

STATISTISCHE BERICHTE



2643
8. MEZ. 2009
Ke

Herausgeber: Statistisches Bundesamt / Wiesbaden

Arb.-Nr. V/33/7

Erschienen am 18. September 1957

STATISTISCHES BUNDESAMT
WIESBADEN
Z 1
3678

Der Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen 1950, 1952 bis 1956

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe gestattet.

I n h a l t

Seite

Textliche Darstellung

Vorbemerkungen	3
I. Stellung der Bundesrepublik Deutschland im Welthandel mit Kraftfahrzeugen	5
II. Die Bedeutung der Bundesrepublik als Lieferland und als Absatzgebiet für ihre wichtigsten Handelspartner	7
III. Der Außenhandel der Bundesrepublik mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen	8
1. Gesamtentwicklung	8
2. Strukturwandlungen	9
3. Die Ausfuhr im Kraftfahrzeugbereich nach Warengruppen	12
4. Die Einfuhr im Kraftfahrzeugbereich nach Warengruppen	24
IV. Außenhandel und Inlandsversorgung mit Kraftfahrzeugen ...	26

Tabellen

Erläuterungen	30
1. Die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen in den Jahren 1936 (Deutsches Reich), 1950, 1952 bis 1956 (Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West))	32
2. Die Ausfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen nach Verbrauchsländern in den Jahren 1950, 1952 bis 1956	34
3. Die Durchschnittswerte für Kraftfahrzeuge in der Ausfuhr in den Jahren 1936 (Deutsches Reich), 1950, 1952 bis 1956 (Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West))	35
4. Die Ausfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) an Kraftwagen zur Personenbeförderung nach Verbrauchsländern in den Jahren 1952 bis 1956	36
5. Die Ausfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) an Kraftwagen zur Lastenbeförderung nach Verbrauchsländern in den Jahren 1950, 1952 bis 1956	38
6. Die Ausfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) an Omnibussen und Obussen (einschl. Fahrgestelle) nach Verbrauchsländern in den Jahren 1952 bis 1956	40
7. Die Ausfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) an Kraftträdern nach Verbrauchsländern in den Jahren 1952 bis 1956	41
8. Die Einfuhr von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen in den Jahren 1936 (Deutsches Reich), 1950, 1952 bis 1956 (Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West))	42
9. Die Einfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen nach Kraftfahrzeugarten bzw. Warengruppen und nach den wichtigsten Herstellungsländern in den Jahren 1952 bis 1956	44

Schaubilder

Der Außenhandel mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen ..	45
1. Ausfuhr und Einfuhr 1956	
2. Ausfuhr 1936, 1950 und 1952 bis 1956	
3. Ausfuhr von Kraftwagen zur Personenbeförderung 1952 und 1956 nach Ländern	

Der Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen 1950, 1952 bis 1956

In der Gesamtausfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) des Jahres 1956 stand die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen mit einem Wert von zusammen 3,1 Mrd. DM und einem Anteil von 10,1 vH unter den in der Außenhandelsstatistik vergleichbaren Warengruppen an zweiter Stelle. Sie wurde lediglich vom Maschinenexport mit 5,8 Mrd. DM übertroffen, dessen Anteil an der Gesamtausfuhr 1956 bei 19 vH, also doppelt so hoch gelegen hat. - Die Einfuhr im Kraftfahrzeugsektor hatte mit einem Wert von 139 Mill. DM und einem Anteil von 0,5 vH im Rahmen der Gesamteinfuhr eine sehr viel geringere Bedeutung (vgl. Schaubild 1 auf Seite 45).

Vorbemerkungen

Im folgenden wird ein Überblick über den Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) im gesamten Kraftfahrzeugbereich in den Jahren 1950 bis 1956 gegeben. Einleitend wird die Stellung der Bundesrepublik im Welthandel mit Kraftfahrzeugen nach den Ergebnissen für 1955 bzw. 1956 kurz umrissen und die Bedeutung der Bundesrepublik als Lieferland bzw. als Absatzland für ihre wichtigsten Handelspartner herausgestellt. Bei der Darstellung des Außenhandels selbst werden auch die Grundlinien der Entwicklung seit der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg aufgezeigt. Zum Schluß wird ein Hinweis gebracht auf die Größenverhältnisse von Außenhandel und Inlandsversorgung mit Kraftfahrzeugen im Jahre 1956.

Zum Kraftfahrzeugbereich werden im folgenden die Kraftwagen zur Personbeförderung (Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Krankentransportwagen), als besondere Gruppe dieser Kraftfahrzeugart die Omnibusse und Obusse, sowie die Kraftwagen zur Lastenbeförderung (einschließlich der Spezialkraftfahrzeuge) gerechnet, jede Fahrzeuggruppe einschließlich der Fahrgestelle mit Motor (kurz als "Fahrgestelle" bezeichnet). Ferner gehören zum Kraftfahrzeugbereich die Krafträder, einschließlich der Mopeds, und die Straßenzugmaschinen, außerdem sämtliche Kraftfahrzeugteile^{1) 2)}, soweit sie als solche von der Außenhandelsstatistik erfaßt werden. Nicht in die Betrachtung einbezogen werden die Ackerschlepper, da diese im allgemeinen nicht als Verkehrsmittel, sondern ihrem eigentlichen Verwendungszweck nach als landwirtschaftliche Maschinen angesehen werden. Außer acht gelassen werden ferner Kraftfahrzeugbereifungen, sofern sie gesondert aus- oder eingeführt werden³⁾. Sie werden allgemein dem Bereich der Kautschukerzeugnisse zugerechnet.

Die Betrachtung über die Beteiligung der Bundesrepublik am Welthandel mit Kraftfahrzeugen muß sich auf die Kraftfahrzeuge selbst beschränken. Bei den Kraftfahrzeugteilen ist wegen der unterschiedlichen begrifflichen Abgrenzung in den Anschreibungen der Welthandelsländer eine Zusammenfassung zu Welthandlungsergebnissen untunlich.

Da sich bei der Errechnung des Welthandels mit Kraftfahrzeugen Schwierigkeiten daraus ergeben würden, daß die Außenhandelszahlen verschiedener

1) Einschließlich Fahrgestelle ohne Motor. - 2) Soweit mit Rücksicht auf zollrechtliche Bestimmungen des Auslandes vollständige Kraftfahrzeuge in zerlegtem Zustand ausgeführt werden, zählen sie zu den fertigen Fahrzeugen und nicht zu den Kraftfahrzeugteilen. - 3) Ausfuhrwert 1955: 75 Mill. DM, 1956: 101 Mill. DM; Einfuhrwert 1955: 8 Mill. DM, 1956: 7 Mill. DM.

