

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

22. Jahrgang

Berlin, den 11. November 1955

Nummer 45

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

Der Fahrzeugbau der Bundesrepublik Deutschland als Lieferant von Investitionsgütern und als Investor 1948 bis 1955

Der folgende Bericht wurde mit Rücksicht auf die noch ausstehende Publizierung der Bilanzen des Volkswagenwerkes bisher nicht veröffentlicht. Die neueste Entwicklung in einigen Werken der Automobilindustrie läßt es jedoch gegeben erscheinen, diese Bilanzveröffentlichung trotz mancher Bedenken nicht mehr abzuwarten. In diesem Bericht wurde der Absatzsituation, für die vorzügliche Unterlagen des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) vorliegen, ein wesentlich breiterer Raum gewidmet als bei den Untersuchungen anderer Industriezweige¹⁾, während die Daten über die Investitionstätigkeit lediglich vorläufige Schätzungen sind; sie werden zu gegebener Zeit endgültig berechnet und veröffentlicht.

Der Fahrzeugbau²⁾ steht in der Bundesrepublik als Lieferant von fertigen Investitionsgütern an zweiter Stelle hinter dem Maschinenbau. Als Investor wird er zwar der Größenordnung nach von einer Reihe von anderen Industriezweigen übertroffen, jedoch sind die Investitionen des kapitalintensiven Fahrzeugbaues — je Beschäftigten berechnet —, verglichen mit der gesamten Industrie, überdurchschnittlich hoch. Insbesondere die das Investitionsbild des Fahrzeugbaues weitgehend bestimmende Automobilindustrie zählt — bezogen auf ihre Beschäftigtenzahl — zu den bedeutendsten Investoren der Wirtschaft der Bundesrepublik.

Der Fahrzeugbau als Lieferant von Investitionsgütern

Mitte 1955 verfügten Wirtschaft und Bevölkerung der Bundesrepublik über rund 5,2 Mill. Kraftfahrzeuge. Davon waren knapp die Hälfte Krafträder, etwa ein Drittel Personenkraftwagen und der Rest Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Omnibusse usw. In den Jahren nach der Währungsreform hatten sich ständig hohe, wenn auch allmählich nachlassende Zuwachsraten des Kraftfahrzeugbestandes ergeben.

Das rasche Fortschreiten der Motorisierung im Gebiet der Bundesrepublik kommt hierin klar zum Ausdruck. Der Altersaufbau der Fahrzeuge wurde dabei entscheidend verbessert. Beispielsweise waren Mitte 1955 über 50 vH aller Personenkraftwagen jünger als drei Jahre und etwa drei Viertel jünger als fünf Jahre.

Im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Investitionsbilanz, bei der zunächst der Beitrag des Fahrzeugbaues

zur Bereitstellung der gesamten Brutto-Anlage-Investitionen der Wirtschaft in der Bundesrepublik zu ermitteln ist, ergibt sich folgendes: Ein steigender Anteil des Inlandsabsatzes der Fahrzeugindustrie geht an private Verbraucher, kann also volkswirtschaftlich nicht als Investition der Wirtschaft verbucht werden. Die Erzeugnisse des Fahrzeugbaues, welche als Vorlieferungen zu bezeichnen sind (z. B. Motoren, Einzel- und Ersatzteile, Fahrgestelle, Reparaturen usw.) machten in den letzten Jahren ein gutes Drittel des Inlandsabsatzes aus.

Der Absatz von fertigen Investitionsgütern verlief in den letzten Jahren etwa proportional der Entwicklung des gesamten Inlandsabsatzes: Die Quote der von der westdeutschen Wirtschaft für Investitionszwecke gekauften Erzeugnisse des Fahrzeugbaues beträgt seit 1951 knapp 50 vH des gesamten Inlandsabsatzes. Der absolute Wert der von der westdeutschen Wirtschaft gekauften Fahrzeuge betrug im Jahre 1950 rund 1,61 Mrd. DM und stieg in den folgenden Jahren auf 1,86 Mrd. DM (1951), 2,26 Mrd. DM (1952) und 2,29 Mrd. DM (1953). 1954 wurden vom Fahrzeugbau fertige Investitionsgüter im Werte von 2,58 Mrd. DM an die westdeutsche Wirtschaft abgesetzt. Für 1955 dürfte sich in diesem Bereich ein Absatzwert von erheblich mehr als 3 Mrd. DM ergeben.

Die in der folgenden Übersicht enthaltenen Ergebnisse der fundierten Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung lassen auch einige der innerhalb des Inlandsabsatzes an die privaten Haushaltungen (Gebrauchsgüter) bzw. an die Wirtschaft (fertige Investitionsgüter) eingetretenen strukturellen Veränderungen erkennen³⁾.

¹⁾ Vgl. Wochenbericht Nr. 10, 15, 18, 24, 30, 31, 41 und 43 (1955).

²⁾ Ohne Waggonbau. In der Abgrenzung der Industriestatistik des Statistischen Bundesamtes: Straßenfahrzeugbau ohne Acker-schlepper.

³⁾ Auf die gesonderte Darstellung der allgemein bekannten Verschiebungen der Nachfrage vom Motorrad zum Motorroller und Moped wurde verzichtet.

**Die Umsatzstruktur des Fahrzeugbaus der Bundesrepublik
1950 bis 1955**

	1950	1951	1952	1953	1954	1955 I.Hj.
in Mrd. DM zu jeweiligen Preisen ¹⁾						
Gesamtumsatz	3,35	4,49	5,52	5,92	6,97	4,40
Auslandsumsatz	0,39	0,74	0,98	1,14	1,79	1,19
Inlandsumsatz	2,96	3,75	4,54	4,78	5,18	3,21
in vH des Inlandsumsatzes ²⁾						
Gebrauchsgüter	11,5	10,7	12,2	14,4	17,0	19,0
Fertige Investitionsgüter	54,9	49,6	49,7	47,8	49,7	46,5
Vorlieferungen	33,6	39,7	38,1	37,8	33,3	34,5
in vH des Inlandsumsatzes an Gebrauchsgütern ²⁾						
Personenkraftwagen	14,7	18,8	21,6	26,1	30,7	.
Krafräder ³⁾	51,5	61,2	64,9	63,8	58,0	.
Sonstige Fahrzeuge (vorwiegend Fahrräder)	33,8	20,0	13,5	10,1	11,3	.
in vH des Inlandsumsatzes an fertigen Investitionsgütern ²⁾						
Personenkraftwagen	58,0	56,9	53,8	52,5	57,2	.
Lastkraftwagen usw. ⁴⁾	35,8	36,5	38,9	40,6	36,8	.
Krafräder ³⁾	4,2	4,7	5,2	5,5	4,5	.
Sonstige Fahrzeuge	2,0	1,9	2,1	1,4	1,5	.

