

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG  
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

# Wochenbericht

27. Jahrgang

Berlin, den 10. Juni 1960

Nummer 24

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

## Die voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung und des Arbeitskräftepotentials in den Vereinigten Staaten bis 1975

Die beiden Komponenten des Bevölkerungswachstums, die natürliche Bevölkerungsbewegung und die Wanderungsbewegung, haben die Entwicklung der amerikanischen Bevölkerung in der Vergangenheit in wechselnder Stärke beeinflusst. Während in der zweiten Hälfte des neunzehnten und im ersten Viertel des zwanzigsten Jahrhunderts das Wachstum der amerikanischen Bevölkerung erheblich durch die Einwanderung beschleunigt wurde, ist infolge der 1924 in Kraft gesetzten gesetzlichen Einwanderungsbeschränkungen die Einwanderung in die Vereinigten Staaten seitdem nur noch von geringer Bedeutung für die Zunahme der Bevölkerung gewesen.

Im Rahmen einer Vorausberechnung der amerikanischen Bevölkerung ist bei der Berücksichtigung der Wanderungsbewegung kein großer Fehler möglich, da der Wanderungsgewinn, errechnet aus der Zahl und der Altersstruktur der Einwanderer der letzten Jahre, auch in Zukunft — allerdings unter der Voraussetzung gleichbleibender Einwanderungsgesetze — gering sein wird.

Unter den weiteren, der Vorausberechnung notwendigerweise zugrunde liegenden Annahmen ist diejenige der künftigen Höhe der Sterblichkeit ebenfalls unproblematisch. Da diese sich nur langsam und gleichmäßig verändert hat, kann auf Grund der Entwicklung in den vergangenen Jahren mit einem weiteren leichten Rückgang der Sterblichkeit gerechnet werden.

Weitaus schwieriger ist dagegen die Vorausschätzung der künftigen Geburtsjahrgänge in den Vereinigten Staaten. Nach einem über hundert Jahre währenden ständigen Rückgang der Geburtenhäufigkeit nahm diese seit der Mitte der dreißiger Jahre wieder zu. Der Anstieg verstärkte sich in den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg zu dem sogenannten „Baby-Boom“, den man zunächst für eine vorübergehende Erscheinung hielt, da man in Anlehnung an die Theorie von dem Zusammenhang zwischen fortschreitender Industrialisierung und sinkenden Geburtenziffern nur an eine kurzfristige Unterbrechung des abwärts gerichteten Trends der Geburtenhäufigkeit glaubte. Die nach wie vor relativ hohen Geburtenziffern in den Vereinigten Staaten scheinen jedoch diese These zu widerlegen. Eine Erklärung für den scheinbaren Widerspruch könnte vielleicht darin liegen, daß die ursprünglich vorhandene Homogenität der amerikanischen Bevölkerung im vergangenen Jahrhundert durch die Rationalisierung der Landwirtschaft und durch die Umwandlung der Wirtschafts- und Sozialstruktur von der eines Agrarstaates zu der eines Industriestaates gestört wurde. Nachdem dieser Umwandlungsprozeß nunmehr weitgehend abgeschlossen ist, scheint sich die Geburtenhäufigkeit, im Zusammenhang mit einer so-

zialen und ethnischen Angleichung, nicht zuletzt wegen und nicht etwa trotz des hohen Lebensstandards der Bevölkerung, auf einem neuen Niveau konsolidiert zu haben.<sup>1)</sup>

Mit Rücksicht auf die Unsicherheit hinsichtlich der künftigen Entwicklung der Geburtenhäufigkeit hat das Census-Bureau der Vereinigten Staaten seiner Bevölkerungsvorausberechnung, die im Jahre 1959, ausgehend von der Bevölkerung von 1958, durchgeführt wurde, vier verschiedene Annahmen in bezug auf die voraussichtliche Zahl der Geborenen zugrunde gelegt. Nach der höchsten Annahme werden von 1958 bis 1975 97 Millionen Kinder, nach der niedrigsten Annahme 68 Millionen geboren werden. Nach der ersten Annahme würde die Fruchtbarkeit um 10 vH über dem Niveau von 1955/57 liegen, nach der zweiten Annahme würde sie bis 1975 auf jenem Niveau konstant bleiben. Die dritte Annahme unterstellt bis 1970 ein leichtes Absinken der Fruchtbarkeit von 1955/57 auf das Niveau von 1949/51 und danach ein Gleichbleiben bis 1975; die vierte Annahme unterstellt dagegen bis 1970 einen Rückgang auf das Niveau von 1942/44.

Der geringfügige Rückgang der Geburtenziffern in den Jahren 1958 und 1959 läßt gegenwärtig die dritte Hypothese am wahrscheinlichsten erscheinen, nach der die amerikanische Bevölkerung von 1958 bis 1975 mit einer durchschnittlichen jährlichen Zuwachsrate von 1,5 vH von 174 auf 226 Millionen zunehmen würde.

