

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

23. Jahrgang

Berlin, den 14. Oktober 1956

Nummer 41

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

Dr. Stassenfinanzierung

Finanzökonomische Aspekte der Kraftfahrzeugbesteuerung

Das jährliche Aufkommen aus sämtlichen Sonderabgaben des Kraftverkehrs beträgt gegenwärtig im Bundesgebiet bei steigender Tendenz etwa 2 1/2 Mrd. DM, wovon 3/4 Mrd. DM auf die Kraftfahrzeugsteuer entfallen. Die Ausgaben für Straßenbau und -unterhaltung im Bundesgebiet betragen im Rechnungsjahr 1954/55 — neuere amtliche Angaben liegen nicht vor — 2 Mrd. DM, von denen auf den Bund rd. 300 Mill. DM entfielen¹⁾. Über die Hälfte der Ausgaben für Straßenbau und -unterhaltung beansprucht das gemeindliche Straßennetz (einschl. der Bürgersteige, der Radwege usw.). Maßgebend für die Anteile der einzelnen Straßenarten ist die Aufgaben- und Lastenverteilung im Straßenwesen. Eine Aufrechnung der Straßenausgaben nach Gebietskörperschaften einerseits und der Einnahmen aus dem Kraftverkehr andererseits ergibt folgendes Bild²⁾:

Die finanziellen Leistungen des Kraftverkehrs und die Straßenausgaben nach Gebietskörperschaften in den Rechnungsjahren 1949—1955 in Mill. DM

Körperschaften	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Bund							
Einnahmen aus Mineralölsteuer u. Zoll	140	223	546	776	933	1 013	1 485
Unmittelbare Ausgaben	2	196	207	236	301	292	.
Eigenausgaben ¹⁾	14	212	216	250	325	322	²⁾ 440
Länder und Hansestädte							
Einnahmen aus der Kfz.-Steuer	282	346	407	464	527	596	745
Unmittelbare Ausgaben	355	224	265	298	376	344	.
Eigenausgaben ¹⁾	458	359	411	461	549	613	.
Restl. Gebietskörperschaften							
Unmittelbare Ausgaben	521	651	784	955	1 117	1 375	.
Eigenausgaben ¹⁾	385	494	620	771	913	1 071	.

¹⁾ Unmittelbare Ausgaben zuzügl. der Zuweisungen an andere Gebietskörperschaften, abzügl. der vereinnahmten Zuschüsse. — ²⁾ Voranschlag.

Einnahmen aus dem Kraftverkehr nicht unmittelbar beteiligt sind, spielen diese Direkteinnahmen eine gewisse Rolle.

Der Aufwand für das Straßenwesen beträgt etwa 4,5 vH des Gesamtaufwandes der öffentlichen Verwaltung. Die Zusammensetzung der Straßenaufwendungen hat sich in den letzten Jahren verschoben. Die vermögenswirksamen Ausgaben wie Neu- und Wiederaufbau haben nach der amtlichen Statistik in den Jahren nach 1951 regelmäßig die vermögensunwirksamen Ausgaben wie z. B. die Unterhaltung und Instandsetzung übertroffen.

Der vom Bundesverkehrsminister im Frühjahr d. J. bekanntgegebene Zehnjahresplan für den Straßenbau³⁾ beläuft sich auf 35 Mrd. DM, von denen 22,5 Mrd. DM für den Ausbau der Bundesstraßen und Bundesautobahnen vorgesehen sind. Der Rest entfällt auf die Landstraßen erster und zweiter Ordnung. Die Stadt- und Gemeindestraßen sind in diesem Plan noch nicht bedacht, sie sind den Finanzierungsquellen der Gemeinden überlassen worden.

Bei der Suche nach der Deckungsmöglichkeit dieses großen Bedarfs wird die Frage nach der Höhe der dem Kraftverkehr anzurechnenden Straßenkosten erneut aufgeworfen; hinzu kommt das Problem der als Straßenkostenbeiträge zu behandelnden Fiskallasten des Kraftverkehrs. Mit zunehmender Bedeutung des Kraftverkehrs vollzog sich eine Veränderung in der Begründung der dem Verkehr auferlegten steuerlichen Lasten. Bis zum ersten Weltkrieg bediente man sich des Luxusargumentes zur Erhebung einer direkten Aufwandsteuer auf Kraftfahrzeuge. Nicht zuletzt infolge der Wandelbarkeit des Begriffes „Luxus“ hat diese Begründung nach dem ersten Weltkrieg viel von ihrer Bedeutung verloren. Es blieb aber

¹⁾ Die Ausgaben des Bundes haben sich in den letzten Jahren beträchtlich erhöht, bleiben aber noch weit hinter den Erfordernissen der Straßenbaupläne zurück.

²⁾ Vgl. Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1956, S. 390 ff, und Verband der Automobilindustrie: „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1956“, S. 207 ff. Ferner Statistische Berichte des Stat. Bundesamtes: „Die Ausgaben von Bund, Ländern und Gemeinden für den Straßenbau und ihre Finanzierung Rechnungsjahr 1948—1954“ vom 11. 9. 1956.

³⁾ Der Zehnjahresplan für den Ausbau der Bundesstraßen im Bulletin der Bundesregierung Nr. 86, S. 810.

