

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

25. Jahrgang

Berlin, den 31. Januar 1958

Nummer 5

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

Die Kraftfahrzeug-Ausfuhr der Bundesrepublik¹⁾

Die Bundesrepublik Deutschland hat als Einfuhrland von Kraftfahrzeugen trotz relativ niedriger Zollsätze nur eine untergeordnete Bedeutung. Dagegen steht sie seit dem Jahre 1956 nach Menge und Wert an erster Stelle aller Ausfuhrländer im Export von Personenkraftwagen und Kombiwagen sowie von Krafträdern aller Art und an dritter Stelle im Export von Liefer- und Lastkraftwagen. Die westdeutsche Ausfuhr von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen ist seit 1950 mehr als doppelt so stark gewachsen wie die Gesamtausfuhr der Bundesrepublik. Der Kraftfahrzeug-Außenhandel ist zu einem für die Außenhandelsentwicklung der Bundesrepublik wichtigen Faktor geworden.

Die westdeutsche Fahrzeugindustrie hat nach 1948 in einem Maße, wie das bis dahin niemals der Fall war, auf den Auslandsmärkten Fuß fassen können. Das Schwergewicht dieser Entwicklung bildete die Ausfuhr von Personenkraftwagen²⁾, die der Stückzahl nach von 1950 bis 1957 — und zwar mit besonderer Intensität seit 1953 — auf rund 727 vH zunahm. Die Ausfuhr von Lastkraftwagen und von Straßenzugmaschinen stieg im gleichen Zeitraum auf rund 400 vH und die von Krafträdern aller Art auf rund 1820 vH. Sie hatte jedoch nach Menge und Wert eine geringere Bedeutung.

Im Jahre 1938 hatte das Deutsche Reich 66 600 PKW, 12 600 LKW, 3 700 Zugmaschinen und 41 600 Krafträder mit einem Gesamtwert von 161 Mill. RM exportiert.

Struktur der Kraftfahrzeug-Ausfuhr der Bundesrepublik

Fahrzeug ¹⁾	1950		1953		1956	
	Mill. DM	vH	Mill. DM	vH	Mill. DM	vH
PKW, Kombi- und Krankenwagen . . .	238,85	72,1	578,8	58,6	1 686,1	67,6
Omnibusse und Obusse . . .	3,80	1,2	83,8	8,5	54,2	2,2
LKW aller Art	71,15	21,9	254,8	25,8	592,7	23,8
Straßenzugmaschinen . . .	0,61	0,2	4,7	0,5	8,2	0,3
Krafträder aller Art . . .	14,89	4,6	65,2	6,6	151,9	6,1
Zusammen	324,30	100,0	987,3	100,0	2 493,1	100,0

¹⁾ Jeweils einschl. von Fahrgestellen mit Motor; ohne Teile und Zubehör.

²⁾ Die verwendeten Zahlen sind u. a. den „Statistischen Berichten“ des Statistischen Bundesamtes, Wiesbaden, Arb.-Nr. V/33/7 vom 18. 9. 57, entnommen.

²⁾ PKW, Kombiwagen und Krankenfahrzeuge zusammengefaßt; ohne selbständige Fahrgestelle.

Die Gründe für die erhebliche Steigerung des Kraftfahrzeugexportes der Bundesrepublik beruhen auf der Wechselwirkung zwischen der günstigen Entwicklung der innerdeutschen Wirtschaft und der starken Nachfragesteigerung auf den Auslandsmärkten nach deutschen Wagen, wobei neben in den Preisen und Lieferfristen liegenden Momenten auch andere Faktoren, z. B. die wachsende Aufnahmebereitschaft des Auslandsmarktes für Mittel- und Kleinwagen (dies gilt in besonderem Maße für die USA), eine Rolle gespielt haben. Auch die Substitution der durch Rüstungsfertigung beanspruchten ausländischen Produktionskapazitäten durch die hierdurch nicht belasteten deutschen Kapazitäten ist zweifelsohne bei dieser Entwicklung wirksam gewesen. Daneben hat es die deutsche Kraftfahrzeugindustrie verstanden, durch eine Verbesserung ihres Kundendienstes im Ausland, durch den Abschluß von Absatzverträgen mit oder durch den Erwerb von Kapitalbeteiligungen an ausländischen Großfirmen und über die Errichtung von eigenen Tochtergesellschaften im Ausland sich neue Märkte zu erschließen.