Die voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung in den Vereinigten Staaten bis 1975<sup>1)</sup>

Alter in Jahren	1958	1965	1975	1958	1965	1975
	in Mill. Personen			in vH <sup>2)</sup>		
unter 10	37,8	40,0	45,5	21,7	20,7	20,2
10 bis 14	15,6	19,2	20,4	9,0	9,9	9,0
15 „ 19	12,5	17,3	20,6	7,2	8,9	9,1
20 „ 24	10,9	13,5	19,3	6,3	7,0	8,6
25 „ 34	23,4	22,5	31,2	13,4	11,6	13,8
35 „ 44	23,6	24,3	22,7	13,5	12,6	10,1
45 „ 54	20,1	22,1	23,6	11,6	11,4	10,5
55 „ 64	15,1	17,1	20,2	8,7	8,8	9,0
65 u. älter	15,0	17,6	21,9	8,6	9,1	9,7
Insgesamt	174,1	193,6	225,6	100,0	100,0	100,0

<sup>1)</sup> Nach einer Vorausberechnung des U. S. Department of Commerce, Bureau of the Census.

Auf dieser Schätzung basiert eine vom Bureau of Labor Statistics durchgeführte Vorausberechnung des amerikanischen Arbeitskräftepotentials bis 1975<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Vgl. hierzu Kurt M a y e r: „Fertility Changes and Population Forecasts in the United States“, in: Social Research, Bd. 26, Nr. 3, Herbst 1959.

<sup>2)</sup> „Population and Labor Force Projections for the United States, 1960 to 1975“, Bulletin No. 1242, United States Department of Labor, Bureau of Labor Statistics.

Hierfür mußten die künftigen Erwerbsquoten, d. h. der Anteil der Erwerbspersonen an der Bevölkerung für die einzelnen Altersgruppen, geschätzt werden, wobei gewisse, in den vergangenen Jahren beobachtete Tendenzen zur Verstärkung oder Verminderung des Grades der Erwerbstätigkeit bestimmter Bevölkerungsgruppen berücksichtigt wurden. Es handelt sich dabei vor allem um eine Zunahme der Erwerbstätigkeit bei den Frauen sowie um eine Abnahme bei den Jugendlichen und bei den über 65 Jahre alten Männern.

Im einzelnen wurde für die Jugendlichen unter 25 Jahren mit Rücksicht auf die Tendenz zur Verlängerung der Schul- und Berufsausbildung eine Erhöhung des Anteils der Schüler und Studierenden angenommen, wodurch die gesamte Erwerbsquote dieser Altersgruppe zurückgehen wird. Die Erwerbsquoten der Männer im Alter von 25 bis 65 Jahren wurden auf dem Niveau des Basisjahres 1955 konstant gelassen. Für die über 65 Jahre alten Männer wurde wegen des zunehmenden Umfangs der Altersversorgung ein früheres Ausscheiden aus dem Erwerbsleben als bisher, d. h. eine sinkende Erwerbsquote, angenommen.

**Die voraussichtliche Entwicklung der Erwerbsquoten in den Vereinigten Staaten bis 1975<sup>1)</sup>**  
Erwerbspersonen in vH der Bevölkerung

Altersjahre	Männlich				Weiblich			
	1960	1965	1970	1975	1960	1965	1970	1975
14 bis 19 . .	47,9	47,2	46,6	46,9	28,6	28,2	27,8	27,9
20 " 24 . .	88,1	87,0	86,8	86,0	45,4	45,3	45,2	45,2
25 " 44 . .	96,7	96,7	96,7	96,7	40,5	42,3	42,8	42,8
45 " 64 . .	91,4	91,3	91,3	91,2	43,5	47,0	49,3	50,6
65 und mehr	36,0	34,0	32,2	31,0	11,0	11,7	12,2	12,6
14 und mehr	80,9	79,1	78,4	78,4	36,4	37,6	38,3	38,5

<sup>1)</sup> Nach einer Vorausberechnung des U. S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics.

Der Grad der Erwerbstätigkeit der Frauen wird entscheidend durch den Familienstand sowie durch das Vorhandensein von jüngeren Kindern bestimmt. Die Erwerbsquoten der Frauen wurden deshalb getrennt nach allein stehenden Frauen und verheirateten Frauen mit und ohne Kinder unter 5 Jahren ermittelt, wobei für die Vorausberechnung der Zahl der Frauen mit Kindern unter 5 Jahren die in der letzten Zeit beobachtete Tendenz zur rascheren Aufeinanderfolge der Geburten berücksichtigt wurde. Die Extrapolation der Entwicklung seit 1940 führte für die verheirateten Frauen zu der Annahme weiter steigender Erwerbsquoten, während für die ledigen Frauen die Quoten von 1955 beibehalten wurden.

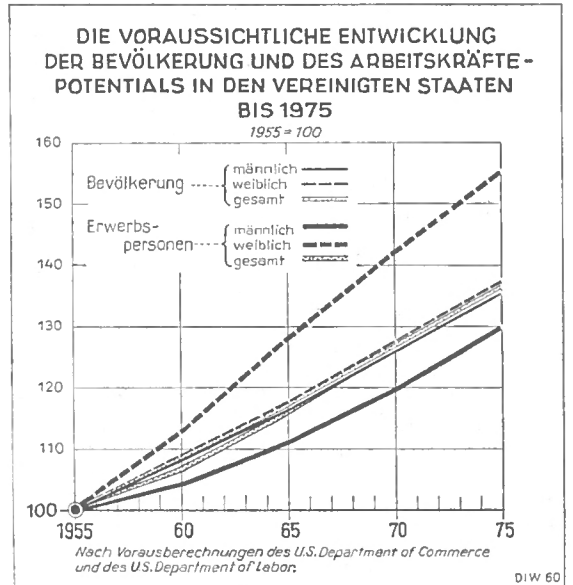
Unter den vorstehenden Voraussetzungen sowie unter der Annahme eines weiteren ungestörten Wachstums der amerikanischen Wirtschaft und ausreichender Ausbildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten für die steigende Zahl von Nachwuchskräften wird das amerikanische Arbeitskräftepotential nach

