

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

28. Jahrgang

Berlin, den 28. April 1961

Nummer 17

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

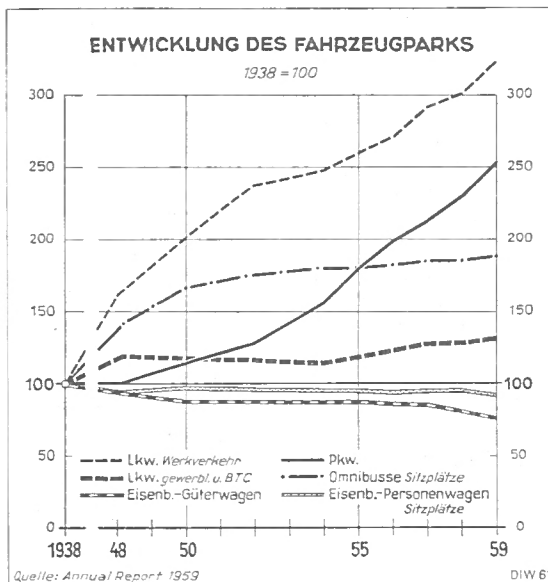
Der Staatliche Verkehr in Großbritannien

Im Dezember 1960 veröffentlichte die britische Regierung ein Weißbuch über die Reorganisation der nationalisierten Verkehrsbetriebe¹⁾; die Dokumentation soll eine neue Phase in der abwechslungsreichen britischen Verkehrspolitik der Nachkriegszeit²⁾ einleiten.

Als wichtigste organisatorische Änderung wird vorgeschlagen, die 1947 errichtete Zentralverwaltung, die British Transport Commission (BTC), aufzulösen. Die einzelnen Verkehrszweige sollen selbständige Behörden (5) erhalten, die dem Verkehrsminister direkt unterstehen und ihre Wirtschaftsführung möglichst unabhängig voneinander zu gestalten haben. Die Hauptaufgabe des Ministeriums, dem ein Beratungsausschuß zur Seite steht, würde in der Koordination der verschiedenen Bereiche bestehen. Der Umfang des verstaatlichten Verkehrsbereichs soll nicht verändert werden. Außer diesen organisatorischen Änderungen ist die finanzielle Sanierung des Hauptteils des verstaatlichten Verkehrs, der Eisenbahn, vorgesehen.

Das inländische Transportwesen Englands beruht — abweichend von den deutschen Verhältnissen — fast ausschließlich auf dem Schienen- und Straßenverkehr. Binnenschifffahrt und Küstenschifffahrt sind nahezu bedeutungslos³⁾. Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen steht daher schärfer im Vordergrund als in anderen europäischen Staaten, zumal die geografischen Verhältnisse den Straßenverkehr noch begünstigen. Koordinierungsmaßnahmen der Regierung setzten — ähnlich wie in Deutschland — erst in den 30er Jahren ein⁴⁾. Sie betrafen u. a. die Lizenzierungspflicht für den Güterkraftverkehr sowie bestimmte Tariffreiheiten für die Eisenbahn (Pauschalsätze und Sondervereinbarungen).

Im zweiten Weltkrieg wurden die privaten Eisenbahngesellschaften dem Staat unterstellt, der im Laufe des Krieges auch die Kontrolle des Straßenverkehrs mehr und mehr an sich zog. Die Wiederaufnahme der Koordinierungspolitik nach dem Kriege wurde im Jahre 1947 von dem Versuch der Labour-Regierung abgelöst, den britischen Inlandsverkehr nicht nur zu koordinieren, sondern konzernähnlich zu integrieren. Der Güterverkehr auf Schiene und Straße wurde hierdurch



bis auf einige, allerdings wichtige Ausnahmen zusammengefaßt. Man hoffte, hierdurch ein Nebeneinander von Verkehrsdiensten zu vermeiden und allen Verkehrsmitteln eine gute Auslastung zu garantieren. Dieses System sollte das Ordnungsprinzip des kontrollierten Wettbewerbs bei angeglichenen Startbedingungen auf einer neuen Ebene verwirklichen.

Das Verkehrsgesetz von 1947

Die 1947 im Gegensatz zum gewerblichen Güterkraftverkehr noch unter Staatskontrolle stehenden, in vier Gruppen zusammengefaßten Eisenbahngesellschaften gingen auf die BTC über. Das Netz wurde in Regionen aufgeteilt, oberste Leitung und Verwaltung lagen bei der „Railway Executive“. Die Eisenbahnaktionäre erhielten Schuldverschreibungen in Höhe von etwa 1 Mrd. £.

¹⁾ Reorganisation of the Nationalised Transport Undertakings, Her Majesty's Stationery Office, London.

²⁾ Eine ins einzelne gehende Darstellung der Jahre 1948—1950 findet sich in dem Vierteljahrsheft zur Wirtschaftsforschung 1952, S. 155 ff.

³⁾ Vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 12/1960.

⁴⁾ „Road and Rail Traffic Act“ von 1933.

Die Übernahme der seit Kriegsende wieder aus der staatlichen Lenkung entlassenen Fuhrunternehmen war schwieriger und erstreckte sich über längere Zeit. Um den staatlichen Verkehrskonzern nicht zu überfordern, blieb von vornherein der Nahverkehr auf der Straße der privaten Initiative überlassen. Die Nationalisierung beschränkte sich daher auf die Unternehmungen, die ihre Fahrzeuge auf größere Entfernungen einsetzten. Immerhin fielen noch fast 4000 Betriebe mit 44 000 Fahrzeugen und einem Anlagen-Buchwert von etwa 70 Mill. £ nach und nach unter die Bestimmungen des Gesetzes. Außer diesen beiden großen Verkehrsbereichen wurden u. a. noch die Londoner Verkehrsbetriebe und die Binnenschiffahrt der BTC unterstellt. Der Werkverkehr mit Lastwagen blieb unberührt; er hat sich in der Folgezeit stärker entwickelt, als der Gesetzgeber vorausgesehen hatte⁵⁾.

Mit der Errichtung der gemeinsamen Verkehrsverwaltung war allerdings noch nicht entschieden, welches Verkehrsmittel welchen Verkehr übernehmen sollte. Hierfür wurden Richtlinien aufgestellt, die über England hinaus allgemein Gültigkeit verdienen. Als typischer Eisenbahnverkehr wird u. a. der Verkehr in geschlossenen Zügen (z. B. Kohlenzüge) sowie zwischen Privatgleisanschlüssen, der Langstrecken- und der Massengutverkehr jeder Art bezeichnet. Für die Binnenschiffahrt sieht man als besonders geeignet den Verkehr von Wasseranschluß zu Wasseranschluß, den Umschlagverkehr von den Seehäfen und jeden Massengutverkehr an. Demgegenüber ist dem Kraftwagen in erster Linie der Nahverkehr zu überlassen; der Fernverkehr nur, wenn besondere Umstände, wie Art der Ware, Terminverpflichtungen usw., für den Kraftwagen sprechen.

Um diese Verkehrsteilung bei Aufrechterhaltung einer freien Transportmittelwahl zu erreichen, bedarf es kostenbezogener Verkehrstarife. Der Verbraucher von Verkehrsleistungen kann nur unter diesen Umständen gleichzeitig mit der privatwirtschaftlich richtigen Wahl auch die verkehrspolitisch erwünschte Entscheidung treffen.