9. 5. 11. 56 P.

die Auffassung, daß die Benutzung eines Kraftfahrzeuges auf steuerliche Leistungsfähigkeit schließen lasse und darum ihre Erfassung für die allgemeinen öffentlichen Ausgaben erforderlich sei, zumal keine unerwünschten volkswirtschaftlichen Wirkungen entstünden, solange die Steuer unmittelbar aus „verbrauchbarem“ Einkommen bestritten würde. In dem Maße, wie das Kraftfahrzeug zum Produktionsmittel oder Gebrauchsgegenstand wurde, wurde dieses Moment häufig, und die steuerliche Erfassung des Kraftverkehrs bedurfte anderer Begründungen. Man fand sie in der Forderung nach der „Eigenwirtschaftlichkeit“ des Kraftverkehrs, in der verkehrspolitisch gesehen ein Konkurrenzgleichgewicht gegenüber der Eisenbahn enthalten ist, und die letzten Endes dazu führt, daß der Straßenverkehr für die ihm anzulastenden Kosten für Bau, Unterhalt und Sicherheit seiner Fahrbahn aufzukommen hat. Hierbei unterstellt man, daß nicht — wenigstens noch nicht — alle Staatsangehörigen in ähnlicher Weise aus dem Straßennetz Nutzen ziehen. Auf einer späteren Entwicklungsstufe der Motorisierung könnten vielleicht die Nutzungsanteile der Einzelnen als proportional ihrer wirtschaftlichen Lage und ihrer Gesamtsteuerpflicht angesehen werden, so daß eine besondere Gebührenerhebung entfallen könnte. Das Verhältnis der Einwohnerzahl zur Fahrzeugzahl, insbesondere zur Zahl der Personenkraftwagen, könnte hierfür einen Anhaltspunkt geben; das in den USA geltende Verhältnis von 3 Einwohnern je Personenkraftwagen dürfte bereits diesem Zustand nahe kommen.

Das Prinzip der Straßenkostendeckung, das sich heute weitgehender Anerkennung erfreut, sieht vom Grundsatz der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit ab. Dem entspricht, daß die Abgaben des Kraftverkehrs materiell den Charakter von Kostenbeiträgen, nicht aber von allgemeinen Steuern haben, über die nach dem Grundsatz der generellen Entgeltlichkeit verfügt wird. So ist die Begründung der Belastung des Kraftverkehrs auch maßgebend für die Stellung der Kraftverkehrsabgaben innerhalb der Staatseinnahmen.

Obwohl die Meinung, daß der Kraftverkehr seine Fahrbahnkosten decken müßte, heute nur noch wenig umkämpft ist, so trifft doch die Frage der praktischen Kostenzurechnung auf um so gegensätzlichere Ansichten. Die Ursache hierfür liegt u. a. darin, daß teilweise vom Nutzen, den die Straße bietet, ausgegangen wird, teilweise aber von den vermeintlichen Kosten, die das Kraftfahrzeug verursacht.

Geht man vom Nutzen aus, so ergibt sich, daß der Kraftverkehr heute noch für das „Vermächtnis aus der Vergangenheit“ zahlen müßte, also auch das in den alten Straßen steckende Kapital zu amortisieren und verzinsen hätte. Der Anwendung des Nutzenprinzips stehen aber in der praktischen Anwendung die größten Schwierigkeiten entgegen, weil die Zurechnung an die Straßenbenutzer, Anlieger und die Allgemeinheit auf dieser Basis nicht möglich ist; gibt es doch neben unmittelbaren auch mittelbare Nutznießer (z. B. Käufer auf der Straße transportierter Güter) in unübersehbarer Abstufung.

Das Kostenverursachungsprinzip, das die „legacy from the past“ begriffsnotwendig ausschließt, bietet bei der Anwendung ebenfalls große Schwierigkeiten, da eine gewisse Willkür nie ausgeschlossen werden kann: ob man dem Kraftverkehr $\frac{3}{4}$ oder $\frac{2}{3}$ der Straßenkosten anlasten will, fest steht, daß der Anteil zu verschiedenen Zeiten und in verschiedenen Gebieten unterschiedlich sein wird.

Bei der zahlenmäßigen Festsetzung der Belastung sind auch die Auswirkungen der Kraftfahrzeug- bzw. Kraftverkehrsbesteuerung wie „Steuerausweichung“ und „Steuereinhaltung“, „Steuerüberwälzung“ und „Steueramortisation“ zu beachten. So hat die Besteuerung nach der Motorgröße in Europa zur Vorherrschaft des kleineren und mittleren Wagens geführt. Neben den Nachteilen dieser Entwicklung ist aber auch als Vorteil die Konstruktion kleiner Fahrzeuge mit schnell laufendem Motor und geringem Eigengewicht hervorzuheben. In ähnlicher Weise wirkt auch die hohe Brennstoffbelastung in vielen europäischen Ländern. — Eine Steuerausweichung kann auch zu einer Verminderung der Fahrzeugdichte und des Nutzungsgrades der Fahrzeuge führen, beide Wirkungen sind im privaten Verkehr größer als im gewerblichen und Werkverkehr. Andererseits kann eine Erhöhung der variablen Kosten durch die Treibstoffsteuer eine stärkere Ausnutzung des Fahrzeuges veranlassen, um den Anteil der fixen Kosten je Leistungseinheit zu senken (Steuereinhaltung). Beim Betrieb eines Personenkraftwagens besteht eher die Möglichkeit, der Steuer teilweise durch Übergang auf kleinere Einheiten auszuweichen als beim Betrieb eines Lastkraftwagens. Im zuletzt betrachteten Fall ist daher eher eine Einschränkung der Fahrzeugdichte zu erwarten. Bei zu hoher Besteuerung kann es zu einer Überschreitung des optimalen Steuerertrages kommen; dies würde bei gegebenen Straßenkosten auch dem Kostendeckungsprinzip widersprechen.

Die Steuerüberwälzung und -amortisation tritt besonders klar auf dem Gebrauchtwagenmarkt in Erscheinung. — Was insbesondere die Treibstoffsteuer anlangt, so wird sie im wesentlichen wohl vom Verkehr getragen. Sollte allerdings die Steuer die Fahrzeugdichte vermindern, so ist es möglich, daß die Treibstoffanbieter lieber eine Preismäßigung zugestehen, als die Schwächung ihrer Marktposition hinnehmen. Eine Überwälzung der Steuer ist in den Geschäftszweigen besonders leicht möglich, in denen die Verwendung von Kraftwagen notwendig ist. Der Lokalverkehr und der Zubringer- oder Abholverkehr sind hierfür beispielhaft. Gelten allerdings Beförderungstarife oder andere Preisbindungen, so scheidet die Steuerüberwälzung aus.