**Die voraussichtliche Entwicklung des Arbeitskräftepotentials in den Vereinigten Staaten bis 1975<sup>1)</sup>**

Jahr	Erwerbspersonen in Mill.	davon im Alter von . . . bis . . . Jahren in vH				
		14—19	20—24	25—44	45—64	65 und älter
<b>Männer</b>						
1960	50,0	7,9	10,1	44,6	32,3	5,1
1965	53,2	9,5	11,1	42,1	32,4	4,9
1970	57,4	9,6	13,2	40,4	32,1	4,7
1975	62,4	9,5	13,5	41,8	30,6	4,6
<b>Frauen</b>						
1960	23,6	9,7	10,8	40,8	34,7	4,0
1965	26,7	10,9	11,4	37,5	35,9	4,3
1970	29,7	10,7	13,0	35,0	36,7	4,6
1975	32,4	10,4	13,3	35,6	35,8	4,9

<sup>1)</sup> Nach einer Vorausberechnung des U. S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics.

den Berechnungen des Bureau of Labor Statistics von 1955 bis 1975 von 69 auf 95 Millionen Personen oder um 38 vH (für die Männer um 30 vH, für die Frauen um 55 vH) zunehmen. Die durchschnittliche jährliche Zuwachsrate wird insgesamt 1,6 vH, für die Männer 1,3 vH und für die Frauen 2,2 vH betragen; sie wird also für die Männer geringer und für die Frauen größer sein als die Zuwachsrate der Bevölkerung. Künftig werden im Jahre durchschnittlich 0,8 Millionen Männer und etwa 0,6 Millionen Frauen als neue Arbeitskräfte hinzukommen. In den fünfzig Jahren hatte die jährliche Zunahme der Erwerbspersonenzahl bei den Männern die Hälfte dieser Zahl (0,4 Millionen) und bei den Frauen 0,5 Millionen betragen.



Da es sich bei den neu hinzukommenden Arbeitskräften hauptsächlich um Jugendliche und um Frauen handelt, wird ein relativ großer Teil von ihnen infolge bestehender anderer Bindungen (Studium, Hausarbeit) nur für Teilzeitbeschäftigung in Betracht kommen. Die Teilzeitarbeit wird daher in Zukunft eine größere Rolle spielen als bisher. Um das künftige Ausmaß der Teilzeitarbeit zu ermitteln, hat das Bureau of Labor Statistics, ausgehend von den Daten der Jahre 1948 bis 1956, die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden in drei Gruppen (1—14 Stunden, 15—34 Stunden, 35 und mehr Stunden), getrennt nach Geschlecht und Altersgruppen der Erwerbstätigen, bis 1975 extrapoliert. Von etwaigen allgemeinen (vereinbarten oder gesetzlichen) Veränderungen der wöchent-

**Die voraussichtliche Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung in den Vereinigten Staaten bis 1975<sup>1)</sup>**  
Beschäftigte Personen<sup>2)</sup> in Millionen

	1960	1965	1970	1975
<b>Männer</b>				
Insgesamt . . . . .	48,8	46,7	50,6	55,1
darunter in Teilzeitbeschäftigung <sup>3)</sup>	6,0	6,9	7,8	8,5
davon im Alter von 14 bis 24 Jahren	2,2	2,9	3,5	3,9
25 " 44 "	1,6	1,6	1,7	1,9
45 J. und älter	2,2	2,4	2,6	2,7
<b>Frauen</b>				
Insgesamt . . . . .	21,5	24,3	27,0	29,5
darunter in Teilzeitbeschäftigung <sup>3)</sup>	6,1	7,2	8,1	9,0
davon im Alter von 14 bis 24 Jahren	1,4	1,9	2,3	2,6
25 " 34 "	1,0	1,0	1,2	1,5
35 J. und älter	3,7	4,3	4,7	5,0

<sup>1)</sup> Nach einer Vorausberechnung des U. S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics. — <sup>2)</sup> Ohne Soldaten sowie ohne Arbeitslose, Kranke oder Beurlaubte. — <sup>3)</sup> Weniger als 35 Stunden in der Woche.

lichen Arbeitszeit wurde dabei abgesehen. Aus den Ergebnissen dieser Berechnungen geht hervor, daß von der für die Zeit von 1955 bis 1975 errechneten Zunahme der Erwerbersonenzahl um 26 Millionen 7,2 Millionen oder 28 vH nur Teilzeitarbeit suchende Kräfte sein werden. Der künftige Umfang der Teilzeitschäftigung hängt selbstverständlich in erhöhtem Maße von der jeweiligen konjunkturellen Situation ab, die auch nicht ohne Einfluß auf die Entwick-

lung des gesamten Arbeitskräftepotentials sein wird. Die Vorausberechnung des Bureau of Labor Statistics geht, wie gesagt, von der Annahme eines wenn auch geringfügigen Rückganges der Geburtenhäufigkeit aus. Für die beiden letzten Jahre hat sich diese Hypothese als zutreffend erwiesen. Ein etwaiger erneuter Anstieg der Geburtenziffern in den kommenden Jahren kann sich auf die Entwicklung des Arbeitskräftepotentials erst nach 1975 auswirken.