Länder in eine einheitliche Währung umgerechnet werden müssen, könnte man daran denken, die Welthandelszahlen nach Stück, statt nach Werten zusammenzustellen. Jedoch würden Stückzahlen allein für internationale Zusammenstellungen nicht die geeignete Berechnungsgrundlage darstellen, da von Land zu Land erhebliche qualitative Unterschiede in den gehandelten Kraftfahrzeugen zu beobachten sind. Es erscheint daher zweckmäßig, Stückzahlen und Werte nebeneinander zu verwenden. Dabei ergeben sich allerdings zwei- oder dreifache Welthandelszahlen, die einander jedoch ergänzen und gleichzeitig korrigieren.

In Anbetracht der qualitativen Unterschiede erscheint auch in der Analyse des deutschen Außenhandels im gesamten Kraftfahrzeugbereich eine mengen- bzw. stückzahlmäßige Betrachtung nicht angebracht, zumal jetzt auch die Kraftfahrzeugteile in die Untersuchung einbezogen werden müssen, bei denen die Addition von Mengenzahlen unsinnig wäre. In diesem Zusammenhang ist vielmehr grundsätzlich von den Werten auszugehen.

Die Wertbetrachtung wird aus den gleichen Gründen auch der Untersuchung über die Bedeutung der Bundesrepublik für ihre Partnerländer im Bereich des Außenhandels mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen zugrundegelegt.

Allgemein ist jedoch die alleinige Verwendung von Wertzahlen, insbesondere bei zeitlichen Vergleichen, insofern unzuverlässig, als in den Wertveränderungen, z.B. der einzelnen Warengruppen, außer den Mengenbewegungen auch Veränderungen in der Zusammensetzung und Preisänderungen enthalten sind. Die Mengenbewegung ließe sich zwar durch die Bildung von Durchschnittswertreihen ausschalten; solche Durchschnittswertreihen für Warengruppen gewährleisten indessen auch keine Möglichkeit, Preisänderungen und Qualitätsverschiebungen zu trennen. Die Preisänderungen könnte man gegebenenfalls durch die Bildung von Volumenreihen (Mengen, gewichtet mit den Durchschnittswerten eines Basisjahres) eliminieren. Selbst dann würden immer noch etwaige Veränderungen in der Zusammensetzung der einzelnen Gruppen unberücksichtigt bleiben.

Schließlich geben auch Durchschnittsgewichte - insbesondere bei Beobachtungen über längere Zeiträume hinweg - keinen sicheren Anhalt für Veränderungen in der Zusammensetzung der einzelnen Warengruppen. So sind im Vergleich mit der Vorkriegszeit infolge stärkeren Einbaues von Leichtmetallteilen und sonstiger Gewichtseinsparungen die Durchschnittsgewichte je Kraftwagen, z.B. der gleichen Hubraumklasse, nicht unerheblich zurückgegangen.

Über die Veränderungen in der Zusammensetzung der einzelnen Fahrzeuggruppen läßt sich nur dann etwas aussagen, wenn man in die Untergruppen hineinsteigen kann. Soweit es möglich ist, werden daher im folgenden bei den einzelnen Gruppen neben den Wertvergleichen Mengenvergleiche durchgeführt. Dies ist indessen z.B. nicht möglich bei Vergleichen mit der Vorkriegszeit. So lassen sich über die Veränderungen in der Zusammensetzung der exportierten Personenkraftwagen - etwa nach Größenklassen - gegenüber der Vorkriegszeit keine Feststellungen treffen, da Personenkraftwagen in der Außenhandelsstatistik damals nicht weiter untergliedert worden sind. Über Veränderungen in der qualitätsmäßigen Zusammensetzung der Warengruppen im Kraftfahrzeugbereich läßt sich genaueres erst für die Nachkriegszeit (ab 1952) feststellen, seitdem nach Größenklassen untergliederte Außenhandelszahlen verfügbar sind.

Die Gegenüberstellung von Inlandsversorgung und Außenhandel mit Kraftfahrzeugen kann naturgemäß nur auf Stückzahlen basieren.

I. Die Stellung der Bundesrepublik im Welthandel mit Kraftfahrzeugen

Die fünf bedeutendsten Ausfuhrländer der Welt für Personenkraftwagen, die im Jahre 1955⁴⁾ 94 % der Weltausfuhr⁵⁾ bestritten, nämlich die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und die Vereinigten Staaten von Amerika, haben im Jahre 1956 zusammen über 1,1 Mill. Personenkraftwagen ausgeführt, gegenüber einer Ausfuhr von rd. 300 000 Wagen im Jahre 1936. Das damalige Deutsche Reich ist 1936 an der gesamten Personenkraftwagenausfuhr dieser fünf Länder nur mit 8,8 vH beteiligt gewesen, während im Jahre 1956 die Bundesrepublik einen Anteil von 37,4 vH erreichen konnte. Damit nahm die Bundesrepublik 1956 hinsichtlich der Anzahl der ausgeführten Personenkraftwagen unter allen Ausfuhrländern die erste Stelle ein. Das Deutsche Reich hatte 1936 mit Abstand von den beiden führenden Ländern an dritter Stelle gestanden.

Ausfuhr von Personenkraftwagen¹⁾ durch die wichtigsten Weltausfuhrländer

Land	1936		1955		1956	
	Stück	vH	Stück	vH	Stück	vH
Bundesrep. Deutschland (1936: Deutsches Reich) ²⁾	27 000	9	356 000	33	420 000	37
Großbritannien	65 000	21	322 000	29	290 000	26
V. St. v. Amerika	182 000	59	219 000	20	184 000	16
Frankreich	19 000	6	133 000	12	151 000	13
Italien ³⁾	15 000	5	61 000	6	78 000	7
Insgesamt	307 000	100	1 092 000	100	1 123 000	100

1) Ohne Fahrgestelle für Personenkraftwagen aller Art; auf volle Tausend abgerundet. - 2) Einschl. Kombiwagen.

Betrachtet man die Ausfuhr von Personenkraftwagen der fünf Hauptausfuhrländer der Welt (ohne die Ausfuhr der Ostblockländer) nach ihrer wertmäßigen Rangordnung, so ergibt sich für die Jahre 1955 und 1956 folgendes Bild:

	1955		1956	
	Mrd. DM	vH	Mrd. DM	vH
Bundesrep. Deutschland	1,39	27	1,68	32
V. St. v. Amerika	1,65	32	1,46	27
Großbritannien	1,33	26	1,26	24
Frankreich	0,56	11	0,65	12
Italien	0,25	5	0,28	5
Insgesamt	5,18	100	5,33	100

4) Für 1956 lagen bei Abfassung des Berichts Gesamtzahlen des Welthandels noch nicht vor. - 5) Ohne Ausfuhr der Ostblockstaaten. - Infolge der unterschiedlichen begrifflichen Abgrenzung der Kraftfahrzeuge in den einzelnen Ländern ist zur Zeit eine Darstellung des Welthandels mit Kraftfahrzeugen aller Art und dementsprechend auch eine exakte Berechnung des Anteils der Bundesrepublik nicht möglich. Die Stellung der Bundesrepublik in der Weltausfuhr und Weltausfuhr der wichtigsten Fahrzeuggruppen (der Personenkraftwagen, der Lastkraftwagen und der Krafträder) ergibt sich indessen aus einem Vergleich ihres Außenhandels mit dem der führenden Ausfuhr- bzw. Einfuhrländer.