Die nur kurz angedeuteten Zusammenhänge zeigen, daß auch im Falle der Belastung des Kraftverkehrs mit den anteiligen Straßenkosten schwer übersehbare Überwälzungsvorgänge schließlich den Anteil bestimmen, den der letzte Konsument von Verkehrsleistungen zu tragen hat.

Zum allgemeinen finanzökonomischen Problem der fiskalischen Belastung des Kraftverkehrs

gehören auch die Auswirkungen auf die Konkurrenzlage und Produktivität des Gesamtverkehrs. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus ist die „Eigenwirtschaftlichkeit“ des Kraftverkehrs zu bejahen, weil anderenfalls — auf den Gesamtverkehr einer Volkswirtschaft hin gesehen — der Gesamtaufwand den Gesamtertrag übersteigt. Solange der Straßenverkehr ungefähr für seine Kosten aufkommt, ist gegen eine eventuelle Steigerung des absoluten volkswirtschaftlichen Verkehrsaufwandes, wie er bei freier Konsumwahl auch bei einer wirtschaftlich nicht begründeten Bevorzugung des Kraftverkehrs eintreten kann, nichts einzuwenden.

Die Straßenkosten verhalten sich nicht proportional zu der Benutzung der Straße. Lange Zeit war das Straßennetz völlig ausreichend; jetzt ist der Verkehr in die Kapazität des Straßennetzes hineingewachsen und es werden hohe Aufwendungen (Sprungkosten) für seinen weiteren Ausbau notwendig. Nach dieser Investition wird wieder ein Hineinwachsen in die neue Kapazität erfolgen müssen. In dieser Periode muß bei Anwendung des Kostendeckungsprinzips die fiskalische Belastung des einzelnen Kraftfahrzeuges sinken, was einen Konkurrenzvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln ergibt, obwohl der Kraftverkehr seinen gesamten volkswirtschaftlichen Aufwand in dieser Periode deckt.

Zur Fettversorgung der sowjetischen Besatzungszone

Den auf der III. Parteikonferenz der SED im März gehaltenen Referaten¹⁾ ist zu entnehmen, daß man nunmehr entschlossen ist, die in der SBZ noch bestehende Rationierung für Zucker, Fleisch und Fett im Laufe des zweiten Fünfjahresplanes aufzuheben. Nach neueren Veröffentlichungen in der sowjetzonalen Presse soll mit dieser Maßnahme schon im Frühjahr 1957 zu rechnen sein. In diesem Zusammenhang ist es von Interesse, die Versorgungslage mit Fett einer Untersuchung zu unterziehen. Für Fleisch und Zucker ist das schon an früherer Stelle geschehen²⁾.

Nach eingehenden Berechnungen des DIW³⁾ wurden 1955 in der SBZ folgende Mengen an Fett erzeugt (in 1000 t):

	Rohfett	Reinfett
Butter	133,0	106,4
Schlachtfette	141,0	113,0
Pflanzliche Öle	54,6	54,6
Insgesamt	328,6	274,0

Bei diesen Berechnungen sind alle Faktoren, die bei den in der Landwirtschaft der SBZ herrschenden Verhältnissen die Produktion nachteilig beeinflussen, berücksichtigt worden. Über die Einfuhr im letzten Jahre liegen keine Angaben vor. Sie betrug im Jahre 1953 — einschließlich der aus

geplant. Nimmt man an, daß in Anlehnung an diese Zahlen im letzten Jahre nur 250 000 t Fett zur Einfuhr gelangten, so hätten in der SBZ in diesem Jahre 579 000 t zur Verfügung gestanden, das sind 32 kg je Kopf der Bevölkerung bei einer Einwohnerzahl von 18 Millionen. Von sowjetzonalen Seite wird demgegenüber ein je-Kopf-Verbrauch von 27 kg angegeben. Diese Differenz führt zu folgenden Überlegungen: Entweder ist trotz der vorsichtigen Berechnung die Eigenherzeugung noch zu hoch angesetzt worden, oder die Einfuhr ist geringer gewesen, als in Anlehnung an die offiziellen Zahlen vorsichtig geschätzt worden ist. Ein dritte Möglichkeit zur Klärung der Differenz wäre die, daß über den Umweg der Veredelung von eingeführten Saaten auf Öl eine Wiederausfuhr stattgefunden hat.

Der tatsächliche Verbrauch der Bevölkerung an Fetten läßt sich mit ziemlicher Genauigkeit berechnen. Hierbei wurde von den gegenwärtig gültigen Zuteilungsmengen an die Bevölkerung ausgegangen. Bei einer Menge von 900 g Fett im Monat für den Normalverbraucher werden bei einer Bevölkerung von 18 Millionen insgesamt 194 400 t benötigt. Hinzu kommen für Arbeiter und alle sonstigen unselbständig Beschäftigten bestimmte Zuschläge, die je nach Art und Schwere der Tätigkeit in die Kategorien A bis D (in Ost-Berlin nur A und B) gestaffelt sind. Die Anzahl der den einzelnen Kategorien Zugehörigen ist nicht bekannt, doch vermitteln frühere Statistiken ungefähre Anhaltspunkte, wonach sich für Werktätige ein durchschnittlicher Zuschlag von 600 g je Monat errechnen läßt. Bei rd. 6,5 Millionen hierfür in Frage kommenden Personen entspricht das ziemlich genau einer Menge von 25 vH der für die Grundkarten erforderlichen Menge; das sind 48 600 t. Auf Karten werden demnach insgesamt 243 000 t Fett verteilt, im Durchschnitt der gesamten Bevölkerung also 13,5 kg.