1) Nach der Industrieberichterstattung des Statistischen Bundesamtes. — 2) Schätzungen des DIW unter Benutzung von „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft“, herausgegeben vom Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) 14.—19. Jg. — 3) Motorräder, Motorroller, Seitenwagen und Motorfahrräder. — 4) Lastkraftwagen, Lieferwagen, Omnibusse und Obusse, Kommunalfahrzeuge, Straßenzugmaschinen und Anhänger.

Vergleicht man den Absatz des Fahrzeugbaues an inländische Investoren mit der gesamten Brutto-Anlage-Investitionstätigkeit der Wirtschaft in der Bundesrepublik, so ergibt sich ein langsames Absinken der Quote. Das bedeutet, daß der Absatz von Fahrzeugen an die inländische Wirtschaft zwar absolut ständig gestiegen ist, jedoch im Verlauf der Jahre weniger stark als die gesamte Investitionstätigkeit.

Der Absatz an private Käufer stieg dagegen nicht nur absolut, sondern — im Vergleich zum gesamten privaten Verbrauch — auch relativ, ist jedoch auch heute noch im Rahmen des gesamten Verbrauchs mit einem Anteil von etwas mehr als 1 vH von untergeordneter Bedeutung.

Anteil der Lieferungen des Fahrzeugbaues der Bundesrepublik an der Bereitstellung der Anlage-Investitionen, am privaten Verbrauch und am Export 1950 bis 1954
Anteile in vH; nach Berechnungen des DIW

Jahr	Anteile an:			Anteile insgesamt:	
	Brutto-Anlage-Investitionen ¹⁾	Privater Verbrauch ²⁾	Export ³⁾	ohne Export ⁴⁾	einschl. Export ⁵⁾
1950 ...	8,82	0,58	3,21	2,56	2,65
1951 ...	7,84	0,60	3,79	2,49	2,72
1952 ...	8,42	0,77	4,19	2,84	3,10
1953 ...	7,78	0,89	4,30	2,79	3,09
1954 ...	8,00	1,06	5,65	3,00	3,57

1) Gesamte Brutto-Anlage-Investitionen des jeweiligen Jahres = 100. — 2) Gesamter privater Verbrauch des jeweiligen Jahres = 100. — 3) Gesamter Export des jeweiligen Jahres = 100. — 4) In den Fußnoten 1 und 2 angegebene Bezugsgrößen zusammengenommen = 100. — 5) In den Fußnoten 1 bis 3 angegebene Bezugsgrößen zusammengenommen = 100.

An der Anlage-Investition und am privaten Verbrauch zusammengenommen ist der westdeutsche Fahrzeugbau seit mehreren Jahren mit einer langsam wachsenden Quote (1954 = 3 vH) beteiligt; das heißt, daß die Expansion des Inlandsabsatzes der Fahrzeugindustrie nur geringfügig stärker als die der Gesamtwirtschaft der Bundesrepublik war. Demgegenüber war allerdings die Steigerung des Exports weit überdurchschnittlich, so daß sich im ganzen — insbesondere 1952 und 1954 — die Möglichkeit zu einer überaus

kräftigen Expansion des westdeutschen Fahrzeugbaues ergab, die auch 1955 im allgemeinen anhält.

Möglichkeiten und Grenzen der weiteren Expansion

Die westdeutsche Wirtschaft — nach wie vor der wichtigste Markt des Fahrzeugbaues der Bundesrepublik — hat seit der Währungsreform ihren Fuhrpark weitgehend modernisiert. Der Anteil der Aufwendungen für den Kauf von neuen Fahrzeugen an den gesamten Aufwendungen der Wirtschaft für Anlage-Investitionen hat daher — wie erwähnt — in den vergangenen Jahren allmählich abgenommen und dürfte auch in Zukunft weiterhin leicht sinken, insbesondere bei den Personenkraftwagen. Die Nachfrage der Wirtschaft wird sich in den nächsten Jahren wohl immer mehr auf den Ersatz des Verschleißes beschränken und dürfte wegen der in diesem Bereich geringen Preiselastizität vermutlich auf Preissenkungen weniger reagieren als vielleicht auf weitere technische Verbesserungen.

Nächst dem Absatz an die Wirtschaft ist für den Fahrzeugbau der Bundesrepublik insgesamt der Export der bedeutendste Markt. Während noch im Jahre 1950 der gesamte Exportwert des westdeutschen Fahrzeugbaues knapp ein Viertel des Absatzes an die westdeutsche Wirtschaft ausmachte, ergab sich für das Jahr 1954 eine Absatzrelation dieser beiden Märkte von sieben (Ausland) zu zehn (inländische Wirtschaft) und für das erste Halbjahr 1955 sogar ein Verhältnis von acht zu zehn. Die Bundesrepublik ist zur Zeit wieder — nach Großbritannien — der zweitgrößte Fahrzeugexporteur Europas. Eine langfristige Prognose über die weitere Entwicklung des Auslandsabsatzes ist für die Fahrzeugindustrie als Ganzes schwierig, jedoch ist es durchaus möglich, daß es in Zukunft nicht mehr — wie in den letzten Jahren — allen Erzeugern von Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik gelingen wird, einen ständig wachsenden Anteil ihres Produktionszuwachses im Ausland abzusetzen⁴⁾. Mit einer gewissen Verlangsamung der Exportsteigerung des Fahrzeugbaues muß auf lange Frist auch deshalb gerechnet werden, weil die scharfen geldwirtschaftlichen Restriktionsmaßnahmen in Großbritannien mit Sicherheit einen wesentlichen Exportdruck auf die dortige Fahrzeugindustrie zur Folge haben werden, ja bereits ausgelöst haben.

Als dritter Markt für den Absatz von fertigen Fahrzeugen folgt in weitem Abstand der Verkauf von Kraftfahrzeugen an die privaten Haushaltungen. Zwar gingen im Jahre 1950 gut 70 vH des Inlandsabsatzes der Kraffradindustrie (bzw. 68 vH des gesamten Absatzes) an private Käufer. Diese Quoten sind bis 1954 auf 81 des Inlands- bzw. 69 vH des Gesamtabsatzes gestiegen. Aber für viele Hersteller von Personenkraftwagen ist die Nachfrage der privaten Haushaltungen auch heute noch im Rahmen ihres Gesamtabsatzes von untergeordneter Bedeutung. Entsprechend ist der Anteil der an private Käufer gehenden Personenkraftwagen am Inlandsabsatz der Automobilindustrie im Jahre 1954 erst auf knapp 16 vH (bzw. 10 vH des Gesamtabsatzes) zu beziffern gegenüber 5 vH im Jahre 1950 und 9 vH im Jahre 1952.