Auch unter Zugrundelegung der Wertzahlen stand demnach 1956 die Bundesrepublik Deutschland unter den fünf wichtigsten Exportländern der Welt für Personenkraftwagen an führender Stelle.

Von den Hauptausfuhrländern für Personenkraftwagen waren in den Jahren 1955 und 1956 vier gleichzeitig als Exportländer für Liefer- und Lastkraftwagen führend: die Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien, die Bundesrepublik Deutschland und Frankreich. Ihre Exportergebnisse in den beiden Jahren lauteten für Lastkraftwagen, einschließlich der Fahrgestelle für Lastkraftwagen:

	1955		1956	
	Stück	Mill. DM	Stück	Mill. DM
V. St. v. Amerika	175 000	1 393,6	197 000	1 813,1
Großbritannien	155 000	960,7	142 000	1 009,9
Bundesrep. Deutschland	65 000	469,7	77 000	566,0
Frankreich	26 000	180,5	24 000	200,9

Die wichtigsten Exportländer für Krafträder (einschließlich Mopeds) waren in den gleichen Jahren: die Bundesrepublik Deutschland, Großbritannien, Italien, Frankreich, Österreich und die Niederlande. Die Exporte betragen:

	1955		1956	
	Stück	Mill. DM	Stück	Mill. DM
Bundesrep. Deutschland	205 000	135,3	238 000	151,8
Großbritannien	61 000	83,3	59 000	85,7
Italien	88 000	66,1	100 000	73,8
Frankreich	72 000	42,0	50 000	27,6
Österreich	30 000	20,0	47 000	24,8
Niederlande	22 000	9,8	24 000	11,5

Die Bundesrepublik stand demnach 1956 bei den Krafträdern, wie bei den Personenkraftwagen, unter allen Exportländern an erster Stelle, hier jedoch mit erheblichem Abstand vor dem nächstfolgenden Exportland. In der Ausfuhr von Liefer- und Lastkraftwagen belegte sie im gleichen Jahr den dritten Platz.

In der Welteinfuhr⁶⁾ von Kraftfahrzeugen spielt die Bundesrepublik als ein Land mit erheblicher Eigenproduktion naturgemäß eine geringere Rolle als in der Weltausfuhr. So rangierte sie 1955, gemessen an den Stückzahlen der importierten Fahrzeuge, unter den Einfuhrländern für Personenkraftwagen an 13. Stelle. Innerhalb Europas hatten Schweden, Österreich, die Schweiz, die Niederlande, Dänemark und Großbritannien als Einfuhrländer eine größere Bedeutung als die Bundesrepublik. Außerhalb Europas wiesen die Vereinigten Staaten von Amerika, Neuseeland, Kanada, Algerien, Franz.-Marokko und Rhodesien/Njassaland größere Einfuhrzahlen auf.

Eine noch geringere Bedeutung dürfte die Bundesrepublik als Einfuhrland für Lastkraftwagen und Krafträder gehabt haben. Für diese Fahrzeuggruppen liegen allerdings Welteinfuhrzahlen auch für frühere Jahre nicht vor. Bezeichnend dürfte aber sein, daß der Absatz nach der Bundesrepublik im Jahre 1955 an der Gesamtausfuhr der vier wichtigsten Exportländer bei beiden Fahrzeugarten der Stückzahl nach mit weniger als 1 vH beteiligt gewesen ist (Lastkraftwagenausfuhr einschl. Fahrgestelle 1955 von den Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien, Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland zusammen: 420 797 Stück, davon nach der Bundesrepublik 82 Stück = 0,02 vH; Kraftradausfuhr von Großbritannien, Italien, Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland zusammen: 425 741 Stück, davon nach der Bundesrepublik 2 364 Stück oder 0,6 vH).

6) Ohne Einfuhr der Ostblockstaaten.

II. Die Bedeutung der Bundesrepublik als Lieferland und als Absatzgebiet für ihre wichtigsten Handelspartner

Die Bedeutung der Bundesrepublik für ihre wichtigsten Partnerländer auf dem Gebiet des Außenhandels mit Kraftfahrzeugen ist den Statistiken dieser Länder zu entnehmen. Insgesamt waren es 1956 mehr als 130 Absatzländer, in die von der Bundesrepublik Kraftfahrzeuge ausgeführt worden sind. An der Kraftfahrzeugeinfuhr der wichtigsten unter diesen Absatzländern waren 1955 westdeutsche Kraftfahrzeuge wie folgt beteiligt (die Länder sind in der Reihenfolge ihrer Bedeutung als Absatzgebiet aufgeführt):

Anteil des Partnerlandes an der Kraftfahrzeugausfuhr der BRD	Land		Anteil der BRD an der Kraftfahrzeugeinfuhr des Partnerlandes	Deutschlands (BRD) Stelle in der Kraftfahrzeugeinfuhr
12,3 vH	Schweden	{ einschl. Teile }	50,7 vH	1.
9,5 "	Belgien-Luxembg.	{ " " }	29,2 "	1.
9,1 "	Österreich	{ ohne Teile }	70,9 "	1.
9,1 "	Niederlande	{ einschl. Teile }	37,2 "	1.
7,0 "	V.St.v.Amerika	{ " " }	46,2 "	1.
6,8 "	Schweiz	{ " " }	45,9 "	1.
4,2 "	Dänemark	{ " " }	47,3 "	1.
2,1 "	Portugal	{ " " }	42,1 "	1.
1,9 "	Großbritannien	{ " " }	31,5 "	1.
1,8 "	Frankreich	{ " " }	23,6 "	2.
1,4 "	Spanien	{ " " }	24,2 "	2.

Einen Anteil Schwedens, des wichtigsten Absatzgebietes für westdeutsche Kraftfahrzeuge, an der deutschen Kraftfahrzeugausfuhr von etwa 12 vH (einschl. Teile) stand demnach 1955 ein Anteil der Bundesrepublik an der Kraftfahrzeugeinfuhr dieses Landes von rd. 51 vH gegenüber. Noch höher (71 vH) war der Anteil der Bundesrepublik an der Kraftfahrzeugeinfuhr Österreichs, das 9 vH der deutschen Kraftfahrzeugausfuhr (ohne Teile) aufgenommen hat. Nicht nur bei diesen beiden Ländern, sondern ganz allgemein war bei den wichtigeren Absatzgebieten der Einfuhranteil der deutschen Kraftfahrzeuge erheblich größer als der entsprechende Anteil dieser Länder an der deutschen Ausfuhr.