Ein erheblicher Teil Fett aller Art wird zu höheren Preisen aus den HO-Geschäften bezogen. Nach sowjetzonalen Quelle⁴⁾ sind es 17 vH des gesamten Butterverbrauches und 55 vH des Verbrauches an sonstigen Fetten. Aus den verschiedenen Angaben über den Verbrauch und seine

Die Einfuhr der SBZ von Fetten¹⁾
in t

Fettart	1953	Plan 1954
Butter	108 567	123 000
Tierische Fette	42 603	62 400
Öl	68 043	85 000
Ölsaaten	81 386	104 000
Öl aus Saaten	24 420	31 200
Fett insgesamt	243 633	301 600

1) Berechnet nach: „Der Außenhandel der SBZ“, Bonner Berichte aus Mittel- und Ostdeutschland, Bonn 1955, S. 14 f.

eingeführten Saaten erzeugten Öle — 243 600 t Rohfett, für 1954 war eine Einfuhr von 301 600 t

¹⁾ Vgl. hierzu „Neues Deutschland“, vom 25. 3. 1956.
²⁾ Vgl. hierzu Wochenbericht des DIW, 23. Jhg., Nr. 7, vom 17. 2. 1956.
³⁾ Vgl. hierzu die im November d. J. erscheinende Sonderveröffentlichung des DIW.

⁴⁾ „Statistische Praxis“ 1956, Heft 4 (Karteiblatt).

Zusammensetzung läßt sich errechnen, daß zu den Kartenverbrauchsmengen von 13,5 kg je Kopf zusätzlich 9,8 kg Fett über die HO bezogen werden. Der Anteil der HO-Ware beträgt also im gewogenen Durchschnitt aller Fette 42 vH. Dies entspricht einer Gesamtmenge von 176 400 t.

Für Werkküchen-Essen, die an etwa 2 Millionen Personen verabfolgt werden, wird je Kopf und Tag eine Fettmenge von 20 g zur Verfügung gestellt. Das ergibt bei 300 Arbeitstagen einen Bedarf von etwa 6 kg je Person oder im ganzen rd. 12 000 t. Weiterhin sind die für die Bevölkerung Ost-Berlins gegenüber der Zonenbevölkerung höheren Rationssätze zu berücksichtigen. Sie liegen für die Normalverbraucher im Monat um 450 g über den Zonensätzen und für die werktätige Bevölkerung um 100 g über denen der in der Zone tätigen Personen. Etwa 50 vH der 1,2 Millionen Einwohner Ost-Berlins gelangen in den Genuß der höheren Zuteilung nach Kategorie A und B. Je 600 000 Personen erhalten also im Jahre 5,4 kg bzw. 1,2 kg mehr als die Zonenbevölkerung; insgesamt ergibt das eine Fettmenge von 3 960 t.

Alle bisher nachgewiesenen Mengen summieren sich zu einem Gesamtfettverbrauch von 435 400 t oder 24,2 kg je Kopf der Bevölkerung. Diese Menge wird sich noch dadurch etwas erhöhen, daß für die landwirtschaftliche Bevölkerung als Selbstversorger ein höherer Verbrauch gegenüber dem aller anderen Personen anzusetzen ist. Dieser Mehrverbrauch dürfte mit 50 vH, d. h. mit 12,1 kg je Kopf und Jahr nicht zu hoch geschätzt sein. Rechnet man zu den 800 000 Selbständigen in der Landwirtschaft (einschl. ihrer Familienangehörigen) noch alle in den Produktionsgenossenschaften tätigen Familien und unterstellt man, daß auch ein Teil der sonstigen ländlichen Bevölkerung die Möglichkeit zu einem über die Zuteilung hinausgehenden direkten Fettbezug aus der Landwirtschaft hat, so kann für etwa 10 vH der Gesamtbevölkerung der genannte höhere Fettverbrauch angenommen werden. Es errechnet sich hierfür eine Menge von 21 800 t und für die Zone einschl. Ost-Berlins ein Gesamtfettverbrauch von rd. 457 000 t.

Die ermittelte Menge entspricht einem Verbrauch von 25,4 kg je Person und Jahr, der sich auf 26 kg erhöhen kann, wenn man auch noch die Sonderzuweisungen berücksichtigt, die an sogenannte Intelligenzler und Parteifunktionäre sowie an Ferienheime u. dgl. gegeben werden. Auf Reinfett umgerechnet — wobei unterstellt werden soll, daß 10 vH der Menge in Form von Speiseölen und Pflanzenfett zum Verbrauch gelangen —, ergibt das eine Menge von 21,3 kg. Der Verbrauch an Reinfett im Bundesgebiet betrug im Jahre 1954/55 24,6 kg, also nur 3,3 kg je Person mehr. Um auf die westdeutschen Mengen zu kommen, würden nach dieser Rechnung genau 30 kg Rohfett erforderlich sein.

Der verhältnismäßig geringfügige Unterschied zwischen den Verbrauchszahlen in Mittel- und Westdeutschland überrascht zunächst, da im allgemeinen der Eindruck besteht, daß die Fettversorgung der größte Engpaß in der Ernährung der sowjetischen Besatzungszone ist.

Die Meinung, daß die SBZ ungenügend mit Fett versorgt sei, ist wohl darauf zurückzuführen, daß die sowjetzonale Bevölkerung jede Gelegenheit wahrnimmt, sich Margarine aus dem Westen zu besorgen, wie sie auch für jede Sendung aus dem Westen dankbar ist. Das liegt aber weniger an einer unzureichenden Zuteilung, als vielmehr daran, daß die sowjetzonale Margarine von geringer Qualität und für den direkten Genuß oft ungeeignet ist. Der im Westen bestehende Eindruck einer Fettknappheit in der SBZ könnte auch darin begründet sein, daß im Verteilungs- und Bezugssystem in der SBZ ein Teil der Waren zu mäßigen Preisen auf Marken verabfolgt wird, die darüber hinausgehenden Mengen aber zu wesentlich höheren Preisen in der HO bezogen werden müssen. Die Normalverbraucher (kleine Angestellte, Hausfrauen und Rentner), also die Mehrzahl der Bevölkerung, sind finanziell meist nicht in der Lage, teure Fette aus der HO zuzukaufen; sie müssen mit ihrer Kartenzuteilung auskommen. Da diese aber nur 10,8 kg Rohfett im Jahr beträgt, ist der dafür in Frage kommende Personenkreis mit Fetten unterversorgt. In Westdeutschland stehen dagegen diesen Verbrauchergruppen durchaus vollwertige Fette in ausreichendem Maße preiswert zur Verfügung.