Es gelang in den ersten Jahren des Bestehens der BTC aus verschiedenen Gründen nicht, derartige Tarife für die integrierten Verkehrsmittel aufzustellen, so daß das wichtigste ökonomische Problem der Verstaatlichung ungelöst blieb. Erreicht wurde ein besseres Ineinandergreifen gebrochener Transporte, ein Abbau von überschüssigen Verkehrskapazitäten und eine Vereinheitlichung von Kostenrechnung und Kalkulation sowie eine bessere Rationalisierung und Standardisierung. Gerade das Letztere war sehr notwendig, da die Eisenbahnen nach dem zweiten Weltkrieg technisch veraltet waren. Innerhalb der konzern-eigenen Transportzweige wurde entgegen der ursprünglichen Absicht jeder Wettbewerb ausgeschaltet. Ein illegaler Wettbewerb entwickelte sich jedoch zwischen dem privaten Gewerbe und dem Fuhrfernverkehr der BTC.

Das Verkehrsgesetz von 1953

Im Jahre 1953 verkündete die konservative Regierung ein neues Verkehrsgesetz, das eine Dezentralisierung der Konzernverwaltung, eine Reprivatisierung des Straßengüterverkehrs und für private Lastwagen die Aufhebung der 40-km-Beschränkung vorsah. Die Rückkaufneigung privater Unternehmer für die verstaatlichten Betriebe war gering, ein sehr erheblicher Teil verblieb in der BTC. Da im Straßenverkehr im allgemeinen kleine Betriebe vorherrschen, bilden die im Staatsbesitz verbliebenen Einheiten nach wie vor eine Ausnahme, obwohl die Road Haulage Executive der BTC aufgelöst wurde und an ihre Stelle fünf staatlich kontrollierte Gesellschaften als Teile der British Road Services traten.

Die Eisenbahnen blieben nach der Neuordnung von 1953 weiter in der BTC. Ihre Verwaltung wurde aber stärker nach einzelnen Eisenbahnregionen dezentralisiert, um eine bessere Anpassung an die lokalen Verkehrsbedürfnisse zu erreichen.

⁵⁾ 1947 gab es insgesamt 650 000 Lkw, 1960 waren es 1,3 Mill., davon 1,1 Mill. werkseigene Wagen.

Personalstand und Betriebsrechnung der British Transport Commission 1949-1959
in 1000 Beschäftigten bzw. Mill. £

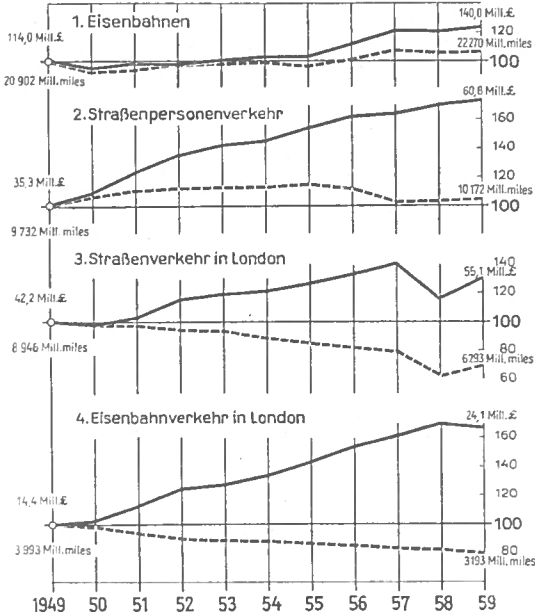
	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
BTC insgesamt											
Personal	895	889	888	881	865	831	801	806	806	774	736
Einnahmen	511	556	620	664	691	704	703	736	765	727	727
Ausgaben	486	521	574	611	635	664	679	734	771	758	742
<i>darunter</i>											
Eisenbahnen											
Personal	625	606	600	601	594	577	563	571	573	550	519
Einnahmen	336	351	385	416	435	449	454	481	501	472	457
Ausgaben	325	326	352	378	400	433	452	498	529	520	499
Güterkraftverkehr											
Personal	67	75	80	73	68	57	45	41	39	37	36
Einnahmen	38	63	79	78	80	73	56	50	50	50	53
Ausgaben	36	64	75	76	71	64	52	49	48	48	49
Straßenpersonenverkehr											
Personal	55	59	60	61	60	59	59	60	59	59	58
Einnahmen	36	39	44	49	51	52	55	58	59	61	62
Ausgaben	32	35	40	44	46	46	49	52	54	55	55
Öff. Personenverkehr in London (Schiene u. Straße)											
Personal	100	98	99	97	94	91	87	87	87	81	77
Einnahmen	59	58	61	68	70	72	76	80	84	75	81
Ausgaben	53	55	62	66	68	68	71	76	79	73	75

Quelle: British Transport Commission (BTC) Annual Report 1959, Bd. 2, S. 252 ff.

**EINNAHMEN UND LEISTUNGEN
DER WICHTIGSTEN BEREICHE
DER „BRITISH TRANSPORT COMMISSION“
1949 = 100**

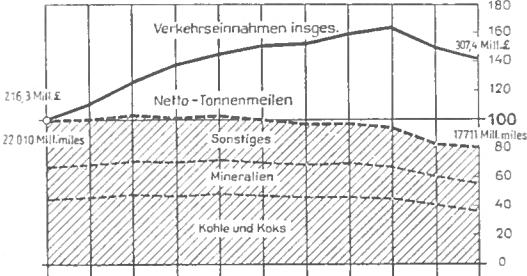
PERSONENVERKEHR

— Einnahmen — Personenmeilen

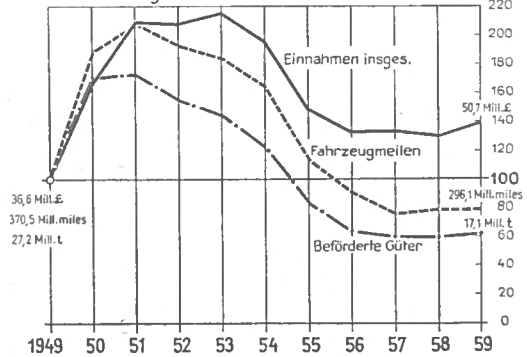


GÜTERVERKEHR

1. Eisenbahnen



2. Straßengüterverkehr



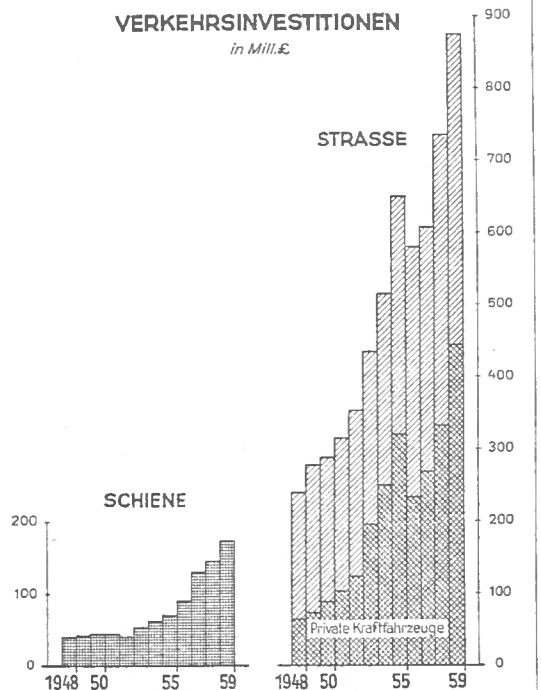
Quelle: Annual Report 1959

Die Teilprivatisierung des Straßenverkehrs verschlechterte die Lage des staatlichen Verkehrskonzerns. Der gewerbliche Straßengüterverkehr unterliegt keinen tarifarischen Bindungen und konnte seine Preise nach den Eisenbahntarifen ausrichten. Diese Ausnutzung der Preisführerschaft der Bahn wurde 1957, als ihre Tarifbedingungen gelockert wurden, erschwert. Damals