An der Einfuhr der Bundesrepublik im Kraftfahrzeugbereich waren 1955 rund 50 Lieferländer beteiligt. 89 vH der Einfuhr bestritten Italien, Frankreich, Belgien-Luxemburg, die Vereinigten Staaten von Amerika, die Schweiz und Österreich. Die folgende Übersicht zeigt, welche Rolle die Bundesrepublik 1955 in der Kraftfahrzeugausfuhr dieser sechs Länder gespielt hat und in welchem Ausmaß umgekehrt diese Länder an der Einfuhr der Bundesrepublik an Kraftfahrzeugen beteiligt gewesen sind (in der Reihenfolge ihrer Bedeutung für die deutsche Einfuhr):

Anteil des Partnerlandes an der Kraftfahrzeugeinfuhr der BRD	Land		Anteil der BRD an der Kraftfahrzeugausfuhr des Partnerlandes	Deutschlands (BRD) Stelle in der Kraftfahrzeugausfuhr
32,8 vH	Italien	{ einschl. Teile }	7,7 vH	3.
14,7 "	Frankreich	{ " " }	1,8 "	14.
13,9 "	Belgien-Luxembg.	{ " " }	8,9 "	2.
11,9 "	V.St.v.Amerika	{ " " }	0,3 "	49.
8,6 "	Schweiz	{ " " }	28,2 "	1.
7,9 "	Österreich	{ " " }	13,3 "	3.

7) Für 1956 lagen bei Abfassung dieses Berichts hinreichend aufgegliederte Außenhandelsergebnisse der einzelnen Absatz- bzw. Lieferländer noch nicht vor.

Die Bundesrepublik war demnach 1955 vor allem für die Schweiz, Österreich, Belgien-Luxemburg und Italien ein wichtiges Absatzgebiet. In beiden Richtungen des Außenhandels mit Kraftfahrzeugen, sowohl in der Einfuhr wie in der Ausfuhr, war sie für die Schweiz das bedeutendste Partnerland.

III. Der Außenhandel der Bundesrepublik mit Kraftfahrzeugen

1. Gesamtentwicklung (vgl. Tabelle 1 auf Seite 32f.)

Im Jahre 1956 belief sich die A u s f u h r der Bundesrepublik an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen auf 3,1 Mrd. DM gegenüber einer Ausfuhr des Deutschen Reichs im Jahre 1936 in Höhe von rd. 90 Mill. RM⁸⁾. Die Ausfuhr vollständiger Kraftfahrzeuge ist im Vergleich zur Ausfuhr des Jahres 1936, dem letzten einwandfrei vergleichbaren Jahr im Außenhandel der Vorkriegszeit, der Stückzahl nach auf fast das 15-fache gestiegen. In jenem Jahr war die bis dahin dem Werte und der Menge nach höchste Kraftfahrzeugausfuhr des Deutschen Reiches zu verzeichnen gewesen. Sie hatte die Rückgänge der Krisenzeit um 1930 bereits aufgeholt. Bis 1938 ist dann die Kraftfahrzeugausfuhr allerdings nochmals auf mehr als das Doppelte des Wertes angestiegen.

Die erhebliche Zunahme der Kraftfahrzeugausfuhr in der Nachkriegszeit gegenüber 1936 ist noch eindrucksvoller, wenn man folgendes berücksichtigt: einmal liegen seit Beendigung des zweiten Weltkrieges wichtige Produktionszentren der Kraftfahrzeugindustrie (Sachsen, Brandenburg) außerhalb des heutigen Bundesgebietes. Außerdem waren am Ende dieses Krieges innerhalb des Bundesgebietes die Betriebe der Kraftfahrzeugindustrie zu einem großen Teil zerstört, zu einem weiteren Teil technisch überbeansprucht oder veraltet. Vereinzelt wurden in der ersten Nachkriegszeit auch Produktionsbetriebe demontiert. Zum anderen waren in Ost- und Südeuropa bedeutende Absatzgebiete verlorengegangen. Überdies drängten in der Nachkriegszeit die anderen Herstellungsländer von Kraftfahrzeugen, vor allem infolge freigewordener Rüstungskapazitäten, mit ihrer Kraftfahrzeugproduktion in verstärktem Maße auf die Weltmärkte.

Im Verlauf der Nachkriegsjahre hat die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen von Jahr zu Jahr beträchtlich zugenommen. Gegenüber 1950 hat sie sich 1956 insgesamt dem Wert nach verachtfacht. Allerdings waren die Jahreszuwachsrate in dieser Zeitspanne unterschiedlich. Im Jahre 1954 betrug die Zuwachsrate gegenüber dem Vorjahr 51 vH. Sie ist seitdem stetig kleiner geworden und belief sich 1956 nur noch auf 20 vH.

Die E i n f u h r von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen aus dem Ausland ist gegenüber der Vorkriegszeit ebenfalls erheblich angestiegen. Sie betrug im Jahre 1936 (Reichsgebiet) 7,2 Mill. RM⁹⁾ im Jahre 1950 (Bundesgebiet) 61,6 Mill. DM. Die Kraftfahrzeugeinfuhr des Jahres 1936 war allerdings dem Werte nach die niedrigste des letzten Jahrzehnts vor dem 2. Weltkrieg gewesen. 1928 hatte sie - bei einem etwa doppelt so hohen Durchschnittswert je Kraftfahrzeug - noch einen Gesamtwert von etwa 100 Mill. RM⁹⁾ gehabt.

8) Ein Wertvergleich mit der Vorkriegszeit wird durch die Veränderung des Erhebungsgebietes und des Bewertungsmaßstabes sowie durch die unterschiedliche Erfassung der Kraftfahrzeugteile beeinträchtigt. Er soll nur in etwa die Größenverhältnisse der Entwicklung andeuten. - 9) Die Kraftfahrzeugteile sind als solche seinerzeit nur unvollständig erfasst worden.

Auch die Kraftfahrzeugeinfuhr hat sich nach 1950 erheblich ausgeweitet. Sie belief sich 1956 auf 138,6 Mill. DM. Im Vergleich zur Entwicklung der Ausfuhr hat sich jedoch diese Zunahme in einem begrenzten Rahmen gehalten.

2. Strukturwandlungen (vgl. Schaubild 2 auf Seite 45)

Die Entwicklung der A u s f u h r von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen war in der Nachkriegszeit hinsichtlich ihrer Zusammensetzung nach Warengruppen uneinheitlich.