Eine Möglichkeit zum Bezug billiger Fettwaren werden die minderbemittelten Kreise in der Sowjetzone erst recht dann nicht haben, wenn die beabsichtigte Aufhebung der Rationierung verwirklicht wird. Bereits in einer früheren Untersuchung wurde festgestellt, daß die Erzeugung von Fleisch und Zucker in der SBZ so reichlich ist, daß bei diesen beiden Nahrungsmitteln die Aufhebung der Rationierung keine Schwierigkeiten machen würde. Die vorliegende Untersuchung kommt auch für Fett zu dem Ergebnis, daß, sofern Einfuhren in der bisherigen Höhe auch in Zukunft erfolgen, der Aufhebung der Rationierung von seiten der Warenbereitstellung keine Hindernisse entgegenstehen. Es ist sogar mehr Fett vorhanden als nach Aufhebung der Rationierung benötigt wird, sofern nicht die Differenz zwischen dem bisherigen Verbrauch von 26 kg und den vorhandenen Mengen von 32 kg durch Export oder Verbrauch der Besatzungsmacht dem Konsum der Bevölkerung entzogen wird. Jedoch wird die Beseitigung des doppelten Preisniveaus für Marken- und HO-Ware eine Verteuerung der bisher preiswerten Markenware bedeuten und damit gerade demjenigen Teil der Bevölkerung, der bisher schon mit Fetten unterversorgt war, keine wesentlich bessere Versorgung ermöglichen.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5, und Bonn, Burgstr. 160.
 Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium*: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Ferdinand Grünig,
 Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Rolf Krenzel, Dr. Hans Liebe, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wissler.
 Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstr. 2.
 Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65, Friedrich-Krause-Ufer 24. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany.
 Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung im Inland) DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—.



Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit †)	1955							2. FEB. 1957			1956				
			Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.
Anzahl der Werkzeuge:			24,2	26	26,9	26	26	24,4	26	25,7	25	26	24	23,2	26	26	26,9
Kredite an Nichtbanken																	
Zentralbanksystem	BRD	Mill. DM	E	687	612	683	646	639	761	1004	614	803	710	839	832	756	777
Kreditbanken	"	"	"	22962	23135	23280	23785	23774	23948	24800	25099	25253	25595	25916	26012	26197	26084
an Wirtschaft u. Private	"	"	"	20336	20358	20455	20951	20871	21059	21971	21929	22289	22619	22809	22879	23133	22942
kurzfristige Kredite	"	vH	"	77,5	77,1	77,0	77,2	77,0	76,9	76,8	75,6	75,6	75,4	75,5	75,4	75,4	75,0
dar. Wechselkredite	"	"	"	36,6	36,9	37,1	37,3	37,3	37,4	39,9	37,5	37,1	37,4	37,5	37,7	37,3	37,2
mittelfristige Kredite	"	"	"	5,9	5,9	5,8	5,8	5,6	5,6	5,8	6,4	6,6	6,8	6,6	6,4	6,5	6,5
langfristige Kredite	"	"	"	16,6	17,0	17,2	17,0	17,4	17,5	17,4	18,0	17,8	17,8	17,9	18,1	18,1	18,5
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	Mill. DM	"	469,1	471,0	495,9	450,9	486,5	468,4	436,0	640,3	551,6	494,3	505,0	636,7	537,8	579,1
Wertpap. u. Konsortialbeteilig.	"	"	"	2157,2	2305,6	2328,6	2382,3	2416,8	2421,3	2392,2	2529,2	2412,8	2482,4	2601,6	2496,1	2525,5	2562,1
Übrige Kreditinstitute ¹⁾	"	"	"	45375	46677	47634	48571	49726	50568	51615	52391	53127	53734	54496	55086	55763	56315
an Wirtschaft u. Private	"	"	"	34425	35117	35753	36679	37476	38279	39149	39734	40229	40836	41535	42007	42593	42979
kurzfristige Kredite	"	vH	"	30,4	29,8	29,1	29,1	28,4	28,2	27,7	27,6	27,6	27,8	27,4	27,3	27,1	26,5
dar. Wechselkredite	"	"	"	12,0	11,7	11,7	11,2	11,0	10,7	11,0	10,8	10,9	11,0	11,1	11,2	10,9	10,6
mittelfristige Kredite	"	"	"	8,7	8,6	8,7	8,6	8,6	8,5	8,6	8,4	8,2	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1
langfristige Kredite	"	"	"	60,9	61,6	62,2	62,3	63,0	63,3	63,7	64,0	64,2	64,1	64,5	64,6	64,8	65,4
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	Mill. DM	"	7497,9	7843,4	8034,2	7997,0	8285,1	8325,0	8482,9	8678,6	8912,4	8915,8	8948,9	9083,9	9222,7	9426,9
Wertpap. u. Konsortialbeteilig.	"	"	"	3451,8	3716,7	3846,0	3894,5	3965,5	3964,5	3982,4	3978,8	3986,4	3982,2	4011,5	3994,6	3946,8	3909,4
Bargeldumlauf und Bank- einlagen																	
Bargeldumlauf außerhalb der Kreditinstitute ²⁾	BRD	Mill. DM	E	13211	13467	13294	13798	13642	13759	14088	13744	13860	14556	14295	14442	14625	14561
Sicht- und Termineinlagen, ges. von Wirtschaft und Privaten	"	"	"	30169	30205	30835	31029	31664	32103	33461	32927	33273	32452	33370	33631	33835	34334
Sichteinlagen	"	vH	"	18615	18761	19119	18834	19458	19358	20439	19751	19573	19222	20281	20534	20365	21075
Termineinlagen	"	"	"	70,2	70,8	70,9	71,1	71,3	72,0	73,3	71,0	70,3	70,4	69,6	69,6	69,6	69,0
von deutschen öff. Stellen	"	"	"	29,8	29,2	29,1	28,9	28,7	28,0	26,7	29,0	29,7	29,6	30,4	30,4	30,4	31,0
Sichteinlagen b. Kreditinst. außer d. Zentralbanksyst.)	"	Mill. DM	"	11195	11107	11391	11902	11930	12485	12757	12920	13444	12986	12911	13294	13109	13379
Sichteinlagen beim ZBS.	"	vH	"	18,0	16,6	17,0	16,6	16,1	16,6	18,1	14,9	16,0	17,0	15,5	16,1	16,2	15,2
Termineinlagen	"	"	"	37,4	38,8	38,6	42,8	44,3	46,7	48,2	52,9	54,5	54,4	56,1	56,2	57,0	56,8
Einlagen alliierter Dienst- stellen beim ZBS.	"	"	"	44,6	44,6	44,4	40,6	39,6	36,7	33,7	32,2	29,5	28,6	28,4	27,7	26,8	29,0
Einlagen alliierter Dienst- stellen beim ZBS.	"	Mill. DM	"	359	337	324	293	276	260	265	256	256	244	229	186	176	150
Gegenwertmittel	"	"	"	296	314	293	328	300	263	246	255	228	204	229	232	235	226
Spareinlagen	"	"	"	18926	19117	19394	19648	19948	20127	20668	21187	21625	21814	22009	22144	22325	22223
