

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

29. Jahrgang

Berlin, den 3. August 1962

Nummer 31

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

Der Güterkraftverkehr in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Der Güterkraftverkehr ist ein Verkehrszweig, der in den Ländern der Gemeinschaft besonders stark einschränkenden Bestimmungen unterworfen ist. Die Behandlung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs folgt grundsätzlich den im nationalen Bereich angewandten Prinzipien. Der Vertrag über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft fordert u. a. neben einer gemeinsamen Agrar- und Außenhandelspolitik in den Artikeln 3 und 74 auch eine gemeinsame Verkehrspolitik. Die Verwirklichung dieser gemeinsamen Verkehrspolitik stößt wegen der unterschiedlichen Reglementierung gerade beim Güterkraftverkehr auf besondere Schwierigkeiten. Sie liegen in Fragen der Preisbildung, der Beförderungsbedingungen, der kaufmännischen Organisation und der Regelung des Angebots. Die staatlichen Eingriffe betreffen am stärksten den gewerblichen Fernverkehr mit Lastkraftwagen, der Werkverkehr ist freier. Die Kommission der Gemeinschaft hat die volle Liberalisierung des Werkverkehrs bis Ende 1963 vorgeschlagen.

Im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr bestehen zwischen einzelnen Staaten bilaterale Abkommen.

Die Bundesrepublik und Belgien haben mit sämtlichen EWG-Staaten bilaterale Abkommen abgeschlossen. Die ausgehandelten Kontingente wurden aber nicht entsprechend der Entwicklung des Güterverkehrs erhöht. Frankreich und Italien haben bisher noch nicht mit allen Teilnehmerstaaten Vereinbarungen getroffen. Die Niederlande wiederum gewähren für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr volle Freiheit. Die Unübersichtlichkeit wird noch dadurch verstärkt, daß der Inhalt der Vereinbarungen voneinander abweicht. Demgegenüber schreibt der Vertrag über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft im Artikel 75, 1a, vor, daß in der Gemeinschaft einheitliche Regeln angewendet werden müssen. Die Kommission schlägt vor, ab 1964 die bilateralen Kontingente jährlich um 20 vH zu vermindern und entsprechend Gemeinschaftskontingente, die alle Mitgliedstaaten betreffen, einzuführen.

¹⁾ Als Quellen für die Statistiken wurden das Bulletin annuel de statistiques de transports européens 1960, 12. Jg. und der Statistische Bericht des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg Nr. 1 23.2.62-2 verwandt.

Der Güterkraftverkehr der EWG-Staaten

Die statistischen Unterlagen über den Umfang des Straßenverkehrs sind unvollständig, die Abgrenzungen der Bereiche überdies verschieden, so daß vergleichbare Aussagen nur über den Gesamtverkehr möglich sind. Eine Unterscheidung zwischen Nah- und Fernverkehr, gewerblichem und Werkverkehr ist nicht durchführbar¹⁾.

Der Straßengüterverkehr im Jahre 1960
 (Nah- und Fernbereich, Gewerblicher und Werkverkehr)

Länder	Mrd. tkm ¹⁾	Mill. t
Bundesrepublik Deutschland . .	35	760
Frankreich	31	868
Italien	37	370
Holland ²⁾	4	122
Belgien	5	.

¹⁾ Zum Teil eigene Schätzungen. — ²⁾ Ohne Werkverkehr.

Selbst die globalen Zahlen über Verkehrsleistungen und -mengen lassen die unterschiedliche Bedeutung des Kraftverkehrs in den Ländern der Gemeinschaft erkennen. In Italien entfallen auf ihn über zwei Drittel des Güterverkehrs, während in der Bundesrepublik sowie in Frankreich nur etwa ein Viertel des Güterverkehrs über die Straße abgewickelt wird. Gegenüber Italien spielt in diesen Ländern die Binnenschifffahrt als Fernverkehrsmittel neben der Eisenbahn eine bedeutende Rolle; die italienische Küstenschifffahrt bietet hierfür keinen vollen Ersatz.

Auch die Lastkraftwagenparks der EWG-Länder sind sehr unterschiedlich. Deutschland ist das Land, in dem Lastkraftwagenanbänger die größte Bedeutung haben. In Frankreich und Italien bestehen rund vier Fünftel des Lastkraftwagenparks aus leichteren Einheiten mit einem

Der Bestand an Lastkraftwagen und Anhängern in den Ländern der Wirtschaftsgemeinschaft im Jahre 1960

Länder	Kraftwagen	Anhänger	Ladekapazität
	1000 Einheiten		1000 t
Bundesrep. Deutschland	687	149	2 400
Frankreich	1 597	155	3 600
Italien	612	37	1 400
Holland	158	18	.
Belgien	167	.	.
Luxemburg	8	.	.

Die Verteilung der Lastkraftwagen nach Größenklassen und Verwendungsbereichen im Jahre 1960
Anteile in vH

Größenklassen	Bundesrepublik Deutschland			Frankreich			Italien		
	Anteil am Lkw-Bestand	Gewerbl.-Verkehrs	Werk-Verkehrs	Anteil am Lkw-Bestand	Gewerbl.-Verkehrs	Werk-Verkehrs	Anteil am Lkw-Bestand	Gewerbl.-Verkehrs	Werk-Verkehrs
Bis 1 Tonne	38,1	3,3	96,7	47,4	1,4	98,6	59,4	5,3	94,7
1 — 3 Tonnen	30,1	8,3	91,7	35,2	5,3	94,7	21,2	29,7	70,3
3 — 5 "	18,5	33,6	66,4	6,0	14,3	85,7	8,6	45,7	54,3
5 — 7 "	9,7	46,5	53,5	6,0	17,4	82,6	3,0	56,6	43,4
7 — 10 "	3,5	70,4	29,6	2,6	38,1	61,9	7,4	59,1	40,9
10 u. mehr "	0,1	51,7	48,3	2,8	42,5	57,5	0,4	58,6	41,4
Summe bzw. Durchschnitt . .	100,0	16,9	83,1	100,0	6,6	93,4	100,0	19,7	80,3

Fassungsvermögen bis zu drei Tonnen, während in der Bundesrepublik der Anteil dieser Fahrzeuge nur bei zwei Dritteln liegt. In Deutschland sind die mittelgroßen Wagen verhältnismäßig stark vertreten. Dagegen ist der Anteil der schweren Einheiten in der Bundesrepublik am niedrigsten.