## Der Straßenverkehr im Rahmen des internationalen Güterverkehrs der Bundesrepublik Deutschland

Im Zusammenhang mit den sehr langwierigen Auseinandersetzungen um die Abmessungen für Lastkraftwagen bzw. Lastzüge<sup>1)</sup> spielen auch Art, Umfang und Richtung des Straßengüterverkehrs zwischen der Bundesrepublik und ihren Nachbarstaaten eine wichtige Rolle. Dieser Verkehr hat sich in den letzten Jahren verüffacht und läßt mit fortschreitender Entwicklung des „gemeinsamen Marktes“ eine weitere Steigerung erwarten. Der Vergleich der ersten Vierteljahre 1959 und 1960 ergibt bei den in das Bundesgebiet einfahrenden Fahrzeugen eine Zuwachsrate von 50 vH.

Es sollte das Ziel der nationalen Verkehrspolitik der europäischen Staaten sein, diese Verkehrsentwicklung durch die Setzung möglichst einheitlicher Normen zu fördern. Während Ende der 50er Jahre in Europa trotz aufwärtsgerichteter Wirtschaftsentwicklung im ganzen gesehen eine rückläufige Richtung im Güterverkehr zu erkennen ist und auch der internationale Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehr die gleiche Tendenz zeigen, hat der zwischenstaatliche Güterverkehr auf der Straße stärker zugenommen als der Straßengüterverkehr insgesamt.

### Der internationale Güterverkehr der Bundesrepublik

Die im internationalen Güterverkehr des Bundesgebietes zu Lande, zu Wasser und durch die Luft transportierte Menge ist von 90 Mill. t im Jahre 1952 auf über 150 Mill. t im Jahre 1957, davon 96 Mill. t Empfang und 57 Mill. t Versand, gestiegen. Zwischen 150 und 160 Mill. t dürfte der grenzüberschreitende Verkehr auch in den Jahren 1958 und 1959 — für die noch nicht alle Angaben vorliegen — gelegen haben. Wichtigstes Verkehrsmittel im internationalen Verkehr ist die Schifffahrt mit ihren beiden Zweigen Binnen- und Seeschifffahrt. Hierfür spricht auch, daß die Niederlande, die Nord- und die Ostsee die wichtigsten Übergangsgrenzabschnitte sind. Mit Abstand folgt die Eisen-

bahn. Der Lastkraftwagen, der Anfang der 50er Jahre im Auslandsverkehr kaum anzutreffen war, hat 1957 bereits 6 Mill. t über die Grenze befördert, wobei allerdings auf den Verkehr mit dem Saarland, der heute zum innerdeutschen Verkehr zählt, <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mill. t entfielen. Der auf der Straße abgewickelte Durchfuhrverkehr ist verhältnismäßig gering. Im Jahre 1958 war im Straßenverkehr eine Zuwachsrate von 20 vH zu verzeichnen, die starke Aufwärtsentwicklung hat sich auch 1959 fortgesetzt.

### Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr insgesamt

Im grenzüberschreitenden Straßenverkehr haben 1959 fast eindreiviertel Millionen Lastkraftfahrzeuge (Einzelwagen und Züge) die Grenzen der Bundesrepublik passiert. Gegenüber 1958 bedeutet dies eine Zuwachsrate von über einem Drittel. Hierbei wurde jede Ein-, Aus- und Durchfahrt erfaßt<sup>2)</sup>, ohne daß zwischen Nationalität der Fahrzeuge, Verkehrsbereich oder Verkehrsart unterschieden worden ist. Der Nah- und kleine Grenzverkehr ist also eingeschlossen.

An ausländischen Fahrzeugen sind besonders holländische, dänische, österreichische und schweizerische Einheiten zu nennen. So fuhrn 1959 nach Deutschland ein bzw. durch Deutschland durch<sup>3)</sup> (in 1000 Einheiten)

210 holländischer	Nationalität
71 dänischer	„
56 österreichischer	„
53 schweizerischer	„
47 belgischer	„

Die Beteiligung Italiens an diesem Verkehr (9300 Einheiten) ist bisher verhältnismäßig gering. Der Verkehr mit Frankreich hat sich 1959 stark erhöht. Auf deutschen Wagen wurden über vier, auf ausländischen fünfeinhalb Millionen Tonnen befördert. Der Auslastungsgrad der Wagen ist unterschiedlich. Im Mittel ist die Auslastung beim einkommenden Verkehr größer als beim ausgehenden. Der Anteil der beladenen Fahrzeuge an allen einfahrenden Fahrzeugen liegt

<sup>2)</sup> Die Zahl der einfahrenden Fahrzeuge allein belief sich auf 853 000, darunter 374 000 deutscher Nationalität.

<sup>3)</sup> Stat. Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes I 24.2.60-2.