Angesichts der außerordentlichen Expansionspläne des Fahrzeugbaues — insbesondere der führenden Personenkraftwagen-Hersteller — erscheint es fraglich, ob die zu erwartende weitere kräftige Erhöhung des Arbeitnehmereinkommens — die zweifellos zu einer noch wesentlich stärkeren Zunahme der privaten Nachfrage nach Kraftfahrzeugen (insbesondere nach Personenkraftwagen und Motorrollern) führen wird — allein schon ausreichen wird, um die heute bereits bei einzelnen Erzeugnissen (z. B. bei Kraffrädern)

4) Von der Automobilindustrie wurden von je 100 gegenüber dem Vorjahr mehr erzeugten Personenkraftwagen zusätzlich exportiert:

1950 = 48 Einheiten	1953 = 58 Einheiten
1951 = 41 „	1954 = 60 „
1952 = 25 „	1. Hj. 1955 = 66 „

erkennbaren Absatzsorgen der Fahrzeugindustrie in Zukunft auch bei den Personenkraftwagen zu vermeiden.

Zusätzliche Kaufanreize werden sich daher vermutlich bereits in naher Zukunft als notwendig erweisen: Von Seiten der Fahrzeugindustrie z. B. die Wiederaufnahme verstärkter Preissenkungen, die insbesondere bei denjenigen Typen, welche angesichts der starken Preiselastizität des privaten Verbrauches eine überproportionale Ausdehnung des Mengenabsatzes auf diesem Markt zu erwarten haben, unumgänglich sein dürfte. Zweitens aber wird es notwendig sein, die fixen und variablen Kosten der Fahrzeugunterhaltung möglichst stark zu senken, da es sich in der Praxis erwiesen hat, daß die Realisierung der privaten Verbrauchswünsche nicht nur stark vom Anschaffungspreis, sondern ebenso sehr auch von der Höhe der Unterhaltungskosten abhängt — ungleich stärker jedenfalls als die Nachfrage der Wirtschaft, deren Fahrzeugbedarf zum größten Teil „starr“ ist (allerdings abgesehen von den reinen Nutzfahrzeugen⁵). Wenn auch die steuerliche Belastung der Fahrzeughaltung von ausschlaggebender Bedeutung ist, so kann doch auch die Fahrzeugindustrie manches in bezug auf die Unterhaltungskosten tun, zum Beispiel durch einen weiteren Ausbau des Kundendienstes, durch billigere Ersatzteile und noch konsequenter Berücksichtigung eines beschleunigten Austausches von Einzelteilen bei der Konstruktion. Dennoch werden derartige Maßnahmen nicht ausreichen; vielmehr wird die weitere Senkung der Kraftfahrzeugsteuern und eine spürbare Verbilligung der Treibstoffpreise notwendig sein.

Der Fahrzeugbau als Investor

Bei dem Versuch, die Investitionstätigkeit des gesamten Fahrzeugbaues an Hand der verfügbaren Unterlagen⁶ zu schätzen, ist das DIW vom Brutto-Anlage-Investitionsaufwand je produzierte Einheit der drei größten Aktiengesellschaften der Automobilindustrie⁷ in den Jahren seit der Währungsreform ausgegangen. Ähnliche Berechnungen wurden in vorläufig noch grober Annäherung⁸ für das Volkswagenwerk und eine — allerdings sehr bedeutende — „reine“ Kraftradfabrik⁹ angestellt. Die nach Zuschätzung der Investitionen des übrigen Fahrzeugbaues (Zulieferungen¹⁰ usw.) erhaltenen Ergebnisse der Gesamtinvestitionen des Fahrzeugbaues der Bundesrepublik wurden mit Hilfe der Bilanzstatistik des Statistischen Bundesamtes überprüft. Da sich eine ausgezeichnete Korrelation beider Datenreihen ergab, waren bei den vorläufigen Schätzungen des DIW nur geringfügige Korrekturen notwendig¹¹.

⁵ Vgl. hierzu beispielsweise den Aufsatz „Struktur und Probleme des Güterkraftverkehrs“ im Wochenbericht Nr. 44, S. 173 ff.

⁶ Benutzte Quellen: „Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften“ und „Spezialarchiv der deutschen Wirtschaft“, Hoppstedt & Co., Darmstadt; „Statistik der Bundesrepublik Deutschland“, 7. Jahrgang, N. F., Heft 4 vom April 1955; „Statistische Berichte“, herausgegeben vom Statistischen Bundesamt Wiesbaden: „Die Bilanzen 1948-1951 der Aktiengesellschaften des Straßenfahrzeugbaus“; „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft“, herausgegeben vom VDA, Verband der Automobilindustrie e. V., 13. — 19. Jg.; „Das Volkswagenwerk legt Rechnung“ in „Der Volkswirt“ Nr. 22 vom 31. Mai 1952; „Bilanzausweitungen in der Kraftfahrzeugindustrie“ im Handelsblatt Nr. 108 vom 17. September 1954; „Westdeutsche Auto-Industrie in stürmischer Entwicklung“ im Industrie-Kurier Nr. 162 vom 18. Oktober 1955 und sonstiges Archivmaterial des DIW.

⁷ Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim, Ford-Werke AG, Köln-Niehl und Adam Opel AG, Rüsselsheim (Main).

⁸ Vgl. hierzu die einleitenden Bemerkungen auf S. 177.

⁹ Die Kraftradindustrie stellt meistens neben Krafträdern (Motorräder, Motorroller und Mopeds) auch andere Fahrzeuge (Automobile, Fahrräder) oder andere Erzeugnisse (Werkzeug- oder Büromaschinen, Motoren usw.) her, so daß es hier schwierig ist, die lediglich für die Kraftradproduktion bestimmten Investitionen zu ermitteln.

¹⁰ Ohne Fahrzeugelektrik und ohne die Zulieferindustrien, die der Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie angehören.

¹¹ Allerdings ist in den Ergebnissen der amtlichen Bilanzstatistik das Volkswagenwerk nicht enthalten.

Seit der Währungsreform bis einschließlich 1954 hat die Automobilindustrie der Bundesrepublik im Jahresdurchschnitt nach den Ergebnissen der Schätzung des DIW je produzierte Einheit knapp 600 DM brutto in Anlagen investiert. Da die führenden Hersteller von Personenkraftwagen — mehr als 80 vH der Gesamtproduktion werden von vier Werken erzeugt — zugleich auch maßgeblich an der Produktion von Lastkraft- und Lieferwagen beteiligt sind, ist es leider nicht möglich, den Investitionsaufwand je Personenkraftwagen bzw. je Lastkraftwagen getrennt zu ermitteln. Jedoch steht es außer Frage, daß der Investitionsaufwand je Personenkraftwagen wesentlich höher ist als je Lastkraftwagen, da die Verwendung arbeitsparender Fertigungsmethoden hier am weitesten vorgezogen ist. Grob geschätzt dürfte der durchschnittliche Brutto-Investitionsaufwand der letzten Jahre je Personenkraftwagen rund 670 DM betragen haben und damit doppelt so hoch wie der Aufwand je Lastkraftwagen gewesen sein.