Die für Deutschland, Frankreich und Italien vorliegende Aufteilung des Fahrzeugparks nach werkseigenen und gewerblich genutzten Fahrzeugen ergibt, daß in Frankreich nur sieben Prozent der Wagen dem Verkehrsgewerbe gehören, im Gegensatz zu Italien und Deutschland, wo knapp ein Fünftel der Fahrzeuge in Händen des Gewerbes ist. In Frankreich sind auch die schwereren Einheiten über 5 t Nutzlast zum überwiegenen Teil werkseigene Wagen.

Für Frankreich, Holland und die Bundesrepublik Deutschland sind für 1960 Angaben über den grenzüberschreitenden Verkehr vorhanden.

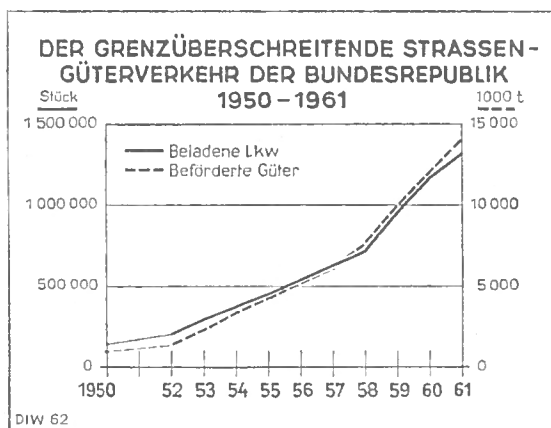
Der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr im Jahre 1960

Länder	Fahrzeuge		Güter		
	eigene	fremde	Einfuhr	Ausfuhr	Durchfuhr
	1000 Einheiten		1000 t		
Bundesrep. Deutschland	437	615	7 893	3 847	301
Frankreich	36	98	737	1 394	107
Holland . . . . .	.	.	4 134	5 588	533

Die Tabelle zeigt die unterschiedliche Bedeutung des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs für Deutschland und Holland einerseits und für Frankreich andererseits. Der internationale Verkehr Italiens, Belgiens und Luxemburgs ist mangels direkter Unterlagen nur mittelbar und partiell am Verkehr dieser Länder mit der Bundesrepublik abzuschätzen.

Der Verkehr über die deutschen Grenzen

Der Güterkraftverkehr über die deutschen Grenzen nimmt rasch zu. Die Zahl der die deutsche Grenze passierenden Lastkraftwagen hat sich von 145 000 im Jahre 1950 auf 1,3 Mill. im Jahre 1961, darunter rund 40 vH deutsche Fahrzeuge, erhöht. Noch stärker wuchs in der gleichen Zeitspanne die beförderte Gütermenge, die sich von 1 Mill. t auf 14 Mill. t vergrößerte; für 1962 ist nach bisher vorliegenden Unterlagen wieder mit einer beträchtlichen Zunahme zu rechnen. Während im ersten Quartal ausländische Fahrzeuge rund ein Viertel mehr beförderten, stieg die Fracht der deutschen Wagen nur um 3 vH. Alle



diese Zahlen enthalten sowohl den Nah- als auch den Fernverkehr, jeweils in den beiden Formen gewerblicher und Werkverkehr. Im Verhältnis zum gesamten deutschen Straßengüterverkehr (etwa 800 Mill. t 1961) ist der grenzüberschreitende Verkehr noch sehr gering. Setzt man aber den grenzüberschreitenden Fernverkehr, dessen Aufkommen 1961 auf 7 Mill. t zu schätzen ist, zum innerdeutschen Fernverkehr in Beziehung, so ergibt sich ein Anteil von etwa 7 vH.

Der internationale Straßengüterverkehr der Bundesrepublik nach wichtigen Gütergruppen in 1000 t

Gütergruppen	Empfang		Versand		Durchfuhr	
	1960	1961	1960	1961	1960	1961
Insgesamt	7 893	9 239	3 847	4 354	301	405
dar. Güter der Ernährungswirtschaft	1 838	2 284	200	217	95	135
Kohlen, Torf	210	218	335	487	.	.
Steine, Erden, Schutt, Bindemittel .	2 246	2 830	984	992	1	2
Holz u. Holzwaren	717	760	150	170	13	17
Eisen u. Stahl sowie Waren daraus	735	806	568	650	34	45
Sammelgut	294	349	382	367	79	101

Die seit 1958 zu beobachtende Tendenz, daß die empfangenen Mengen im grenzüberschreitenden Verkehr schneller wachsen als die versendeten, hat sich auch in der jüngsten Zeit fortgesetzt; 1961 betrug der Anteil des Empfangs fast 70 vH. Güter der Ernährungswirtschaft und Baumaterialien bestimmen auf der Einfuhrseite das Bild, während die Ausfuhr neben Baumaterialien be-

sonders Eisen und Stahl sowie industrielle Fertigwaren umfaßt.

Die Aufteilung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs nach Ein- bzw. Ausladeländern ergibt, daß der Hauptteil des Verkehrs mit den EWG-Ländern abgewickelt wird. Im Jahre 1960 betrug der Anteil rund sieben Zehntel, 1961 ist er auf fast drei Viertel angestiegen. Hauptverkehrspartner der Bundesrepublik sind die Niederlande und Frankreich. Von den Nichtvertragsländern spielt Dänemark eine bedeutende Rolle bei den Einfuhren in die Bundesrepublik (1,5 Mill. t 1961), der Kraftverkehr nach Dänemark ist dagegen verhältnismäßig gering. Der Transitverkehr, der die stärkste Steigerungsrate aufweist, verläuft hauptsächlich zwischen Belgien und den Niederlanden auf der einen Seite, Dänemark, Österreich und der Schweiz auf der anderen Seite.

