschechoslowakei, eines der wichtigsten Automobilproduzenten des Ostblocks, belief sich 1956 auf 25 000 Personenkraftwagen, 11 000 Lastkraftwagen und 112 000 Krafträder. Die Produktion Polens betrug 1956 6 105 Personenkraftwagen, 12 869 Lastkraftwagen und 45 460 Krafträder.

Güterkraftverkehr 1955

	Nahverkehr	Fernverkehr		
		gesamt	gewerblich	Werkverkehr
Sowj. Besatzungszone einschl. Ost-Berlin				
absolut				
in 1 000 t. . . . .	1) 164 806	4 311	2 289	2 022
in Mill. tkm . . . . .	2) 2 497	697	397	300
je 100 Einwohner				
in t. . . . .	924	24	13	11
in tkm. . . . .	14 003	3 909	2 226	1 683
Bundesrepublik einschl. West-Berlin				
absolut				
in 1 000 t. . . . .		67 184	47 258	19 926
in Mill. tkm . . . . .	3) 11 000	16 150	12 667	3 483
je 100 Einwohner				
in t. . . . .		128	90	38
in tkm. . . . .	21 904	30 750	24 118	6 632

1) Davon 59,2 vH im Werknahverkehr.— 2) Davon 56,7 vH im Werknahverkehr.— 3) Ohne West-Berlin.

sonenkraftwagen<sup>3)</sup>, etwa 15 000 Lastkraftwagen und 170 000 Krafträder, davon rund 100 000 Fahrräder mit eingebautem Hilfsmotor (Mopeds). Bei den Kraftwagen hat sich die Produktion in den letzten Jahren nicht wesentlich erhöht. Die Vorkriegserzeugung wurde erst etwa zur Hälfte erreicht. Man ist bemüht, einen erheblichen Teil der Produktion auszuführen, rund zwei Drittel des Exports gehen angeblüh in westliche Länder. Derartige Exporte sind wohl aus dem Mangel dieser Länder an „harten Devisen“ zu erklären, obgleich die Einfuhrländer über erhebliche Qualitätsmängel klagen und auch von sowjetzonaler Seite noch viele Verbesserungen als notwendig erachtet werden. Ein weiterer Teil der Erzeugung, das gilt besonders für die Lastkraftwagenproduktion, wird an die sowjetzonalen Streitkräfte geliefert. Für den Absatz in Mitteldeutschland bleibt daher nur ein unzureichender Anteil übrig. Der HO-Absatz von Personenkraftwagen, besonders des Kleinwagens, erfolgt wegen Lieferungsschwierigkeiten nur stockend.

Das Produktionsprogramm umfaßt je drei Typen von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen. Außerdem werden fünf Motorradtypen bis zu 350 ccm Zylinderinhalt, ein Motorroller und zwei Mopeds im Produktionsprogramm genannt. Die Produktionszahlen der einzelnen Modelle sind sehr verschieden. Der in Zwickau auf Grundlage des DKW F 8 gebaute Personenkraftwagen P 70 hat einen 700-ccm-Zweizylinder-Zweitaktmotor mit einer Leistung von 22 PS, das in Eisenach hergestellte Fahrzeug „Wartburg Typ 311“ ist mit einem 900-ccm-Dreizylinder-Zweitaktmotor von 37 PS ausgerüstet, es ist eine Weiterentwicklung des DKW F 9. Ebenfalls in Zwickau wird der einzige größere Personenkraftwagen, der Typ 240 „Sachsenring“, hergestellt, der über eine 2,4-Liter-Sechszylinder-Viertaktmaschine von 80 PS verfügt. Dieser bisher nur in Einzelfertigung hergestellte Wagen ist nach sowjetzonaler Darstellung „zunächst nur als Repräsentationsfahrzeug für Handelsvertretungen, Botschaften usw. der Zone im Ausland und für hohe Staatsfunktionäre, Wissenschaftler usw.“ gedacht. Die Fahrgestelle der Personenkraftwagen werden mit

