

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Institut für Konjunkturforschung

WOCHENBERICHT

32. Jahrgang

Berlin, den 8. Januar 1965

A 22127 C

Nummer 1/2

Die Verkehrsentwicklung im Jahre 1964

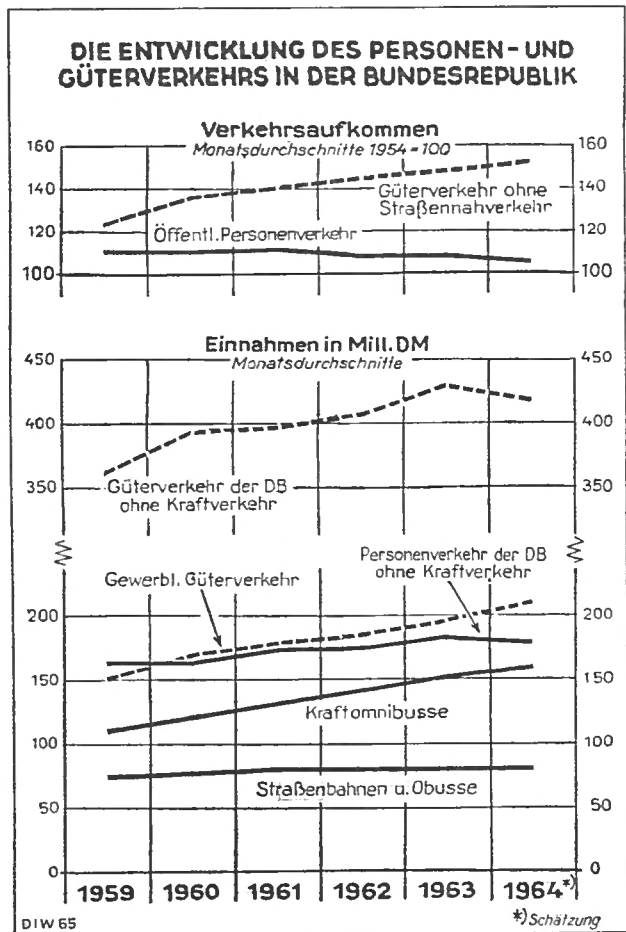
Die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs in der Bundesrepublik (einschl. Berlin-West) wies 1964 gegenüber dem Vorjahr, in dem durch den außergewöhnlich strengen Winter 1962/63 anomale Verhältnisse vorgelegen hatten, einen wesentlich günstigeren Verlauf auf.

Nach den bisher vorliegenden Statistiken hat das Gütertransportaufkommen der binnenländischen Verkehrsmittel 1964 etwa 770 Mill. t betragen und damit um etwa 6 vH zugenommen. Die Güterverkehrsleistung wird knapp 150 Mrd. tkm erreicht haben, gegenüber 145 Mrd. tkm im Jahre 1963. Der öffentliche Personenverkehr auf Schiene, Straße und in der Luft ist auch 1964 weiter zurückgegangen; annähernd 6,5 Mrd. Fahrgäste legten 85 Mrd. Personenkilometer zurück. Die weiter, wenn auch verlangsamt zunehmende private Motorisierung, die in einer Bestandsvermehrung um fast eine Mill. Fahrzeuge zum Ausdruck kommt, beeinträchtigt vor allem den öffentlichen Personennahverkehr. In Verbindung mit der günstigen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ist die Nachfrage nach den Leistungen der Bundespost im ersten Halbjahr 1964 zum Teil gestiegen. Seit August brachten die Tarifierhöhungen im Fernsprechverkehr zwar einen Nachfragerückgang, führten aber insgesamt doch zu einer beträchtlichen Erhöhung der Erträge.

Der Gesamtumsatz des Wirtschaftsbereichs „Verkehr und Nachrichten-Übermittlung“ ist auf 38 Mrd. DM, etwa 8 vH mehr als 1963, zu schätzen. Nach wie vor entfallen auf die drei großen Zweige Bundesbahn, Straßenverkehr und Bundespost jeweils ein Viertel bis ein Fünftel des Gesamtumsatzes.

Eisenbahnverkehr

Der Güterverkehr der Eisenbahn lag in den ersten Monaten des Berichtsjahres unter dem entsprechenden Stand von 1963, bedingt dadurch, daß damals die Schiene mehrere Millionen Tonnen Güter von der aus Witterungsgründen aktionsunfähigen Binnenschiffahrt hatte übernehmen müssen. Im übrigen Teil des Jahres 1964 überstiegen Transportauf-



kommen und Verkehrsleistung (soweit bisher zu übersehen ist) den Vorjahrsstand. Gegenüber 1963 ist der Kohlenverkehr etwas zurückgegangen, während der Erzverkehr mit der günstigen Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie ebenfalls gewachsen ist. Insgesamt ist das Güteraufkommen bei der

Deutschen Bundesbahn auf 335 Mill. t zu schätzen. Die Verkehrsleistung lag mit 63 Mrd. Tariftonnenkilometern 1964 niedriger als im Vorjahr, da die 1963 vom Wasser auf die Schiene übernommenen Transporte über größere Entfernungen gegangen waren; gegenüber dem „Normaljahr“ 1962 ist dagegen eine geringe Zunahme zu verzeichnen. Da sich jedoch die Wagengestellung der Bundesbahn 1964 gegenüber 1963 erhöhte, hat sich das Verhältnis von Betriebs- zu Verkehrsleistungen etwas verschlechtert. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr, für die eine beträchtliche Zunahme veranschlagt worden war, sollen um 150 Mill. DM niedriger als im Vorjahr ausgefallen sein, so daß wahrscheinlich nur mit 5,5 Mrd. DM zu rechnen ist. Bei den nichtbundes-eigenen Eisenbahnen, die nach wie vor drei Viertel ihres Güterverkehrs im Wechselverkehr mit der Bundesbahn abwickeln, war im Berichtsjahr ein leichter Verkehrsrückgang von 4 bis 5 vH zu verzeichnen. Die Gesamtbeförderungsmenge hat 1964 rund 100 Mill. t betragen.

Der Eisenbahnpersonenverkehr, der durch einen Rückgang der Zugbesetzung im Nahverkehr, Nachlassen des defizitären Berufsverkehrs, geringe Ausweitung des ebenfalls zuschlußbedürftigen Schülerverkehrs sowie geringeres Interesse am Sonderzugverkehr gekennzeichnet ist, hat sich 1964 wieder leicht ermäßigt. Besonders negativ ist die Entwicklung des Fernverkehrs zu beurteilen, der in diesem Bereich der einzige Überschußträger ist. Wahrscheinlich hat sich hier 1964 der im Vorjahr zum ersten Male aufgetretene leichte Rückgang fortgesetzt. Ein Teil des von der Schiene abgewanderten Verkehrs ist den Omnibussen der Bundesbahn bzw. der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen zugute gekommen. Die Einnahmen der Bundesbahn aus dem Personenverkehr sind auf etwa 2,7 Mrd. DM zu schätzen.

Der Gesamtumsatz der Bundesbahn einschl. der Einnahmen aus dem Straßenverkehr und sonstiger Einnahmen ist unter der aufgezeigten Entwicklung hinter den Ansätzen des Wirtschaftsplanes für 1964 zurückgeblieben und hat sich auf knapp 9 Mrd. DM — etwa 100 Mill. weniger als im Vorjahr — belaufen. Die Aufwendungen (vor allem im Personalbereich) werden jedoch erheblich höher als veranschlagt liegen; es ist ein Verlust von etwa 1 Mrd. DM zu erwarten. Die Personallage wird bei einem Bestand von rd. 475 000 Beschäftigten von der Bundesbahn als angespannt bezeichnet. Nur so erklärt es sich, daß in den ersten Monaten des Jahres vorübergehend eine Erhöhung des Personalbestandes eingetreten ist.