### Anteil der Verkehrszweige am internationalen Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland\*)

Verkehrszweig <sup>1)</sup>	Empfang				Versand			
	1952		1957		1952		1957	
	1000 t	vH	1000 t	vH	1000 t	vH	1000 t	vH
Eisenbahnverkehr . . . . .	9 268,5	18,3	13 830,6	14,4	16 799,5	39,7	27 739,0	40,3
Straßenverkehr . . . . .	721,1	1,4	3 450,4	3,6	590,8	1,4	2 527,7	4,5
Binnenschifffahrt . . . . .	19 234,5	38,0	39 074,1	40,9	15 625,6	37,0	19 691,0	34,8
dav. unmittelbarer Verkehr . . . . .	3 336,8	6,6	7 365,7	7,7	10 260,2	24,3	13 303,5	23,5
Verkehr über Rheinmündungshäfen <sup>2)</sup> . . . . .	15 701,7	31,0	31 423,0	32,9	5 252,2	12,4	5 908,4	10,5
Seeverkehr der Binnenhäfen . . . . .	196,0	0,4	285,3	0,3	113,2	0,3	479,2	0,8
Seeverkehr <sup>3)</sup> . . . . .	21 421,7	42,3	39 275,3	41,1	9 259,5	21,9	11 536,1	20,4
Luftverkehr . . . . .	1,4	0,0	5,5	0,0	2,5	0,0	8,9	0,0
Insgesamt . . . . .	50 647,2	100	95 636,0	100	42 277,9	100	56 502,6	100

\*) Nur Verkehr der Handlungsgüter (in Bruttogewichten), ohne den Dienstgut- und Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn und ohne den nichtzivilen Güterverkehr. — <sup>1)</sup> Nachgewiesen ist das Verkehrsmittel beim Grenzübertritt. — <sup>2)</sup> Gebrochener Binnen-See-Verkehr. —

<sup>3)</sup> Nur Verkehr über die Küstenhäfen des Bundesgebietes.

Quelle: Wirtschaft und Statistik, Heft 6/1954 und Heft 5/1959.

bei sieben Zehnteln, bei den ausfahrenden betrug er 50 vH. Wie schon die große Zahl holländischer Fahrzeuge am internationalen Straßenverkehr andeutet, sind hierbei die Niederlande — Westdeutschlands wichtigster Außenhandelspartner — auch wichtigster Verkehrspartner in beiden Richtungen. Beim Auslandsempfang der Bundesrepublik, der erheblich größer als der Versand ist, stehen die Lieferungen aus den Niederlanden vor denen aus Dänemark, Österreich, Belgien und Frankreich. Im Versand nimmt die Schweiz nach den Niederlanden die zweite Stelle vor Belgien, Österreich und Frankreich ein. Der Transitverkehr — 1959 rund 265 000 t — hat als Ausgangs- bzw. Zielort vor allem die Niederlande, Dänemark und die Schweiz. Dieser Durchfuhrverkehr ist hauptsächlich ein Nord-Süd-Verkehr.

**Der grenzüberschreitende Lastkraftwagenverkehr\*)**

Jahr	Einfahrt aus dem Ausland	Ausfahrt nach	Durchfahrt	Insgesamt
1952	152 118	143 750	5 644	301 512
1953	243 349	234 852	6 923	485 124
1954	309 392	306 146	8 761	624 299
1955	374 332	367 218	9 576	751 126
1956	451 206	447 448	11 979	910 633
1957	523 889	518 492	12 953	1 055 334
1958	621 873	601 352	17 445	1 240 670
1959	853 177	811 548	22 297	1 687 022

\*) Verkehr mit dem Saarland ist bis Mitte 1959 als grenzüberschreitender Verkehr gezählt worden (Lastkraftwagen und Lastzüge je eine Einheit).

Quelle: Statistisches Bundesamt. Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Reihe 5, Straßenverkehr: „Die Güterbewegung im grenzüberschreitenden Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen“ und Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes. 28. 1.60-1.

Betrachtet man die Zusammensetzung des internationalen Straßenverkehrs nach Warenarten ohne Rücksicht darauf, ob es sich um Nah- oder Fernverkehr, gewerblichen oder Werkverkehr, deutschen oder ausländischen Verkehr handelt, so treten beim Empfang vier Warengruppen deutlich hervor: Güter der Ernährungswirtschaft, Baumaterialien, Eisen und Stahl bzw. daraus gefertigte Waren, Holz und Holzwaren. Im gegenüber dem Empfang wesentlich kleineren Versand beherrschen neben den Gütergruppen Baumaterialien, Eisen- und Stahlwaren noch Kohlen und Sammelgut (nicht besonders genannte Industrieerzeugnisse) das Bild.

**Der internationale Straßengüterverkehr nach Gütergruppen in 1000 t\*)**

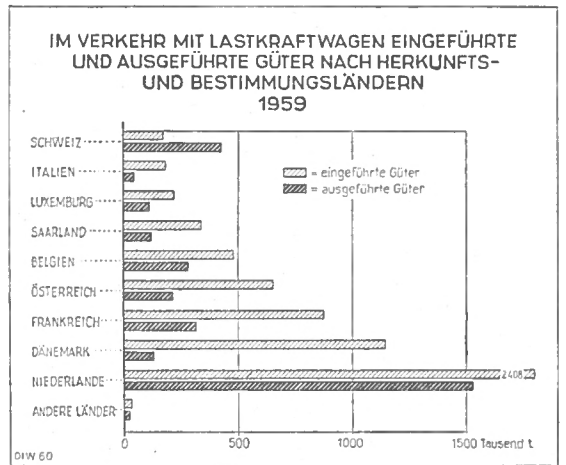
	Empfang		Versand	
	1958	1959	1958	1959
Insgesamt . . . . .	4 530	6 516	2 681	3 200
dar. Güter d. Ernährungswirtschaft . . . . .	1 153	1 583	170	192
Kohlen, Torf . . . . .	103	128	224	252
Steine, Erden, Bindemittel, Schutt . . . . .	976	1 726	843	836
Holz und Holzwaren . . . . .	529	608	87	114
Eisen und Stahl und Waren daraus . . . . .	690	767	256	373
Sammelgut . . . . .	140	215	266	382

\*) Der Verkehr mit dem Saarland ist bis Mitte 1959 als grenzüberschreitender Verkehr gezählt (1958: Empfang 490 000 t, Versand 225 000 t).