<sup>3)</sup> Die Tagesproduktion an Personenkraftwagen soll Anfang dieses Jahres annähernd 100 Stück betragen haben, etwa zwei Drittel davon entfallen auf den Typ „Wartburg“.

verschiedenen Karosserien versehen. Die Preise liegen mindestens doppelt so hoch wie die vergleichbarer westdeutscher Personenkraftwagen; so beträgt z. B. der Preis der seit 1956 gebauten viertürigen „Wartburg“-Limousine rd. 15 000 DM-Ost, der des P 70 etwa 10 000 DM-Ost. Der zuletzt genannte Wagen soll voraussichtlich im nächsten Jahr durch ein kleineres 500-ccm-Modell (P 50) mit 18 PS abgelöst werden, das wie der P 70 mit einer Kunststoffkarosserie ausgerüstet sein soll.

Das Lastkraftwagenprogramm ist in den letzten Jahren nicht wesentlich verändert worden, es umfaßt nach wie vor einen Dreiviertel-Tonnen-Kleinlastwagen mit 28 PS Zweitaktmotor (Typ V 901), einen Zwei-Tonnen-Schnelllastwagen mit luftgekühltem Dieselmotor von 52 PS (Typ Garant) und den für 3,5 Tonnen Nutzlast berechneten mit 80 PS Dieselmotor ausgerüsteten H 3 A. Die im Vorjahr angekündigte Erhöhung der Tragfähigkeit der Nutzfahrzeuge ist bis zur Leipziger Frühjahrsmesse 1957 nicht erfolgt. Wie verlautet, werden schwerere Lastkraftwagen nur noch ausnahmsweise angefertigt. Innerhalb der Ostblockstaaten besteht in bezug auf die Kraftfahrzeugproduktion eine Arbeitsteilung, die den Bau schwerer Fahrzeuge anderen Staaten vorbehalten<sup>4)</sup>.

Die Motorradherzeugung umfaßt vier Zweitaktmaschinen von 125 bis 350 ccm Hubraum, die Meldungen, nach denen das 125-ccm-Modell aus der Produktion herausgenommen worden ist, widersprechen sich. Wahrscheinlich wird die Umstellung erst erfolgen, wenn das 175-ccm-Modell in größerer Zahl lieferbar ist. Bisher ist die Serienproduktion der 175-ccm- und 250-ccm-Maschinen aber noch nicht angefahren. Die größere der beiden Maschinen soll zum Preise von 3350 DM-Ost verkauft werden. Außer den genannten Maschinen wird noch eine 250-ccm-Viertaktmaschine hergestellt. Alle diese Modelle sind in den letzten Jahren verstärkt worden. Ein Motorroller und zwei Mopeds gehören ebenfalls zur Kraftradproduktion.

Das sowjetzonale „Deutsche Amt für Material- und Warenprüfung“ hat kürzlich heftig Kritik am mitteldeutschen Kraftfahrzeugbau geübt, wobei vor allem fertigungstechnische und konstruktive Mängel (z. B. Getriebebau) genannt werden. Die Oberflächenbeschaffenheit und die Qualität des Sicherheitsglases werden beanstandet. Besonders wird der Kleinwagen P 70 in bezug auf Motor-aufhängung und Karosseriebau kritisiert. Am 2,5-Liter-Wagen werden Mängel am Motor und an der Kupplung hervorgehoben, dem Motorroller wird eine zu schwache Maschine nachgesagt.

Der wegen kleiner Serien zu teuer arbeitende Kraftfahrzeugbau in der sowjetischen Zone und der Zwang zum Kauf preisgünstiger Wagen bietet für die westdeutsche Wirtschaft, wie die jüngst geführten Interzonenhandelsbesprechungen zeigen, eine Chance für den Absatz gebrauchter Kraftwagen und für den Verkauf von Materialien und Zubehör. Die Einfuhr fabrikneuer westdeutscher Wagen nach Mitteldeutschland dürfte aus den genannten Gründen zunächst noch verhältnismäßig wenig Bedeutung behalten.