Schiffsverkehr

Das Transportaufkommen der *Binnenschifffahrt* lag in den ersten acht Monaten um 15 vH über dem des Vorjahres, die Verkehrsleistungen stiegen dagegen nur halb so stark. Die Jahreszuwachsrate werden diese Werte zwar nicht erreichen, insgesamt wird das Ergebnis für 1964 — vor allem im Transportaufkommen — aber erheblich über dem des Vorjahres liegen. Der Anteil der deutschen Schiffe am Verkehr auf deutschen Wasserstraßen ist nach Angaben für das erste Halbjahr wieder auf fast 60 vH gestiegen. Offenbar haben die deutschen Schiffe aus der Wiederbelebung des grenzüberschreitenden Ver-

kehrs bei Emmerich mehr Nutzen gezogen als die ausländischen Rheinflotten.

Der *Seeverkehr* hat nach den bisher vorliegenden Anschreibungen für die ersten 10 Monate die bisher größte Zuwachsrate der 60er Jahre erzielt. In den 10 wichtigsten deutschen Häfen wurden 10 vH mehr Güter als 1963 umgeschlagen. Hierbei ist zu beachten, daß diese Wachstumsrate nicht in jeder Hinsicht normalen Verhältnissen entspricht, so war z. B. der Mineralölverkehr 1963 witterungsbedingt überhöht. Nachhaltige Verluste hat der Kohlenverkehr erlitten. Stark zugenommen haben dagegen der Erz- und der Getreideverkehr.

Der Umschlag in den wichtigsten deutschen Seehäfen
in 1000 t

	Januar bis Oktober			
	1961	1962	1963	1964
Massengut	48 039	52 301	53 847	59 501
Getreide	3 500	5 248	2 599	4 555
Erz	8 315	7 048	7 573	11 309
Öl	24 952	28 052	31 004	30 586
Kohlen	7 207	7 893	7 275	6 412
Sack- und Stückgut . . .	17 394	17 214	17 653	19 059

Der schon 1963 zu verzeichnende Aufschwung beim Umschlag von Sack- und Stückgut setzte sich verstärkt fort (+ 8 vH). Dabei wächst der Küstenverkehr schwächer als der Auslandsverkehr. Besonders stark stieg der Umschlag in Hamburg, Emden und den Unterweserhäfen. Die Güterbeförderung auf deutschen Schiffen¹⁾ stieg im ersten Halbjahr 1964 um rd. 8 vH, das Jahresergebnis dürfte bei 72 Mill. t liegen. Anfang Dezember 1963 zählte die deutsche Handelsflotte knapp 2400 Schiffe²⁾ mit 5,4 Mill. BRT und 7,7 Mill. Tragfähigkeitstonnen. Die Zahl der Einheiten hat sich geringfügig verringert, jedoch gelangen immer größere Schiffe in den Verkehr. Die Tankertonnage wurde wieder um 10 vH erweitert und umfaßt jetzt fast 850 000 BRT mit 1,3 Mill. t Tragfähigkeit.

Straßenverkehr

Der Kraftwagenbestand in der Bundesrepublik (einschl. Berlin-West) belief sich Ende 1964 auf fast 10 Mill. Fahrzeuge, darunter 8,7 Mill. Personen- und Kombinationskraftwagen sowie annähernd 850 000 Lastkraftwagen. Der Zuwachs in der ersten Gruppe hat sich in den letzten Jahren ziemlich stetig ver-

Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen im Bundesgebiet *)

	Januar bis Oktober			
	1961	1962	1963	1964
Personenkraftwagen . . .	926 137	1 054 481	1 102 754	1 165 394
dar. Kombinationswagen . .	65 733	69 377	89 498	104 885
Lastkraftwagen	87 376	89 292	93 320	94 929
Krafträder	34 670	20 125	10 386	7 143

*) Einschl. Berlin (West).

ringert. Er betrug 1964 nur noch 13 vH gegenüber knapp 20 vH im Jahre 1961. In zunehmendem Maße dienen die Neuzulassungen (im ersten Halbjahr

¹⁾ Ohne den Verkehr auf Schiffen in fremder Zeitcharter.
²⁾ Ab 100 BRT, ohne Fischereifahrzeuge und andere nicht Handelszwecken dienende Schiffe.

740 000) der Deckung des Ersatzbedarfs, der sich im gleichen Zeitraum auf fast 220 000 Einheiten belief³⁾. Während die Zahl der Lastkraftwagen im letzten Jahrzehnt nur um etwa ein Drittel angestiegen ist, hat eine Verschiebung zu größeren Fahrzeugen stattgefunden, so daß sich die Kapazität des Fahrzeugparks seit Mitte der 50er Jahre fast verdoppelt hat (2,2 Mill. t). Der Bestand an Kraftträdern verminderte sich weiterhin und beträgt nur noch etwa 900 000, gegenüber 2,5 Mill. Mitte des vorigen Jahrzehnts⁴⁾.

Der öffentliche Personenverkehr, gemessen an der Zahl der Passagiere, ging auch 1964 weiter zurück; gemessen an der Leistung konnte er sich jedoch gut behaupten. Eine Aufgliederung nach Straßenbahn- und Omnibusverkehr zeigt einen weiteren Rückgang des Schienenverkehrs um etwa 6 vH und eine Zunahme des Busverkehrs um 3 vH. Bei erhöhten Tarifen stiegen die Einnahmen im öffentlichen Personennahverkehr um fast 2,5 vH.

Im Rahmen des gesamten inländischen Transportaufkommens hat der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen seinen Anteil weiter erhöht. Bemerkenswert ist der überdurchschnittliche Anstieg des Werkfernverkehrs. Insgesamt ist mit einer Güterverkehrsleistung auf der Straße in Höhe von 27 Mrd. tkm zu rechnen. Der Anteil des gewerblichen Verkehrs beträgt bei Umsätzen von 2,5 Mrd. DM schätzungsweise 75 vH.

Sonstige Verkehrsbereiche

Der Luftverkehr in der Bundesrepublik (einschl. Berlin-West), gemessen an der Zahl der Fluggäste, hat wieder beträchtlich zugenommen. Für 1964 ist die Zuwachsrate für die deutschen Flughäfen auf 14 vH zu schätzen. Ähnliche Steigerungsraten weisen der Luftfracht- und der Luftpostverkehr auf. An dieser günstigen Entwicklung hatte auch die Deutsche Lufthansa Anteil. Die Zahl ihrer Passagiere stieg etwa um ein Fünftel auf 2,5 Mill.; sowohl auf der Nordatlantikroute als auch auf den übrigen internationalen Strecken wurde mit Gewinn gearbeitet, so daß für 1964 mit einem beträchtlichen Überschuß gerechnet wird. Auch der Nutzladefaktor (1963 = 57 vH) konnte verbessert werden, da die

Die Entwicklung der Deutschen Lufthansa

	1960	1961	1962	1963	1964 *)
Zahl der Fluggäste (1000)	1 238	1 553	1 859	2 152	2 500
Fracht (t)	14 855	22 417	29 264	38 116	40 000
Post (t)	4 132	6 656	12 655	15 978	20 000

*) Geschätzt.

Zunahme des Verkaufs (+ 25 vH) die Vergrößerung des Platzangebots (+ 16 vH) übertraf; die Schätzungen liegen bei 60 vH. Damit verlief die Entwicklung bei der Lufthansa noch günstiger als im Weltluftverkehr, der ebenfalls infolge der Tarifsenkungen vor allem im Nordatlantikverkehr seine Ausnutzung verbessern konnte. — Die Condor-Flugdienst GmbH, eine Tochtergesellschaft der Lufthansa, ist im Bedarfsverkehr eingesetzt; sie konnte

³⁾ In diesem Zusammenhang ist der Import von ca. 120 000 Kraftwagen im Jahr erwähnenswert.

⁴⁾ Mopeds und Kleinkraftträder sind hierin nicht enthalten.

1964 ihre Leistungen um rund 80 vH steigern. An der Zahl der Fluggäste gemessen, beträgt ihr Verkehrsumfang etwa ein Zehntel des Lufthansa-Verkehrs bei etwa gleicher durchschnittlicher Reiseentfernung.