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr der Bundesrepublik mit den EWG-Partnern in 1000 t

Länder	Empfang		Versand	
	1960	1961	1960	1961
Belgien	622	745	316	364
Frankreich	1 826	2 136	585	606
Italien	236	325	52	75
Luxemburg	321	436	118	139
Niederlande	2 836	3 171	1 751	2 031
EWG-Länder insgesamt . .	5 841	6 813	2 822	3 215
Sonstige Länder	2 051	2 516	1 025	1 189
Gesamtverkehr	7 892	9 329	3 847	4 354

Von den etwa 7 Mill. t, die im grenzüberschreitenden Fernverkehr befördert werden, entfallen schätzungsweise drei Viertel auf ausländische Wagen, ihre Beteiligung hat eine stark steigende Tendenz²⁾. Während über den grenzüberschreitenden Fernverkehr deutscher Wagen nur unvollkommene Unterlagen vorliegen, da in den Frachtpapieren häufig nicht der tatsächliche Zielort im Ausland, sondern nur die Grenzübergangsstelle vermerkt ist³⁾, wird über den Fernverkehr ausländischer Lastfahrzeuge in der Bundesrepublik eingehend berichtet. Dieser Verkehr, der zu neun Zehnteln gewerblicher Verkehr ist,

hat binnen weniger Jahre ein Aufkommen von 5,2 Mill. t erreicht. Von 1960 auf 1961 wies er eine Steigerung um fast ein Fünftel auf. An erster Stelle im Transportaufkommen stehen auch hier die Güter der Ernährungswirtschaft. Es folgen Eisen und Stahl, industrielle Fertigwaren sowie Baumaterialien. Die gegenwärtig durchschnittlich auf deutschen Straßen von ausländischen Wagen beladen zurückgelegte Strecke beträgt — bei steigender Tendenz — 300 km, rund ein Drittel der Transporte verbleibt innerhalb eines Bereichs von 150 km, fast ein Viertel legt über 500 km zurück. Eine neuere Aufteilung des Fernverkehrs nach Versand- und Empfangsländern liegt noch nicht vor. Sie dürfte aber nicht wesentlich von der des Gesamtverkehrs abweichen.

Die Wettbewerbsbedingungen für die am internationalen Güterkraftverkehr Beteiligten sind von Land zu Land verschieden. Dies gilt für die Zulassung zum Markt, für die Vorschriften über die Fahrzeugabmessungen, für die Tarifregelung und besonders für die fiskalischen Belastungen. Diese Ungleichheit der Bedingungen bewirkt andere Wettbewerbsverhältnisse und eine andere Aufteilung des Güteraufkommens auf die Unternehmen der einzelnen Mitgliedsländer, als sie bei einheitlichem EWG-Verkehrsrecht zustande kämen. Solange hier keine Änderung im Sinne einer internationalen Angleichung des Verkehrsrechts erfolgt ist, sind auch ein uneingeschränkter grenzüberschreitender Verkehr und eine Zulassung des Kabotageverkehrs (Zulassung von Ausländern zum inländischen Verkehr) nicht zu verwirklichen. Die unterschiedlichen Startbedingungen würden sich dann außer auf den grenzüberschreitenden auch auf den sehr viel umfangreicheren nationalen Verkehr auswirken. Die am 14. Juni von den Verkehrsministern der EWG-Staaten geforderte Liberalisierung des kleinen Grenzverkehrs (25 km) dürfte im Augenblick die äußerste Möglichkeit sein.

²⁾ Im ersten Quartal 1962 betrug die Zuwachsrate 24 vH hinsichtlich der Transportmenge und 30 vH bezüglich der Verkehrsleistung.

³⁾ Es ist daher anzunehmen, daß die tatsächlichen Leistungen der deutschen Wagen höher liegen. Vgl. den gemeinsamen Bericht der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes „Der Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen im Jahre 1959 in seiner Gesamtleistung und Entwicklung“, S. 10.

Entwicklungsländer und Welthandel

Die Zunahme des internationalen Handels hat sich im Jahre 1961 entscheidend verringert; die Zuwachsraten der Welthandelsumsätze erreichten ihren seit 1958 niedrigsten Wert. Die Importe der nicht-industrialisierten Länder stagnierten nahezu völlig. Einfuhrbeschränkungen — bedingt durch ungenügende Ausfuhrerlöse — ließen ihre Importausgaben im Jahre 1961 gegenüber dem Vorjahr noch nicht einmal um 1 vH ansteigen. Bei erhöhten Preisen für die Haupteinfuhrprodukte, Maschinen (28 vH der Importe) und andere gewerbliche Erzeugnisse (ebenfalls etwa 28 vH), und leicht verbilligten Rohstoffbezügen (etwa 20 vH Importanteil) ist das Einfuhrvolumen dieser Ländergruppe nahezu unverändert geblieben. Da die meisten Entwicklungsländer in ihrem Wachstum in hohem Maße importabhängig

sind, hat sich somit ihre Situation im Jahre 1961 wieder verschlechtert. Das ihnen von den Industrieländern in verstärktem Maße zugeflossene Kapital hat offensichtlich nicht ausgereicht, die für ihr Wachstum notwendigen Kapitalgütereinfuhren zu erhöhen.

Der Anteil der aus den USA eingeführten Güter an den Gesamtimporten der Entwicklungsländer ist wie schon seit Jahren 1961 weiter zurückgegangen. Auch die europäischen Länder konnten ihren Einfuhranteil in den Entwicklungsländern nicht behaupten, während vornehmlich Japan und die Ostblockländer als Lieferanten der nicht-industrialisierten Länder außerhalb des Ostblocks weiterhin an Bedeutung gewonnen haben.