Quelle: Statistisches Bundesamt. Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Reihe 5, Straßenverkehr: „Die Güterbewegung im grenzüberschreitenden Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen“ und Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes. 24. 2. 60-2.

**Der internationale Güterfernverkehr auf der Straße**

Nur ein Teil des bisher dargestellten internationalen Straßengüterverkehrs ist Fernverkehr. Er wird hauptsächlich in der Form des gewerblichen Verkehrs betrieben. Mit deutschen Wagen wurden 1958 schätzungsweise 2 bis 2,5 Mill. t im Fernverkehr in beiden Richtungen zusammen über die Grenze der Bundesrepublik befördert. Diese Zahlen schließen den Verkehr mit dem Saarland mit ein. Die Statistik<sup>4)</sup> erfaßt den Grenzverkehr mit deutschen Fahrzeugen nur unvollständig, weil in einem Teil der Frachtpapiere die Grenzübergangsstelle statt des ausländischen Verlade- oder Entladungsplatzes angegeben ist; das bedeutet aber, daß die Grenzübergangsstelle auch statt des Herkunfts- oder Bestimmungsortes in die Statistik eingeht. Ausgangspunkte des Straßengüterverkehrs in Deutschland sind besonders das Gebiet um Dortmund, Essen, Rheinland-Pfalz, Oberbayern, das bergische Land und das Mosel-, Lahn- und Dillgebiet. Als Empfangsgebiete ausländischer Güter kommen noch Württemberg und Südhessen hinzu. Außerdem hat in beiden Verkehrsrichtungen das Saargebiet eine erhebliche Rolle gespielt.



Der grenzüberschreitende Fernverkehr ausländischer Fahrzeuge wird — es handelt sich zu neun Zehnteln um gewerblichen Verkehr — erst seit 1956 von der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr ermittelt. Die Transportleistungen lagen 1959 bei 3,5 Mill. t<sup>5)</sup>, die mittlere Versandweite innerhalb der deutschen Grenzen betrug etwa 280 km. Gegenüber 1958 ist für den Verkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland eine Zunahme um 40 bis 45 vH festzustellen, je nachdem ob man das Verkehrsaufkommen oder die Verkehrsleistung betrachtet. Die ausländischen Wagen bringen vor allem Güter aus den Benelux-Staaten, Dänemark und Österreich; Hauptempfangsgebiete sind Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Hamburg. In der Bundesrepublik nehmen die ausländischen Fahrzeuge vor allem in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz Frachten auf. Wichtige Empfangsgebiete im Ausland sind wieder die Benelux-Staaten und Dänemark. Während fast alle beteiligten ausländischen Staaten einen Versandüberschuß aufweisen, ergeben sich in den deutschen Ländern, mit Ausnahme von Rheinland-Pfalz, Empfangsüberschüsse.

<sup>4)</sup> „Der Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen im Jahre 1957, in seiner Gesamtleistung und Entwicklung“, herausgegeben von der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr Köln, S. 25.

<sup>5)</sup> Gemeinsamer Statistischer Bericht der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr u. des Kraftfahrt-Bundesamtes GMW 20. 4. 60.-4.