<sup>4)</sup> In der sowjetzonalen Zeitschrift „Der Deutsche Straßenverkehr“ Heft 3/1956 wurde ausgeführt, daß schwere Nutzfahrzeuge ab 1957 nicht mehr hergestellt würden. In Nr. 3/1957 wird dagegen wieder von 6-t-Lastkraftwagen (H 6) berichtet.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5, und Bonn, Burgstr. 160  
Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium:* Dr. Gerhard Abeken, Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Rolf Kregel, Dr. Hans Liebe, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wissler.

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 32,—, halbjährlich DM 17,— vierteljährlich DM 9,—.

Gegenstand	Einheit†)	1955			1956								1957				
		Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	
Anzahl der Werktage:		27	25	26	26	25	26	24	25	27	25	24	26	24	26	24	
<b>Industrie<sup>1)</sup></b>																	
Auftragseingang	1952 = 100	S	176	202	190	169	169	180	188	183	193	256	217	193	180	194	.
dav. Produktionsmittelindustrie	"	"	189	192	204	179	194	187	202	183	200	227	237	213	199	202	.
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	160	220	169	156	134	168	168	183	302	189	163	153	181	.	
Umsatz	Mill. DM	S	485,7	473,5	481,5	424,2	451,3	497,8	467,1	559,4	564,5	550,7	501,8	463,7	482,1	537,2	238,7
dav. Produktionsmittelindustrie	"	"	248,7	261,3	297,1	250,4	249,2	261,3	256,6	307,0	277,3	289,9	291,0	262,4	257,2	277,0	274,8
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	237,0	212,3	184,4	173,8	202,1	236,5	210,5	252,4	287,2	260,9	210,8	201,3	224,9	260,2	263,9
Beschäftigung	1000	E	251,9	251,6	249,4	253,8	252,9	253,9	258,4	266,7	267,4	266,2	262,0	260,5	261,5	263,7	268,0
Lohn je Arbeiterstunde	DM	S	1,63	1,67	1,71	1,66	1,65	1,70	1,79	1,82	1,76	1,81	1,92	1,90	1,85	1,84	.
Produktion <sup>2)</sup>	1936 = 100	S	111	111	106	100	103	104	111	123	120	124	118	106	113	114	.
dar. Energie	"	"	266	284	300	297	317	276	263	261	290	312	313	321	307	290	.
Verarbeitende Industrie <sup>3)</sup>	"	"	106	105	100	95	100	104	109	120	115	119	112	100	109	110	117
dav. Produktionsmittelindustrie	"	"	94	95	99	92	94	94	100	107	98	107	108	91	99	97	102
dar. Steine und Erden	"	"	174	157	126	119	99	186	169	179	184	147	113	133	160	o) 170	207
Eisen und Stahl, Gießereien	"	"	147	174	164	176	181	167	185	190	202	208	168	163	186	o) 205	202
NE-Metalle	"	"	36	35	32	32	31	29	31	30	29	35	33	31	38	35	34
Stahl- und Eisenbau	"	"	135	153	171	140	138	111	139	137	147	157	147	112	112	125	128
Maschinenbau	"	"	78	76	86	75	76	74	76	84	85	89	98	84	86	82	91