Neben den europäischen Ländern — namentlich den Ländern der EWG — haben Japan und die

Der Handel der Entwicklungsländer nach Absatz- und Bezugsgebieten

Jahr	Bezugs- bzw. Absatzgebiet					
	USA	West-europa	EWG-Länder	Japan	Entwicklungs-länder	Ost-europa
Einfuhren aus einzelnen Gebieten in vH der Gesamteinfuhr						
1950	26,4	33,2	16,0	2,6	31,1	1,3
1951	25,6	35,7	19,1	3,9	29,1	0,7
1952	25,4	38,6	20,6	3,7	26,0	0,8
1953	23,9	39,1	21,2	4,4	25,9	0,9
1954	23,5	39,8	22,4	5,2	25,6	1,2
1955	22,6	40,0	22,5	5,2	25,6	1,7
1956	25,2	38,7	21,0	5,9	23,2	1,9
1957	26,3	38,6	21,7	6,1	22,1	2,0
1958	24,5	40,4	23,5	6,1	21,4	2,7
1959	23,0	40,5	23,0	6,7	22,1	2,6
1960	22,7	40,7	23,7	7,2	21,2	2,8
1961	22,6	40,0	23,1	7,6	21,2	3,5
Ausfuhren nach einzelnen Gebieten in vH der Gesamtausfuhr						
1950	25,9	36,7	17,7	2,1	28,1	1,2
1951	23,5	38,3	18,9	2,9	26,7	1,1
1952	25,8	37,0	19,4	3,5	26,1	1,0
1953	25,9	38,5	20,0	4,4	24,3	0,7
1954	23,5	40,9	22,2	3,9	24,3	1,3
1955	23,4	40,3	21,9	4,1	24,3	1,7
1956	23,5	40,9	22,7	4,5	23,2	1,6
1957	23,4	39,5	22,0	4,3	24,2	2,2
1958	23,4	40,6	22,3	4,1	22,9	2,3
1959	23,1	40,7	22,3	4,9	22,3	2,1
1960	21,7	40,7	22,5	5,1	22,2	2,2
1961	20,7	40,8	23,3	5,9	22,6	4,1

Länder Osteuropas aber auch als Käufer von Waren aus den Entwicklungsländern an Gewicht zugenommen. Der Anteil der Ausfuhren nach den USA am Gesamtexport der Entwicklungsländer ist in den letzten Jahren ständig zurückgegangen. Diese Entwicklung ist weniger konjunkturell, d. h. durch die relativ stärkere Verlangsamung des Wachstums in den USA, bedingt als vielmehr strukturell durch die Verminderung der Importquote für Waren aus Entwicklungsländern gemessen am Bruttosozialprodukt der Vereinigten Staaten.

Aber nicht nur in den USA, sondern auch in den übrigen westlichen Industrieländern sind die Anteile der Importe aus Entwicklungsländern am Bruttosozialprodukt rückläufig. In einigen dieser Länder, wie in den Vereinigten Staaten und Großbritannien sinken zwar auch die Gesamtimportquoten, aber weniger stark; in den EWG-Ländern weisen sie dagegen eine steigende Tendenz auf. Diese relativ schwächere Zunahme der Nachfrage nach Ausfuhrgütern der Entwicklungsländer spiegelt sich in der langfristigen Entwicklung der Rohstoffpreise, der anhaltenden Verschlechterung der „terms of trade“ sowie dem abnehmenden Welt handelsanteil der Entwicklungsländer wider. Seit 1950 ist der Anteil der Entwicklungsländer außerhalb des Ostblocks am Weltexport (einschließlich des Ostblockhandels) von über 31 vH auf 21 vH zurückgegangen. Ihre Einfuhren betragen im Jahre 1950 noch 28 vH der Welteinfuhr und verminderten sich bis zum Jahre 1961 auf 22 vH. Diese Tendenz hat sich auch im ersten Halbjahr

Die Entwicklung der Importquoten in den wichtigsten Industrieländern

Jahr	USA	EWG	Groß-britannien	Japan
Gesamtimporte in vH des BSP				
1950	3,1	14,3	18,0	9,1
1951	3,2	15,3	23,3	11,7
1952	2,9	12,9	18,5	10,6
1953	2,9	12,4	17,2	11,3
1954	2,8	13,2	16,8	9,7
1955	2,8	13,7	17,5	9,3
1956	3,0	14,5	16,4	10,9
1957	2,9	14,6	15,9	11,5
1958	2,9	13,0	14,6	9,0
1959	3,1	13,9	15,1	9,0
1960	2,9	15,1	16,3	9,7
1961	2,8	15,2	14,9	10,9
Importe aus den Entwicklungsländern in vH des BSP				
1950	1,7	4,3	6,9	3,6
1951	1,7	4,8	8,8	4,9
1952	1,5	3,8	6,0	4,4
1953	1,5	3,7	6,1	4,9
1954	1,4	4,0	5,5	4,2
1955	1,4	3,9	5,4	4,2
1956	1,4	3,8	5,2	4,5
1957	1,3	3,8	4,9	3,9
1958	1,3	3,4	5,1	3,6
1959	1,2	3,5	5,3	3,7
1960	1,2	3,4	5,2	3,6
1961	1,1	3,2	4,7	3,7

1962 fortgesetzt. Die Preisverluste bei den industriellen Rohstoffen, die einschließlich der Brennstoffe rund 56 vH der Ausfuhren dieser Ländergruppe ausmachen, konnte durch den leichten Anstieg der Weltmarktpreise für agrarische Rohstoffe im zweiten Quartal 1962, deren Anteil an der Entwicklungsländerausfuhr 28 vH beträgt, nicht ausgeglichen werden.