wurde den Bahnen zugestanden, im Rahmen von Höchsttarifen an den Transportkosten orientierte, nicht veröfentlichungspflichtige Preise zu bilden, außerdem wurde ihr das Aushandeln von Pauschaltarifen gestattet, die ebenfalls nicht mehr veröffentlicht zu werden brauchen. Die klassische Werttarifierung ist hierdurch zugunsten einer Tarifierung nach der Ladefähigkeit der Güter (Waggonauslastung) stark eingeschränkt worden. Neben diesen Verbesserungen der Wettbewerbsstellung erfuhren die Eisenbahnen eine weitere Stärkung durch ein umfangreiches Modernisierungs- und Rationalisierungsprogramm.

VERKEHRSVINVESTITIONEN

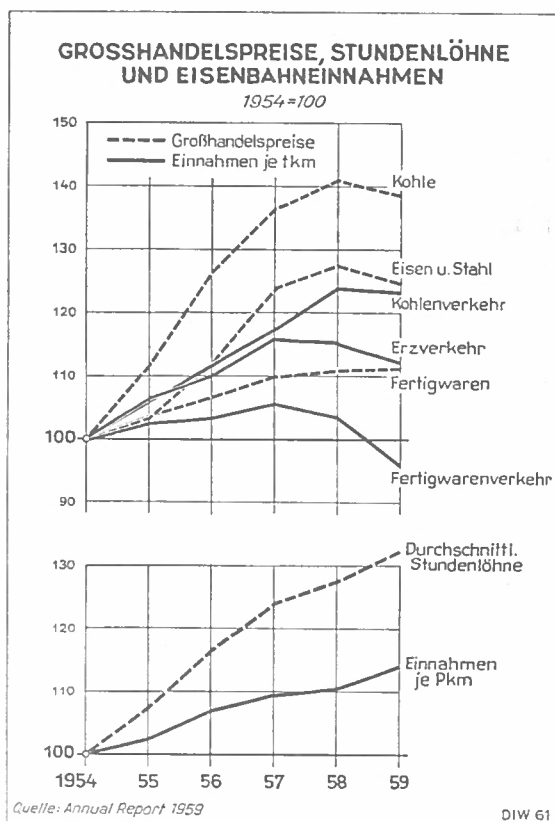
in Mill. £



Quelle: Annual Report 1959

DIW 61

Allen diesen Bemühungen war bisher aber ein durchschlagender Erfolg versagt. Der Straßenverkehr, insbesondere der freie Werkverkehr, zeigte sich der Schiene überlegen; die Zahl der werkseigenen Wagen verdoppelte sich in den 50er Jahren. Die einzigen Dienstleistungen, in denen die Eisenbahnen noch einen Vorsprung haben, sind der Schwer- und Massengüterverkehr über mittlere und weite Entfernungen. Im Personenverkehr ist dagegen die Schiene nur noch bei mittleren Reiseweiten konkurrenzfähig. Auf kurzen Strecken wird sie vom Kraftwagen, auf langen vom Flugzeug bedrängt. Dies reicht für einen wirtschaftlichen Betrieb nicht aus, so daß die britischen Eisenbahnen seit 1956 Betriebsdefizite haben, obwohl die Einnahmen je Tonnenkilometer — jedenfalls bis 1958 — bei leicht rückläufigem Verkehr, sinkender Wagenzahl je Zug und schlechter werdender Auslastung je Wagen nicht unbeträchtlich gestiegen sind. Streiks bei den Straßenverkehrsmitteln wirkten sich, wie auch die vorübergehende Brennstoffrationierung, auf die Ergebnisse der Jahre 1956 bis 1958 aus.



Das Weißbuch von 1960

Als abzusehen war, daß die Betriebsdefizite der Eisenbahnen, des Hauptteils der staatlichen Verkehrsverwaltung, in Höhe von etwa 50 Mill. £ jährlich chronisch zu werden drohten, entschloß man sich, eine abermalige Neuordnung der verbliebenen staatlichen Verkehrszweige vorzubereiten. Neben den eingangs genannten organisatorischen Änderungen ist eine weitgehende finanzielle, verwaltungs- und betriebsmäßige Selbständigkeit der einzelnen Verkehrszweige vorgesehen. Hierzu gehört bei der Eisenbahn eine weitere Auflockerung der noch bestehenden Tarifbindungen, da es mit den gegenwärtigen Verhältnissen in der Verkehrswirtschaft des Landes als unvereinbar angesehen wird, den Eisenbahnen überholte Beschränkungen ihrer wirtschaftlichen Handlungsfreiheit aufzuerlegen. (Ähnliche, wenn auch nicht so weitgehende Forderungen sind in den verschiedenen Gutachten über die Deutsche Bundesbahn immer wieder erhoben worden; die Auswirkungen auf die Verkehrspolitik blieben bisher aber gering.)

Ein Erfolg der im Weißbuch vorgeschlagenen Maßnahmen ist keinesfalls kurzfristig zu erwarten. Um den gegenwärtigen Schwierigkeiten zu begegnen, muß der staatliche Verkehrsbetrieb

Lieferungen und Bezüge West-Berlins im Jahre 1960

Der Rückblick auf das vergangene Jahr macht erneut die große und noch immer wachsende Bedeutung des Güterausbaus mit der Außenwelt für die Westberliner Wirtschaft deutlich. Der lebhaft konjunkturelle Aufschwung (namentlich seiner Hauptkomponente, der industriellen Ex-

insbesondere die Eisenbahn, saniert werden. Die Hauptverpflichtung der BTC besteht in der Verstaatlichungsanleihe, für die jährlich etwa 46 Mill. £ an Zinsen aufzubringen sind. Weitere Zinszahlungen erfordert das kumulative Defizit (Ende 1960: rund 450 Mill. £). Zusammen mit einigen anderen kleinen Posten ergeben sich hieraus Zahlungsverpflichtungen in Höhe von über 70 Mill. £ jährlich.

Seit Mitte der 50er Jahre haben die Bahnen auch ihre Betriebskosten nicht mehr decken können, während die übrigen Verkehrszweige zusammen geringe Überschüsse (20 bis 30 Mill. £ jährlich) erwirtschaften konnten. Hinzu kommt, daß allein für die Modernisierung der Bahn jährlich Beträge in der Größenordnung von etwa 50 Mill. £ aufgenommen werden müssen.