Die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen
in den Jahren 1936, 1950, 1955 und 1956

Benennung	1936 ¹⁾²⁾		1950 ²⁾		1955		1956 ³⁾	
	Mill. RM	vH	Mill. DM	vH	Mill. DM	vH	Mill. DM	vH
Kraftwagen zur Personenbeförderung (ohne Omnibusse und Obusse)	49	54	234	59	1 400,9	53,4	1 686,1	53,9
Omnibusse und Obusse (einschl. Fahrgestelle)	1	1	4	1	51,8	2,0	54,2	1,7
Kraftwagen zur Lastenbeförderung	21	23	77	20	487,8	18,6	592,7	18,9
Straßenzugmaschinen	.	.	1	0	4,3	0,2	8,2	0,3
Krafträder (einschl. Mopeds)	5	5	15	4	135,4	5,2	151,9	4,9
Teile und Zubehör für Kraftfahrzeuge aller Art	.	.	64	16	541,1	20,6	637,4	20,4
Insgesamt	90 ⁴⁾	100	395	100	2 621,3	100	3 130,5	100

1) Deutsches Reich.- 2) Die Anteilswerte für 1936 und 1950 sind nur in beschränktem Umfang mit denen der späteren Jahre vergleichbar (vgl. Fußnote 6 zu Tabelle 1).- 3) Ohne Rückwaren und Ersatzlieferungen.- 4) Für das Jahr 1936 wurden dem Wert der ausgeführten Kraftfahrzeuge nach Tab. 1 geschätzte Werte der dort (unvollständig) nachgewiesenen Kraftfahrzeugteile hinzugefügt, so daß sich ein Gesamtausfuhrwert von 90 Mill. RM ergab.

Der Anteil der Personenkraftwagen, einschließlich der Kombinationskraftwagen, Krankentransportwagen und Fahrgestelle, der 1950 dem Werte nach rd. 60 vH der Gesamtausfuhr des Kraftfahrzeugbereichs betragen hatte, war 1952 auf 42 vH zurückgefallen, ist aber seitdem wieder auf etwas mehr als 50 vH angestiegen. Er entsprach damit dem Anteil der Personenkraftwagen an der Kraftfahrzeugausfuhr des Jahres 1936. Innerhalb der Personenkraftwagenausfuhr ist seit 1952, dem Jahre, in dem erstmalig Personenkraftwagen nach Größenklassen untergliedert worden sind, der Anteil der leichten Wagen (1 bis 1,5 l Hubraum) mit etwa zwei Dritteln (1956: 65 vH) im großen und ganzen konstant geblieben. Unter den übrigen Gruppen der Personenkraftwagen konnten die Kleinwagen (bis 1 l) und die Kombinationskraftwagen ihre Anteile auf Kosten der restlichen Gruppen beträchtlich erhöhen.

Der Anteil der Lastkraftwagen und der Fahrgestelle für Lastkraftwagen am Gesamtwert der Ausfuhr des Kraftfahrzeugbereichs ist von etwas über 23 vH im Jahre 1936 auf 19 vH 1956 zurückgegangen. Im Jahre 1952 war mit 25 vH der Vorkriegsanteil sogar vorübergehend überschritten worden.

Unter den einzelnen Arten der Lastkraftwagen konnten die leichten Wagen (bis 2 t Nutzlast) von 1952 bis 1956 ihren Anteil an der Gesamtausfuhr dieser Gruppe beträchtlich verstärken. Führend blieben in dieser Gruppe nach wie vor die Fahrgestelle für Lastkraftwagen.

Die Krafträder haben ihren Vorkriegsanteil an der Kraftfahrzeugausfuhr in Höhe von rd. 5 vH in der Nachkriegszeit behauptet. Innerhalb der Kraftfahrzeugausfuhr haben im Laufe der letzten Jahre die Motorroller und die Mopeds sehr erheblich an Bedeutung gewonnen.

Beträchtlich ist nach wie vor der Anteil der Kraftfahrzeugteile und des Zubehörs an der Gesamtausfuhr des Kraftfahrzeugbereichs (1956: rd. 20 vH). Diese Erzeugnisse werden allerdings in der Außenhandelsstatistik erst seit 1952 in größerer Vollständigkeit gesondert ausgewiesen. Seit diesem Jahr ist ihr Anteil an der Gesamtausfuhr des Kraftfahrzeugbereichs leicht zurückgegangen.

Die Einfuhr von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen
in den Jahren 1936, 1950 und 1952 bis 1956

Wertanteile in vH

Benennung	1936 ¹⁾²⁾	1950 ²⁾	1952	1953	1954	1955	1956 ³⁾
Kraftwagen zur Personenbeförderung (ohne Omnibusse und Obusse)	73	43	37,1	46,1	36,2	49,0	49,0
Omnibusse und Obusse (einschl. Fahrgestelle)	-	1	0,1	0,3	1,4	1,0	2,3
Kraftwagen zur Lastenbeförderung	5	41	7,7	6,4	11,6	13,4	9,9
Straßenzugmaschinen	.	.	0,0	0,1	0,5	0,8	1,3
Krafträder (einschl. Mopeds)	3	9	10,0	7,4	6,6	3,1	0,9
Teile und Zubehör für Kraftfahrzeuge aller Art	19	7	45,1	39,7	43,8	32,7	36,6
Insgesamt	100 ⁴⁾	100 ⁴⁾	100	100	100	100	100

1) Deutsches Reich. - 2) Die Anteilsszahlen für 1936 und 1950 sind nur in beschränktem Umfang mit denen der späteren Jahre vergleichbar (vgl. Fußnote 7 zu Tab. 8). - 3) Ohne Rückwaren und Ersatzlieferungen. - 4) Für die Jahre 1936 und 1950 wurden dem jeweiligen Wert der eingeführten Kraftfahrzeuge nach Tab. 8 die entsprechenden Werte der dort (unvollständig) nachgewiesenen Kraftfahrzeugteile hinzugefügt, so daß sich für 1936 ein Gesamteinfuhrwert von 7,2 Mill. RM, für 1950 ein solcher von 61,6 Mill. DM ergab.

Die Strukturänderungen in der Kraftfahrzeugeinfuhr waren sehr viel stärker als in der Ausfuhr. Der Anteil der Personenkraftwagen ist hier gegenüber der Vorkriegszeit zurückgegangen (von etwa 70 auf rd. 50 vH 1956). Auch innerhalb der Personenkraftwageneinfuhr ergaben sich einige Verschiebungen. Besonders in den letzten Jahren - seit 1952 - sind die Kleinwagen (bis 1 l Hubraum) in der Einfuhr stärker in den Vordergrund getreten. Sie machten 1956 etwa die Hälfte der eingeführten Personenkraftwagen aus, gegenüber einem Fünftel im Jahre 1952.