Die Veränderung der Importstruktur der Industrieländer bewirkt, daß die Entwicklungsländer vom wirtschaftlichen Wachstum der Industrieländer in abnehmendem Maße profitieren. Im Handel der Entwicklungsländer untereinander zeigten sich bisher noch keine Intensivierungstendenzen. Da sich der Anteil der Investitionsgüter und übrigen gewerblichen Produkten an den Importen aller Länder ständig erhöht, werden sich die Entwicklungsländer erst dann wirksamer in den internationalen Handel einschalten können, wenn es ihnen gelingt, ein quantitativ und qualitativ ausreichendes Angebot von gewerblichen Produkten auf den Weltmarkt zu bringen. Damit in der Zwischenzeit die ungenügende Entwicklung ihrer Exporterlöse nicht zu Rückschlägen in ihrem Wachstumsprozeß führt, muß ihnen während dieser Übergangsperiode noch mehr Kapital zufließen als bisher, sollen die einem schnelleren Wachstum entsprechenden Importsteigerungen ermöglicht werden.

Eine liberale Einfuhrpolitik der Industrieländer gegenüber den gewerblichen Produkten der Entwicklungsländer würde deren Eingliederung in den Welthandel beschleunigen sowie die Kapitalhilfe wirksam ergänzen und um so eher überflüssig machen.