Demgegenüber erscheint der vom DIW auf 70 DM (Durchschnitt seit der Währungsreform bis Ende 1954) geschätzte Brutto-Anlage-Aufwand je Kraftrad (ohne Mopeds) vergleichsweise niedrig. Je Moped dürfte er in der Größenordnung von 20 DM liegen, jedoch ist diese Zahl bilanzstatistisch nicht nachprüfbar.

In den sechseinhalb Jahren von der Währungsreform bis zum Jahresende 1954 hat die Fahrzeugindustrie der Bundesrepublik in der hier gewählten Abgrenzung — Straßenfahrzeugbau ohne Ackerschlepper und ohne die Zulieferindustrien der elektrotechnischen Industrie, des Maschinenbaues sowie der Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie — knapp 2,1 Mrd. DM brutto in Anlagen (ohne Beteiligungen) investiert. Der jährliche Investitionsaufwand ist dabei von 160 Mill. DM im Jahre 1949 auf 470 Mill. DM im Jahre 1954 gestiegen. Im Durchschnitt der Jahre 1950 bis 1954 wurden 7,1 vH des Umsatzes des Fahrzeugbaues in Anlagen (einschließlich Ersatzanlagen) investiert¹².

An den Gesamtinvestitionen des Fahrzeugbaues hatte die Automobilindustrie — bei geringen Schwankungen in den einzelnen Jahren — einen Anteil von gut 70 vH. Dies entspricht einer Brutto-Anlage-Investition der Automobilindustrie von 1,46 Mrd. DM. Daran waren die drei Aktiengesellschaften der Automobilindustrie mit 645 Mill. DM (= 44 vH der gesamten Automobilindustrie) beteiligt, während die Investitionsaufwendungen des Volkswagenwerks seit der Währungsreform bis einschließlich 1954 wohl mehr als 400 Mill. DM betragen haben dürften¹³. An der restlichen Investitionssumme ist — neben den „reinen“ Lastkraftwagen-Erzeugern — wohl insbesondere die Borgward-Gruppe maßgeblich beteiligt.

Gegenüber der Automobilindustrie treten die übrigen Investoren der Fahrzeugindustrie an Bedeutung weit zurück. Immerhin hat die Kraftradindustrie der Bundesrepublik — die in dieser Konzentration einmalig in der Welt ist — nach Schätzung des DIW seit Mitte 1948 136 Mill. DM brutto für ihre Anlagen aufgewendet. Bezogen auf den Umsatz der Jahre 1950 bis 1954 entspricht dies bei der Kraftradindustrie einer Quote von 5,5 vH gegenüber knapp 10 vH bei der Automobilindustrie in der gleichen Zeit.

Für die Beurteilung der Investitionsstruktur des Fahrzeugbaues liegt bisher lediglich die vom Statistischen Bundesamt für die Zeit von Mitte 1948 bis Ende 1951 zur Verfügung gestellte Bilanzstatistik vor. Im Durchschnitt dieser dreieinhalb Jahre waren 28 vH der Brutto-Anlage-Investitionen Bauten, gut 44 vH Maschinen und knapp 28 vH Werkzeuge, Betriebs-einrichtungen und sonstige Anlagen. — Die nahezu in der ganzen Industrie zu beobachtende „Bauwelle“, mit der die Investitionstätigkeit nach der Währungs-

¹² Gegenüber 5,7 vH im Jahre 1936 (Reichsgebiet); berechnet nach „Statistisches Handbuch von Deutschland“, S. 273 und 605.

¹³ Genaue Zahlen liegen vorläufig nur bis einschl. 1950 vor.

Die Brutto-Anlage-Investitionen des Fahrzeugbaus in der Bundesrepublik 1948 bis 1954
Schätzung des DIW¹⁾

	1948 2. Hj.	1949	1950	1951	1952	1953	1954	Summe
in Mill. DM								
Automobilindustrie	46	115	152	224	268	320	335	1 460
3 Aktiengesellschaften ²⁾	26	61	71	101	118	134	139	645
Volkswagenwerk ³⁾	11	32	51	123	155	186	196	815
Sonstige Automobilindustrie	9	22	30					
Krafradindustrie ⁴⁾	3	8	12	25	28	32	28	136
Sonstige Fahrzeughersteller ⁵⁾	2	4	4	4	3	3	3	23
Fahrzeugteile- und Zubehörindustrie	14	33	47	72	91	100	104	461
Insgesamt	65	160	215	325	390	455	470	2 080
in vH des jeweiligen Gesamtumsatzes			6,4	7,2	7,1	7,7	6,7	7,1
in vH der gesamten Investitionen								
Automobilindustrie	70,8	71,9	70,7	68,9	68,7	70,3	71,3	70,2
3 Aktiengesellschaften ²⁾	40,1	38,1	33,0	31,1	29,0	29,5	29,6	31,0
Volkswagenwerk ³⁾	16,9	20,0	23,7	37,8	39,7	40,8	41,7	39,2
Sonstige Automobilindustrie	13,8	13,8	14,0					
Krafradindustrie ⁴⁾	4,6	5,0	5,6	7,7	7,2	7,0	6,0	6,5
Sonstige Fahrzeughersteller ⁵⁾	3,1	2,5	1,9	1,2	0,8	0,7	0,6	1,1
Fahrzeugteile- und Zubehörindustrie	21,5	20,6	21,8	22,2	23,3	22,0	22,1	22,2

¹⁾ Straßenfahrzeugbau ohne Ackerschlepper; Beteiligungen nicht enthalten. — ²⁾ Nach den Bilanzen der Daimler-Benz A.G., Stuttgart-Untertürkheim, Ford-Werke A.G., Köln-Niehl und der Adam Opel A.G., Rüsselsheim (Main); Aufteilung 1948/49 geschätzt. — ³⁾ Bilanzdaten nur bis 1950 einschl. veröffentlicht. — ⁴⁾ Motorräder, Motorroller und Mopeds. — ⁵⁾ Vorwiegend Fahrräder, Gespannfahrzeuge und Kinderwagen.

reform begann, ist auch beim Fahrzeugbau festzustellen.