Der Fernleitungsverkehr (Rohöl) gehört zu den Verkehrsbereichen mit stärkstem Wachstum. In den ersten zehn Monaten des Berichtsjahres wurde mit 30 Mill. t ein um 38 vH höheres Volumen als im entsprechenden Zeitraum von 1963 befördert. Insgesamt ist mit einem Ergebnis von annähernd 40 Mill. t zu rechnen. Die Steigerung des Durchsatzes

Die Entwicklung der Rohöltransporte in Fernleitungen

Monatsdurchschnitt	Verkehrsmenge in 1000 t	Verkehrsleistungen in Mill. tkm
1958	122	56
1959	634	147
1960	1 109	247
1961	1 514	313
1962	1 778	366
1963	2 292	412
1964 (Jan.-Okt.)	3 138	599

schlägt sich in einer Transportverbilligung je Tonne nieder. So sanken z. B. die Durchsatzkosten der Leitung Marseille—Karlsruhe im Jahre 1964 gegenüber 1963 aufgrund einer etwa verdoppelten Menge um rund 25 vH. Die Endkapazität soll 30 Mill. t betragen. Die Kosten werden dann mit 5 ffrs/t nur halb so hoch sein wie 1963.

Nachrichtenverkehr

Nach den vorliegenden Unterlagen für die ersten 10 Monate haben Briefsendungen ihren vorjährigen Umfang geringfügig überschritten, Paketsendungen knapp behauptet. Leicht rückläufig waren der Zahlungsdienst und der Postreisedienst. Die Zahl der Telefongespräche, die nur für das erste Halbjahr vorliegt, lag in dieser Zeit um fast 8 vH über dem Vorjahrsniveau. Eine ähnliche Wachstumsrate hatte der Telex-Verkehr. Unter diesen Umständen konnte in den ersten neun Monaten ein Betriebsgewinn von fast 190 Mill. DM erzielt werden, der aber nicht genügte, um die Schuldzinsen zu decken. Der Verlust in der gleichen Periode betrug rund 30 Mill. DM gegenüber 200 Mill. DM in der entsprechenden Vorjahrszeit. Nach der Tarifierhöhung im Fernsprechverkehr stellten sich die Erträge dieses Betriebszweiges im 3. Quartal auf rund 1 Mrd. DM, 10 vH höher als vor Jahresfrist. Hierin verbirgt sich ein beträchtlicher Rückgang in der Benutzung des Fernsprechers. Es ist jedoch anzunehmen, daß dieser nicht sehr nachhaltig sein wird, zumal die Tarifierhöhung bereits Anfang Dezember zum Teil rückgängig gemacht worden ist. Insgesamt sind die Erträge für die ersten neun Monate 1964 auf annähernd 6 Mrd. DM, die Jahreserträge auf reichlich 8 Mrd. DM zu schätzen. Damit dürften die Betriebseinnahmen zwar die Betriebsaufwendungen decken, die Gewinn- und Verlustrechnung wird infolge der Zinslasten jedoch noch ein Defizit aufweisen.

Verkehrstarife

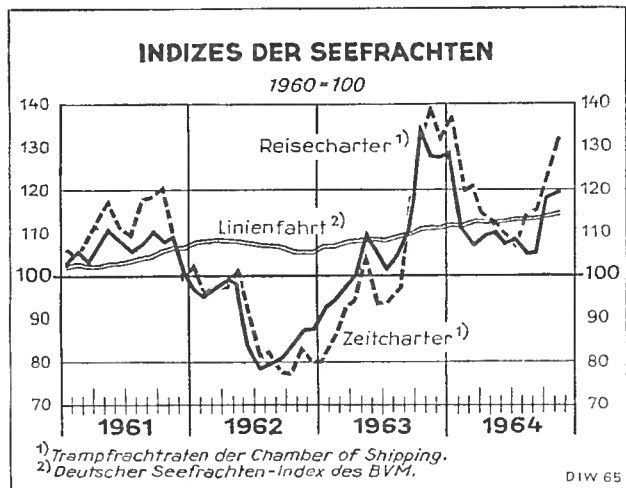
Über das ganze Jahr verteilt traten bei den verschiedenen Verkehrsmitteln und bei der Bundespost

Tarifänderungen von zum Teil grundsätzlicher Bedeutung ein. Zu den wichtigsten Neuordnungen gehört die Umgestaltung des Eisenbahngütertarifs, die Anfang August in Kraft trat. Die Güterklassenstaffel (Wertstaffel) wurde eingeeengt, die Entfernungsstaffel in den mittleren Entfernungszonen, die für die Eisenbahn besonders kostengünstig sind, verstärkt. Die meisten dieser Änderungen führten zu Tarifsenkungen, die zum Teil durch Zuschläge auf die Nebenklassen ausgeglichen wurden. Außerdem wurde das Standgeld für bahneigene Wagen heraufgesetzt. — Im Wettbewerb mit der Moselschiffahrt wurden Anfang Juli im Einvernehmen mit der französischen Staatsbahn stark ermäßigte (30 bis 39 vH) Wettbewerbsfrachten für Kohle und Koks eingeführt. Kurz vorher waren im Verkehr zwischen Saarbrücken und Ludwigshafen im Hinblick auf die Diskussion über den Bau des Saar-Pfalz-Kanals sogenannte „Als-Ob-Tarife“ für Kohlen, Eisen und Stahl in Kraft gesetzt worden. Außer diesen grundsätzlichen Veränderungen sind noch eine Reihe von Ausnahmetarifen eingeführt oder neugestaltet worden. Am bedeutsamsten ist der neue spezielle Ausnahmetarif 8 B 37 für Eisen und Stahl, der für Güter der Regelklassen I, II und C/D Ermäßigungen bis zu 35 vH und für die Klassen III, IV und F einen Nachlaß bis zu 25 vH vorsieht.

Der gewerbliche Güterfernverkehr gewährte als Gegenmaßnahme durch spezielle Ausnahmetarife für Eisen, Stahl und Schrott Preisabschläge bis zu 35 vH. Außerdem hatte er zu Jahresbeginn eine Reihe neuer Ausnahmetarife beantragt und genehmigt erhalten. Im Februar 1964 waren die Güternahverkehrstarife, die Margentarife darstellen, linear erhöht worden.

Für die Binnenschiffahrt wurde im Mai neben der bestehenden Frachenausgleichskasse für Kohle auch eine Ausgleichskasse für den gebrochenen Verkehr mit Mineralöl und seinen Produkten eingerichtet. Binnenschiffahrtsunternehmungen, die Öl im direkten Tankerverkehr befördern, haben jetzt eine Ausgleichsabgabe in Höhe von 2 vH der Frachten zu entrichten. Mit diesen Beträgen sollen die gegenüber dem direkten Eisenbahntransport höheren Kosten der Öltransporte im gebrochenen Verkehr ausgeglichen werden. Um das Einzugsgebiet der Häfen zu begrenzen, darf der Zuschuß 3,50 DM/t nicht überschreiten.

Die Tramp- und Tankerfrachten in der Seeschiffahrt gingen, nachdem in der zweiten Hälfte von 1963 infolge der sowjetischen Weizenkäufe eine kräftige Aufwärtsbewegung zu verzeichnen gewesen war, im Verlauf der ersten Monate des Berichtsjahres stark zurück. Dieser Preisrückgang trat trotz weiterer Weizenkäufe der Sowjets ein und ist darauf zurückzuführen, daß beträchtliche Mengen außerhalb des Trampfrachtenmarktes auf sowjetischen und amerikanischen Schiffen abgefahren wurden. Um die Jahresmitte zogen auf dem Trampmarkt die Reisechartern für Massengüter an, während die Tankerraten fast bis zum Herbst gedrückt blieben. Zu dieser Zeit setzte dann wie gewöhnlich ein zusätzlicher Rohölverbrauch ein, seine Auswirkungen auf die Tankschiffahrt blieben aber verhältnismäßig gering. In der ersten Jahreshälfte waren Tanker in die Getreidefahrt übergewechselt, so daß hier insgesamt 2,5 Mill. tdw den Trockenfrachtern Konkurrenz machten. Die Markterholung nahm auch



wieder in der Getreidefahrt ihren Anfang. Obwohl in Europa gute Ernten erwartet wurden, waren die Getreideimporte aus den USA und Südamerika rege, hinzu kam der Bedarf fernöstlicher Länder. So konnte sich der Seefrachtenmarkt weiter festigen und am Jahresende hatten die Frachten den größten Teil ihres anfänglichen Rückganges wieder aufgeholt. Im Durchschnitt lagen die Raten 1964 sogar höher als 1963, insbesondere bei den Zeitchartern. Der Stabilisierungsplan für die Trampschiffahrt, der — wie in der Tankerfahrt — eine Subventionierung der aufgelegten Tonnage vorsieht, ist zurückgestellt worden, da sich zu wenige Reedereien beteiligten. Die Raten in der Linienfahrt haben ihre Anfang 1963 begonnene Aufwärtsentwicklung auch 1964 fast ununterbrochen fortgesetzt und konnten den Höchststand vom Frühjahr 1957 wieder erreichen. In den ersten Monaten des Berichtsjahres wurden einige Stückgutfrachten erhöht, gewisse Massengutfrachten dagegen gesenkt. Die Auswirkungen dieser Änderungen auf die Gesamtentwicklung waren aber sehr begrenzt. Im Durchschnitt lagen die Raten um 4 vH höher als im Vorjahr.