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 Kregel, Dr. Hans Liebe, Dr. Herbert Martell, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.
 Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36, in Vertretung: Dr. Dieter Hiß. 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†)	1961									1962						
			April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
Anzahl der Werktage ¹⁹⁾			20,0	20,8	21,8	22,0	23,7	22,0	22,8	21,2	20,0	22,7	20,8	23,0	19,8	21,8	20,2	
Industr. Auftragseingang (kalendermonatlich) ^{1) 2)}	BRD	1954 = 100	D	195	201	206	194	187	200	212	215	193	200	193	214	○) 203	222	.
Grundstoffindustrie	"	"	"	178	182	188	191	179	173	180	176	164	179	175	188	○) 184	197	.
Investitionsgüterindustrie	"	"	"	237	237	264	243	233	249	261	267	252	259	247	271	250	265	.
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	163	177	152	130	136	171	193	201	155	149	○) 145	173	○) 167	199	.
Ind. Bruttoproduktionswert ³⁾	BRD*)	Mill. DM	S	21984	22781	23141	22280	23073	24437	25012	24710	23465	22831	○) 22109	○) 24605	22968	24900	.
Produktionsindex ⁴⁾																		
Industrie insgesamt	BRD	1950 = 100		270	271	265	246	241	268	274	289	276	252	263	262	○) 281	279	285
Bergbau	"	"	"	151	155	147	144	142	145	151	162	159	154	153	150	○) 154	153	156
Energieversorgungsbetr.	"	"	"	245	243	237	228	231	246	265	290	295	288	286	279	268	268	254
Bauhauptgewerbe	"	"	"	267	281	266	262	253	261	266	262	195	174	171	185	284	○) 291	300
Grundstoffe u. Prod.-Güter	"	"	"	286	285	283	274	264	278	278	284	265	259	274	277	298	301	310
Investitionsgüter	"	"	"	379	380	378	328	314	373	369	391	386	354	371	366	○) 387	380	396
Verbrauchsgüter	"	"	"	229	223	210	193	195	229	235	248	231	216	229	226	239	○) 239	227
Nahrungs- u. Genussmittel	"	"	"	213	225	217	215	217	224	255	274	245	197	201	204	○) 253	227	238
Industrieprodukt. W-Berl. ⁵⁾	W-B	1936 = 100		171	172	160	151	153	171	171	178	170	158	171	172	177	169	.
Produktion																		
Eisenerz	BRD*)	1000 t	S	1556	1638	1596	1573	1635	1572	1565	1562	1441	1490	1394	1445	1335	1441	.
Roheisen	"	"	"	2099	2173	2142	2208	2191	2062	2111	2026	1919	2027	1889	2099	1945	○) 2086	2002
Robstahl ⁶⁾	"	"	"	2772	2802	2863	2916	2863	2634	2747	2623	2399	○) 2647	2554	2869	2605	○) 2825	2634
Walzwerkserzeugnisse	"	"	"	1810	1840	1835	1859	1865	1766	1802	1719	1592	1763	1711	1897	1649	○) 1865	1751
Personenkraftwagen	BRD*)	Anzahl	S	141895	153215	159704	91487	135704	157177	158816	153951	136147	164958	153087	172014	151605	173410	165755
Lastkraftwagen	"	"	"	19473	20704	22170	18792	18932	19195	20053	20143	16238	19217	18519	21460	15244	19881	19217
Kupfer (Elektrolyt)	BRD*)	t	S	18934	19347	19061	20246	19787	20058	19626	18976	19454	20030	17735	19031	19032	○) 18661	19624
Blei (Hüttenblei insgesamt)	"	"	"	16473	18329	19546	17954	15461	16578	15863	16531	14617	19603	19223	19894	18649	○) 19184	20621
Zink (roh)	"	"	"	15815	16309	15469	15277	14962	14457	15389	15055	15329	15562	13776	15251	14517	○) 14572	13687
Steinkohle ⁷⁾	BRD*)	1000 t	S	11427	12445	11834	11234	11874	11171	12108	12462	11671	12836	11219	12138	11166	○) 11539	11508
Koks ⁸⁾	"	"	"	3608	3763	3672	3790	3758	3634	3744	3583	3681	3772	3392	3732	3581	3679	.
Steinkohlenbriketts	"	"	"	411	407	419	427	501	512	448	445	406	460	285	360	○) 478	513	.
Braunkohle	"	"	"	7639	7400	7292	7692	7860	8022	8675	8676	8449	8595	7894	8775	7590	○) 7871	7560
Braunkohlenbriketts	"	"	"	1182	1192	1219	1307	1354	1310	1355	1308	1280	1861	1253	1379	1185	1309	.
Stromerzeugung ⁹⁾	BRD*)	Mill. kWh	S	9420	9573	9234	9352	9473	9952	11130	11365	11479	11658	10673	11685	10264	10581	.
Gaserzeugung ¹⁰⁾	"	Mill. cbm	"	1908	1984	1927	1973	1963	1907	1987	1931	2016	2055	1851	2041	1927	1960	.
Erdölförderung	"	1000 t	"	498,5	517,5	508,7	532,3	536,4	529,3	552,1	534,4	540,7	532,4	○) 497,1	556,2	○) 548,5	○) 581,8	560,0
Zeitungsdruckpapier	BRD*)	1000 t	S	17,4	17,9	19,3	20,3	20,0	19,7	20,0	19,3	17,7	19,4	18,1	20,3	16,9	19,5	17,7
Papier und Pappe (ohne Zeitungsdruckpapier)	"	"	"	254,4	266,1	271,3	278,3	285,9	278,7	286,2	274,4	248,7	282,9	265,6	296,4	○) 250,9	283,3	.
Hütten- u. Walzwerkein- richtungen	BRD*)	t	S	8894	○) 9198	12100	9924	12887	10933	12652	13786	19343	8909	9410	10131	○) 10002	10196	.
Masch.- u. Präzisionswerkz.	"	"	"	3923	3907	3798	3638	3367	3702	4231	3545	3925	3583	3865	3599	○) 3405	3450	.
Lufttechn. Anl. u. Ventilator	"	"	"	7027	8183	8383	8279	8618	8844	9339	9702	10699	8266	8478	9295	○) 7654	8246	.
Masch. für d. Bauwirtschaft	"	"	"	23542	○) 26093	26348	24451	23788	23841	24146	22540	22614	19109	23254	25921	○) 26992	28861	.
Baustoffmaschinen	"	"	"	8979	9445	9513	7554	8049	7505	7648	8348	12124	9657	10785	11978	○) 12002	10045	.
Büromaschinen	"	"	"	1813	○) 1847	2017	1568	1597	1916	1886	1936	1663	1800	1727	1916	○) 1884	1970	.
Textilmaschinen	"	"	"	○) 7567	○) 7786	8119	7922	7093	7840	8288	8784	8464	7841	7992	8760	○) 8021	8018	.
Akkumulatoren u. -batterien	BRD*)	t	S	6890	6153	6315	5051	5866	6128	6774	6815	6418	7508	6992	7326	○) 6513	7339	.
Isolierte Drähte u. Leitungen	"	"	"	15749	15568	15900	15510	15489	15274	15774	14902	13316	14598	14465	15326	○) 13986	15096	.
Kabel	"	"	"	18766	20128	20418	20165	21193	20628	21842	21366	19339	21379	18976	21357	○) 19991	22325	.
Elektr. Glühlampen	"	1000 Stck.	"	7509	8051	8683	7338	5672	8345	8454	8368	7021	8580	7414	7982	○) 7079	8102	.
Rundfunkempfangsgeräte	"	"	"	339	342	356	279	279	310	340	336	269	278	278	323	330	○) 345	314
Fernsehempfangsgeräte	"	"	"	132	144	149	104	116	130	155	167	122	134	126	136	113	○) 134	128
Geräte u. Einrichtung der Drahtfernmeldetechnik	"	"	"	1265	○) 1198	1456	1311	1474	1509	1445	1941	1987	1512	1789	1687	○) 1538	1699	.
Mikroskope u. Mikrogeräte	BRD*)	Stck.	S	4422	4204	4158	3860	4229	4181	4517	4806	4522	4123	4192	4160	○) 3853	4110	.
Armbanduhren	"	1000 Stck.	"	535	526	601	528	546	647	716	731	583	515	545	617	○) 510	501	.
Schwefeleisäure ¹¹⁾ (SO ₂ -Inh.)	BRD*)	1000 t	S	211,0	216,0	209,0	208,0	212,0	205,0	213,0	201,0	206,0	204,0	186,0	213,0	207,0	○) 214,0	210,0
Soda (Naz CO ₃)	"	"	"	85,2	86,5	81,8	93,2	89,9	83,7	93,3	88,6	93,6	83,7	78,9	88,1	80,7	87,6	82,7
Chlor	"	"	"	58,0	59,9	59,0	62,7	62,5	59,2	64,7	61,0	61,4	60,4	58,9	64,7	○) 64,8	66,4	.
Stickstoffdüngem. (N-Inh.)	"	"	"	94,6	102,7	97,6	97,0	91,6	90,4	94,2	90,4	89,7	92,2	88,0	95,7	93,2	○) 96,1	94,3
Phosphor (P ₂ O ₅)	"	"	"	74,0	76,0	76,0	72,1	72,9	65,1	61,0	51,2	48,9	53,8	39,5	52,6	61,1	○) 75,4	72,7
Kammgarne, Streichgarne ¹²⁾	BRD*)	t	S	9228	9267	9549	8866	8922	9633	10114	9908	8792	9980	9467	10392	○) 9024	○) 10262	8922
Baumwollgarne	"	"	"	33379	33734	34345	29776	26384	34161	35375	34442	30729	35478	33042	35330	○) 30404	○) 34582	30661
Arbeits- und Straßenschuhe	BRD*)	1000 Paar	S	8366	7994	5431	6858	9249	8933	9357	8909	7746	9464	8934	9641	○) 8500	9020	.
Haushaltsporzellan	"	"	"	6948	7041	7236	7047	7185	7024	7486	7479	7206	7463	7114	7656	○) 7015	○) 7437	7024
Schlachtungen ¹³⁾																		
Rinder insgesamt	BRD*)	1000 Stck.	S	234,4	275,3	218,7	259,1	285,4	282,4	355,5	319,6	269,8	305,8	247,1	260,0	○) 262,4	279,3	.
Schweine insgesamt	"	"	"	1589,1	1830,5	1417,3	1589,8	1573,0	1491,3	1870,2	2068,8	2345,6	2307,3	1974,1	1964,5	1940,9	1749,4	.
Zigarren	"	Mill. Stck.	"	347	354	347	302	312	345	365	362	294	358	342	346	○) 303	345	.
Zigaretten	"	"	"	4267	4709	4883	4653	5137	4781	5052	4738	4288	4767	4213	4759	4418	5041	.
Bier ¹⁴⁾	"	1000 hl	"	4117	4673	4847	4631	4998	4908	4436	3859	4206	3927	3653	4213	○) 4828	4642	.
Geleistete Arbeitsstunden in der Bauwirtschaft ¹⁵⁾	BRD*)	1000 Arb.-St.	S	223663	243927	241556	239076	246224	236341	238984	226902	158596	159835	143875	170995	225570	253876	24