Während im Jahre 1938 rund ein Viertel und im Jahre 1952 rund ein Drittel der Gesamtzeugung der westdeutschen Kraftfahrzeugindustrie in den Export ging, sind es gegenwärtig über 50 vH, wobei naturgemäß der Exportanteil bei den einzelnen Firmen unterschiedlich hoch ist. In diesem Industriebereich hat das stark gestiegene Auslandsgeschäft die seit 1950 durchgeführten

Die Kraftfahrzeugausfuhr der Bundesrepublik

Benennung	Einheit	1950	1953	1954	1955	1956	1957 ³⁾
Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile ¹⁾ , gesamt	Mill. DM	394,7	1283,3	1931,8	2621,3	3130,5	3407,3
Jährlicher Zuwachs	vH	.	22,4	42,7	35,7	19,4	8,8
Anteil an der westdeutschen Gesamtausfuhr	vH	4,7	6,9	8,8	10,2	10,2	9,6
PKW ²⁾	1000 Stück		134,0	229,0	332,9	389,4	488,9
Kombiwagen ²⁾	"	66,9	5,8	13,7	23,1	30,5	
Krankenautos ²⁾	"		0,4	0,5	0,6	0,5	
Omnibusse und Obusse ²⁾	"	0,3	0,8	0,9	0,9	0,9	
LKW aller Art ²⁾	"		19,3	31,1	39,0	44,1	56,9
Straßenzugmaschinen ²⁾	Stück	104	353	206	326	490	420
Motorräder	1000 Stück		45,8	54,0	50,2	45,1	44,1
Motorroller	"	16	4,7	16,6	30,6	44,9	55,9
Motorfahrräder	"		8,2	8,6	5,8	5,3	
Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds)	"		4,8	57,3	118,6	142,6	191,6

¹⁾ Einschl. von Fahrgestellen und sämtlichen Zubehörs. — ²⁾ Ohne selbständige Fahrgestelle. — ³⁾ Geschätzt auf Grund der Ergebnisse der ersten 11 Monate.

Investitionen, die über die erhöhte Massen- und Serienfertigung zu degressiven Stückkosten führten, zum großen Teile erst möglich gemacht. Diesem Vorteil steht als potentieller Nachteil die starke Abhängigkeit vom Auslandsgeschäft gegenüber. Es ist die gleiche Situation, wie sie für alle stark exportorientierten Industriezweige der Bundesrepublik besteht. Zur Gefahr könnte die Exportabhängigkeit insbesondere bei einer starken Konzentration des Absatzes auf wenige Abnehmer werden, weil dann der Ausfall eines Abnehmers oder auch nur Störungen im Handelsverkehr mit ihm schwerwiegendere Auswirkungen haben müßten als bei einer starken Streuung des Absatzes.

Die Hauptabnehmerländer des westdeutschen Exports an Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeugteilen und -zubehör in vH¹⁾

Länder	1950	1953	1954	1955	1956	1957 ²⁾
Belgien-Luxemburg	13,3	12,6	11,6	9,5	10,5	8,2
Dänemark	5,8	7,4	7,5	4,2	3,9	3,2
Niederlande	17,6	8,6	9,6	9,1	7,6	5,2
Österreich	2,2	3,5	6,9	8,9	6,1	6,0
Schweden	19,2	10,9	13,0	12,3	11,3	10,0
Schweiz	11,5	9,0	7,4	6,8	6,5	6,6
Südafrikan. Union	2,5	1,5	1,5	2,2	2,2	3,2
Kanada	0,0	0,8	0,7	1,3	2,4	3,3
USA	0,6	1,7	2,7	7,0	9,8	15,6
Argentinien	1,6	7,9	2,9	3,0	2,4	3,0
Indien	0,1	0,2	2,7	1,9	3,3	2,6
Australien	0,1	0,6	1,5	1,9	1,9	1,4
Zusammen	74,5	64,7	68,0	68,1	67,9	68,3

¹⁾ Gemessen am Exportwert. — ²⁾ Vorläufiges Ergebnis.