Im innerdeutschen Luftverkehr sind 1964 kaum Änderungen eingetreten. Von erheblicher Bedeutung für den Weltluftverkehr war dagegen der Beschluß der Internationalen Air Transport Association (IATA), die Tarife im Transatlantikverkehr zu senken. So wurde z. B. in der Touristenklasse ab April der Preis um etwa ein Fünftel ermäßigt. Auch Sonderflüge wurden erheblich verbilligt. Darunter liegen noch Gruppen- und Chartertarife. Die Flugtarife sind mit der Zeit sehr unübersichtlich geworden und bedürfen dringend einer Vereinfachung. Außer den genannten Tarifen, die für IATA-Mitglieder gelten, gibt es noch die Möglichkeit, Außen-seiter zu chartern⁵⁾. Im Personen- wie im Frachtverkehr wurde versucht, die Auslastung der Flugzeuge durch Preissenkungen zu verbessern. Es wurden Spezialtarife eingeführt, die zu einer 15 bis 20prozentigen Ermäßigung führten. Im November tagten die Mitglieder der IATA in Athen und be-

⁵⁾ Ein Hin- und Rückflug Frankfurt/M. - New York kostet in der ersten Klasse z. Zt. 3 170,- DM. Die billigste Möglichkeit im Charterverkehr liegt zwischen 700,- und 800,- DM. Dazwischen gibt es auch im Liniendienst verschiedene Abstufungen z. B. nach der Jahreszeit, ob es sich um Einzel- oder Gruppenreisen handelt, ob Düsen- oder Kolbenmaschinen eingesetzt werden usw. Ein Transatlantikflug kostet heute nur noch etwa ein Drittel des Preises, der in der ersten Nachkriegszeit im Linienverkehr gefordert wurde.

geschlossen, die regulären Tarife im Nordatlantikverkehr im Jahre 1965 trotz steigender Kosten im großen und ganzen unverändert zu lassen.

An den Post- und Fernmeldetarifen sind im abgelaufenen Jahr dreimal Änderungen vorgenommen worden. Im Januar wurde eine neue Postzeitungsordnung mit der dazugehörigen Gebührenordnung eingeführt. Im August wurden die Gebühren im Fernsprech- und Telex-Dienst erhöht. Die Grundgebühren wurden in beiden Zweigen um 50 vH heraufgesetzt. Außerdem wurden die Sätze für Orts- und Selbstwählferngespräche um 25 vH angehoben. Eine sehr erhebliche Verteuerung der Gespräche ergab sich durch eine Manipulierung der Sprechzeiten je Gebühreneinheit vor allem im Nachttarif. Am 1. Dezember wurde die Gebührenerhöhung von 0,16 auf 0,20 DM/Einheit zur Hälfte wieder aufgehoben und der Nachttarif beträchtlich ermäßigt.

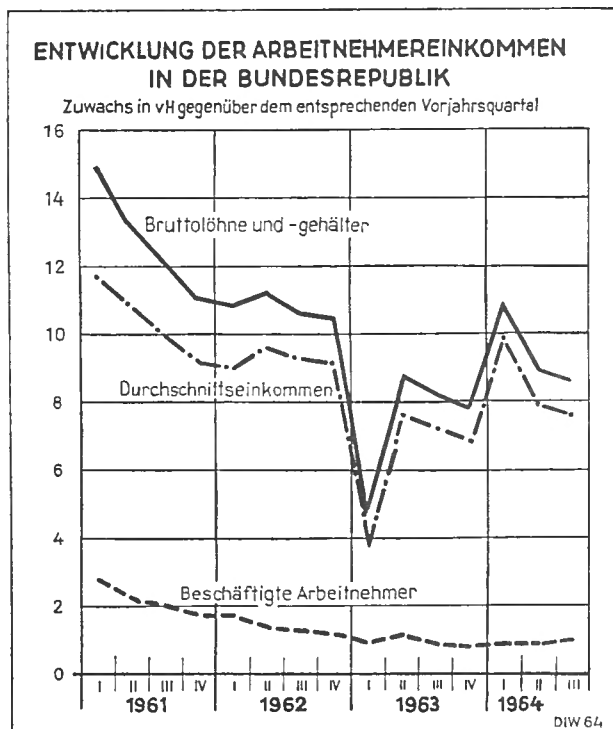
Das Auf und Ab in der Tarifpolitik hat wieder einmal — diesmal am Beispiel der Bundespost — deutlich gezeigt, daß ökonomischen Gesichtspunkten in der Verkehrspolitik nur wenig Bedeutung bei-

gemessen wird, und daß die Fortschritte in Richtung auf eine pretiale Lenkung des Verkehrs nur gering sind. Von größerem verkehrspolitischen Gewicht ist das Veto der Bundesregierung gegenüber den Vorschlägen der Bundesbahn, sich aus dem Flächenverkehr weitgehend zurückzuziehen. Die Bahn hatte diese Vorschläge gemacht, um sich verstärkt den ihr in einem modernen Verkehrssystem zukommenden Aufgaben (Bedienung des Massengut- und Knotenpunktverkehrs) widmen zu können. Der seit Anfang der 60er Jahre behutsam verfolgten Liberalisierung der deutschen Verkehrspolitik, die schließlich dazu führen sollte, daß die Verkehrsträger sich selbst erhalten können, wurde mit der Wiederbelebung überholter Vorstellungen wenigstens vorübergehend Einhalt geboten. Bleibt es bei dieser Politik, so wird die Bahn immer stärker zum Kostgänger des Staates werden, es sei denn, die Märkte ihrer Konkurrenten werden wieder schärfer reguliert. Damit würde man sich aber der allgemeinen Tendenz der gemeinsamen Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft widersetzen.

Die Bruttolöhne und -gehälter in der Bundesrepublik im dritten Quartal 1964

Die Arbeitnehmereinkommen sind im dritten Vierteljahr etwa im bisherigen Tempo gestiegen. Zwar hat sich das Wachstumstempo der Bruttolohn- und -gehaltssumme im Vergleich zum zweiten und vor allem zum ersten Quartal verlangsamt. In den Wachstumsergebnissen des ersten Halbjahres verbergen sich jedoch saisonale Überhöhungen, so daß sich als Gesamtcharakteristik der Lohnentwicklung im bisherigen Verlauf des Jahres 1964 eher eine leichte Beschleunigung feststellen läßt. In Anbetracht der starken konjunkturellen Expansion ist dieses Resultat dennoch als sehr maßvoll zu bezeichnen. Zum Zustandekommen dieser stabilisierenden Wirkung haben ebenso die Beruhigung der Nachfrage des Auslandes nach deutschen Erzeugnissen wie die tarifpolitische Zurückhaltung maßgebender Gewerkschaften beigetragen.