Gegenstand	Einheit †)	Vorjahr					Gegenwart									
		25. Juni bis 1. Juli 1961	2.-8. Juli 1961	9.-15. Juli 1961	16.-22. Juli 1961	23.-29. Juli 1961	27. Mai bis 2. Juni 1962	3.-9. Juni 1962	10.-16. Juni 1962	17.-23. Juni 1962	24.-30. Juni 1962	1.-7. Juli 1962	8.-14. Juli 1962	15.-21. Juli 1962	22.-28. Juli 1962	
		Woche:					22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	
Produktion																
Geschäftstätigkeit in USA	1957=100	110,0	110,7	111,3	112,9	111,9	115,6	115,5	116,5	117,0	116,9	116,6	116,6	116,2	116,1	
Industrieproduktion in USA	1947/49 = 100	174,0	177,2	172,9	178,1	178,6	177,9	177,7	175,5	175,6	176,4	176,9	174,6	175,7	171,8	
Steinkohlenförderung in der BRD ¹⁾	1000 t	2692	2675	2685	2627	2663	2641	2665	2577	2595	2641	2649	2688	2674	..	
" " Großbritannien	"	3419	3320	3755	3646	3863	..	..	..	..	..	3443	3490	..	..
Kohlenförderung in USA	"	8131	8042	1692	6740	7067	6804	7498	8901	8627	7439	1429	2005	6768	..	
Rohstahlerzeugung in der BRD ¹⁾	"	470	471	469	474	463	435	418	394	452	486	481	470	463	..	
" " USA	"	1794	1746	1614	1711	1686	1493	1439	1433	1440	1418	1362	1124	1243	1268	
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Wagen	152	103	127	130	99	142	178	174	193	127	130	169	174	162	
Stromverbrauch in West-Berlin ²⁾	Mill. kWh	41,8	42,5	41,5	41,2	40,5	45,7	42,2	40,9	44,1	45,7	47,9	44,8	42,6	40,8	
Güterverkehr																
Wagengestellung b. d. Dt. Bundesbahn ³⁾	1000 Wagen	WS	398,6	390,0	388,7	386,0	375,9	339,4	391,6	335,6	354,1	403,1	392,2	387,1	381,8	
Zahlungsverkehr																
Zahlungsmittelumlauf in BRD u. West-Berlin	Mill. DM	BSt	23242	22146	21893	..	21042	24956	23724	23217	22367	25260	24233	..	23961	22659
Notenumlauf d. Bank von England	£	Mi	2321	2338	2348	2365	2400	2290	2304	2322	2321	2317	2325	2344	2352	2372
" " Bank von Frankreich	Mrd. NF	Do	40,4	41,4	41,2	40,4	41,5	44,5	44,6	44,0	43,7	45,3	46,6	46,5	5408	
" " Niederländ. Bank	Mill. hfl.	Do	4890	5077	4978	5062	5141	5339	5348	5202	5698	5226	5432	5323	45,8	5498
" " Belgischen/Nationalbk.	Mo	121638	125110	125671	124646	123888	127479	130358	130216	128318	128637	132624	123468	132670	131366	
" " Schweizer	sfrs.	BSt	6773	6658	6601	..	6697	7362	7246	7163	7273	7501	6362	..	7307	7375
" " Schwedischen	kr.	Mo	6302	6206	6097	..	5992	6363	6133	6264	6488	6673	6612	..	6484	6338
Zahlungsmittelumlauf in USA	"	Mi	32202	32480	32797	32634	32476	33331	33351	33663	33654	33584	33858	34155	34091	33901
Geld- und Kapitalmarkt																
<i>Deutsche Bundesbank</i>																
Gold	Mill. DM	BSt	13886	13920	13920	..	13935	14439	14439	14439	14439	14439	14439	..	14439	14440
Gesamtaktiva aus d. Auslandsgeschäft	"	"	16664	16657	16430	..	16483	12225	12234	12334	12843	10840	12876	..	12694	12768
Inlandswchsel	"	"	853	1212	1344	..	1194	653	1119	949	1357	1503	1525	..	1340	1315
Kassenkredite	"	"	0	1	1	..	3	500	590	0	3	0	0	..	1	1
Ausgleichsforderungen und unverzinsliche Schuldverschreibungen	"	"	3301	3168	2887	..	2907	4005	4051	4161	4359	4419	4396	..	4507	4439
Einlagen insgesamt	"	"	17145	18163	18193	..	19068	14289	15551	15593	18131	15315	16146	..	16174	17310
darunter: von Kreditinstituten ⁴⁾	"	"	9528	10723	10340	..	10486	8884	10491	8773	8908	9009	9790	..	9402	9193
von öffentlichen Einlegern	"	"	7371	7188	7623	..	8365	5166	4817	6584	8984	6044	6124	..	6538	7872
<i>Halbmonatliche Bankenstatistik⁵⁾</i>																
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken	"	"	29577	..	29469	..	..	30779	..	30986	..	31671	..	..	..	..
dar.: an Wirtschaftsuntern. u. Private	"	"	26441	..	26360	..	..	27803	..	28110	..	28901	..	..	..	..
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	"	3136	..	3109	..	..	2976	..	2876	..	2770	..	..	..	..
Einlagen von Nichtbanken	"	"	62822	..	63381	..	..	70657	..	70641	..	70258	..	..	..	..
darunter Spareinlagen	"	"	29140	..	29233	..	..	33117	..	33198	..	33300	..	..	..	..
<i>Bank von England</i>																
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg.	Mill. £	Mi	2373,5	2373,5	2323,7	2423,7	2423,8	2374,0	2374,0	2373,9	2373,9	2374,0	2373,9	2374,0	2374,0	2424,0