Die Konzentration der westdeutschen Kraftfahrzeugausfuhr auf einzelne Länder hat sich in den letzten Jahren bemerkenswert verringert. Von den zwölf wichtigsten Kundenländern nahmen 1950 nur vier Länder 62 vH des westdeutschen Exports auf, wobei jedes dieser Länder mit mehr als 10 vH am Exportabsatz der Bundesrepublik beteiligt war. 1957 erreichten nur noch zwei Länder Quoten von über 10 vH, darunter insbesondere die USA. Die Möglichkeit einer weiteren Absatzsteigerung auf überseeischen Märkten wird durchaus günstig beurteilt, und auch das allmähliche Hineinwachsen in den westeuropäischen Gemeinsamen Markt dürfte sich

eher absatzfördernd als -hemmend auswirken, weil der Zollabbau innerhalb des EWG-Gebietes in erster Linie der Bundesrepublik zugute kommen wird. So beträgt zum Beispiel die heutige Zollbelastung der Kraftwageneinfuhr in Frankreich 62,3 vH. Sie erhöht sich bei Fahrzeugen über 16 PS auf 72,3 vH. In Italien werden die importierten Wagen bis 1500 ccm Hubraum mit 59,1 vH und die größeren Wagen bis 4000 ccm mit 53,2 vH Zoll belegt.

Sollte trotzdem eines Tages — und wenn auch nur für gewisse Fahrzeugtypen — die Notwendigkeit bestehen, Rückgänge im Auslandsgeschäft durch einen erhöhten Inlandsabsatz auszugleichen, so könnte dafür unter anderem eine den Gebrauchtwagenhandel im Inland fördernde Handhabung der Kraftfahrzeugsteuer sicherlich mit Erfolg eingesetzt werden, weil hierdurch weitere Käuferkreise erschlossen werden könnten. Als Folge der erhöhten Nachfrage nach Gebrauchtwagen wären dann auch solche Kraftwagenbesitzer, die die Kosten der Fahrzeughaltung nicht steuerlich abschreiben können, eher als gegenwärtig in der Lage, den vorhandenen durch einen neuen Wagen zu ersetzen. Einen Sonderfall stellt die Produktion von schweren Lastkraftwagen dar, deren Inlandsabsatz durch die einschlägigen Gesetze stark gedrosselt wird, so daß hier der Export die einzige Möglichkeit bieten könnte, die Produktion etwa auf ihrem bisherigen Stande zu halten. Trotzdem ist im Jahre 1957 die Erzeugung von LKW mit einer Nenn-Nutzlast von über 3 t bereits zurückgegangen.

Anteil der Hauptexportländer an der Weltausfuhr von Personenkraftwagen¹⁾ in vH²⁾

Länder	1952	1953	1954	1955	1956
Bundesrepublik	14,6	19,5	26,2	30,7	34,8
Frankreich	12,0	11,2	11,0	11,8	12,5
Großbritannien	40,2	36,8	34,0	27,8	24,0
Italien	2,8	3,7	4,0	5,3	6,5
Vereinigte Staaten	21,3	22,2	19,4	18,9	15,3
Kanada	6,1	3,9	0,8	1,9	1,2
Zusammen	97,0	97,3	95,4	96,4	94,3

¹⁾ PKW, Kombi- und Krankenwagen. — ²⁾ Gemessen an der exportierten Stückzahl.

Der Kraftwagenexport der Bundesrepublik traf auf den Auslandsmärkten bei den Personenkraftwagen vorwiegend auf die Konkurrenz Großbritanniens, der Vereinigten Staaten, Frankreichs und Italiens, bei den Lastkraftwagen auf die Konkurrenz der drei erstgenannten Länder und bei den Krafträdern außerdem auf die Konkurrenz aus Österreich und den Niederlanden. Diese Außenhandelskonkurrenten, die zum Teil die Kraftfahrzeugeinfuhr durch hohe Zollmauern behindern, spielten verständlicherweise als Abnehmer deutscher Fahrzeuge für ihren jeweiligen Konkurrenzbereich bisher eine untergeordnete Rolle. Lediglich die USA sind als Bezieher deutscher PKW und die Niederlande, Großbritannien, die USA und Österreich als Bezieher deutscher Krafträder hervorgetreten.