Neben den zum Teil erheblichen Unterschieden der Entwicklung in den einzelnen Wirtschaftsbereichen sowohl hinsichtlich der Beschäftigungs- als auch hinsichtlich der Einkommenszunahme ist besonders hervorzuheben, daß die Expansion der Tariflöhne (aber nicht der Tarifgehälter) wieder „aufgeholt“ hat. War der Abstand des effektiven Wachstums der Einkommen je Beschäftigten von der Entwicklung der tariflich vereinbarten Entgelte im Vorquartal sehr beträchtlich, so hat sich die „Lohn-drift“ im dritten Quartal bei den Arbeitern wieder wesentlich abgeschwächt (effektive Einkommensentwicklung je Beschäftigten: + 7,6 vH, Tarifentwicklung August 1964/63: Arbeiter + 7,2 vH; Angestellte + 4,5 vH).



Die gesamten Bruttolöhne und -gehälter nahmen gegenüber dem dritten Quartal 1963 um 3,7 Mrd. DM auf 46,5 Mrd. DM zu. Damit sind sie der Wachstumsrate des Bruttosozialprodukts (8,5 vH), die in beiden vorangegangenen Quartalen höher als die der Arbeitnehmereinkommen war, wieder gleichgekommen. Die Zunahme der Bruttolöhne und -gehälter

**Beschäftigung und Einkommen der Arbeitnehmer¹⁾ in der Bundesrepublik²⁾
3. Quartal 1964**

Wirtschaftsbereich	Absolute Zahlen								Zuwachs gegenüber dem Vorjahrsquartal in vH			
	Männer				Frauen				Ins-gesamt	Männer	Frauen	Ins-gesamt
	gesamt	Arbeiter	Angestellte u. Beamte	Lehr-linge	gesamt	Arbeiter	Angestellte u. Beamte	Lehr-linge				
Beschäftigte Arbeitnehmer (in 1000)												
Land- und Forstwirtschaft . .	337	291	31	15	133	118	7	8	470	- 2,9	- 5,0	- 3,5
Bergbau	484	407	58	19	13	6	7	0	497	- 3,6	± 0,0	- 3,5
Energiewirtschaft	176	114	56	6	22	6	16	0	198	0,6	.	1,0
Industrie der Steine und Erden . .	264	234	27	3	19	8	11	0	283	1,1	.	0,7
Grundstoff-u.Produktionsgüt.-Ind.	1 245	971	230	44	287	175	102	10	1 532	1,5	1,4	1,5
Investitionsgüter-Industrie . . .	2 644	1 917	529	198	907	630	253	24	3 551	2,2	1,7	2,1
Verbrauchsgüter-Industrie	947	738	175	34	1 244	1 085	124	35	2 191	0,1	- 0,3	- 0,1
Nahrungs- und Genußmittel-Ind.	303	214	82	7	255	199	51	5	558	- 1,3	- 0,8	- 1,1
Industrie, gesamt	6 063	4 595	1 157	311	2 747	2 109	564	74	8 810	1,0	0,5	0,8
Handwerk u. sonst. Kleingewerbe	886	644	70	172	295	145	91	59	1 181	0,9	1,0	0,9
Baugewerbe	2 037	1 784	117	136	71	13	50	8	2 108	- 0,2	.	- 0,1
Produzierendes Gewerbe	8 986	7 023	1 344	619	3 113	2 267	705	141	12 099	0,7	0,6	0,7
Handel	1 142	440	561	141	1 411	248	893	270	2 553	2,0	2,1	2,0
Verkehr	1 244	634	556	54	201	70	126	5	1 445	0,6	1,0	0,6
Handel und Verkehr	2 386	1 074	1 117	195	1 612	318	1 019	275	3 998	1,2	2,0	1,5
Öffentlicher Dienst ³⁾	1 908	330	1 535	43	648	130	499	19	2 556	2,6	1,9	2,4
Geld-, Bank u. Versicherungswes.	253	11	214	28	217	16	181	20	470	2,0	1,9	2,0
Gaststättenwesen	111	70	31	10	276	207	59	10	387	1,8	1,8	1,8
Häusliche Dienste	1	—	1	—	397	299	87	11	398	± 0,0	- 3,2	- 3,2
Dienstleistungshandwerk ⁴⁾	77	57	13	7	284	215	25	44	361	1,3	1,8	1,7
Sonstige Dienstleistungen	369	71	283	15	532	94	416	22	901	1,7	1,7	1,7
Dienstleistungen, gesamt	2 719	539	2 077	103	2 354	961	1 267	126	5 073	2,3	0,9	1,7
Insgesamt	14 428	8 927	4 569	932	7 212	3 664	2 998	550	21 640	1,0	0,9	1,0
Bruttolöhne und -gehälter (in Mill. DM)												
Land- und Forstwirtschaft . .	585	487	91	7	159	142	13	4	744	5,8	4,6	5,5
Bergbau	1 175	934	231	10	25	10	15	0	1 200	4,0	± 0,0	3,9
Energiewirtschaft	468	277	188	3	49	11	38	0	517	7,1	16,7	7,9
Industrie der Steine und Erden . .	678	576	100	2	42	15	27	0	720	9,9	5,0	9,6
Grundstoff-u.Produktionsgüt.-Ind.	3 377	2 417	938	22	525	275	245	5	3 902	10,7	10,8	10,7
Investitionsgüter-Industrie . . .	6 347	4 349	1 914	84	1 500	927	563	10	7 847	9,2	9,0	9,2
Verbrauchsgüter-Industrie	2 134	1 518	600	16	1 753	1 470	268	15	3 887	7,9	7,4	7,7
Nahrungs- und Genußmittel-Ind.	777	495	278	4	382	270	110	2	1 159	6,3	7,6	6,7
Industrie, gesamt	14 956	10 566	4 249	141	4 276	2 978	1 266	32	19 232	8,7	8,4	8,7
Handwerk u. sonst. Kleingewerbe	1 646	1 389	188	69	343	198	121	24	1 989	9,2	9,2	9,2
Baugewerbe	5 240	4 723	451	66	132	24	104	4	5 372	8,9	15,8	9,1
Produzierendes Gewerbe	21 842	16 673	4 888	276	4 751	3 200	1 491	60	26 593	8,8	8,7	8,8
Handel	2 566	883	1 627	56	2 005	356	1 545	104	4 571	10,0	11,1	10,5
Verkehr	2 810	1 343	1 444	23	386	116	268	2	3 196	7,2	7,8	7,2
Handel und Verkehr	5 376	2 226	3 071	79	2 391	472	1 813	106	7 767	8,5	10,6	9,1
Öffentlicher Dienst ³⁾	5 359	752	4 587	20	1 442	190	1 242	10	6 801	7,4	7,4	7,4
Geld-, Bank u. Versicherungswes.	677	24	638	15	406	24	371	11	1 083	7,8	8,3	8,0
Gaststättenwesen	248	147	96	5	392	285	103	4	640	9,3	10,1	9,8
Häusliche Dienste	2	—	2	—	490	345	140	5	492	± 0,0	5,6	5,6
Dienstleistungshandwerk ⁴⁾	144	102	39	3	340	277	45	18	484	9,9	10,7	10,5
Sonstige Dienstleistungen	1 033	152	873	8	856	135	710	11	1 889	9,2	9,7	9,4
Dienstleistungen, gesamt	7 463	1 177	6 235	51	3 926	1 256	2 611	59	11 389	7,8	8,3	8,0
Insgesamt	35 266	20 568	14 285	413	11 227	5 070	5 928	229	46 493	8,5	8,9	8,6
Monatliches Durchschnittseinkommen (in DM)												
Land- und Forstwirtschaft . .	579	558	978	156	398	401	619	167	528	8,9	10,0	9,3
Bergbau	809	765	1 328	175	641	556	714	.	805	7,9	.	7,6
Energiewirtschaft	886	810	1 119	167	742	611	792	.	870	6,5	.	6,8
Industrie der Steine und Erden . .	856	821	1 235	222	737	625	818	.	848	8,6	.	8,9
Grundstoff-u.Produktionsgüt.-Ind.	904	830	1 359	167	610	524	801	167	849	9,0	9,3	9,1
Investitionsgüter-Industrie . . .	800	756	1 206	141	551	490	742	139	737	6,9	7,2	7,0
Verbrauchsgüter-Industrie	751	686	1 143	157	470	452	720	143	591	7,8	7,7	7,8
Nahrungs- und Genußmittel-Ind.	855	771	1 130	190	499	452	719	133	692	7,7	8,5	7,8
Industrie, gesamt	822	766	1 224	151	519	471	748	144	728	7,6	7,8	7,9
Handwerk u. sonst. Kleingewerbe	619	719	895	134	388	455	443	136	561	8,3	8,2	8,2
Baugewerbe	857	882	1 285	162	629	615	693	167	849	9,2	10,9	9,2
Produzierendes Gewerbe	810	792	1 212	149	509	471	705	142	733	8,0	8,0	8,1
Handel	749	669	967	132	474	478	577	128	597	7,9	8,9	8,3
Verkehr	753	706	866	142	640	552	709	133	737	6,6	6,7	6,6
Handel und Verkehr	751	691	916	135	494	495	593	128	648	7,2	8,5	7,5
Öffentlicher Dienst ³⁾	936	760	996	155	742	487	830	175	887	4,7	5,4	4,9
Geld-, Bank- u. Versicherungswes.	892	727	994	179	624	500	683	183	768	5,7	6,2	5,9
Gaststättenwesen	745	700	1 032	167	473	459	582	133	551	7,2	8,1	7,8
Häusliche Dienste	667	—	667	—	411	385	536	152	412	.	9,0	9,0
Dienstleistungshandwerk ⁴⁾	623	596	1 000	143	399	429	600	136	447	8,5	8,8	8,7
Sonstige Dienstleistungen	933	714	1 028	178	536	479	569	167	699	7,4	7,9	7,6
Dienstleistungen, gesamt	915	728	1 001	165	556	436	687	156	748	5,4	7,3	6,2
Insgesamt	815	768	1 042	148	519	461	659	139	716	7,4	7,8	7,6