Forderungen der Bankabteilung	"	"	482,7	494,1	492,9	458,9	496,0	498,8	502,1	478,9	446,1	445,0	437,9	472,7	478,7	434,7
Einlagen	"	"	519,8	514,1	502,8	502,0	503,8	566,6	555,9	515,1	483,6	485,9	470,7	486,6	484,8	471,1
<i>Bundes-Reserve-Banken in USA</i>																
Aktiva insgesamt	Mill. \$	Mi	49315	49592	50178	50001	49403	50955	51747	52217	53731	52225	52882	51949	52818	51495
darunter: Goldzertifikate	"	"	16198	16211	16201	16175	16175	16158	16173	16166	16163	16158	16155	16021	16025	15931
Regierungspapiere	"	"	26774	27383	27143	26567	26924	29570	29949	29628	29574	29383	30334	29487	29020	29180
Einlagen insgesamt	"	"	17272	17382	17465	17423	17343	17795	18194	18084	18793	18344	18979	17834	18468	17756
darunter: Regierungseinlagen	"	"	649	349	493	646	537	568	450	458	572	578	490	436	434	565
<i>Zinssätze</i>																
Tagesgeld in London	% p. a.	Sa	3-1/4	3 3/8-4 3/8	3 3/8	-47/16	3 3/8-4 3/8	5 3/8-5 7/8	27/8-37/8	27/8-3 3/4	27/8-3 3/4	27/8-3 3/4	27/8-3 3/4	27/8-3 3/4	27/8-3 3/4	27/8-3 3/4
Handelswechsel, 3 Mon., London	"	"	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	7 1/2-8	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6
<i>Effektenmarkt</i>																
Kursdurchschnitte festverzinsl. Wertpapiere im Bundesgebiet u. in W-Berlin	"	"	102,22	102,19	102,19	..	101,98	102,20	102,19	102,20	102,20	102,19	102,19	..	102,28	102,27
4 1/2% RM-Wertpapiere, auf DM ⁶⁾	vH	BSt	114,43	114,68	114,52	..	114,17	114,65	114,63	114,63	114,60	114,58	114,71	..	114,77	115,02
5% DM-Komm.-Obligationen ⁶⁾	"	"	114,32	114,38	114,09	..	113,91	114,13	114,13	114,13	114,13	114,17	..	114,22	114,39	
6% DM-Pfandbriefe ⁷⁾	"	"	102,26	102,14	102,00	..	101,86	100,48	100,30	100,35	100,19	100,08	99,99	..	100,00	100,00
8% DM-Industrieobligationen	"	"	104,00	103,75	101,63	..	101,63	103,56	103,63	103,60	103,60	103,60	104,54	..	104,54	104,54
Aktienindex, BRD ⁸⁾	31. Dez. 58 = 100	Fr	239,9	..	..	..	..	175,1	172,4	166,6	161,0	156,9	163,5	166,4	162,1	153,4
Aktienindex, Großbritannien ⁹⁾	1.7.1935 = 100	"	322,0	313,5	306,2	312,5	306,5	274,3	268,6	263,2	257,7	268,9	268,3	266,2	258,6	263,4
Aktienindex, USA ¹⁰⁾	\$ je Stück	"	684,0	692,7	691,0	682,8	705,1	611,1	601,6	578,2	539,2	561,3	576,2	490,2	577,2	585,0
Wechselkurse																
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	108,50	108,50	108,50	..	108,50	108,00	108,00	108,19	108,19	108,20	108,41	..	108,40	108,41
" " Devisenkurs, New York	\$ je 100 DM	Fr	25,19	25,14	25,14	25,14	25,14	24,95	24,95	25,00	25,00	25,00	25,05	25,05	25,05	25,05
" " " Paris	NF je 100 DM	"	123,16	123,16	123,18	123,16	123,16	122,62	122,60	122,64	122,85	122,78	123,03	123,05	122,95	123,00
DM-Ost, Mittelkurs, Berlin	je DM-West	"	4,47	4,49	4,56	4,59	4,68	3,20	3,20	3,30	3,30	3,25	3,11	3,06	2,57	2,67
Weltrohstoffpreise																
<i>Indizes</i>																
Moody's Index	31.12.31 = 100	Fr	371,5	370,4	369,5	371,6	374,0	364,0	363,6	368,8	371,7	370,2	369,3	370,5	367,5	370,4
Reuter's Index	18.9.31 = 100	"	417,4	419,0	421,6	420,6	417,4	409,7	407,4	408,4	408,2	408,5	409,2	409,8	410,3	408,6
DIW-Index ¹¹⁾	1938 = 100	Mi	283,4	285,0	286,4	285,3	285,8	277,0	277,0	277,3	278,3	278,9	279,3	279,3	278,7	280,1
dar. Nahrungsmittel- und Genussmittel	"	"	256,7	262,0	262,2	258,1	261,6	255,6	254,8	256,2	258,8	259,1	260,7	261,8	260,5	261,2
Textilrohstoffe	"	"	351,4	351,6	356,2	357,1	354,9	339,9	340,8	341,7	342,5	341,5	342,2	343,9	343,1	346,7
Metalle	"	"	267,8	265,5	264,1	263,6	264,6	253,9	253,1	251,5	250,9	251,0	250,4	250,2	249,4	249,4
<i>Preise</i>																
Weizen, hardw. II, loco, New York	cts je 60 lbs	"	245,75	249,00	247,63	250,13	250,50	267,25	269,75	270,38	270,13	270,63	270,50	270,88	271,25	273,25
Kaffee, Santos 4, loco, New York	cts je lb	"	37,50	37,50	37,50	36,88	36,38	34,38	34,13	34,50	34,50	34,50	34,50	34,50	34,50	34,25
Wolle, Kamms., Cr. 48's, loco, Bradford	d je lb	"	76,00	75,00	75,00	75,00	75,00	71,00	71,00	71,00	71,00	71,00	71,00	71,00	71,00	71,00
Baumwolle, middl. 15/16, loco, New York	cts je lb	"	34,60	34,65	34,75	34,85	35,00	35,75	35,90	35,95	36,10	36,1				