Gegenstand *)	Einheit †)	1959												1960			
		Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	
Anzahl der Werktage:		24	24	26	22,2	25	27	25,9	26	27	24,1	25	24,7	25	27	24	
<b>Kredite an Nichtbanken 1)</b>																	
Zentralbankensystem . . . . .	Mill. DM	E	876	877	975	1312	1626	1549	1611	1447	1418	1458	1748	1425	1819	1627	1469
Kreditbanken . . . . .	"	"	32979,7	33070,1	33314,6	34138,8	34702,2	35187,6	35738,4	36647,6	36769,2	36980,1	38479,9	38644,7	39110,9	39428,3	.
an Wirtschaft u. Private . . . . .	"	"	27011,1	27042,5	27109,1	27582,4	28063,0	28383,5	28744,3	29437,5	29347,4	29520,7	31007,1	30799,8	31226,3	31638,0	.
kurzfristige Kredite . . . . .	vH	"	70,9	70,6	70,0	69,3	69,4	68,3	68,2	68,4	67,9	67,7	68,2	67,9	68,1	68,1	.
dar. Wechselkredite . . . . .	"	"	33,5	33,3	33,5	33,0	32,9	32,8	32,4	32,1	32,1	31,4	33,7	32,2	32,0	31,7	.
mittelfristige Kredite . . . . .	"	"	9,1	9,3	9,6	10,4	10,7	11,7	11,9	11,9	11,9	12,0	12,0	12,0	12,0	12,1	.
langfristige Kredite . . . . .	"	"	20,0	20,1	20,4	20,3	19,9	20,0	19,9	19,7	20,2	20,3	19,8	20,1	19,9	19,8	.
an öff.-rechtl. Körpersch. . . . .	Mill. DM	"	1110,6	1135,3	1121,6	1163,6	1230,1	1253,2	1292,3	1384,1	1316,2	1333,6	1420,6	1422,4	1424,8	1469,9	.
Wertpap. u. Konsortialbet. . . . .	"	"	4858,0	4892,3	5083,9	5392,8	5409,1	5550,9	5701,8	5876,0	6105,6	6125,8	6052,2	6422,5	6459,8	6320,4	.
<b>Übrige Kreditinstitute 2)</b>																	
an Wirtschaft u. Private . . . . .	"	"	84301,0	85184,9	86620,6	87927,9	89015,7	90775,3	92019,0	93765,2	95257,2	96760,9	99858,2	101109,6	102301,1	103309,0	.
kurzfristige Kredite . . . . .	vH	"	60464,6	60977,0	61745,2	62556,6	63233,0	64057,7	65044,4	66141,9	67221,8	68368,6	70874,9	71554,4	72417,6	73228,0	.
dar. Wechselkredite . . . . .	"	"	21,6	21,4	21,4	21,3	21,2	20,8	20,5	20,5	20,4	20,3	20,3	20,3	20,4	20,7	.
mittelfristige Kredite . . . . .	"	"	8,0	8,0	8,2	8,3	8,2	7,9	7,8	7,8	7,7	7,5	7,7	7,6	7,6	7,8	.
langfristige Kredite . . . . .	"	"	7,4	7,4	7,5	7,6	8,0	8,0	8,2	8,2	8,1	8,2	8,4	8,4	8,3	8,2	.
an öff.-rechtl. Körpersch. . . . .	Mill. DM	"	71,0	71,2	71,1	71,1	70,8	71,2	71,3	71,3	71,5	71,5	71,9	71,3	71,3	71,1	.
Wertpap. u. Konsortialbet. . . . .	"	"	14114,0	14278,5	14358,5	14538,3	14817,9	15413,3	15414,8	15903,9	16196,2	16350,0	16691,0	17024,3	17268,5	17452,1	.
	"	"	9722,4	9929,5	10516,9	10833,0	10964,8	11304,3	11559,8	11719,4	11839,2	12042,3	12292,9	12530,9	12615,0	12628,9	.
<b>Bargeldumlauf u. Bank-einlagen 1)</b>																	
Bargeldumlauf außerhalb der Kreditinstitute . . . . .	Mill. DM	E	17983	18027	18515	18447	18433	18967	18917	18987	19078	19408	19344	18958	19220	19465	19797
Sicht- u. Termineinlagen, ges. von Wirtschaft und Priv. . . . .	"	"	45413	43818	43259	45188	44800	44802	45737	46202	46448	47610	49626	49250	49832	49614	49434
Sichteinlagen . . . . .	vH	"	31127	31662	32664	33215	33107	33702	34114	34158	35186	35223	36598	35737	35906	35867	36612
Termineinlagen . . . . .	"	"	67,3	68,6	68,3	68,6	70,1	70,0	69,9	69,9	69,6	69,8	70,4	68,1	67,8	68,1	67,8
von deutschen öff. Stellen . . . . .	Mill. DM	"	32,7	31,4	31,7	31,4	29,9	30,0	30,1	30,1	30,4	30,2	29,6	31,9	32,2	31,9	32,2
Sichteinl. b. Kreditinst. } außerh. d. Zentralbkyst. } . . . . .	vH	"	19,6	24,9	26,2	24,5	24,2	23,1	24,7	23,9	24,0	24,8	25,5	22,2	23,0	23,3	23,6
Sichteinlag. beim ZBS . . . . .	"	"	30,2	18,8	10,1	17,1	16,4	13,0	11,7	15,8	11,6	14,3	14,1	18,2	17,1	19,0	15,0
Termineinlagen . . . . .	"	"	50,2	56,3	63,7	58,4	59,4	63,9	63,6	60,3	64,4	60,9	60,4	59,6	59,9	57,7	61,4
ERP-Sondervermögen . . . . .	Mill. DM	"	580	585	620	582	780	851	806	767	517	389	200	610	550	569	380
Spareinlagen 3) . . . . .	"	"	37799	38289	38946	39418	39941	40420	41024	41607	42398	42820	44940	45720	46516	47058	47562
<b>Deutsche Bundesbank 4)</b>																	