Die Lastkraftwagen (einschließlich Fahrgestelle) haben in der Einfuhr auch in der Nachkriegszeit gegenüber 1936 keine größere Bedeutung gewonnen. Seit 1952 - in diesem Jahre wurden erstmals Lastkraftwagen und Fahrgestelle gesondert ausgewiesen - ist überdies der Anteil der vollständigen Lastkraftwagen an der Gesamteinfuhr des Kraftfahrzeugbereichs von 1,5 auf 0,8 vH zurückgegangen.

Beträchtlich gestiegen ist dafür der Anteil der Fahrgestelle, und zwar von 3,6 auf 5,4 vH, nachdem er in der Zwischenzeit schon fast an 10 vH herangekommen war (1955).

Die Krafträder haben in der Nachkriegszeit nur vorübergehend eine größere Rolle in der Kraftfahrzeugeinfuhr gespielt. In den Jahren 1950 bis 1952 machten sie 8 vH der Kraftfahrzeugeinfuhr und mehr aus, haben aber seitdem ständig an Bedeutung verloren.

Die Kraftfahrzeugteile, die in den Jahren 1952 bis 1954 40 bis 45 vH der gesamten Kraftfahrzeugeinfuhr ausgemacht hatten, waren daran im Jahre 1956 nur noch mit einem guten Drittel (37 vH) beteiligt.

Regional gesehen (vgl. Tabelle 2 auf Seite 34) steht ein großer Teil der europäischen Absatzländer, die schon in der Vorkriegszeit für das Deutsche Reich bedeutsam gewesen sind, auch heute noch in der stark erhöhten Kraftfahrzeug a u s f u h r des Bundesgebietes im Vordergrund, z.B. Schweden, Belgien, die Niederlande, die Schweiz, Dänemark und Norwegen.

Die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen
nach wichtigen Verbrauchsländern
in den Jahren 1950, 1952 bis 1956

Werte in Mill. DM

Erdteil Verbrauchsland	1950 ¹⁾	1952	1953	1954	1955	1956 ²⁾
Europa	332,8	775,3	928,6	1 380,9	1 736,3	1 903,8
darunter nach:						
Belgien-Luxemburg	52,3	139,9	162,0	223,3	247,8	327,3
Dänemark	23,1	50,7	95,0	145,9	110,6	123,3
den Niederlanden	69,4	78,5	110,4	184,6	238,1	236,8
Österreich	8,8	24,6	45,3	133,6	233,1	190,0
Schweden	75,8	121,3	140,2	251,3	322,5	354,9
der Schweiz	45,3	85,3	115,7	142,2	178,4	202,1
Afrika	17,5	74,0	80,0	134,7	215,8	246,0
Amerika	37,6	156,8	203,4	241,7	411,6	624,4
darunter nach:						
den V.-St.v. Amerika	2,5	14,2	21,2	51,4	183,8	305,5
Asien	6,4	38,9	63,0	139,3	199,5	284,7
darunter nach:						
Indien ³⁾	0,3	2,1	2,2	11,1	48,8	102,1
Australien-Ozeanien	0,4	3,1	8,2	35,3	58,1	71,5
Insgesamt	394,7	1 048,0	1 283,3	1 931,8	2 621,3	3 130,5

1) Wegen der Vergleichbarkeit der Ergebnisse des Jahres 1950 mit denen der folgenden Jahre siehe Fußnote 2 zu Tabelle 2. - 2) Ohne Rückwaren und Ersatzlieferungen. - 3) 1955/56 einschl. ehem. Franz.-Indien.

Andererseits sind, wie bereits erwähnt, die südosteuropäischen Länder als Absatzgebiete für deutsche Kraftfahrzeuge weitgehend ausgefallen, wie z.B. Ungarn, Rumänien und Bulgarien. Nur Griechenland hat hier die frühere Bedeutung behaupten können. Großbritannien hat als Absatzgebiet für

deutsche Kraftfahrzeuge gegenüber der Vorkriegszeit an Gewicht verloren. Indessen ist Österreich, das früher als Abnehmerland eine untergeordnete Rolle gespielt hatte¹⁰⁾, seit 1953 stark in den Vordergrund getreten. Es hat allerdings 1956 fast ein Fünftel des Ausfuhrwertes von 1955 wieder verloren. Überdurchschnittlich war auch die Zunahme der Kraftfahrzeugausfuhr nach Frankreich und Finnland.

Insgesamt wurden 1956 etwa 60 vH der Gesamtausfuhr des Kraftfahrzeugbereichs in Europa abgesetzt, während sich dieser Anteil 1936 auf etwa 70 vH belaufen hatte. In der Nachkriegszeit hatte der Anteil der europäischen Länder zunächst sehr viel höher gelegen (1950: 84 vH) als in der Vorkriegszeit, ist aber seitdem ständig zurückgegangen und bleibt seit 1955 hinter dem Vorkriegsanteil zurück.

Mit Ausnahme Brasiliens sind heute in Übersee die gleichen Länder als Absatzgebiete führend, die früher schon eine größere Bedeutung für die deutsche Kraftfahrzeugausfuhr gehabt haben, nämlich die Südafrikanische Union, Argentinien, die Vereinigten Staaten von Amerika und Indien. Die USA haben sich in den letzten Jahren zum bedeutendsten Absatzgebiet der Bundesrepublik außerhalb Europas entwickelt. Sie standen 1956 unter sämtlichen Absatzländern an dritter Stelle.

Als Lieferland für Kraftfahrzeuge sind indessen die Vereinigten Staaten von Amerika im Vergleich zur Vorkriegszeit in den Hintergrund getreten. Die derzeit wichtigsten europäischen Bezugsländer, Italien und Großbritannien, sind auch in der Vorkriegszeit an der Kraftfahrzeug e i n - f u h r maßgeblich beteiligt gewesen. Eine größere Bedeutung als vor dem Kriege erlangten in der Nachkriegszeit Belgien und Frankreich, während Österreich, das früher in der Einfuhr den zweiten Platz innegehabt hatte, 1956 nur noch an sechster Stelle rangierte.

3. Die Ausfuhr im Kraftfahrzeugbereich nach Warengruppen

Es wurde bereits einleitend festgestellt, daß die Kraftfahrzeugausfuhr im Jahre 1956 rd. 10 vH des Wertes der Gesamtausfuhr der Bundesrepublik ausgemacht hat. Gegenüber der Vorkriegszeit ist damit ihr Anteil ganz erheblich gestiegen. War die Kraftfahrzeugausfuhr in der Gesamtausfuhr des Deutschen Reiches im Jahre 1936 nur mit weniger als 2 vH beteiligt gewesen, so betrug der entsprechende Anteil an der Gesamtausfuhr der Bundesrepublik im Jahre 1950 bereits 4,7 vH. Er hat sich infolge des - gemessen an der Zunahme aller Exporte - überdurchschnittlichen Anstiegs der Kraftfahrzeugausfuhr (von rd. 400 Mill. DM 1950 auf 3,1 Mrd. DM 1956) nochmals verdoppelt.