Steigender Investitionsaufwand je Beschäftigten

Die jährlichen Brutto-Anlage-Investitionen des Fahrzeugbaues nahmen nicht nur im ganzen, sondern auch je Beschäftigten seit der Währungsreform zu. Im Durchschnitt der Jahre 1950 bis 1954 wurden im gesamten Fahrzeugbau jährlich knapp 1700 DM je Beschäftigten in Anlagen (einschl. Ersatzanlagen) investiert. Lediglich 1954 ist der Investitionsaufwand je Beschäftigten etwas abgesunken, da die Auftrags-eingänge und damit die Produktion stärker als erwartet stiegen, so daß — trotz erheblicher Steigerung der Leistung je Beschäftigten — in diesem Jahr die Beschäftigtenzahl etwas rascher anwuchs als die Investitionstätigkeit.

Jährliche Brutto-Anlage-Investitionen je Beschäftigten in der Fahrzeugindustrie der Bundesrepublik 1950 bis 1954
Schätzungen des DIW

Zeit	Fahrzeugbau	Zum Vergleich: Gesamte Industrie	Fahrzeugbau in vH der gesamten Industrie
	in DM je Beschäftigten		
1950	1 126	1 001	112,5
1951	1 548	1 223	126,6
1952	1 780	1 371	129,8
1953	1 953	1 435	136,1
1954	1 880	1 570	119,7
Durchschnitt	1 682	1 335	126,0

In der Automobilindustrie allein waren die in gleicher Weise berechneten Brutto-Aufwendungen für Anlage-Investitionen weit höher als im Durchschnitt des gesamten Fahrzeugbaues. Im Durchschnitt wurden in der Automobilindustrie von 1950 bis 1954 jährlich etwa 2600 DM je Beschäftigten investiert.

Im Jahre 1955 wird der jährliche Investitionsaufwand der Automobilindustrie je Beschäftigten 3000 DM wesentlich überschreiten. Er ist damit höher als beispielsweise in der chemischen Industrie. Abgesehen von der Eisen- und Stahlerzeugung weist die Automobilindustrie heute wohl den höchsten jährlichen

Investitionsaufwand je Beschäftigten innerhalb der Industrie der Bundesrepublik auf.

Ausblick

Die westdeutsche Automobilindustrie, die innerhalb des Fahrzeugbaues von ausschlaggebender Bedeutung ist, verfügt zur Zeit über einen hohen Auftragsbestand. Auch 1956 wird ein bedeutender Auslandsabsatz, ein anhaltend hoher Absatz an inländische Investoren und eine weiterhin steigende Nachfrage von seiten der privaten Verbraucher erwartet. — Die über das saisonübliche Maß hinausgehende Einschränkung der Beschäftigung in zwei Werken der Borgward-Gruppe zeigt jedoch, daß die Absatzentwicklung der einzelnen Werke unterschiedlich ist. Hinzu kommt, daß auch die Ertragskraft und die finanziellen Dispositionsreserven so stark differieren, daß keineswegs alle Automobilherzeuger bei Absatzschwierigkeiten ohne weiteres in der Lage sind, die Nachfrage durch sofortige Preissenkungen wieder anzuregen.

Die im Jahre 1955 ungewöhnlich hohe Expansionsrate der Automobilindustrie wird allerdings aller Voraussicht nach im Jahre 1956 kaum gehalten werden können. Dies gilt selbst für den Fall, daß die in dieser Untersuchung im einzelnen dargelegten Hemmnisse, die der Sicherung des zusätzlichen Absatzes entgegenstehen, überwunden werden können. Eines dieser Hemmnisse ist zur Zeit auch die Liquiditätsanspannung in der Wirtschaft, die sich aus der veränderten Situation auf dem Geld- und Kreditmarkt ergeben hat.

In jedem Fall wäre es wohl zweckmäßig, die weitere Steigerung der Investitionstätigkeit in der Automobilindustrie mehr als bisher der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung anzupassen. — Die Dynamik dieses Industriezweiges mit relativ hoher und rasch wachsender Effizienz bedingt allerdings auch in Zukunft überdurchschnittliche Zuwachsraten sowohl bei der Produktion als auch bei der Investition. Andererseits gewinnt die Automobilindustrie durch ihren wachsenden Anteil am Sozialprodukt für die Aufrechterhaltung einer kontinuierlichen, möglichst hohen Wachstumsrate der gesamten Wirtschaft immer mehr Bedeutung.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Pacelliallee 6, und Bonn, Burgstraße 160.
Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium:* Dr. Gerhard Abeken, Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Rolf Krengel, Dr. Hans Liebe, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wissler.
Wissenschaftlicher Beirat: Prof. Dr. Bruno Gleitze, Dr. Rolf Wagenführ, Dr. Eduard Wolf.

Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstr. 2. Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N65, 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 †)	1954						1955								
			Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.
Anzahl der Werktage:			27	26	26	26	24,7	26	24,7	24	27	24	24	24,2	26	26,9	26
Kredite an Nichtbanken																	
Zentralbankssystem	BRD	Mill. DM	E	348	342	531	544	572	726	572	646	802	567	602	687	612	683
Kreditbanken	"	"	"	18777	18936	19431	19506	19758	21339	21729	21891	22173	22316	22559	22962	23135	23280
an Wirtschaft u. Private	"	"	"	16666	16760	17255	17363	17559	19175	19355	19510	19735	19806	19905	20336	20358	20455
kurzfristige Kredite	"	vH	"	78,7	78,3	78,2	78,1	77,9	78,3	77,8	77,8	77,6	77,5	77,2	77,5	77,1	77,0
dar. Wechselkredite	"	"	"	86,5	86,5	86,2	86,2	86,1	88,5	86,7	86,6	87,0	86,9	86,7	86,9	86,9	87,1
mittelfristige Kredite	"	"	"	5,2	5,2	5,4	5,3	5,3	5,5	5,7	5,7	5,9	5,9	6,1	5,9	5,9	5,8
langfristige Kredite	"	"	"	16,1	16,5	16,4	16,6	16,8	16,2	16,4	16,5	16,5	16,6	16,7	16,6	17,0	17,2
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	Mill. DM	"	602,3	645,1	551,0	497,3	480,9	391,2	493,2	454,3	447,5	483,7	545,2	469,1	471,0	495,9
Wertpap. u. Konsortialbeteilig.	"	"	"	1508,7	1530,8	1625,5	1645,4	1718,9	1772,8	1881,0	1926,9	1990,3	2025,6	2108,8	2157,2	2305,6	2328,6
Übrige Kreditinstitute ¹⁾	"	"	"	35805	36380	37605	38604	39511	40168	41106	41702	42523	43221	44578	45375	46677	47634
an Wirtschaft u. Private	"	"	"	27508	27897	29012	29726	30476	30996	31471	31878	32526	33108	33681	34425	35117	35753
kurzfristige Kredite	"	vH	"	34,0	33,2	32,5	32,4	32,2	31,7	31,6	31,4	31,4	31,2	30,6	30,4	29,8	29,1
dar. Wechselkredite	"	"	"	13,4	13,0	12,5	12,4	12,4	12,3	12,3	12,3	12,4	12,4	12,3	12,0	11,7	11,7
mittelfristige Kredite	"	"	"	9,0	9,0	8,8	8,7	8,7	8,8	8,7	8,7	8,4	8,4	8,5	8,7	8,6	8,7
langfristige Kredite	"	"	"	57,0	57,8	58,7	58,9	59,1	59,5	59,7	59,9	60,2	60,4	60,9	60,9	61,6	62,2
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	Mill. DM	"	5851,7	5931,0	5954,8	6131,2	6213,2	6284,7	6653,2	6776,2	6892,9	6941,7	7593,9	7497,9	7843,4	8034,2
Wertpap. u. Konsortialbeteilig.	"	"	"	2445,8	2552,0	2638,7	2746,1	2821,2	2887,2	2981,2	3047,4	3103,8	3198,1	3303,5	3451,8	3716,7	3846,0
Bargeldumlauf und Bank-einlagen																	
Bargeldumlauf außerhalb der Kreditinstitute ²⁾	BRD	Mill. DM	E	12158	12076	12358	12581	12556	12781	12588	12709	12879	13103	13026	13211	13467	13294
Sicht- und Termineinlagen, ges. von Wirtschaft und Privaten	"	"	"	28293	28557	29229	29187	29686	30920	30787	30857	30708	30324	30434	30169	30205	30835
Sichteinlagen	"	vH	"	17075	17385	17386	17541	17711	18623	18156	18143	18335	18489	18622	18615	18761	19119
Termineinlagen	"	"	"	69,5	69,8	70,2	69,7	71,2	73,2	69,6	68,1	69,1	68,7	68,4	70,2	70,8	70,9
von deutschen öff. Stellen	"	Mill. DM	"	30,5	30,2	29,8	30,3	28,8	26,8	30,4	31,9	30,9	31,3	31,6	29,8	29,2	29,1
Stehtinlagen b. Kreditinst. außerh. d. Zentralbankst. j	"	vH	"	10605	10616	11331	11086	11447	11777	12112	12205	11863	11321	11086	11195	11107	11391
Sichteinlagen beim ZBS	"	"	"	15,1	15,7	14,7	14,7	15,6	17,2	14,5	15,5	17,0	16,5	17,3	18,0	16,6	17,0
Termineinlagen	"	"	"	40,9	39,2	43,2	41,9	42,8	42,4	45,0	44,2	42,8	40,1	37,3	37,4	38,8	38,6
Einlagen allierterer Dienststellen beim ZBS.	"	"	"	44,0	45,1	42,1	43,4	41,6	40,4	40,5	40,3	40,2	43,4	45,4	44,6	44,4	40,6
Gegenwertmittel	"	Mill. DM	"	553	556	562	560	528	523	519	509	510	514	386	359	337	324
Spareinlagen	"	"	"	360	322	330	340	351	308	301	295	299	324	292	296	314	293
	"	"	"	14539	14875	15178	15547	15835	16717	17276	17726	18089	18391	18665	18926	19117	19394