Der Sanierungsplan sieht die Übernahme des aufgelaufenen Defizits vor, außerdem will der Fiskus die Bedienung der Verstaatlichungsanleihe zum größten Teil so lange übernehmen, bis die Bahnen wieder Betriebsüberschüsse aufweisen. Im wesentlichen verbleibt der Eisenbahn nur der Kapitaldienst für die Modernisierungskredite, die inzwischen auf etwa eine halbe Milliarde Pfund angewachsen sind, sowie die Verpflichtung an den Pensionsfonds. Auch hieraus erwachsen der Bahn jährlich noch Zinsverpflichtungen von etwa 40 Mill. £.

Der Sanierungsplan für die staatlichen Verkehrszweige *)
in Mill. £

	Eisenbahn	Übrige Verkehrszweige	Insgesamt
Bestehende Verschuldung .	1 600	400	2 000
Übernahme des aufgelaufenen Defizits .	400	—	400
Kapitaldienstes	800	—	800
Verbleibende Schuldenlast .	400	400	800

*) Quelle: Weißbuch; das Geschäftsjahr 1960 ist noch nicht berücksichtigt.

Neben der Dauersubvention in Form von Zinszahlungen an die Gläubiger der Bahn hätte der Staat also auch noch die Abdeckung des bisher aufgelaufenen Defizits und die Übernahme der in den nächsten Jahren noch zu erwartenden Fehlbeträge zu übernehmen. Dabei hofft man, daß wenigstens ab Mitte der 60er Jahre die Bahn nach Durchführung des Modernisierungsprogramms auf eigenen Füßen stehen kann und daß ihr außer dem Ausgleich der laufenden Betriebsrechnung auch noch die Verzinsung der Modernisierungskredite und des Pensionsfonds — dann insgesamt 1 Mrd. £ — gelingt. Ob die neuen Hoffnungen sich erfüllen werden, wird vor allem davon abhängen, ob die Bahn dann wirklich in der Lage sein wird, weitere partielle Kostensteigerungen (Löhne) ohne Tariferhöhungen aufzufangen, die eine weitere Abwanderung des Verkehrs auf die Straße begünstigen würden.

pansion) war überwiegend dem kräftigen Nachfragesog aus dem Bundesgebiet und dem Ausland zu verdanken.

Der Anteil der auswärtigen Lieferungen von Gütern und Diensten am Bruttosozialprodukt, der 1950 noch bei 33 vH gelegen hatte, ist seit-

dem beständig bis auf 70 vH im Jahre 1960 gestiegen.

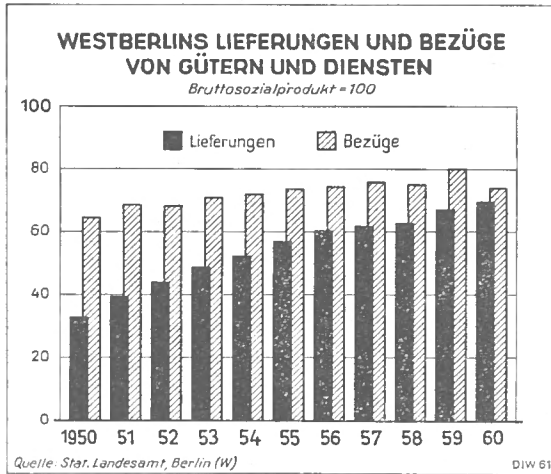
Infolge der natürlichen und politischen Gegebenheiten konnte die Stadt wirtschaftlich nur durch Forcierung ihrer Handelsbeziehungen mit dem westlichen Wirtschaftsraum wieder empor-

1,39 Mrd. DM). Bei diesem überraschend hohen Abbau des Außenhandelsdefizits wirkten allerdings Sondereinflüsse mit: Einerseits waren die Einfuhren 1959 durch beträchtliche einmalige Lageraufstockungen der öffentlichen Hand überhöht, andererseits enthielt die Ausfuhr nach der Bundesrepublik 1960 einen erheblich gestiegenen Betrag an Verbrauchsteuern. Diese Steuern — in der Hauptsache auf Tabakwaren — sind jedoch nicht in voller Höhe wirtschaftliche Leistung West-Berlins, sie fließen auch — wie fast alle Verbrauchsteuern — in den Bundeshaushalt. Würde man das oben ausgewiesene Ergebnis entsprechend korrigieren, dann ergäbe sich für 1960 ein Einfuhrüberschuß von 1,29 Mrd. DM, also immer noch eine Verringerung des Defizits gegenüber dem Vorjahr (1,39 Mrd. DM).

Die regionale Aufgliederung der Warenlieferungen und -bezüge zeigt, daß sich die Bedeutung Westdeutschlands als Absatzmarkt für die Westberliner Industrie weiterhin erhöht hat: Mehr als vier Fünftel aller nach auswärts gelieferten Güter entfielen auf dieses Gebiet. Ein noch größeres Gewicht kommt der Bundesrepublik als Lieferant zu (87 vH), da ein Teil der Auslandseinfuhren über westdeutsche Handelsfirmen erfolgt.

Mitteldeutschland blieb auch im vergangenen Jahr als Handelspartner relativ bedeutungslos, obwohl die Bezüge aus diesem Raum, die 1959 um 9 vH zurückgegangen waren, wieder leicht anstiegen.

Die Statistik des direkten Außenhandels mit der übrigen Welt bietet in dem betrachteten Jahr ein recht differenziertes Bild. So hat sich das Entwicklungstempo erheblich verlangsamt: Die Exporte stiegen um 8 vH, die Importe um 5 vH (1958/59: Export 20 vH, Import 35 vH). Der Saldo dieser Teilbilanz, der traditionell wegen der erwähnten Unvollständigkeit in der Erfassung des Imports positiv war, hat sich weiter auf 334 Mill. DM erhöht. Die bedeutsamste Veränderung auf der Aktivseite der Außenhandelsbilanz war die im Jahr davor schon eingeleitete verstärkte Hinwendung der Westberliner Exporteure zu den europäischen Absatzmärkten. Die Lieferungen in diesem Bereich erhöhten sich um fast ein Viertel, so daß der Anteil Europas an dem gesamten Export von 54 auf 61 vH anstieg. Den stärksten Aufschwung



kommen. Das Ausmaß der direkten Selbstversorgung aus eigener Produktion ist in West-Berlin — wie bei jeder isoliert betrachteten Stadtwirtschaft — verhältnismäßig gering.

Insgesamt verließen 1960 Waren im Werte von 7,95 Mrd. DM die Stadt, womit die hohe Zuwachsrate des Vorjahres von 18 vH abermals erreicht wurde. Das Entwicklungstempo der Güterausfuhr übertraf damit das der Gesamtwirtschaft; das Bruttosozialprodukt stieg zur gleichen Zeit nämlich um 13 vH an. Der Export von Dienstleistungen nahm weniger stark zu (auf 428 Mill. DM; Vorjahr 413 Mill. DM), so daß sich für die Gesamtausfuhr ein etwas geringeres Steigerungsmaß von 17,5 vH errechnet (1959: 17,6 vH).