Die Kraftfahrzeugausfuhr der Bundesrepublik nach Erdteilen in vH¹⁾

Erdteile	1952	1953	1954	1955	1956
Personenkraftwagen ²⁾					
Europa	76,5	76,5	75,4	67,2	60,2
Afrika	9,4	6,7	7,1	7,6	7,1
Amerika	11,3	12,8	12,1	18,4	25,2
Asien	2,7	3,8	3,6	4,3	4,8
Australien/Ozeanien	0,1	0,2	1,8	2,5	2,7
Lastkraftwagen ³⁾					
Europa	68,0	70,9	56,8	55,0	50,7
Afrika	5,8	8,9	9,7	12,7	11,7
Amerika	23,0	13,8	17,3	13,5	17,9
Asien	2,9	6,4	15,4	17,4	18,3
Australien/Ozeanien	0,3	0,0	0,8	1,4	1,4
Omnibusse und Obusse ⁴⁾					
Europa	39,3	21,0	33,6	40,7	49,2
Afrika	7,2	3,1	2,5	14,8	11,9
Amerika	53,1	73,8	27,5	30,5	17,3
Asien	0,4	2,1	30,4	14,0	21,5
Australien/Ozeanien	—	0,0	—	—	0,1
Krafträder					
Europa	66,5	72,8	82,8	76,5	66,0
Afrika	3,5	3,6	4,7	5,2	7,1
Amerika	17,4	11,2	6,9	7,6	10,4
Asien	12,3	11,8	4,3	8,9	14,4
Australien/Ozeanien	0,3	0,6	1,3	1,8	2,1

¹⁾ Gemessen an den Ausfuhrwerten (nach Verbrauchsländern). — ²⁾ PKW, Kombi- und Krankenwagen einschl. von Fahrgestellen. — ³⁾ LKW, Dreiradwagen mit Motor, Elektrolastwagen, Fahrgestelle für LKW und Spezialfahrzeuge mit Motor. — ⁴⁾ Einschl. von Fahrgestellen.

Der auf Europa entfallende Anteil an der Ausfuhr westdeutscher Personen- und Lastkraftwagen ist von 1952 bis 1956 erheblich zurückgegangen, während er bei Omnibussen und Obussen — nach einer starken Reduzierung im Jahre 1953 als Folge eines kurzfristig ungewöhnlich hohen Verbrauchsanteiles von Argentinien mit allein 70,4 vH — gestiegen ist. Bei der Ausfuhr von Krafträdern ist der europäische Marktanteil nach wie vor am höchsten. Es muß hierbei jedoch stets der mit 65 bis 70 vH sehr hohe Wertanteil der Ausfuhr von Personenkraftwagen an der gesamten Kraftfahrzeugausfuhr und die im Verhältnis dazu geringe Bedeutung der übrigen Ausfuhrbereiche dieser Branche im Auge behalten werden.

Das Schwergewicht der westdeutschen PKW-Ausfuhr liegt bei den Wagen mit einem Hubraum

von 1 l bis 1,5 l. Auf diese Wagenklasse entfielen bisher stets etwa 65 bis 70 vH der PKW-Ausfuhr. Der durchschnittliche Export-Stückwert dieser Fahrzeuge sank von 3684 DM im Jahre 1952 bis 1955 auf 3421 DM und stieg danach wieder leicht. Besonders hoch ist vor allem seit 1956 der Anteil dieser Fahrzeuggröße bei der Ausfuhr nach Amerika (1956 = 77,2 vH) und Australien/Ozeanien (1956 = 91,5 vH). In den USA haben diese Mittelwagen — dort als Kleinwagen angesehen — als sogenannte Zweitwagen starken Anklang gefunden. Von den im Jahre 1957 importierten deutschen Kraftfahrzeugen (1955 = 46 vH, 1957 = 42 vH der Kraftfahrzeugeinfuhr der USA) entstammten knapp 77 vH dem Volkswagenwerk.