Bank deutscher Länder																	
Gold und Devisen, gesamt	BRD	Mill. DM	E	10183,4	10434,8	10611,1	10773,0	10856,9	11265,0	11439,2	11550,7	11697,9	11639,2	11829,4	12047,8	12340,2	12321,9
Gold	"	"	"	2006,3	2286,4	2412,6	2514,0	2568,5	2629,6	2730,5	2940,5	2997,5	3033,2	3106,1	3182,4	3258,4	3369,6
Guthaben bei ausländ. Banken	"	"	"	7667,7	7630,0	7647,9	7639,0	7557,5	7568,7	7838,3	7707,5	7715,7	7637,3	7967,6	8182,9	8389,4	8298,6
Sorten, Wechsel u. Schecks	"	"	"	509,4	518,4	550,6	620,0	730,9	1066,7	870,4	902,7	894,7	968,7	755,7	702,5	692,4	653,7
Wertpapiermarkt																	
Absatz an festverzinsl. Schuldverschreibungen und Aktien ³⁾	BRD	Mill. DM	S	552,5	370,0	307,8	220,5	341,5	404,2	745,4	273,9	287,9	391,3	268,8	688,9	601,0	671,9
Pfandbriefe	"	vH	"	59,0	49,7	51,7	66,7	46,4	59,5	27,9	28,0	3,1	34,2	56,9	20,1	15,6	18,6
Kommunalobligationen	"	"	"	24,6	30,1	26,7	24,3	14,7	17,8	17,7	39,4	9,8	14,7	20,2	13,7	18,5	21,2
Öffentliche Anleihen	"	"	"	1,0	0,5	0,9	0,0	1,0	0,7	5,6	0,6	0,8	1,5	—	—	42,6	38,1
Industrieobligationen	"	"	"	4,6	—	11,7	4,0	11,3	6,3	34,8	7,2	0,0	0,0	—	8,4	1,0	4,9
Aktien	"	"	"	10,8	14,4	9,0	3,0	20,7	10,5	11,5	19,4	78,6	49,2	22,9	34,8	17,4	17,2
Kursdurchschnitt ⁴⁾	"	"	"	122,63	127,39	135,03	143,79	150,33	159,19	169,38	169,21	178,16	194,81	196,35	196,67	201,12	206,57
Aktien ⁵⁾	"	vH	"	85,82	87,55	89,19	89,16	89,24	89,14	89,15	89,24	89,27	89,32	90,00	91,82	92,33	92,08
4%ige RM-Wertpapiere	"	"	"	95,43	97,61	98,87	99,24	99,41	99,53	99,66	100,01	100,17	100,24	100,60	101,63	102,22	102,23
5%ige DM-Pfandbriefe	"	"	"	96,36	97,67	98,94	99,25	99,60	99,64	99,75	100,01	100,27	100,43	100,51	101,26	101,84	101,90
5%ige DM-Kommunaloblig.	"	"	"	99,16	99,73	100,06	100,46	100,66	100,87	100,98	101,36	101,80	101,86	101,87	102,39	102,84	102,78
5 1/2%ige DM-Pfandbriefe	"	"	"	103,37	104,74	104,66	104,21	102,86	102,63	104,39	105,12	105,00	105,02	106,12	106,80	106,67	105,61
8%ige DM-Industrieoblig.	"	"	"														
Finanzen																	
Kassenmäßige Einnahmen aus Steuern d. Bundes u. d. Länder ⁶⁾	BRD	Mill. DM	S	2453,7	2573,0	3322,9	2501,5	2691,0	3799,7	2957,4	2440,2	3381,1	2414,7	2644,8	3525,0	2657,3	2509
Besitz- und Verkehrssteuern ⁷⁾	"	"	"	962,6	895,8	1916,7	892,0	895,1	2252,4	1129,4	882,0	1947,7	869,7	882,9	1952,4	967,2	930
Lohnsteuer	"	"	"	335,2	338,0	340,3	365,8	358,5	388,9	453,8	317,5	271,6	300,1	344,2	341,1	384,7	376
Veranl. Einkommensteuer	"	"	"	256,7	201,9	742,8	212,6	174,3	810,2	255,6	188,2	782,5	237,1	180,6	730,3	174,1	127
Körperschaftsteuer	"	"	"	95,3	91,0	554,8	92,4	84,9	694,0	142,2	105,3	555,5	94,1	70,8	542,1	89,5	63
Umsatzsteuer	"	"	"	840,8	812,2	783,9	899,1	858,0	839,1	1100,0	764,8	760,0	915,8	851,7	875,9	960,1	922
Zölle und Verbrauchssteuern	"	"	"	537,3	557,0	548,0	580,5	552,2	586,2	586,2	464,8	586,7	528,6	554,8	629,3	629,1	657
Lastenausgleichsabgaben ⁸⁾	"	"	"	112,9	308,0	74,3	129,9	378,8	121,9	141,9	328,6	86,7	100,6	355,5	67,4	100,9	.
Außenhandel⁹⁾																	
Einfuhr, insgesamt	BRD	Mill. DM	S	1573	1519	1714	1848	1947	2036	1692	1819	1996	2020	1913	1947	2125	2033
Ausfuhr, insgesamt	"	"	"	1916	1837	1840	1981	2027	2303	1757	1908	2221	2013	2165	2013	2159	2003
Saldo ¹⁰⁾	"	"	"	+343	+318	+126	+133	+80	+267	+65	+89	+225	-7	+252	+66	+34	-30
Einfuhrvolumen ¹¹⁾	"	"	"	1512	1478	1655	1825	1893	2002	1651	1791	1910	1916	1820	1814	1983	1864
Ausfuhrvolumen ¹²⁾	"	"	"	1620	1558	1577	1693	1731	1960	1482	1611	1853	1700	1812	1679	1790	1673
Terms of Trade ¹³⁾	"	vH	"	113,5	114,6	112,5	115,8	113,6	114,7	115,5	115,7	115,4	112,4	113,3	112,1	113,1	110,1
Einfuhr:	"	"	"														
Güter der Ernährungswirtsch.	"	Mill. DM	S	546													