Gold und Devisen, gesamt . . . . .	Mill. DM	E	25237,7	23652,8	22825,1	23274,3	23171,5	23144,7	22644,5	22346,9	22620,9	23442,6	24129,4	23475,3	23782,3	24554,6	25497,9
Gold . . . . .	"	"	11125,9	11126,0	11126,0	11149,8	11232,9	11305,1	11303,8	10871,5	10904,8	10904,8	10934,0	10935,3	10997,0	11069,8	11197,3
Guthaben bei ausl. Banken . . . . .	"	"	13979,7	12399,5	11568,5	12006,9	11822,7	11689,3	11204,1	11326,0	11586,2	12413,9	13065,4	12410,2	12654,7	13324,3	14163,5
Sorten, Wechsel, Schecks . . . . .	"	"	132,1	127,3	130,6	117,6	115,9	150,3	136,6	149,4	129,9	123,9	130,0	129,8	130,6	160,5	137,1
<b>Wertpapiermarkt</b>																	
Absatz an festverz. Schuldverschreibungen u. Aktien 4) 5)	Mill. DM	S	951,6	618,6	1330,3	1123,4	556,9	1262,0	801,6	551,9	624,1	864,2	839,9	1237,7	525,0	697,1	596,2
Pfandbriefe . . . . .	vH	"	24,1	28,0	16,2	14,7	42,1	26,0	27,1	38,2	30,7	28,3	35,5	18,6	38,8	27,5	31,5
Kommunalobligationen . . . . .	"	"	24,5	28,6	18,5	19,6	33,4	16,1	12,5	20,5	14,1	18,2	19,7	7,7	20,6	7,9	15,3
Öffentliche Anleihen . . . . .	"	"	15,9	8,5	33,3	34,8	0,3	19,2	26,2	1,9	29,5	38,4	10,5	41,6	10,2	0,6	4,8
Industrieobligationen . . . . .	"	"	10,5	0,6	9,0	22,8	9,0	0,2	15,6	0	0	5,8	3,7	1,9	0	0,5	0
Aktien . . . . .	"	"	13,1	13,0	2,6	0,9	12,0	27,9	11,6	19,5	25,0	2,1	16,8	20,1	21,3	44,9	42,9
<b>Kursdurchschnitt 6)</b>																	
Aktien 7) . . . . .	31.12.53=100	D	315,3	315,8	333,5	356,7	395,4	451,4	508,2	481,2	458,2	482,9	504,2	522,3	527,2	518,4	536,2
4%oige Wertpapiere . . . . .	vH	"	104,49	104,94	105,23	105,05	104,92	105,07	105,77	105,64	104,79	104,29	104,14	103,53	103,20	103,17	103,52
5%oige Pfandbriefe . . . . .	"	"	109,80	110,91	112,18	112,41	112,47	112,82	113,93	113,72	112,87	112,28	112,07	111,50	111,18	111,29	111,99
5%oige Kommunaloblig. . . . .	"	"	109,20	110,48	111,49	111,78	111,91	112,11	112,87	113,13	112,67	112,19	112,10	111,63	111,09	111,08	111,41
5 1/2%oige Pfandbriefe . . . . .	"	"	111,03	112,04	113,18	113,29	113,40	113,81	115,01	115,05	114,09	113,48	113,38	113,05	112,62	112,74	113,29
8%oige Industrieoblig. 8) . . . . .	"	"	105,76	104,82	104,30	104,37	104,27	104,31	104,43	103,89	103,87	103,80	103,11	103,20	103,07	103,37	104,18
<b>Finanzen</b>																	
Kassenmäßig. Einn. a. Steuern d. Bundes u. d. Länder 9) 10)	Mill. DM	S	3130,7	4846,8	3169,6	3627,0	5125,0	3452,4	3844,2	5402,7	3617,6	3980,5	6044,5	4182,0	3534,7	5512,3	.
Besitz-u. Verkehrsteuern 11)	"	"	1139,2	2892,6	1139,2	1278,5	3064,2	1272,1	1412,2	3264,1	1284,2	1388,7	3823,3	1645,9	1299,5	3427,9	.
Lohnsteuer . . . . .	"	"	360,4	256,5	349,0	451,3	444,5	522,8	533,8	540,6	604,9	578,2	638,4	791,0	507,4	394,8	.
Veranl. Einkommenst. . . . .	"	"	192,4	1201,7	229,9	173,5	1201,2	256,3	230,6	1358,6	283,3	272,1	1603,9	322,9	196,3	1451,0	.
Körperschaftsteuer . . . . .	"	"	143,5	1073,9	176,1	106,3	959,3	8,3	87,1	1016,1	66,5	51,8	1224,8	156,1	70,9	1217,2	.
Umsatzsteuer . . . . .	"	"	1000,5	967,8	1119,0	1140,1	1108,3	1205,3	1211,4	1170,2	1293,3	1303,1	1258,7	1550,6	1073,5	1135,6	.
Zölle und Verbrauchst. . . . .	"	"	605,2	845,9	789,1	814,9	887,7	875,5	853,8	913,9	927,2	882,4	892,3	899,9	778,7	868,8	.
Lastenausgleichsabgab. 11) . . . . .	"	"	385,8	140,5	122,3	393,5	64,8	99,5	366,8	54,5	112,9	406,3	70,2	85,6	383,0	80,0	.
<b>Außenhandel 12) 13)</b>																	
Einfuhr, insgesamt . . . . .	Mill. DM	S	2479	2631	2971	2919	2877	3011	2994	3091	3257	3120	3866	3108	3267	3628	3432
Ausfuhr, insgesamt . . . . .	"	"	3091	3053	3305	3386	3369	3379	3353	3576	3825	3800	4282	3388	3663	4369	3742
Saldo 13) . . . . .	"	"	+ 612	+ 422	+ 334	+ 467	+ 492	+ 368	+ 359	+ 485	+ 568	+ 680	+ 416	+ 280	+ 396	+ 741	+ 310
Einfuhrvolumen 14) . . . . .	"	"	2632	2857	3221	3187	3139	3281	3258	3367	3551	3412	4215	3379	3527	3960	3738
Ausfuhrvolumen 14) . . . . .	"	"	2996														