¹⁰⁾ Nur in der Kraftradausfuhr war Österreich von jeher ein wichtiges Absatzgebiet gewesen.

a) Kraftwagen zur Personenbeförderung
(vgl. Tabelle 1 auf Seite 32 f.)

Mit 1,7 Mrd. DM oder rd. 54 vH stellte im Jahre 1956 der Export von Personenkraftwagen, einschließlich der Kombiwagen, der Krankentransportwagen und der Fahrgestelle, den weitaus größten Teil der Ausfuhr des gesamten Kraftfahrzeugbereichs. Auf Kraftwagen zur Personenbeförderung entfiel mit einer Zunahme um 1,4 Mrd. DM auch ein erheblicher Teil der Ausfuhrsteigerung des gesamten Kraftfahrzeugbereichs (+ 2,7 Mrd. DM) gegenüber 1950.

In der Vorkriegszeit (1936) hatte die Ausfuhr des Deutschen Reichs rund 30 000 Personenkraftwagen, einschl. Fahrgestelle mit Motor, betragen (1935: 65 000 Stück). 1950 wurden aus der Bundesrepublik bereits wieder rd. 67 000 Wagen ausgeführt. In den folgenden Jahren nahm dann diese Ausfuhr einen außerordentlich starken Aufschwung. Sie belief sich 1956 auf 421 000 Stück.

Sowohl der Menge als auch dem Werte nach lag 1956 das Schwergewicht der Personenkraftwagenausfuhr bei den leichten Wagen (mit einem Zylinderinhalt von 1 bis 1,5 l). Diese Wagengruppe hatte auch den größten Anteil an der Ausfuhrsteigerung des ganzen Bereichs gegenüber 1952 (750 von insgesamt 1 247 Mill. DM). An zweiter Stelle folgten 1956 die Exporte der schweren Wagen (über 1,5 l), während die Kleinwagen (unter 1 l) erst hinter den Kombiwagen die vierte Stelle einnahmen.

Für 1936 und 1950 liegen aufgegliederte Ausfuhrzahlen für die einzelnen Größenklassen der Personenkraftwagen nicht vor. Seit 1952 bewegten sich die Anteile der leichten Wagen an der Gesamtausfuhr der Kraftwagen zur Personenbeförderung dem Werte nach zwischen 56 und 66 vH, während die Anteile der schweren Wagen in umgekehrter Entsprechung zwischen 32 und 22 vH schwankten. Der Rest entfiel in den Jahren seit 1953 mit je 5 bis 6 vH auf Kleinwagen und auf Kombiwagen. Im Jahre 1952 waren die Ausfuhranteile dieser beiden Fahrzeuggruppen mit je 3 vH noch geringer gewesen. Beide haben seitdem einen überdurchschnittlichen Ausfuhranstieg erfahren. Dabei hat die Kombiwagenausfuhr seit 1955 den Kleinwagenexport überflügelt.

Die Ausfuhrdurchschnittswerte ¹¹⁾ für die einzelnen Gruppen der Kraftwagen zur Personenbeförderung waren 1956 folgende:

3 600 DM	für Personenkraftwagen der Klasse	bis 1 l
3 500 "	"	" " über 1 bis 1,5 l
7 000 "	"	" " " 1,5 bis 2 l
5 900 "	"	" " " 2 bis 3 l
8 000 "	"	" " " 3 l
4 200 "	"	Kombiwagen
7 500 "	"	Krankentransportwagen
6 100 "	"	Fahrgestelle.

11) Bei den hier genannten Durchschnittswerten handelt es sich nicht um Verkaufspreise der Industrie oder des Exporthandels, sondern um die aufgrund der Ergebnisse der Außenhandelsstatistik errechneten Grenzwerte je Stück.

Die Abweichungen von dem normalen Preisgefälle nach der "Schwere" der Wagen sind z.T. auf die unterschiedlichen Anteile von Gebrauchtwagen zurückzuführen. Die ausgeführten Personenwagen über 3 l waren, bis auf vereinzelte "Rückwaren", ausschließlich Gebrauchtwagen, da bisher in der Nachkriegszeit derartige Wagen in der Bundesrepublik nicht hergestellt worden sind.

Für die gesamte Gruppe der Personenkraftwagen betrug 1956 der Ausfuhrdurchschnittswert je Wagen 4 000 DM, nachdem er 1952 schon auf 4 500 DM gestanden hatte (vgl. Tabelle 3 auf Seite 35). Im Jahre 1936 hatte sich der entsprechende Wert auf 1 600 RM belaufen. Da für 1936 die ausgeführten Personenkraftwagen nicht nach Größenklassen untergliedert worden sind, kann nicht festgestellt werden, in welcher Weise sich gegenüber jener Zeit die Zusammensetzung der Personenkraftwagenausfuhr geändert hat. Erst seit 1952 wird eine solche Untergliederung vorgenommen, so daß sich nur für die letzten Jahre die Komponenten der Durchschnittswertänderung aufzeigen lassen: von 1952 bis 1956 waren in der Ausfuhr die größeren Mengensteigerungen bei den Wagen der Größenklassen bis 1,5 l zu beobachten. Gleichzeitig gingen hier die Durchschnittswerte zurück, während sie sich für die schweren Wagen leicht erhöhten. Im gewogenen Durchschnitt sind die Ausfuhrwerte je Personenkraftwagen seit 1952 um etwa 5 vH gesunken.

Der Rückgang der Durchschnittswerte ist nicht identisch mit einem Rückgang der Ausfuhrpreise. Es können innerhalb der einzelnen Größenklassen sehr wohl Verschiebungen zu geringeren Qualitäten stattgefunden haben, die den Durchschnittswert der ganzen Größenklasse gesenkt haben. Solche qualitativen Veränderungen lassen sich jedoch auch für die Nachkriegszeit im einzelnen nicht feststellen, da eine weitergehende Aufgliederung der Ausfuhrzahlen, etwa nach Typen, nicht vorliegt.

Von dem Gesamtwert der Ausfuhr des Jahres 1956 an Kraftwagen zur Personenbeförderung in Höhe von 1,7 Mrd. DM entfielen 1,0 Mrd. DM auf den Export nach den europäischen Ländern (vgl. Tabelle 4 auf Seite 36f.). Bei den nach Europa ausgeführten Wagen handelte es sich überwiegend (rd. 60 vH) um leichte Personenkraftwagen (1 bis 1,5 l), während die schweren Wagen (über 1,5 l) hier nur mit 26 vH beteiligt waren.