¹⁾ Einschl. Heimarbeiter. — ²⁾ Einschließlich Berlin (West) und Saarland. — ³⁾ Einschl. Soldaten. — ⁴⁾ Photographisches Gewerbe, Wäschereien, Friseur.

wurde wiederum überwiegend durch individuelle Lohnsteigerungen bestimmt. Allerdings hat sich die Beschäftigungsentwicklung — bei dringlicherem Arbeitskräftebedarf, insbesondere in der Industrie — sogar leicht erhöht.

Beschäftigung

Im Vorjahrsvergleich stieg die Zahl der beschäftigten Arbeitnehmer nach eigenen Schätzungen (die Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung veröffentlicht zur Zeit keine Beschäftigtenzahlen) um rund 200 000. In noch größerem Umfang als bisher beruhte die Zunahme der Beschäftigung zum überwiegenden Teil auf dem weiteren Zugang an ausländischen Arbeitskräften (Ende September 1964: + 157 000). Die Bemühungen um die Beschäftigung von weiteren Gastarbeitern in der Bundesrepublik sind im Berichtsquartal besonders erfolgreich gewesen: Die Zahl an ausländischen Mehrbeschäftigten, die seit Mitte des vergangenen Jahres gesunken war, ist in den letzten Monaten wieder stark angestiegen. Im Oktober hat der Bestand nunmehr die erste Million erreicht (die Meldung des Arbeitgeberverbandes Anfang August, daß die Zahl von einer Million Gastarbeitern erreicht sei, hat sich als etwas verfrüht erwiesen). Diese recht erfreuliche Entwicklung dürfte auch für die längerfristige Entlastung des deutschen Arbeitsmarktes um so günstiger sein, als die neuen Arbeitskräfte recht verschiedenen Ländern angehören. Nachdem die Zahl der italienischen Arbeiter (trotz der augenblicklichen Wirtschaftskrise) kaum noch ansteigt, werden die meisten neuen Kontrakte zur Zeit mit Griechen, Spaniern und Türken abgeschlossen (letztgenannte weisen relativ und absolut die stärkste Entwicklung auf). Neuerdings ist es gelungen, wenn auch zunächst im bescheidenen Umfang, Portugiesen zur Arbeitsaufnahme in der Bundesrepublik zu gewinnen.

Die Beschäftigungsentwicklung hat sich in den einzelnen Wirtschaftsbereichen noch stärker als bisher differenziert. Nachdem in der Industrie die Zahl der Arbeitnehmer im Vorquartal erstmals wieder geringfügig über den Vorjahrsstand angestiegen war, hat sich die Beschäftigungsexpansion hier deutlich beschleunigt. Diese Zunahme beschränkte sich jedoch fast ausschließlich auf die Bereiche der Investitionsgüter- (+ 2,1 vH) und der Grundstoffindustrie (+ 1,5 vH), da neben dem Bergbau auch die Verbrauchsgüter- und Nahrungsmittelindustrie ihren Beschäftigungsstand — im Vorjahrsvergleich — nicht ganz behauptet haben. Die Unterschiede werden noch deutlicher, wenn man die Entwicklung in einzelnen Industriezweigen verfolgt: So haben insbesondere die kunststoffverarbeitende Industrie (+ 10,7 vH) und der Fahrzeugbau (+ 4,2 vH) außerordentlich umfangreiche Neueinstellungen vorgenommen, während andererseits der Kohlenbergbau (— 3,1 vH), die holzbearbeitende Industrie (— 3,4 vH) und die papiererzeugende

Industrie (— 3,6 vH) erheblich weniger Beschäftigte als im Vorjahr aufzuweisen haben.

Wie schon im Bericht über das zweite Quartal hervorgehoben wurde, ist der vorher so überaus hohe Arbeitskräftebedarf der Bauwirtschaft ganz erheblich zurückgegangen. Nach der nur noch schwachen Zunahme im zweiten Vierteljahr 1964 hat auch hier jetzt der Beschäftigtenstand den des gleichen Vorjahrsabschnitts nicht mehr ganz erreicht.

Wenn auch die Industrie an der gesamten Mehrbeschäftigung im dritten Quartal einen wesentlich stärkeren Anteil als im letzten Jahr hatte, so deutet doch vieles darauf hin, daß längerfristig die verteilenden Bereiche und Dienstleistungen (im dritten Quartal + 1,5 vH bzw. + 1,7 vH) eine überdurchschnittliche Zunahme ihrer Beschäftigtenzahlen aufweisen werden. Wie schon seit längerem zu beobachten, wird ferner die anhaltende berufliche Umschichtung auch weiterhin dazu führen, daß die Zahl der beschäftigten Arbeiter allmählich abnimmt und sich die Mehrbeschäftigung nur noch bei den Angestelltenberufen niederschlagen wird (drittes Quartal 1964 Arbeiter: — 0,1 vH; Angestellte einschließlich Beamte: + 2,2 vH). Dieser Umschichtungsprozeß hat freilich die ausländischen Arbeitskräfte noch nicht erfaßt, so daß der Rückgang der inländischen Arbeiterzahl — für sich betrachtet — recht umfangreich gewesen ist.

Durchschnittseinkommen

Die effektiven Lohnsteigerungen je Beschäftigten (+ 7,6 vH) haben im dritten Vierteljahr diejenigen des Vorquartals wieder annähernd erreicht. Das Wachstumstempo der Löhne ist im großen und ganzen — eliminiert man den Einfluß geleisteter Arbeitsstunden — im bisherigen Verlauf des Jahres 1964 unverändert geblieben. Auch im einzelnen sind wesentliche Tendenzen, die auf eine Verstärkung oder auch Abschwächung der augenblicklichen Einkommensexpansion schließen ließen, kaum festzustellen. Nach den vorliegenden Ergebnissen der Tarifstatistik haben auf tariflichen Vereinbarungen beruhende Lohnsteigerungen nun wieder mehr an Bedeutung gewonnen, während außertarifliche Mehrzahlungen allem Anschein nach nur seltener geleistet werden.

Überdurchschnittliche Lohnsteigerungen erheblichen Umfanges waren insbesondere in der Bauwirtschaft (schwächer jedoch als in den beiden vorangegangenen Quartalen), der Landwirtschaft, der Grundstoffindustrie, im häuslichen Dienst und dem Dienstleistungshandwerk anzutreffen. Insgesamt war indes die Expansion der Arbeitnehmereinkommen von Bereich zu Bereich gleichmäßiger als im ersten Halbjahr 1964. Bei recht einheitlicher Tendenz der Lohnsteigerungen lagen die durchschnittlichen Bruttolöhne und -gehälter in der Mehrzahl der Wirtschaftsbereiche um 7,5 bis 8,5 vH über dem Vorjahrsniveau.