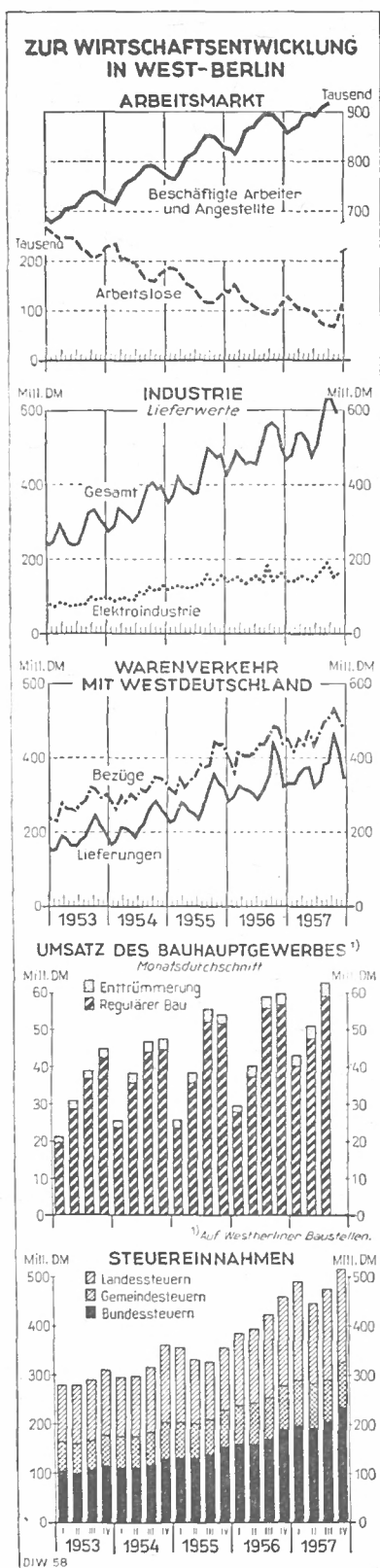
Der Anteil der Fahrzeugklassen an der Ausfuhr in vH

Kategorie	1952	1953	1954	1955	1956
Hubraum					
Personenkraftwagen					
bis 1 l	3,6	5,3	7,1	6,3	7,4
über 1 „ 1,5 l	62,1	71,0	59,7	68,3	64,9
„ 1,5 „ 2 l	10,0	12,1	14,8	10,4	11,6
„ 2 „ 3 l	24,0	11,4	18,3	14,9	15,9
„ 3 l	0,3	0,2	0,1	0,1	0,2
Nutzlast					
Lastkraftwagen					
bis 2 t	67,1	75,4	83,6	81,2	80,7
über 2 t	32,9	24,6	16,4	18,8	19,3

Auch bei der LKW-Ausfuhr nahmen Amerika und Australien/Ozeanien mit 89,3 und 99 vH im Jahre 1956 überdurchschnittlich viele Fahrzeuge der Nutzlast bis 2 t und damit des Typs auf, der im westdeutschen Export seiner Kategorie eindeutig an der Spitze rangiert.

Die in den letzten Jahren kräftig gestiegene westdeutsche Produktion von Kleinwagen bis 1 l Hubraum hat ihren Ausfuhranteil seit 1954 nicht mehr wesentlich steigern können. Ihr absoluter Ausfuhrwert hat sich jedoch in der gleichen Zeit sehr stark erhöht. Der Zug zur Konzentration auf große Erzeugergruppen, wie er bei der Fahrzeugindustrie für die Produktion von PKW mit mehr als 1 l Hubraum schon zu verzeichnen ist, wird auch bei den Kleinwagenherstellern im Hinblick auf eine auch weiterhin erfolgreiche Pflege des Auslandsgeschäftes kaum zu umgehen sein, zumal dort die Konkurrenz mit ausländischen Produzenten in Zukunft stärker werden dürfte. Dies gilt in verringertem Maße auch für den im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zu schaffenden Gemeinsamen Markt, der jedoch insgesamt der westdeutschen Kraftfahrzeugindustrie trotz der italienischen und französischen Konkurrenz gute Absatzchancen bieten wird. Auch die zur EWG gehörenden afrikanischen Gebiete werden für die westdeutsche Kraftfahrzeugindustrie einen sehr aufnahmefähigen Markt bilden, in der Periode der Erschließungs- und Investitionsvorhaben besonders für den Absatz von Lastkraftwagen, bei denen der afrikanische Marktanteil bisher verhältnismäßig gering war.

Westberliner Wirtschaftslage Mitte Januar 1958



Der Eintritt in das Jahr 1958 vollzog sich für die Westberliner Wirtschaft weiterhin unter dem Zeichen einer abgeschwächten Konjunktur. Die nun vorliegenden statistischen Ergebnisse der Wirtschaftstätigkeit im vierten Quartal 1957 zeigen das niedrigste Wachstum in den letzten Jahren. Der Produktionsindex der verarbeitenden Industrie lag im letzten Vierteljahr nur um 4 vH über dem Stand des Vorjahrs; ein Ergebnis, zu dem vor allem der Produktionsrückgang in den Investitionsgüterindustrien von 4 vH beitrug. Aber auch die Verbrauchsgütererzeugung erhöhte sich mit einer Zuwachsrate von 9 vH weniger als zuvor.