Im gleichen Zeitraum wurden für 8,16 Mrd. DM Güter eingeführt und für 0,72 Mrd. DM auswärtige Dienstleistungen in Anspruch genommen. Die Gesamteinfuhr war damit nur um etwa 3 vH höher als im Vorjahr. Der negative Saldo der gesamten Leistungsbilanz verringerte sich infolgedessen beträchtlich (1960: 0,51 Mrd. DM; 1959:

Entwicklung und Struktur der Warenlieferungen und -bezüge West-Berlins

Gebiet	Lieferungen					Bezüge				
	absolut in Mill. DM			Zuwachs in vH	Anteil in vH	absolut in Mill. DM			Zuwachs in vH	Anteil in vH
	1958	1959	1960	1960/59	1960	1958	1959	1960	1960/59	1960
Westdeutschland	4 650	5 511	6 652	21	83,7	5 873	6 863	7 091	3	86,8
Mitteldeutschland	68	71	74	4	0,9	198	181	184	2	2,3
Ausland	955	1 135	1 223	8	15,4	626	847	889	5	10,9
davon: Europa	513	603	747	24	9,4	479	628	664	6	8,1
darunter EWG	183	229	298	30	3,7	170	218	265	22	3,2
Amerika	192	211	238	13	3,0	109	159	142	—11	1,7
Afrika	40	57	60	5	0,8	18	19	20	5	0,3
Asien	200	250	161	—36	2,0	15	26	54	108	0,7
Australien	10	14	17	21	0,2	5	15	9	—40	0,1
Insgesamt	5 673	6 717	7 949	18	100,0	6 697	7 891	8 164	3	100,0

Quelle: Statistisches Landesamt Berlin (West).

Entwicklung und Struktur der Warenlieferungen West-Berlins nach der Bundesrepublik 1)

Bereich	Lieferungen absolut in Mill. DM		Zuwachs in vH	Anteile in vH			
	1959	1960		einschl. Verbrauchsteuern		ohne 2)	
			1959	1960	1959	1960	1959
Eisen und Metall	1 039,9	1 228,0	18	18,6	18,1	20,7	20,9
Elektrotechnik	1 582,3	1 800,5	14	28,4	26,5	31,4	30,5
Feinmechanik und Optik	80,7	84,6	5	1,4	1,2	1,6	1,4
Chemie	320,2	358,3	12	5,7	5,3	6,4	6,1
Holz	24,3	26,3	8	0,4	0,4	0,5	0,4
Glas und Keramik	16,1	19,8	23	0,3	0,3	0,3	0,3
Steine und Erden	74,2	77,7	5	1,3	1,1	1,5	1,3
Druck	152,1	166,0	9	2,7	2,5	3,0	2,8
Papier	69,3	78,0	13	1,2	1,1	1,4	1,3
Textil und Bekleidung	877,6	960,9	9	15,8	14,2	17,5	16,3
Leder	22,4	22,2	- 1	0,4	0,3	0,4	0,4
Nahrungsmittel (einschl. Getränke)	389,4	502,5	29	7,0	7,4	7,1	7,7
Tabak	858,4	1 361,4	59	15,3	20,1	6,5	8,8
Film	21,5	28,4	32	0,4	0,4	0,4	0,5
Sonstiges Gewerbe	7,3	8,3	14	0,1	0,1	0,1	0,1
Altstoffe	39,1	44,7	14	0,7	0,7	0,8	0,8
Handwerk	18,3	21,8	19	0,3	0,3	0,4	0,4
Insgesamt	5 593,1	6 789,4	21	100,0	100,0	100,0	100,0

1) Nach den Ursprungsbescheinigungen für die Umsatzsteuervergünstigung; Quelle: Senator für Wirtschaft und Kredit, Berlin.
2) Verbrauchsteueranteil an den Lieferungen nach der Industrieberichterstattung geschätzt.

(+ 32 vH) nahm der Absatz in die Länder des Gemeinsamen Marktes. Vor allem die Ausfuhren nach den Niederlanden (West-Berlins und Westdeutschlands bedeutendstem Kunden) erhöhten sich beträchtlich (48 vH), vorwiegend durch Mehrlieferungen von Rohmetallen sowie elektrotechnischen Erzeugnissen und Maschinen. Allerdings haben die erwähnten Exporte von Rohmetallen, auf die ein erheblicher Teil der gesamten Zunahme entfiel, in West-Berlin nur einen geringen Wertzuwachs durch Bearbeitung erhalten, so daß diese Ausfuhren starken Transitcharakter tragen.

Aber auch ohne diesen Sonderfaktor waren die Niederlande Berlins bester Abnehmer im EWG-Raum. Dieser wichtige Exportmarkt der Berliner Industrie wird infolge der gleichzeitigen Aufwertung der Währungen beider Länder nicht von der Kursänderung der D-Mark berührt und verspricht auch insoweit ein stabiler Faktor im Westberliner Außenhandel zu bleiben.

Die Ausfuhr in die Länder der kleinen Freihandelszone konnte ebenfalls beträchtlich (26 vH) gesteigert werden. Namentlich Großbritannien, die Schweiz und die skandinavischen Länder traten stärker als Kunden der Westberliner Industrie hervor. Hier konnte vor allem der auch sonst stark expandierende Maschinenbau seinen Markt erweitern.

Bei den Lieferungen nach Amerika nahmen die USA-Exporte (32 vH) stark zu, wobei ebenfalls Rohmetalle und Maschinen den Ausschlag gaben; bei den Ausfuhren nach Asien war ein empfindlicher Rückgang der Verkäufe von elektrotech-

nischen und anderen NE-Metall-Erzeugnissen nach Indien und China zu verzeichnen.

Auch die Warenlieferungen nach der Bundesrepublik entwickelten sich in den einzelnen Warenkategorien sehr unterschiedlich¹⁾. Den stärksten Zuwachs unter den bedeutenderen Ausfuhrgruppen wiesen gegenüber 1959 Tabakwaren, Nahrungs- und Genußmittel, Elektrotechnische Artikel und Eisen- und Metallwaren auf. Die Struktur der Warenlieferungen und ihre Veränderungen stellt sich allerdings etwas unterschiedlich dar, je nachdem man die Umsätze einschließlich oder abzüglich der Verbrauchsteuern betrachtet. So zeigt sich für das Gewicht der Eisen- und Metallwarenindustrie in der steuerbereinigten Rechnung, die den größeren Erklärungswert besitzt, eine geringfügige Zunahme, wogegen der Anteil dieses Bereichs in der unbereinigten Reihe abnahm.

Das laufende Jahr läßt, wie die Wachstumsraten im Handel mit der Bundesrepublik in den ersten Monaten zu erkennen geben, einen unverminderten Fortgang der bisherigen Aufwärtsentwicklung erwarten. Für die Exporte nach dem Ausland ist ebenfalls mit Zuwachsraten wie im Vorjahr zu rechnen; allerdings wäre das Wachstum der Berliner Auslandslieferungen ohne die D-Mark-Aufwertung erheblich stärker gewesen als 1960.

1) Die der Statistik der Ursprungsbescheinigungen entnommenen Zahlen stimmen nicht mit denen des Statistischen Landesamts überein: sie enthalten zum Teil Exporte, dagegen nicht den Postpaketverkehr. Für die Untersuchung von Entwicklung und Struktur des Berlinhandels mit der Bundesrepublik sind diese Abweichungen jedoch unerheblich.