Allerdings blieben die Lohnsteigerungen in den von der öffentlichen Hand abhängigen Bereichen (öffentliche Verwaltung, Bundesbahn und Bundespost) — wie schon seit längerem — auch im Berichtsquartal weit hinter dem Gesamtdurchschnitt zurück. Bemerkenswert, daß auch hier die effektive Einkommensexpansion nicht mehr mit der Tarifentwicklung parallel läuft. Inzwischen sind hier neue Tarifvereinbarungen (ab 1. Januar 1965) abgeschlossen worden, die bereits zu höheren Weihnachtswendungen (ein Drittel des Monatsgehalts) geführt haben.

Unterschiedliche Lohn- und Gehaltssteigerungen einzelner Arbeitnehmergruppen (tendenziell höhere Zulagen für Bezieher niedrigerer Einkommen) waren auch im dritten Quartal 1964 festzustellen: Die Löhne der Arbeiter (+ 8,3 vH) stiegen wesentlich stärker — fast ausnahmslos in allen Bereichen — als die der Angestellten und Beamten (+ 6,5 vH); aber auch die Verdienste der Frauen (+ 7,8 vH) wiesen abermals eine höhere Zunahme als die der Männer (+ 7,4 vH) auf. Insgesamt hat sich das durchschnittliche Monateinkommen aller Arbeitnehmer einschließlich der Lehrlinge von 666 DM im dritten Quartal 1963 auf 716 DM im dritten Quartal 1964 erhöht.

Lohn- und Gehaltssumme

Von den im Vorjahresvergleich geleisteten Mehrzahlungen an Bruttolöhnen und -gehältern in Höhe von 3,7 Mrd. DM beanspruchten die Arbeiter 2,0 Mrd. DM und die Angestellten einschließlich der Beamten fast 1,7 Mrd. DM für sich. Weit überdurchschnittlich nahm die Lohn- und Gehaltssumme lediglich in der Grundstoffindustrie (+ 10,7 vH), im Handel (+ 10,5 vH) und im Dienstleistungshand-

werk (+ 10,5 vH) zu. Die alles in allem doch recht gleichmäßige Lohnentwicklung wird auch dadurch unterstrichen, daß die Zuwachsraten der Lohn- und Gehaltssummen in den Hauptbereichen produzierendes Gewerbe, Handel und Verkehr und Dienstleistungen nur geringe Unterschiede aufweisen.

Ausblick

Wie aus den schon vorliegenden Ergebnissen zu ersehen ist, hat sich das Wachstumstempo der Arbeitnehmereinkommen zum Jahresende 1964 leicht beschleunigt. Anzeichen für einen sich verstärkenden — generellen — Lohnauftrieb sind jedoch auch im vierten Quartal 1964 kaum zu erkennen. Neue tarifliche Vereinbarungen haben zwar stärker als bisher die effektive Lohnentwicklung bestimmt, werden aber im größeren Umfang erst die Lohnexpansion des Jahres 1965 beeinflussen. Der Abstand zwischen der effektiven und tariflichen Entwicklung wird sich im vierten Vierteljahr 1964 weiter verringert haben.

Bei immer noch lebhafter Nachfrage nach Arbeitskräften dürfte der Zugang an Beschäftigten sich annähernd im bisherigen Umfang gehalten haben. Dies ist fast ausschließlich den erfolgreichen Bemühungen zu verdanken, in hinreichender Zahl weitere ausländische Arbeitskräfte zu gewinnen, die zum größten Teil der Industrie zugute gekommen sind. Die individuellen Lohnsteigerungen (8,5 bis 9 vH) haben gegenüber dem dritten Vierteljahr 1964 ihr konjunkturelles Wachstum annähernd beibehalten, in einzelnen Bereichen — insbesondere im öffentlichen Dienst — sich jedoch verstärkt. Die Zunahme der Bruttolöhne und -gehälter dürfte im vierten Quartal 1964 etwa 9,5 vH bis 10 vH betragen haben.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5 u. 53 Bonn, Koblenzer Str. 170
Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Klaus Dieter Arndt, Dr. Dieter Hiß, Dr. Gerhard Kade, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Manfred Liebrucks
Dr. Herbert Martell, Dr. Horst Seidler, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.

Schriftleitung: Dr. Horst Seidler, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5. Verlag: Duncker & Humblot, 1 Berlin 41, Dietrich-Schäfer-Weg 9.
Nachdruck und sonstige Verbreitung - auch auszugsweise - nur mit Quellenangabe zulässig. Druck: Gustav Ahrens, Buch- und
Kunstdruckerei, 1 Berlin 36, Glogauer Straße 19. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—