Fahrzeugbau	"	"	59	49	48	47	44	50	51	54	52	63	54	45	53	54	60
Elektrotechnik	"	"	119	118	123	119	124	126	133	142	119	134	136	111	125	o) 121	126
Feinmechanik und Optik	"	"	56	59	55	57	54	58	63	75	62	83	87	71	80	72	76
Eisen-, Blech-, Metallwaren	"	"	57	60	56	55	56	61	59	61	63	64	62	64	62	61	62
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	131	125	103	102	113	124	126	148	151	143	120	118	130	o) 136	147
dar. Chemie	"	"	131	141	124	130	128	127	149	152	154	169	154	152	157	o) 161	168
Holzverarbeitung	"	"	90	88	87	69	75	76	77	111	107	109	103	79	80	78	81
Papier	"	"	134	141	140	133	131	126	132	154	159	164	151	140	140	130	132
Druck	"	"	44	47	46	41	41	38	50	45	57	54	59	45	43	44	52
Leder und Textil	"	"	105	107	105	99	104	103	112	125	133	145	123	114	120	118	130
Bekleidung	"	"	271	208	110	153	197	251	297	295	296	221	122	178	227	259	270
Nahrungs- und Genußmittel	"	"	129	144	145	115	125	131	134	141	148	166	170	138	145	143	167
<b>Baugewerbe<sup>4)</sup></b>																	
Beschäftigte	Anzahl	E	55095	52897	46487	38525	25764	35851	47378	57303	56557	53646	46504	39600	45726	48267	.
Tagewerke, insgesamt	1000	S	1191	1137	1021	758	407	605	894	1219	1244	1153	1016	748	839	971	.
dar. Wohnungsbau	"	"	537	523	443	313	177	236	359	532	543	489	409	284	300	357	.
Index der Bauproduktion <sup>5)</sup>	1936 = 100	"	70	68	57	40	22	32	53	77	73	72	64	40	50	57	.
einschl. Entrümmern	"	"	67	66	54	38	22	30	49	75	71	69	61	38	48	55	.
Umsatz in DM West	1000 DM	"	55411	51362	55919	36675	27569	26609	32419	60421	62258	59358	58395	41918	40627	47806	.
<b>Warenverkehr</b>																	
Bezüge aus Westdeutschland <sup>6)</sup>	Mill. DM	S	445,4	435,5	433,3	401,7	352,8	417,2	404,4	454,8	487,3	483,0	433,6	450,8	414,5	456,4	433,7
Lieferungen nach Westdeutschland <sup>6)</sup>	"	"	271,2	254,0	264,9	251,0	229,8	272,3	266,1	304,5	329,6	331,4	297,7	291,7	290,1	326,9	285,0
Wert der Ursprungsbescheinigungen <sup>7)</sup>	"	"	360,6	330,2	321,6	282,3	297,2	327,3	317,9	355,3	447,5	402,3	320,1	328,7	330,5	355,6	374,9
Export	"	"	52,1	52,1	62,6	53,4	47,0	55,6	56,8	63,3	62,4	73,0	72,0	56,5	54,4	70,2	62,7
Gütereingang, insgesamt	1000 t	S	644,6	611,5	562,6	550,8	363,8	554,8	576,7	652,8	680,2	633,1	560,6	552,3	514,3	542,1	.
Eisenbahn	"	"	234,0	210,3	217,6	220,2	189,3	228,0	177,1	209,7	226,1	226,7	188,8	214,0	181,9	187,5	.
Straße	"	"	242,6	231,0	221,7	197,0	174,5	192,0	204,6	240,1	252,7	223,3	203,1	209,5	190,2	214,6	.
Binnenschifffahrt	"	"	168,0	170,2	123,3	133,6	—	134,8	193,0	203,0	201,4	183,1	168,7	128,8	142,2	140,0	.