Der nächste Wochenbericht erscheint als Doppelnummer am 12. Mai 1961.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5 u. Bonn, Koblenzer Str. 170.
Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Klaus Dieter Arndt, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Hans Liebe, Dr. Herbert Martell, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.
Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36, z.Zt. in Urlaub. Mit der Vertretung beauftragt: Dr. Klaus Dieter Arndt.
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	Gebiet*)	Einheit †)	1959	1960												1961		
				Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.
Anzahl der Werkzeuge				25	24,7	25	27	24	25	23,2	26	26,9	26	26	24,3	26	25,7	24
Arbeitsmarkt																		
Beschäftigte ¹⁾	BRD*)	1000	VD	.	.	18980	.	.	19440	.	.	19630	.	.	19660	.	19560	
darunter weibliche ²⁾	W-B		E	849	.		870	.		884	.		890	.		876		
	BRD*)	vH	VD	.	.	39,7	.	.	33,4	.	.	33,4	.	.	33,4	.	33,6	
	W-B		E	43,5	.		43,4	.		43,3	.		43,6	.		43,5		
Arbeitslose b. d. Arb.-Ämtern	BRD*)	1000		443	627	530	257	189	153	134	119	113	112	122	136	272	390	
	W-B			69	57	52	41	36	31	28	21	20	19	20	22	31	33	
Anteil der Arbeitslosen an den Arbeitnehmern ³⁾	BRD*)	vH		2,2	3,1	2,6	1,3	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,7	1,3	1,9	
	W-B			7,5	6,2	5,6	4,5	4,0	3,4	3,1	2,3	2,2	2,1	2,2	2,4	3,4	3,6	
Unterstützte Arbeitslose ⁴⁾	BRD*)	1000	M	282	523	530	332	171	180	108	93	86	81	83	92	154	300	
	W-B			52	53	48	39	32	27	20	16	15	17	17	21	26	27	
Off. Stellen b. d. Arb.-Ämtern	BRD*)		E	241	313	389	453	460	488	504	524	538	524	502	447	377	452	
	W-B			3,5	5,4	6,5	7,2	8,4	10,6	13,8	16,8	16,3	14,7	13,8	10,4	7,3	10,2	
Arbeitslose je 100 off. Stellen	BRD*)	Anzahl		184	201	136	57	41	31	27	23	21	21	24	30	72	86	
	W-B			1956	1067	803	571	431	297	204	127	122	131	146	212	428	318	
Einkommen																		
Bruttosumme der Löhne in der Industrie	BRD* ¹⁰⁾	Mill. DM	S	2900,6	2652,8	2533,6	2803,0	2799,7	2894,3	2973,7	2956,3	3115,8	3094,4	3061,6	3301,9	3461,2	3138,0	
Gehälter in der Industrie	"	"	"	1077,6	1010,6	987,4	1014,0	1017,2	1033,6	1054,5	1064,5	1086,8	1099,1	1111,9	1179,5	1307,6	1182,5	
Beschäftigung d. Ind.⁵⁾																		
Beschäftigte	BRD* ¹⁰⁾	1000	E	7401,3	7567,8	7606,8	7651,5	7716,4	7746,9	7757,2	7792,4	7842,8	7875,1	7910,3	7952,6	7892,1	7903,2	
Gesamte Industrie	"	"	"	584,0	638,3	634,4	630,4	628,4	623,5	618,3	612,5	608,0	604,4	600,7	600,0	597,2	595,0	
Bergbau	"	"	"	1582,8	1622,3	1637,0	1666,1	1688,8	1700,7	1705,5	1717,7	1727,9	1729,5	1730,9	1733,1	1715,2	1713,6	
Grundst.- u. Produktionsg.	"	"	"	2869,0	2919,2	2940,7	2957,2	2993,2	3012,8	3022,8	3042,3	3075,6	3094,7	3113,9	3135,3	3124,7	3145,9	
Investitionsgüterind.	"	"	"	1896,9	1921,8	1928,8	1932,4	1940,7	1940,8	1936,4	1937,0	1942,6	1949,3	1961,5	1979,1	1966,0	1972,4	
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	468,6	466,2	465,9	465,4	465,3	469,0	474,2	482,9	488,6	497,2	503,3	505,2	489,0	476,3	
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	"	241,0	221,7	225,9	247,6	259,2	263,5	264,7	266,6	267,5	265,2	261,8	258,7	247,2	230,8	
dar.: Ind. d. Steine u. Erden	"	"	"	302,4	344,0	346,7	349,0	352,3	353,5	354,4	357,1	360,3	361,1	362,0	362,2	360,7	361,9	
Eisenschaffende Ind.	"	"	"	129,9	137,5	138,4	138,4	139,3	140,0	140,5	140,9	142,5	143,2	144,5	145,2	144,7	147,1	
Eisen-, Stahl- u. Tempergieß.	"	"	"	79,8	80,3	80,7	81,0	81,4	81,9	82,1	82,7	83,4	83,8	83,8	84,4	84,0	85,4	
NE-Metallindustrie	"	"	"	433,5	436,8	440,1	442,8	446,9	451,4	453,3	456,9	460,4	461,3	462,5	464,4	462,8	466,7	
Chemische Industrie	"	"	"	182,3	188,8	188,7	189,5	191,5	192,7	192,5	194,4	197,4	199,3	200,8	202,1	201,6	195,4	
Stahlbau	"	"	"	878,9	899,2	905,3	909,1	924,8	931,6	934,8	939,9	948,4	952,6	957,2	963,1	961,8	968,9	