Das Jahresergebnis der industriellen Produktion lag um reichlich 6 vH über dem von 1956 (Produktionsmittelindustrien 3 vH, Verbrauchsgüterindustrien 12 vH). Verglichen mit der Zuwachsrate des Jahres 1956 von fast 14 vH hat sich der Produktionsfortschritt im abgelaufenen Jahr auf die Hälfte verringert. Damit wurde West-Berlin in der Veränderung der Wachstumsgeschwindigkeit sogar stärker betroffen als Westdeutschland, wo — vor allem wegen des niedrigeren Investitionsgüteranteils an der Produktion — die Industrieerzeugung sich 1957 noch um 5 vH, gegenüber 8 vH 1956, erhöht hatte. Die Gleichheit des Wachstums beider Wirtschaftsgebiete in 1957 unterstreicht wiederum die große wirtschaftliche Verflechtung Berlins mit der Bundesrepublik. Tatsächlich kann die Bedeutung des westdeutschen Absatzmarktes, der mehr als 60 vH der Berliner Industrieerzeugung aufnimmt, überhaupt nicht überschätzt werden. Die gesamten Warenlieferungen in die Bundesrepublik beliefen sich nach den Unterlagen über die Umsatzsteuerrückvergütung im Jahre 1957 auf 4,4 Mrd. DM. Sie lagen damit um 11 vH höher als 1956, während der entsprechende Zuwachs 1956 gegenüber 1955 rd. 19 vH betragen hatte.

Der Anteil der Ausfuhren am gesamten Umsatz der Westberliner Industrie war mit etwas mehr als 10 vH wesentlich geringer als der Absatz ins Bundesgebiet. Dennoch war der Export deshalb von hoher Bedeutung, weil hier die Entwicklung auch im Jahre 1957 noch ausgesprochen gut war: Der Auslandsabsatz der Berliner Industrie erhöhte sich im abgelaufenen Jahr um rd. 20 vH und blieb damit nur wenig hinter der Zuwachsrate von 1956 (23 vH) zurück. Deshalb können die Folgen einer etwaigen Beeinträchtigung des Westberliner Industrieexports durch eine ungünstige weltwirtschaftliche Entwicklung nicht außer acht gelassen werden.

Die Auftragsgänge für den gesamten Absatz ins Ausland und ins Bundesgebiet dürften sich 1957 um reichlich 10 vH erhöht und damit im Rahmen des Wachstums der Auslieferungen gehalten haben. Die Aufnahmebereitschaft für Westberliner Waren war und ist somit immer noch relativ gut. Tatsächlich müßte auch eine weitere Abschwächung der auswärtigen Nachfrage zu einer Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Wiedergesundung Berlins führen. Es bleibt daher zu hoffen, daß insbesondere der Absatz nach Westdeutschland die gegenwärtigen Zuwachsraten nicht mehr unterschreitet.

Zunahme von Produktion und Auftragseingang in der Westberliner Industrie in vH gegenüber dem jeweiligen Vorjahrsstand

Zeit	Produktion			Auftragseingang		
	Ins-gesamt	Produktions-güter	Konsum-güter	Ins-gesamt	Produktions-güter	Konsum-güter
1954	22,6	26,4	20,3	24,6	33,0	13,0
1955	23,7	29,9	14,7	22,4	26,8	15,1
1956	13,8	12,6	14,7	6,7	1,5	16,9
1957	6,4	3,1	12,0	1) 5,9	1) 4,3	1) 8,0
1956 I. Vj.	16,3	17,7	15,3	-5,5	-13,0	12,5
II. "	12,9	15,1	9,3	11,0	8,2	15,1
III. "	11,5	9,0	17,3	3,6	-1,1	14,8
IV. "	10,6	8,3	15,0	17,5	13,3	23,0
1957 I. Vj.	6,0	3,2	13,3	9,2	9,6	8,5
II. "	7,6	3,0	16,1	6,0	5,5	6,3
III. "	7,5	5,2	10,9	9,8	6,6	14,7
IV. "	4,3	-3,8	9,4	2) -2,7	2) -6,8	2) 2,7

1) Jan./Nov. 1957. — 2) Okt./Nov. 1957.

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 Krengel, Dr. Hans Liebe, Dr. Herbert Martell, Dr. Ingeborg Rieckenberg, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.

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,—.