Güterausgang, insgesamt	"	"	107,7	96,4	93,4	93,3	74,6	98,9	95,0	109,9	119,9	111,6	99,4	99,2	98,0	106,4	.
Eisenbahn	"	"	21,2	19,7	21,7	19,2	18,9	20,8	16,4	22,0	22,9	22,8	19,7	17,2	18,6	21,0	.
Straße	"	"	69,7	61,5	58,4	62,4	53,7	65,1	62,3	68,0	73,5	67,7	56,9	62,6	59,7	66,8	.
Binnenschifffahrt	"	"	14,2	12,7	10,7	9,6	—	10,6	14,2	18,0	21,3	19,2	21,2	18,0	18,3	16,9	.
Luftfracht	"	"	2,6	2,4	2,6	2,1	2,0	2,4	2,1	1,9	2,2	1,9	1,6	1,4	1,4	1,7	.
<b>Arbeitsmarkt</b>																	
Erwerbstätige, insgesamt	1000	E	988	977	967	965	950	968	999	1033	1031	1018	1003	999	1008	1012	.
Selbst- u. mithelf. Fam. Angeh.	"	"	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	.
Arbeitnehmer <sup>8)</sup>	"	"	850	839	829	827	812	830	861	895	893	880	865	861	870	874	.
Arbeitslose, insgesamt <sup>9)</sup>	"	"	118	128	144	139	156	141	121	91	91	107	119	127	112	103	103
in vH der Arbeitnehmer	vH	"	12	13	15	14	16	15	12	9	9	11	12	13	12	11	11
<b>Sozialeinkommen</b>																	
dar. Renten <sup>10)</sup>	Mill. DM	S	41,7	42,8	53,5	43,3	43,3	44,6	45,7	45,2	46,0	46,0	55,8	46,3	54,6	46,6	.
Alu und Alfü	"	"	9,6	11,9	12,6	14,0	15,7	22,2	9,8	8,7	9,0	9,9	12,5	15,5	13,7	.	.
<b>Lebenshaltungskosten</b>																	
dar. Ernährung	1950 = 100	D	107,7	108,3	108,7	108,4	109,5	110,5	109,7	110,1	110,0	110,4	110,2	110,7	o) 111,7	o) 111,2	111,3
Hausrat	"	"	113,8	115,2	115,7	114,7	116,0	118,3	116,5	116,8	116,6	117,0	116,2	117,1	116,0	114,6	114,5
Bekleidung	"	"	105,3	105,5	105,5	105,6	106,3	106,6	106,5	106,9	107,6	108,2	108,6	o) 109,0	o) 110,1	110,3	
West-Berlin in vH der BRD	BRD = 100	"	99,9	99,9	100,8	101,5	101,5	101,6	101,6	101,8	102,0	102,1	102,2	102,8	103,3	104,0	104,6
von Hamburg	Hbg. = 100	"	104,9	104,6	104,9	104,9	105,8	105,7	104,8	105,1	105,1	104,5	104,5	104,8	o) 106,0	o) 105,4	105,4
	"	"	97,4	97,4	97,5	97,7	98,0	97,5	96,9	97,5	96,9	96,7	96,7	97,0	98,1	.	.
<b>Wechselkurse<sup>11)</sup></b>																	
DM-Ost	DM-Ost	D	4,64	4,63	4,50	4,28	4,14	4,08	4,02	4,10	4,11	4,32	4,22	4,14	4,16	4,09	4,10
<b>Finanzen</b>																	
Einnahmen aus Steuern	Mill. DM	S	95,5	128,1	132,5	117,2	132,8	135,2	110,0	151,3	125,6	158,5	174,6	162,4	156,7	172,0	115,9
dar. Umsatzsteuer	"	"	33,2	30,2	31,6	40,7	29,0	26,9	34,3	32,2	37,9	34,6	34,6	49,6	32,6	29,5	35,0
Lohnsteuer	"	"	15,2	15,6	15,8	19,3	16,5	15,1	14,3	21,0	21,5	20,7	20,6	28,5	19,5	16,7	14,3
Einkommensteuer	"	"	4,5	4,2	27,5	6,0	6,6	28,3	7,2	28,5	5,2	4,9	35,9	10,3	6,8	34,6	7,1
Körperschaftsteuer	"	"	1,5	1,0	21,9	4,1	3,0	24,0	3,0	28,7	6,0	1,5	35,9	9,8	1,8	31,4	