Bank deutscher Länder																	
Gold und Devisen, gesamt	BRD	Mill. DM	E	12047,8	12340,2	12321,9	12471,6	12612,0	12775,7	13104,8	13262,9	13468,1	13666,3	13989,4	14487,4	15195,9	15865,6
Gold	"	"	"	3182,4	3258,4	3369,6	3463,4	3566,2	3643,5	3862,0	3991,7	4154,0	4202,0	4337,4	4421,4	4625,7	4982,8
Guthaben bei ausländ. Banken	"	"	"	8162,9	8389,4	8298,6	8440,4	8509,0	8520,6	8559,9	8606,1	8624,6	8758,0	8956,4	9307,9	9811,8	10105,3
Sorten, Wechsel u. Schecks	"	"	"	702,5	692,4	653,7	567,8	536,8	611,6	682,9	665,1	689,5	706,3	715,6	758,1	777,5	723,1
Wertpapiermarkt																	
Absatz an festverzinsl. Schuld- verschreibungen und Aktien ³⁾	BRD	Mill. DM	S	688,9	601,0	671,9	411,0	420,8	188,1	286,5	478,8	396,0	386,1	368,1	217,1	354,5	296,4
Pfandbriefe	"	vH	"	20,1	15,6	18,6	33,9	28,4	29,7	45,5	23,5	30,7	34,1	25,3	50,7	15,5	21,1
Kommunalobligationen	"	"	"	13,7	18,5	21,2	32,4	20,7	9,4	20,6	9,8	15,9	16,4	20,6	14,1	34,8	23,0
Öffentliche Anleihen	"	"	"	—	42,6	38,1	—	1,4	5,3	1,4	35,9	0,5	0,4	0,5	0,8	0,5	0,3
Industrieobligationen	"	"	"	8,4	1,0	4,9	0,1	1,7	4,5	14,0	—	—	—	—	0,4	3,8	34,3
Aktien	"	"	"	34,8	17,4	17,2	32,4	47,1	49,5	17,8	30,8	52,7	49,0	51,9	33,9	48,8	51,5
Kursdurchschnitt ⁴⁾																	
Aktien ⁵⁾		31.12.53=100	D	201,5	208,1	213,1	214,8	197,9	190,0	197,5	198,9	193,0	193,2	196,2	189,5	185,2	183,3
4%ige RM-Wertpapiere	"	vH	"	91,82	92,33	92,08	91,41	90,63	90,03	90,11	90,08	89,75	89,47	89,30	88,14	86,58	86,34
5%ige DM-Pfandbriefe	"	"	"	101,63	102,22	102,23	101,84	101,47	100,88	100,48	100,37	100,17	100,02	99,75	98,44	95,58	94,55
5%ige DM-Kommunaloblig.	"	"	"	101,26	101,84	101,90	101,69	101,48	101,01	100,75	100,63	100,10	99,80	99,72	99,01	97,01	96,37
5 1/2%ige DM-Pfandbriefe	"	"	"	102,39	102,84	102,88	102,78	102,56	102,18	101,69	101,67	101,67	101,55	101,54	100,79	99,34	98,82
8%ige DM-Industrieoblig.	"	"	"	106,80	106,67	105,61	105,00	103,26	102,14	102,13	103,37	102,78	102,67	103,03	101,58	100,58	99,95
Finanzen																	
Kassenmäßige Einnahmen aus Steuern d. Bundes u. d. Länder ⁶⁾	BRD	Mill. DM	S	3525,0	2657,3	2842,7	3669,4	2813,5	3011,4	4218,7	3408,4	2820,7	3849,7	2719,2	2913,4	4072,5	2932
Besitz- und Verkehrssteuern ⁷⁾	"	"	"	1952,4	967,2	923,9	2024,4	877,5	879,8	2309,8	1183,9	932,8	2190,1	938,1	1019,2	2350,6	1140
Lohnsteuer	"	"	"	341,1	384,7	375,9	377,0	414,9	391,3	429,9	547,7	395,5	342,1	372,7	413,7	425,2	472
Veranl. Einkommensteuer	"	"	"	730,3	174,1	127,3	704,6	128,6	100,4	742,3	169,2	114,6	763,5	172,1	165,7	814,6	211
Körperschaftsteuer	"	"	"	542,1	89,5	62,7	597,7	71,0	58,3	721,5	129,5	71,5	688,6	85,2	78,5	659,0	97,5
Umsatzsteuer	"	"	"	875,9	960,1	922,3	924,7	1080,7	1006,2	975,6	1271,4	883,6	848,9	1021,8	920,6	966,4	1071
Zölle und Verbrauchssteuern	"	"	"	629,3	629,1	658,3	650,0	732,1	677,8	713,1	699,8	598,7	660,4	594,6	613,5	686,4	721
Lastenausgleichsabgaben ⁸⁾	"	"	"	67,4	100,9	338,2	70,3	143,3	447,6	220,2	253,2	405,6	150,3	164,7	69,0	—	—
Außenhandel⁹⁾																	
Einfuhr, insgesamt	BRD	Mill. DM	S	1947	2111	2035	2136	2188	2144	2468	2162	1788	2172	2283	2234	2431	2405
Ausfuhr, insgesamt	"	"	"	2013	2159	2003	2121	2317	2296	2721	2143	2044	2346	2691	2495	2760	2581
Saldo ¹⁰⁾	"	"	"	+ 66	+ 48	- 32	- 15	+ 129	+ 151	+ 253	- 19	+ 256	+ 174	+ 408	+ 261	+ 329	+ 176
Einfuhrvolumen ¹¹⁾	"	"	"	1813	1997	1866	1979	2038	2000	2320	2026	1675	1984	2118	2058	2206	2187
Ausfuhrvolumen ¹²⁾	"	"	"	1679	1790	1672	1778	1936	1895	2225	1762	1636	1896	2163	2006	2202	2060
Terms of Trade ¹²⁾	"	vH	D	112,1	113,1	110,1	110,2	112,1	113,1	115,1	114,0	116,8	113,8	114,8	113,8		