Maschinenbau	"	"	"	367,5	370,9	375,9	380,8	385,6	388,2	389,8	390,7	394,7	395,5	396,2	396,4	396,0	404,4	
Fahrzeugbau	"	"	"	97,4	97,3	97,0	96,6	96,5	98,4	98,2	98,1	98,6	98,3	98,3	98,3	97,6	97,3	
Schiffbau	"	"	"	678,2	688,9	694,7	702,0	708,7	714,9	720,5	728,9	741,8	751,7	759,5	767,2	762,6	770,4	
Elektrotechnische Ind.	"	"	"	142,8	144,0	145,4	145,4	146,9	147,8	148,0	149,4	149,8	149,8	150,9	151,9	151,2	152,0	
Feinmech. u. opt. Ind.	"	"	"	385,4	387,1	389,1	389,0	391,0	392,1	391,6	393,9	395,7	396,6	399,4	402,7	400,2	401,2	
Eisen-, Blech- u. Metallw.	"	"	"	216,8	217,6	218,2	218,6	218,6	219,0	218,1	218,2	218,7	219,8	221,3	223,4	222,3	222,5	
Holzverarbeitende Ind.	"	"	"	174,2	169,7	170,4	171,1	173,1	173,7	173,8	174,1	175,0	176,4	177,0	177,9	176,8	179,6	
Druckerei u. Vervielfältig.	"	"	"	607,5	609,7	612,6	613,3	615,5	614,7	612,9	611,3	612,5	612,3	615,0	619,7	615,6	614,6	
Textilindustrie	"	"	"	321,3	326,9	328,0	328,9	332,6	332,3	330,6	329,7	330,9	332,6	335,6	340,5	337,5	341,4	
Bekleidungsindustrie	"	"	"															
Darunter Arbeiter⁶⁾																		
Gesamte Industrie	BRD* ¹⁰⁾	1000	E	6022,3	6158,1	6188,6	6228,9	6267,4	6288,5	6294,9	6321,3	6357,2	6380,8	6409,4	6445,7	6388,2	6386,8	
Bergbau	"	"	"	520,6	569,0	565,2	561,4	559,3	554,2	549,1	543,7	539,2	535,5	532,1	531,2	528,7	526,7	
Grundst.- u. Produktionsg.	"	"	"	1269,7	1300,4	1313,1	1341,1	1357,4	1365,4	1369,4	1378,6	1386,4	1386,7	1386,5	1386,9	1370,3	1364,9	
Investitionsgüterind.	"	"	"	2263,5	2301,1	2318,2	2330,9	2352,7	2368,6	2375,3	2399,6	2414,1	2428,9	2444,3	2461,8	2451,9	2466,1	
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	1612,8	1635,0	1640,6	1644,4	1649,1	1647,8	1643,7	1643,9	1646,5	1650,9	1662,4	1679,3	1667,0	1671,4	
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	"	355,7	352,6	351,5	351,1	348,9	352,5	357,3	365,6	371,1	378,9	384,1	386,5	370,3	357,7	
Geleistete Arbeiterstd.																		
Gesamte Industrie	BRD* ¹⁰⁾	Mill.	S	1064,4	1027,0	1018,2	1123,3	1060,1	1093,1	1042,4	1045,9	1072,1	1114,6	1107,8	1123,4	1115,2	1096,0	
Bergbau	"	"	"	83,5	90,6	84,0	92,2	84,7	87,5	81,6	83,0	84,0	84,0	86,4	84,4	85,3	77,3	
Grundst.- u. Produktionsg.	"	"	"	238,3	222,4	219,9	247,2	235,4	244,0	233,6	238,2	245,0	247,1	245,9	245,3	242,9	239,5	
Investitionsgüterind.	"	"	"	403,6	385,1	387,3	422,3	403,2	416,6	404,0	402,2	405,7	430,0	424,4	431,9	434,0	425,9	
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	280,6	267,6	267,4	295,7	275,1	281,3	258,6	258,1	269,4	285,3	282,6	287,4	283,2	281,0	
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	"	68,4	61,3	59,6	65,9	61,7	63,7	64,6	64,6	68,0	68,8	70,9	72,4	70,7	64,1	
Tägliche Arbeitszeit⁷⁾																		
Gesamte Industrie	BRD* ¹⁰⁾	Std.	D	7,07	6,75	6,58	6,68	7,05	6,95	7,14	6,36	6,27	6,72	6,65	7,17	6,71	6,68	
Bergbau	"	"	"	6,42	6,44	5,94	6,08	6,31	6,32	6,40	5,87	5,79	5,99	6,07	6,70	6,14	6,30	
Grundst.- u. Produktionsg.	"	"	"	7,19	6,93	6,70	6,83	7,22	7,15	7,35	6,64	6,57	6,85	6,82	7,28	6,82	6,83	
Investitionsgüterind.	"	"	"	7,13	6,78	6,68	6,71	7,14	7,04	7,33	6,47	6,25	6,81	6,68	7,22	6,81	6,72	
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	6,96	6,63	6,52	6,66	6,95	6,83	6,78	6,04	6,08	6,65	6,54	7,04	6,53	6,54	
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	"	7,70	7,04	6,78	6,95	7,36	7,22	7,79	6,79	6,81	6,98	7,10	7,71	7,34	6,98	
Produktionsergebnis⁸⁾																		
je Beschäftigten	BRD* ¹⁰⁾	1950=100	VD	.	.	153	.	.	163	.	.	154	.	.	169	.	.	
je Arbeiter	"	"	"	.	.	159	.	.	169	.	.	160	.	.	176	.	.	
je Arbeiterstunde	"	"	"	.	.	178	.	.	181	.	.	185	.	.	193	.	.	
Durchschnittl. Bruttost.-verdienst der Arbeiter⁹⁾																		
Lohnempfänger insgesamt	BRD* ¹⁰⁾	Pf	D	.	.	254,3	.	.	263,1	.	.	273,1	.	.	280,8	.	.	
Männliche Arbeiter	"	"	"	.	.	274,3	.	.	282,6	.	.	293,9	.	.	301,3	.	.	
Weibliche Arbeiter	"	"	"	.</														