Gegenstand	Gebiet*)	Einheit †)	1963					1964										
			Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	
Anzahl der Werktage			22,9	21,8	23,3	20,4	20,0	22,5	21,0	20,8	22,8	18,2	21,8	23,8	22,0	22,3	23,0	
Bevölkerung																		
Bevölkerungsbestand, gesamt	D	1000	E	74955			75045			75245			75490					
" " " " " " " "	BRD *)	"	"	55553	55605	55652	55686	55678	55724	55787	55867	55948	56023	56097	56163	56224		
" " " " " " " "	W-B	"	"	2179	2180	2183	2186	2186	2187	2187	2187	2190	2192	2193	2193	2194	2195	2199
" " " " " " " "	O-B	"	"	1064				1065			1066			1067				
" " " " " " " "	SBZ	"	"	16106				16116			16125			16133				
Bevölkerungsbewegung																		
Geburten 1)	BRD	auf 1000 Einwohner	17,7	18,3	17,3	16,7	16,8	18,4	19,4	19,6	19,7	18,7	18,5	18,5	17,2	18,6	16,7	
" " " " " " " "	MD	"	16,8	18,0	16,9	17,4	17,5	17,3	18,5	17,3	18,4	17,6	17,2	16,4	16,1	17,1		
Sterbefälle 2)	BRD	"	9,7	9,8	10,5	10,9	11,8	12,0	11,7	11,7	11,2	10,5	10,4	10,8	10,0	10,0	10,8	
" " " " " " " "	MD	"	11,6	11,1	12,3	12,1	13,4	15,0	14,6	13,7	14,6	14,8	13,6	12,0	11,6	10,8		
Eheschließungen	BRD	"	16,0	6,8	8,1	8,1	7,0	6,0	6,3	7,5	9,4	11,0	8,7	11,5	14,7	6,5	8,2	
" " " " " " " "	MD	"	12,8	8,3	7,9	7,5	8,7	3,9	6,3	9,1	6,0	11,3	7,3	9,3	11,7	8,0		
Arbeitsmarkt																		
Beschäftigte 5)	BRD	1000	VD	21445			21362			21163			21550			21640		
darunter weibliche	"	vH	"	33,4			33,5			33,7			33,4			33,3		
Arbeitslose b. d. Arb.-Ämtern	"	1000	E	104	105	114	133	252	337	305	227	147	127	112	105	103	100	
Anteil der Arbeitslosen an den Arbeitnehmern 4)	"	vH	"	0,5	0,5	0,5	0,6	1,2	1,6	1,4	1,1	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	
Unterstützte Arbeitslose 5)	"	1000	M	69	67	70	80	131	251	261	206	118	87	76	68	63	61	
Off. Stellen b. d. Arb.-Ämtern	"	1000	E	626	625	581	517	440	501	586	623	614	627	662	677	681	671	
Arbeitslose je 100 off. Stellen	"	Anzahl	"	17	17	20	26	57	67	52	36	24	20	17	16	15	18	
Einkommen 11)																		
Bruttosumme der Löhne in der Industrie	BRD *)	Mill. DM	S	3884,7	3746,0	3968,6	4073,1	4080,8	4106,4	3764,9	4021,5	4176,8	4171,2	4292,0	4401,9	4224,5	4301,3	
Gehälter in der Industrie	"	"	"	1536,4	1546,6	1555,6	1667,9	1809,8	1707,3	1658,5	1706,7	1718,2	1758,1	1763,7	1756,4	1755,8	1769,6	
Beschäftigung d. Ind. 6) 11)																		
Beschäftigte	BRD *)	1000	E	7974,4	7970,0	7979,7	7975,6	7912,2	8178,5	8195,2	8214,8	8294,6	8294,4	8290,5	8312,7	8337,4	8358,2	
Gesamte Industrie	"	"	"	513,2	510,4	508,2	506,3	504,0	501,4	501,2	501,2	504,9	502,5	500,0	497,5	494,8	492,0	
Bergbau	"	"	"	1741,3	1735,5	1733,9	1732,6	1718,7	1718,5	1728,1	1745,8	1769,0	1771,9	1774,0	1782,3	1788,3	1791,1	
Grundst.- u. Produktionsg.	"	"	"	3263,0	3262,5	3264,9	3262,1	3251,2	3442,6	3451,5	3456,8	3495,9	3500,0	3499,7	3510,8	3526,6	3537,3	
Investitionsgüterind.	"	"	"	1947,6	1946,8	1953,2	1956,1	1944,6	2000,9	2000,7	1999,1	2013,3	2006,1	1998,5	1996,8	1999,9	2005,5	
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	509,3	514,8	519,6	514,6	498,8	515,2	513,9	511,9	511,5	513,9	518,3	525,3	527,8	532,3	
Nahrungs- u. Genussm.-Ind.	"	"	"	269,3	268,6	267,4	264,5	251,8	239,8	245,5	259,0	269,7	272,6	273,8	275,3	275,6	275,2	
dar.: Ind. d. Steine u. Erden	"	"	"	351,4	349,6	347,8	347,8	346,8	346,7	347,4	348,4	351,7	351,5	352,0	353,0	354,7	355,1	
Eisenschaffende Ind.	"	"	"	136,2	136,2	136,9	137,4	136,5	138,2	138,4	138,4	139,2	139,0	138,9	139,4	140,2	141,0	
Eisen-, Stahl- u. Tempfergieß.	"	"	"	81,7	81,6	81,5	81,6	81,3	82,8	83,1	83,5	84,4	84,3	84,5	85,1	85,3	85,8	
NE-Metallindustrie	"	"	"	493,9	492,3	493,5	494,2	492,0	502,5	503,7	506,1	511,2	511,0	511,5	514,7	517,2	518,0	
Chemische Industrie	"	"	"	207,0	207,7	207,5	207,2	205,7	223,2	222,4	221,9	224,4	224,4	224,9	226,3	226,8		
Stahlbau	"	"	"	1008,3	1004,5	1002,6	1002,8	999,8	1028,5	1030,2	1030,6	1044,5	1046,4	1044,7	1048,3	1051,6	1052,1	
Maschinenbau	"	"	"	463,5	464,0	465,1	464,9	463,3	476,1	478,1	480,1	484,7	486,5	487,6	488,6	493,4	496,2	
Fahrzeugbau	"	"	"	82,5	81,6	81,3	81,3	81,1	81,2	81,0	80,8	81,5	81,5	81,4	81,4	81,5	81,1	
Schiffbau	"	"	"	806,2	808,8	809,8	810,4	806,1	912,3	916,1	919,1	929,8	930,4	931,5	934,8	939,3	944,5	
Elektrotechnische Ind.	"	"	"	147,0	147,2	147,8	148,2	147,5	153,2	153,7	153,6	155,3	155,3	155,0	154,9	155,3	155,7	
Feinmech. u. opt. Ind.	"	"	"	338,2	338,2	339,6	339,8	337,0	403,6	404,9	405,4	409,1	409,0	408,8	410,1	411,1	412,3	
Eisen-, Blech- u. Metallw.	"	"	"	212,9	212,6	213,2	213,3	212,0	213,9	213,9	214,3	215,1	214,3	214,1	214,5	214,9	215,8	
Holzverarbeitende Ind.	"	"	"	193,2	193,2	193,3	193,0	192,1	204,4	204,4	207,0	206,9	206,6	206,9	207,5	208,1	208,4	
Druckerei u. Vervielfältig.	"	"	"	563,3	561,3	562,0	562,2	559,1	560,6	560,0	557,9	560,2	558,4	555,8	552,6	551,9	552,4	
Textilindustrie	"	"	"	363,0	363,8	365,6	366,8	364,5	387,9	387,0	385,8	390,7	387,8	385,1	384,7	385,6	387,6	
Bekleidungsindustrie	"	"	"															
Darunter Arbeiter 7) 11)																		
Gesamte Industrie	BRD *)	1000	E	6277,1	6270,0	6280,2	6273,7	6212,1	6406,5	6418,7	6435,4	6490,5	6484,4	6480,2	6499,3	6515,3	6528,0	
Bergbau	"	"	"	447,5	444,8	442,9	440,9	438,7	437,1	436,8	436,8	439,9	437,7	435,1	432,8	429,9	427,1	
Grundst.- u. Produktionsg.	"	"	"	1258,3	1248,1	1246,6	1244,9	1226,3	1324,0	1332,9	1349,7	1366,8	1368,3	1370,6	1377,0	1381,3	1383,0	
Investitionsgüterind.	"	"	"	2478,3	2475,5	2478,2	2477,7	2462,6	2605,4	2611,2	2614,0	2641,0	2641,6	2640,8	2649,9	2660,7	2667,0	
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	1622,1	1620,7	1627,1	1629,7	1618,9	1663,4	1662,5	1661,4	1671,1	1662,7	1655,4	1654,2	1655,5	1659,5	
Nahrungs- u. Genussm.-Ind.	"	"	"	375,9	380,9	385,4	380,5	365,6	376,6	375,3	373,5	371,6	374,0	378,2	385,4	387,8	391,4	
Geleist. Arbeiterstd. 11)																		
Gesamte Industrie	BRD *)	Mill.	S	991,6	1017,5	1102,7	1044,0	977,8	1063,0	1010,4	1032,9	1096,9	987,6	1040,6	1064,0	973,5	1071,6	
Bergbau	"	"	"	66,1	65,9	74,1	69,6	65,7	73,7	65,0	65,7	71,2	61,5	65,5	67,4	60,6	65,1	
Grundst.- u. Produktionsg.	"	"	"	225,9	225,5	242,2	228,0	215,7	225,4	215,5	223,4	238,7	217,1	229,9	238,9	221,2	235,4	
Investitionsgüterind.	"	"	"	389,3	405,0	434,6	415,1	387,1	429,2	412,9	418,8	444,6	403,5	427,9	429,7	393,1	435,3	
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	244,2	255,7	279,7	263,2	244,6	288,6	255,3	262,0	276,6	244,5	251,8	259,6	233,8	267,3	
Nahrungs- u. Genussm.-Ind.	"	"	"	66,0	65,5	72,2	68,1	64,7	66,1	61,8	63,0	65,7	61,0	65,4	68,4	68,5	71,9	
Tägliche Arbeitszeit 8) 11)																		
Gesamte Industrie	BRD *)	Std.	D	6,90	7,44	7,88	8,16	7,87	7,37	7,50	7,72	7,41	8,37	7,37	6,88	6,79	7,20	
Bergbau	"	"	"	6,45	6,80	7,02	7,74	7,49	7,49	7,08	7,23	7,10	7,72	6,91	6,54	6,40	6,68	
Grundst.- u. Produktionsg.	"	"	"	7,29	7,67	7,56	8,31	8,13	7,57	7,70	7,96	7,66	8,72	7,69	7,29	7,28	7,47	
Investitionsgüterind.	"	"	"	6,86	7,50	7,37	8,21	7,86	7,32	7,53	7,70	7,38	8,39	7,43	6,81	6,72	7,16	
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	6,57	7,24	7,22	7,92	7,56	7,18	7,31	7,58	7,26	8,08	6,98	6,59	6,42	7,06	
Nahrungs- u. Genussm.-Ind.	"	"	"	7,67	7,88	7,87	8,77	8,85	7,80	7,84	8,10	7,75	8,97	7,93	7,46	7,60	7,67	
Produktionsergebnis 9)																		
je Beschäftigten	BRD **)	1950 = 100</																