Gegenstand	Gebiet*)	Einheit†)	1955								1956												
			Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oktober	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	
Anzahl der Werkzeuge:			24,2	26	26,9	26	26	24,4	26	25,7	25	26	24	23,2	26	26	26,9						
Bevölkerung																							
Bevölkerungsbestand, insgesamt	D	1000	E	71200	.	.	71300	.	.	71400	.	.	71500	.	.	71600	.	.	.	.	.	.	.
" " " " " " " "	BRD	"	"	49995	50048	50104	50162	50223	50272	50318	50365	50401	50437	50484	50535	50595	.	.	.	.	.	.	.
" " " " " " " "	G-B	"	"	3385	.	.	3386	.	.	3393	.	.	3399	.	.	3399	.	.	.	.	.	.	.
" " " " " " " "	W-B	"	"	2195	2194	2194	2196	2200	2202	2203	2204	2204	2203	2206	2206	2204	2204	2204	2204	2204	2204	2206	2206
" " " " " " " "	O-B	"	"	1190	.	.	1190	.	.	1190	.	.	1190	.	.	1190	.	.	.	.	.	.	.
" " " " " " " "	SBZ	"	"	16810	.	.	16765	.	.	16710	.	.	16670	.	.	16620	.	.	.	.	.	.	.
" " " " " " " "	Saar	"	"	992	992	993	994	995	996	996	997	997	998	.	.	1000	.	.	.	.	.	.	.
Bevölkerungsbewegung																							
Geburten ¹⁾	BRD	auf 1000	BRD	16,2	15,3	15,3	15,7	14,8	14,7	14,9	15,7	17,1	17,3	16,9	16,9	16,1	16,0	16,1	16,0	16,1	16,0	16,0	16,0
" " " " " " " "	W-B	Einwohner	W-B	7,8	7,7	7,8	7,8	7,5	7,6	6,9	7,5	8,2	8,6	8,2	8,1	8,0	8,0	8,1	8,0	8,0	7,8	7,8	7,8
Sterbefälle ²⁾	BRD	und 1 Jahr	BRD	10,4	9,5	9,4	9,2	9,9	10,7	11,2	11,2	13,2	13,8	12,4	10,7	10,1	9,9	10,1	9,9	10,1	9,9	9,9	9,9
" " " " " " " "	W-B	berechnet	W-B	13,2	12,6	12,9	12,1	13,5	14,8	14,4	15,9	16,7	16,4	14,7	14,5	13,1	13,2	13,2	13,1	13,2	12,9	12,9	12,9
Eheschließungen	BRD		BRD	7,8	10,8	17,2	5,5	8,3	8,0	8,3	4,9	6,2	7,1	8,0	11,1	9,3	10,7	10,7	10,7	10,7	10,7	10,7	10,7
" " " " " " " "	W-B		W-B	8,5	10,5	12,9	7,5	8,2	6,5	9,2	4,7	5,9	9,4	7,0	10,0	9,9	10,3	10,3	10,3	10,3	10,3	10,3	10,3
Einkommen																							
Bruttosumme der Löhne in der Industrie	BRD	Mill. DM 1949 = 100	S	1886,3	1885,5	1953,3	1972,2	1962,4	2056,4	2141,2	2006,3	1914,1	2051,5	2040,4	2188,7	2158,0	2155,2	.	.	.	.	.	.
Gehälter in der Industrie	"	Mill. DM 1949 = 100	S	572,4	580,5	580,8	288,3	593,9	616,4	693,6	647,8	646,9	648,0	657,0	661,2	674,5	671,7	.	.	.	.	.	.
" " " " " " " "	"	"	"	235,6	238,9	239,0	242,1	244,4	253,7	285,5	266,6	266,2	266,7	270,4	272,1	277,6	276,4	.	.	.	.	.	.
Eisenbahn																							
Personenverkehr																							
Beförderte Personen	BRD	Mill. 1950 = 100	S	104,7	118,5	114,7	117,6	123,6	116,6	119,2	134,1	114,5	121,4	123,4	120,7	110,1	131,1	.	.	.	.	.	.
" " " " " " " "	"	"	"	99	109	105	111	113	110	109	123	112	111	117	111	108	120	.	.	.	.	.	.
Personen-km	"	Mill.	"	3001,8	3792,6	3675,2	3015,8	2962,3	2620,9	2959,8	2845,8	2490,1	2931,0	2748,4	3446,3	3253,8	4266,1	.	.	.	.	.	.
Güterverkehr																							
Wagengestellung, arbeitstgl.	"	1000	TD	62,2	61,7	60,8	63,3	67,1	68,3	64,1	58,8	56,0	63,0	65,9	67,1	64,4	63,9	.	.	.	.	.	63,0
Beförderte Güter ³⁾	"	1000 t	S	22268,8	23650,9	23924,0	24329,8	26953,2	26266,6	25589,5	23758,2	21047,6	25777,3	24571,1	23685,3	25763,7	25343,3	.	.	.	.	.	.
" " " " " " " "	"	"	"	6884,7	7350,7	7409,9	7379,4	7954,0	7884,7	8128,0	8220,7	7806,0	8437,3	7746,9	7388,6	8060,0	7928,5	.	.	.	.	.	.
Güterversand, arbeitstgl.	"	1950 = 100	"	121	120	118	124	137	141	130	122	116	131	136	135	131	129	.	.	.	.	.	.
Güterversd. nach West-Berlin	"	1000 t	"	183,4	190,2	174,4	187,7	234,0	210,3	217,6	220,8	189,3	228,0	177,1	173,5	214,1	218,9	.	.	.	.	.	203,2
Güterempf. aus West-Berlin	"	"	"	18,0	21,0	17,5	19,2	21,2	19,7	21,7	19,2	18,9	20,8	16,4	18,4	13,5	17,8	.	.	.	.	.	19,3
Nettononnen-km	"	Mill.	"	4611,6	5065,3	4898,6	4960,7	5305,2	5220,0	5223,5	4751,4	4476,9	5483,5	5024,8	4928,4	5272,8	5240,7	.	.	.	.	.	.
Binnenschifffahrt																							
Güterumschlag, d. Binnenhäfen ⁴⁾	BRD	1000 t	S	16869,5	17865,4	18359,2	17795,9	16868,1	14346,9	14156,9	15081,6	3054,8	13798,1	17588,6	18232,7	19330,6	19393,1	.	.	.	.	.	224,3
" " " " " " " "	W-B	"	"	189,1	204,8	184,2	157,8	182,1	182,9	134,0	143,2	—	145,4	209,1	235,6	132,2	235,2	.	.	.	.	.	.
Beförderte Güter ⁵⁾	BRD	Mill.	"	11523,1	12150,6	12406,8	12162,8	11713,2	9766,2	9498,1	10459,5	2434,0	9764,4	12088,3	12593,0	13419,3	13531,5	.	.	.	.	.	.
Geleistete Tonnen-km	"	Mill.	"	2668,5	2799,9	2868,5	2895,5	2710,0	2118,4	1986,3	2405,0	619,4	2246,0	2777,2	2948,9	3214,8	3211,0	.	.	.	.	.	.
Seeschifffahrt																							
Güterumschlag, insgesamt	BRD	1000 t	S	4343	5166	4666	4664	4749	4737	4980	4680	3894	5422	4946	5000	5038	5426	5144	4824	4824	4824	4824	4824
" " " " " " " "	"	"	"	3993	4797	4273	4307	4439	4454	4732	4384	3806	5137	4608	4710	4746	5104	4824	4824	4824	4824	4824	4824
Post																							
Übermittelte Telegramme	BRD u. W-B	1950 = 100	S	102,5	114,9	118,8	108,9	109,6	98,8	115,0	90,9	88,2	109,1	101,5	114,4	106,8	.	.	.	.	.	.	.
Fernsprechnahverkehr	"	"	"	135,1	138,3	139,6	139,0	147,4	146,8	152,6	148,1	143,5	145,5	146,8	143,5	.	.	.	.	.	.	.	.
Fernsprechweitverkehr	"	"	"	170,4	181,5	181,5	185,2	188,9	185,2	188,9	177,8	170,4	188,9	188,9	196,3	.	.	.	.	.	.	.	.
Beförderte Pakete	"	"	"	111,2	111,9	115,4	128,7	144,8	161,5	209,1	116,8	120,3	149,7	128,7	128,7	126,6	119,5	125,9	125,9	125,9	125,9	125,9	125,9
Eingezahlte Postanweisungen u. Zahlkarten	"	"	"	196,8	142,1	142,1	142,1	157,9	152,6	178,9	147,4	142,1	157,9	147,4	142,1	157,9	.	.	.	.	.	.	.
Betrag	"	"	"	180,5	183,9	181,6	180,8	190,7	184,9	230,9	185,8	178,2	208,0	187,7	192,9	212,7	.	.	.	.	.	.	.
Straßenverkehr																							
Beförderte Personen	BRD	Mill. 1950 = 100	S	266,1	268,2	254,9	268,2	285,6	290,4	313,2	300,6	292,1	299,2	279,5	287,7	276,0	276,5	.	.	.	.	.	.
" " " " " " " "	W-B	"	"	23,0	23,1	23,6	23,7	25,1	25,0	26,9	25,4	24,2	25,8	24,1	24,8	23,9	.	.	.	.	.	.	.
" " " " " " " "	BRD	"	"	142,6	145,3	145,3	148,5	159,7	166,2	183,5	185,9	188,0	178,2	166,8	168,5	169,8	.	.	.	.	.	.	.
" " " " " " " "	W-B	"	"	16,5	16,2	16,8	16,7	17,8	18,4	20,0	19,7	19,3	20,4	18,8	19,8	19,2	.	.	.	.	.	.	.
U-Bahn	"	"	"	10,3	9,9	10,3	10,4	11,2	11,3	12,0	11,6	11,2	11,6	10,8	11,0	10,6	.	.	.	.	.	.	.
Einzelhandelsumsätze⁶⁾																							
Gesamter Einzelhandel	BRD	1954 = 100	S	98	113	101	102	117	118	177	100	102	128	107	118	117	117	117	117	117	117	117	117
Nahrungs- und Genussmittel	"	"	"	103	111	107	107	111	108	152	101	108	130	107	113	120	114	119	119	119	119	119	119
Bekleidung und Wäsche	"	"	"	89	117	80	85	124	128	202	92	90	126	98	126	107	113	104	104	104	104	104	104
Hausrat und Wohnbedarf	"	"	"	97	108	110	116	129</															