Gegenstand	Einheit †)	1959				1960				1961							
		Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	
Anzahl der Werkzeuge:																	
26 27 24 25 25 25 27 27 26 26 25 26 26 24 26																	
Industrie¹⁾																	
Auftragsingang (kalendermon.)	1952 = 100	S	260	266	276	265	251	259	293	308	306	331	351	316	305	300	.
dav. Produktionsmittelindustrie	"	"	261	250	255	283	274	290	308	349	316	347	344	336	332	343	.
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	259	292	311	238	219	213	270	249	293	310	364	286	266	237	.
Umsatz	Mill. DM	"	795,2	787,9	740,0	744,4	634,0	688,5	810,8	811,6	935,8	883,7	898,2	899,1	788,9	827,1	.
dav. Produktionsmittelindustrie	"	"	388,5	363,5	366,3	395,7	315,9	332,2	389,4	381,3	460,8	401,8	434,9	485,1	395,3	418,6	.
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	406,7	424,4	373,7	348,7	318,1	356,3	421,4	430,3	475,0	481,9	463,4	414,0	393,6	408,5	.
Beschäftigung	1000	"	295,1	295,8	295,7	291,0	291,9	294,7	296,7	309,9	312,5	314,2	315,5	313,2	314,7	317,0	.
Lohn je Arbeiterstunde	DM	"	2,30	2,22	2,35	2,48	2,29	2,21	2,21	2,71	2,53	2,48	2,55	3,01	2,46	2,45	.
Produktion ²⁾	1936 = 100	"	147	146	156	149	135	146	153	146	170	167	174	168	156	.	.
dar. Energie	"	"	325	355	382	403	395	401	382	324	357	388	410	435	443	419	.
Verarbeitende Industrie ³⁾	"	"	145	142	152	145	131	144	151	145	171	165	172	165	152	172	177
dav. Produktionsmittelind.	"	"	122	116	131	134	114	127	130	122	148	138	147	154	136	156	156
dar. Steine und Erden	"	"	257	300	282	239	230	238	284	265	314	309	304	274	229	246	293
Eisen, Stahl, Gießereien	"	"	213	237	260	222	287	259	302	281	304	293	327	283	251	306	300
NE-Metalle	"	"	59	63	57	51	51	58	66	67	74	76	82	86	86	95	95
Stahl- und Eisenbau	"	"	149	157	176	170	136	134	131	124	140	129	138	155	123	143	136
Maschinenbau	"	"	95	88	105	111	84	96	104	89	117	120	122	136	104	135	129
Fahrzeugbau	"	"	83	83	102	91	84	77	93	83	86	89	96	98	82	90	97
Elektrotechnik	"	"	159	145	163	171	145	172	166	160	185	176	190	196	181	203	206
Feinmechanik u. Optik	"	"	75	60	77	86	66	64	77	87	97	79	83	96	89	77	82
Eisen-, Blech-, Metallw.	"	"	67	70	78	76	75	70	79	66	78	76	81	79	79	85	84
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	190	192	192	167	164	179	192	191	217	216	219	186	185	203	219
dar. Chemie	"	"	221	227	251	226	232	223	232	231	258	253	258	257	252	247	256
Holzverarbeitung	"	"	113	106	116	105	88	86	104	97	98	103	109	112	108	89	102
Papier	"	"	163	163	178	177	161	166	180	151	180	183	210	181	173	185	189
Druck	"	"	54	53	60	64	54	51	58	48	54	62	62	66	51	54	63
Leder und Textil.	"	"	187	202	223	189	183	182	202	137	185	206	213	191	192	188	215
Bekleidung	"	"	295	280	210	125	166	222	246	272	322	311	278	141	206	275	292
Nahrungs- u. Genussm.	"	"	274	289	317	306	273	296	308	320	344	344	371	349	316	333	362
Baugewerbe⁴⁾																	
Beschäftigte	Anzahl	E	49432	48860	47688	38108	36370	37466	41945	47786	47427	48301	47707	45035	39708	40264	.
Werkzeuge, insgesamt	1000	S	979	1000	955	747	603	526	743	917	951	926	913	847	600	611	.
dar. Wohnungsbau	"	"	466	472	451	332	262	233	321	460	465	449	433	402	268	269	.
Index der Bauproduktion ⁵⁾	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
einschl. Entrümmern	1936 = 100	"	71	70	75	52	41	36	55	72	77	75	77	65	43	47	.
ausschl.	"	"	70	69	73	51	41	35	55	71	77	75	76	64	42	47	.
Umsatz in DM-West	1000 DM	"	68633	72665	69182	69146	50709	40431	48985	76536	80013	84033	85859	89606	57126	46451	.
Warenverkehr																	
Bezüge aus Westdeutschland ⁶⁾	Mill. DM	S	586,4	628,3	615,9	552,2	521,0	552,0	631,9	561,8	657,2	684,4	663,7	673,3	613,1	602,0	.
Lieferungen nach	"	"	513,7	541,3	517,8	501,1	473,7	499,6	577,2	528,5	615,3	641,9	612,5	631,4	581,6	575,0	651,5
Wert der Ursprungsbescheinig. ⁷⁾	"	"	552,3	582,3	546,4	516,5	453,9	500,8	562,9	580,7	620,0	660,9	646,8	666,7	605,5	573,7	659,4
Export	"	"	102,3	109,8	97,0	118,9	81,4	86,0	107,4	81,5	108,8	112,7	120,5	133,2	104,3	115,7	119,1
Gütereingang, insgesamt	1000 t	"	644,2	688,2	693,6	604,9	535,7	524,7	753,5	619,0	688,9	756,7	739,4	720,4	599,2	605,4	.
Eisenbahn	"	"	197,4	247,0	223,1	212,9	205,6	221,7	190,2	138,8	176,6	198,1	199,4	191,4	189,8	208,4	.
Straße	"	"	250,6	289,0	255,6	225,9	215,5	226,5	251,6	235,6	283,3	266,2	260,6	242,1	221,6	232,1	.
Binnenschifffahrt	"	"	196,2	152,2	214,9	166,1	114,6	76,5	311,7	244,6	229,0	292,4	279,4	286,9	187,8	164,9	.
Güterausgang, insgesamt	"	"	139,0	154,9	142,5	129,1	112,1	114,9	165,4	138,0	151,7	168,7	154,3	155,5	148,4	138,0	.
Eisenbahn	"	"	22,3	26,9	20,2	20,4	20,2	20,2	22,3	18,9	19,7	21,6	20,8	21,9	20,5	21,2	.
Straße	"	"	84,9	91,1	85,1	75,3	77,6	89,0	87,6	86,1	97,3	99,2	97,5	90,7	92,5	90,0	.
Binnenschifffahrt	"	"	31,2	36,3	36,7	32,7	13,8	6,3	54,9	32,3	33,8	47,0	35,1	41,9	34,7	26,3	.
Luftfracht	"	"	0,6	0,6	0,5	0,7	0,5	0,4	0,6	0,7	0,9	0,9	0,9	1,0	0,7	0,5	.
Arbeitsmarkt																	
Erwerbstätige, insgesamt ⁸⁾	1000	E	1054	1052	1048	1026	1018	1023	1034	1059	1070	1073	1068	1055	1054	1058	1058
Selbst- u. mithelf. Fam.-Angeh.	"	"	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138
Arbeitnehmer ⁹⁾	"	"	916	914	910	888	880	885	896	928	932	935	929	917	916	920	.
Arbeitslose, insgesamt ¹⁰⁾	"	"	36	38	43	69	57	52	41	20	19	20	22	31	33	29	25
in vH d. Arbeitnehmer	vH	"	4	4	5	7	6	6	4	2	2	2	2	3	3	3	3
Sozialeinkommen																	
dar. Renten ¹¹⁾	Mill. DM	S	95,5	96,8	98,2	95,3	94,7	96,1	95,7	101,3	102,3	102,5	103,5	102,9	103,2	103,7	.
Alu und Alfu	"	"	5,8	6,1	6,1	10,4	11,4	10,0	10,6	3,9	3,8	3,6	3,9	5,1	5,6	6,1	.
Lebenshaltungskosten																	
dar. Ernährung	1950 = 100	D	119,6	120,7	121,3	121,0	120,9	120,7	120,4	123,2	123,1	122,6	122,9	123,6	124,3	124,8	124,8
Hausrat	"	"	127,6	129,8	130,5	129,3	128,3	127,9	127,0	128,2	127,9	126,3	126,8	127,3	127,7	128,6	128,3
Bekleidung	"	"	111,4	111,4	111,4	110,2	112,0	112,2	111,8	112,6	113,3	114,2	114,6	114,8	115,2	115,1	115,4
West-Berlin in vH der BRD	BRD = 100	"	108,6	109,0	111,4	114,1	113,8	113,9	114,6	114,9	115,4	115,7	115,9	116,0	116,1	116,3	116,7
von Hamburg	Hbg. = 100	"	107,1	106,1	106,7	106,4	106,1	106,1	106,1	108,0	108,3	108,1	107,8	108,3	108,3	108,5	108,5
	"	"	97,9	97,4	97,2	97,2	97,2	97,2	97,2	98,7	99,0	98,7	98,2	99,0	99,0	99,2	.
Wechselkurse¹²⁾																	
	DM-Ost	D	3,93	3,98	0,5	4,05	4,07	4,05	4,09	4,55	4,60	4,62	4,62	4,61	4,60	4,57	4,45
Finanzen																	
Einnahmen aus Steuern ¹²⁾	Mill. DM	S	254,2	205,9	261,6	270,3	226,3	249,3	265,2	297,9	291,8	257,4	301,9	341,2	275,0	294,8	315,1
dar. Umsatzsteuer	"	"	38,0	43,4	45,7	42,3	55,1	37,6	34,7	42,9	40,2	45,9	48,4	48,2	61,1	43,2	38,9
Lohnsteuer	"	"	21,5	24,1	25,1	25,8	30,5	23,8	19,2	28,0	28,5	32,7	30,2	38,7	33,0	25,8	
Einkommensteuer	"	"	49,1	10,2	9,1	55,1	13,3	7,9	49,8	9,7	57,3	14,5	8,0	61,9	13,7	9,6	60,1
Körperschaftsteuer	"	"	33,4	-0,2	0,1	32,8	-2,5	0,3	33,4	2,1	43,7	3,9	1,3</				