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1954							1955								
			Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	
Anzahl der Werkzeuge:			24	27	26	26	26	24,7	26	24,7	24	27	24	24	24,2	26	26,9	
Beschäftigung und Arbeitslosigkeit																		
Beschäftigte ¹⁾	BRD	1000	E	16500	.	.	16831	.	.	¹²⁾ 16516	.	.	16442	.	.	¹²⁾ 17504	.	.
darunter weibliche	BRD	vH	"	31,8	.	.	31,9	.	.	32,4	.	.	32,7	.	.	32,2	.	.
Arbeitslose bei den Arbeitsämtern	BRD	1000	"	1008	934	879	823	821	948	1288	1790	1815	1406	894	731	650	567	512
Anteil der Arbeitslosen an den Arbeitnehmern ³⁾	BRD	vH	"	5,8	5,3	5,0	4,7	4,6	5,3	7,2	10,0	10,2	7,9	5,0	4,0	3,6	3,1	2,8
Unterstützte Arbeitslose ⁴⁾	BRD	1000	"	873	804	738	690	685	746	1012	1472	1490	1528	888	630	557	494	402
Arbeitsunfähige Kranke ⁵⁾	BRD	"	"	143	130	115	110	109	118	136	136	134	140	114	101	98	89	76
Offene Stellen b. d. Arb.-Ämtern	BRD	"	"	497	507	514	545	567	514	586	719	843	634	547	517	541	578	.
	W-B	"	"	153	152	156	166	154	124	99	129	151	226	229	222	227	247	240
	W-B	"	"	2,7	3,4	3,2	3,3	3,0	2,7	2,1	2,7	2,8	3,1	3,2	3,5	3,8	5,4	4,6
Beschäftigung d. Industrie⁶⁾																		
Beschäftigte, gesamte Industrie	BRD	1000	E	6079,4	6124,1	6181,8	6219,0	6242,0	6252,4	6187,1	6214,1	6251,9	6328,0	6468,0	6534,4	6585,5	6644,9	6729,1
dar.: Bergbau	"	"	"	674,4	670,8	671,1	669,8	667,3	665,6	663,9	664,0	664,3	666,6	680,4	679,5	678,0	676,0	674,1
Steine und Erden	"	"	"	254,7	256,7	258,2	257,8	251,0	243,5	226,7	204,3	201,8	224,1	252,7	263,8	268,1	271,1	272,9
Eisen und Stahl	"	"	"	204,6	206,2	208,7	209,0	209,2	210,5	211,0	212,2	214,0	216,4	219,2	221,2	222,2	224,1	227,4
NE-Metalle	"	"	"	67,0	67,9	68,7	69,1	69,4	69,8	69,8	67,1	68,5	69,0	69,8	70,6	71,2	71,8	72,3
Stahlbau	"	"	"	143,6	145,7	148,5	149,8	150,5	150,7	149,6	150,2	149,9	150,5	155,1	157,4	159,3	161,9	164,8
Maschinenbau	"	"	"	626,7	631,7	637,3	640,5	641,8	646,0	648,0	657,4	664,1	670,4	692,7	693,8	707,6	714,3	725,7
Fahrzeugbau	"	"	"	251,5	252,4	253,1	252,6	252,5	254,0	253,9	262,1	268,0	276,2	282,9	288,0	290,8	293,5	297,6
Schiffbau	"	"	"	75,3	76,1	76,5	76,3	75,7	75,2	75,3	76,9	77,7	78,8	81,0	81,9	82,7	83,4	84,4
Elektrotechnik	"	"	"	389,5	398,4	406,8	412,2	416,2	420,8	418,5	425,4	432,2	439,0	449,4	458,2	465,6	473,1	482,4
Feinmechanik und Optik	"	"	"	114,7	115,1	116,2	117,0	117,6	118,7	118,6	120,6	122,0	123,1	125,6	127,0	128,2	128,8	130,2
Eisen-, Blech- u. Metall- waren	"	"	"	298,6	300,5	302,8	304,7	307,0	309,4	306,9	313,7	314,8	318,3	325,2	328,2	330,7	332,3	335,6
Chemie	"	"	"	337,3	340,3	342,9	343,6	343,8	344,7	343,3	346,5	349,4	353,5	357,2	359,8	363,1	366,3	370,5
Holzverarbeitung	"	"	"	198,4	200,3	202,2	204,9	206,5	207,1	203,8	205,2	204,7	205,5	206,7	206,6	206,9	208,0	209,8
Textil	"	"	"	606,0	607,8	611,1	613,0	615,5	615,7	608,7	610,4	610,2	611,2	617,1	618,7	621,3	624,4	629,6
Bekleidung	"	"	"	278,0	276,5	279,4	282,4	284,1	283,6	278,6	284,6	288,0	291,3	298,3	300,9	297,9	299,3	304,0
Nahrungsmittel	"	"	"	256,5	265,1	273,5	283,2	293,9	291,0	272,5	262,1	261,8	258,2	257,1	262,1	269,2	280,1	292,7
Genußmittel	"	"	"	137,9	138,2	138,8	138,7	138,8	139,2	138,5	137,2	136,5	136,8	137,7	138,7	139,4	140,9	142,0
Beschäftigte, gesamte Industrie	"	1949 = 100	"	132,9	133,9	135,2	136,0	136,5	136,7	135,3	135,0	135,8	137,5	140,5	141,9	143,0	144,3	146,1
Produktionsgüterind.	"	"	"	139,3	140,3	141,5	142,0	142,0	142,5	141,7	141,9	145,7	148,2	152,3	154,2	155,5	156,7	158,4
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	120,5	121,4	122,8	124,2	125,6	125,4	122,9	121,8	117,5	117,8	119,0	119,7	120,4	121,8	123,8
Darunter Arbeiter ⁷⁾																		
Gesamte Industrie	BRD	1000	E	5086,9	5127,3	5178,1	5211,3	5230,9	5237,7	5171,6	5183,7	5216,0	5285,5	5403,5	5461,7	5507,8	5559,8	5632,5
"	"	1949 = 100	"	131,7	132,7	134,0	134,9	135,4	135,6	133,9	133,4	134,2	136,0	139,0	140,5	141,7	143,0	144,9
Produktionsgüterindustrien	"	"	"	137,8	138,9	140,0	140,5	140,5	140,9	139,9	139,9	141,1	143,7	147,8	149,7	151,1	152,3	154,0
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	120,3	121,3	122,9	124,5	125,9	125,8	122,9	121,6	121,9	122,2	123,3	124,1	124,9	126,5	128,7
Geleistete Arbeiterstunden																		
Gesamte Industrie	BRD	Mill.	S	933,5	978,4	946,4	1008,6	1023,5	1018,5	1026,9	965,0	926,1	1042,1	1001,3	1019,5	1024,1	1035,3	1055,1
"	"	1949 = 100	"	132,4	138,8	134,3	143,1	145,2	144,5	145,7	136,2	130,7	147,1	141,3	143,9	144,5	146,1	148,9
Produktionsgüterindustrien	"	"	"	140,4	147,8	140,6	148,6	150,6	149,8	152,2	144,1	137,9	155,3	135,1	135,5	155,3	157,3	158,6
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	119,7	124,2	124,5	134,9	137,2	136,6	135,7	123,4	119,1	133,7	126,2	128,1	126,5	127,3	132,8
Tägliche Arbeitszeit ⁸⁾																		
Gesamte Industrie	BRD	Std.	D	7,65	7,07	7,03	7,44	7,53	7,87	7,64	7,54	7,40	7,30	7,72	7,78	7,68	7,16	6,96
"	"	1949 = 100	"	107,5	99,3	98,7	104,5	105,8	110,6	107,4	106,6	104,0	102,6	108,5	109,3	107,9	100,6	97,8
Produktionsgüterindustrien	"	Std.	"	7,75	7,20	7,05	7,43	7,53	7,86	7,64	7,62	7,44	7,32	7,75	7,80	7,76	7,26	7,00
"	"	1949 = 100	"	109,9	102,1	100,0	105,4	106,8	111,5	108,4	107,0	104,5	102,8	108,8	109,5	108,9	101,9	98,3
Verbrauchsgüterindustrien	"	Std.	"	7,43	6,80	6,99	7,48	7,52	7,89	7,62	7,37	7,31	7,27	7,66	7,72	7,52	6,96	6,89
"	"	1949 = 100	"	104,2	95,4	98,1	105,0	105,6	110,8	107,0	103,6	102,8	102,2	107,7	108,5	105,7	97,8	96,8
Industr. Arbeitsproduktivität ⁹⁾																		
je Beschäftigten																		
Gesamte Industrie	BRD	1949 = 100	D	148,0	141,6	139,4	152,6	157,6	165,4	160,1	151,0	153,3	156,7	157,7	164,0	163,4	152,4	150,1
Produktionsgüterindustrie	"	"	"	153,2	146,9	141,8	155,3	156,9	163,9	160,1	156,5	159,8	162,4	162,7	168,4	168,8	158,1	153,7
Verbrauchsgüterindustrie ¹⁰⁾	"	"	"	138,5	137,7	144,8	163,4	166,7	173,1	161,1	152,3	154,0	160,8	166,6	156,0	148,2	153,0	153,0
Nahrungs- u. Genußmittelind.	"	"	"	138,2	122,3	121,1	124,3	149,5	164,2	162,0	124,1	121,7	124,7	131,0	140,9	147,6	129,0	127,7
je Arbeiterstunde																		
Gesamte Industrie	BRD	1949 = 100	D	139,5	144,4	142,8	147,5	150,8	152,3	151,3	144,8	149,8	154,9	147,4	152,1	153,3	153,3	155,3
Produktionsgüterindustrie	"	"	"	143,1	147,7	145,5	151,2	150,8	150,7	151,9	149,2	155,8	160,9	152,0	156,1	157,3	157,5	158,8
Verbrauchsgüterindustrie ¹⁰⁾	"	"	"	134,4	145,4	148,9	155,1	157,8	156,3	152,4	147,3	149,9	156,9	150,1	153,6	149,5	152,9	159,6
Nahrungs- u. Genußmittelind.	"	"	"	128,8	126,5	120,8	121,3	142,4	148,1	147,4	122,1	122,7	127,5	126,0	134,2	137,3	130,6	129,0
Stundenverdienste d. Arbeiter																		
Lohnempfänger insgesamt																		
"	BRD	Pf	D	.	.	167,3	.	.	170,6	.	.	171,8	.	.	176,4	.	.	
"	"	1949 = 100	"	140,5	140,9	141,4	142,4	143,3	144,2	144,5	144,9	145,2	146,5	147,8	149,1	.	.	
männliche Arbeiter	"	Pf	"	.	.	183,6	.	.	188,0	.	.	190,5	.	.	193,7	.	.	
"	"	1949 = 100	"	141,3	141,8	142,3	143,5</											