Die Ausfuhr von Personenkraftwagen¹⁾
nach Erdteilen und Größenklassen im Jahre 1956

Wertanteile in vH

Größenklasse	Europa	Afrika	Amerika	Asien	Australien- Ozeanien	Ins- gesamt
Personenkraftwagen mit einem Hubraum						
bis 1 l	8,6	11,2	4,8	4,3	2,3	7,4
über 1 bis 1,5 l	63,0	45,5	77,2	35,7	91,5	64,8
über 1,5 bis 2 l	11,2	11,6	10,5	28,7	2,1	11,6
über 2 bis 3 l	17,0	31,6	7,3	31,1	4,1	15,9
über 3 l	0,3	0,1	0,2	0,2	-	0,2
Zusammen	100	100	100	100	100	100

1) Ohne die Ausfuhr von Fahrgestellen mit Motor.

Einen erheblichen Teil der gesamten Europaausfuhr an Personenkraftwagen nahmen die skandinavischen Länder auf (325 Mill. DM). Unter ihnen wiederum stand Schweden mit 244 Mill. DM an erster Stelle. Schweden war damit in der deutschen Ausfuhr das führende Absatzland im europäischen Länderbereich. Besonders seit 1954, dem Jahr, in dem dieses Land vorübergehend an die führende Stelle in der Ausfuhr überhaupt aufgerückt war, ist die Personenkraftwagenausfuhr dorthin erheblich gestiegen. Im Jahre 1956 mußte es allerdings die Führung in der gesamten Personenkraftwagenausfuhr des Bundesgebietes an die Vereinigten Staaten von Amerika abtreten. Die Exporte nach Norwegen entwickelten sich weniger günstig. Sie waren von 1954 auf 1955 nicht unerheblich zurückgegangen und konnten auch 1956 trotz eines leichten Anstiegs den Stand von 1954 nicht wieder erreichen.

Als zweite Gruppe unter den Absatzländern für Personenkraftwagen folgten die Benelux-Länder mit rd. 296 Mill. DM. Führend war hier mit 207 Mill. DM Belgien-Luxemburg, das damit unter allen Abnehmerländern der Bundesrepublik an dritter Stelle stand. Bevor es 1954 von Schweden auf den zweiten und 1955 von den USA auf den dritten Platz verwiesen wurde, hatte Belgien-Luxemburg in der Personenkraftwagenausfuhr stets die Führung innegehabt. Auch die Niederlande sind von jeher ein gutes Abnehmerland für deutsche Personenkraftwagen gewesen. Die Ausfuhr dorthin zeigte bis 1955 eine stetige Aufwärtsentwicklung, um erstmals im Jahre 1956 wieder an Umfang einzubüßen (- 15 Mill. DM).

Zu den bedeutenderen europäischen Absatzländern für Personenkraftwagen zählten 1956 auch die südlichen Nachbarländer der Bundesrepublik: die Schweiz und Österreich. Die Schweiz war schon immer ein besonders aufnahmefähiges Absatzgebiet für deutsche Personenkraftwagen. Sie hatte z.B. 1953 nach Belgien-Luxemburg an zweiter Stelle unter allen Abnehmerländern rangiert und steht jetzt an vierter Stelle. Österreich hat dagegen erst seit 1954 eine beachtenswerte Stelle unter den Absatzgebieten für Personenkraftwagen eingenommen. Die Wagenausfuhr nach dort war von 1953 auf 1954 dem Werte nach auf das Vierfache gestiegen, verdoppelte sich nochmals bis 1955, mußte aber 1956 um 24 Mill. DM oder um 17 vH nachgeben.

Auch die übrigen europäischen Länder, mit Ausnahme der Türkei, Jugoslawiens und der Länder des sowjetischen Einflußbereichs nahmen jeweils in größerem Umfang deutsche Personenkraftwagen auf als 1952. Betrachtlich gestiegen ist vor allem die Ausfuhr deutscher Kraftwagen nach Großbritannien. Sie erhöhte sich von 0,2 Mill. DM im Jahre 1952 auf 25 Mill. DM im Jahre 1956. Gegenüber 1955 hatte sie allerdings einen leichten Rückgang aufzuweisen.

Das Hauptabsatzgebiet für Personenkraftwagen in der Ausfuhr nach Übersee - und erstmals zugleich im gesamten PKW-Export der Bundesrepublik - waren 1956 die Vereinigten Staaten von Amerika (vgl. Schemabild 3 auf Seite 45). Es wurden dorthin Personenkraftwagen im Werte von 269 Mill. DM ausgeführt. Der überraschend kräftige Anstieg begann im Jahre 1954. Damals hatten die USA noch an siebenter Stelle unter allen Absatzländern gestanden. In den beiden letzten Jahren erhöhte sich die Ausfuhr dorthin jeweils um mehr als 100 Mill. DM. Kanada, das 1956 über das Doppelte der Vorjahrsbezüge aus der Bundesrepublik einfuhrte (62 Mill. DM), rückte unter den außereuropäischen Absatzländern auf den zweiten Platz vor.

Weitere bemerkenswerte Absatzgebiete außerhalb Europas waren die Südafrikanische Union (41 Mill. DM), der Australische Bund (38 Mill. DM), ferner Argentinien, Venezuela, Mexiko und Franz.-Marokko. Der Export von Personenkraftwagen nach Latein-Amerika (ABC-Staaten) ist im ganzen in den Jahren bis 1955 zurückgegangen, konnte sich aber 1956 wieder erholen. Bedeutliche Ausfuhrerhöhungen ergaben sich im Verkehr mit Argentinien, Mexiko und Venezuela. Ihnen standen Ausfuhrminderungen vor allem im Außenhandel mit Brasilien, Chile und Kolumbien gegenüber.

In der Ausfuhr nach Außereuropa waren ebenfalls die Personenkraftwagen der Größenklasse 1 bis 1,5 l allgemein führend. Sie stellten mehr als drei Viertel der Gesamtausfuhr an Personenkraftwagen nach Amerika und mehr als neun Zehntel nach Australien. Im Afrikalexport standen auch die leichten Wagen mit 46 vH im Vordergrund, während die schweren Wagen 43 vH ausmachten. Im Export nach Asien waren dagegen die Wagen der Größenklassen über 1,5 l stärker beteiligt als die leichten Wagen (60 gegenüber 36 vH).

Kombinationskraftwagen, deren Ausfuhr seit 1952 von 15 auf 128 Mill. DM gestiegen ist, wurden im Jahre 1956 vor allem nach Belgien-Luxemburg, Österreich und den USA exportiert. Nach Belgien-Luxemburg waren schon vorher - mit Ausnahme von 1955 - jeweils die meisten Kombiwagen ausgeführt worden. Die Ausfuhr dorthin stieg gegenüber 1955 nochmals kräftig an. Österreich hatte im Jahre 1955 sogar vorübergehend an der ersten Stelle unter den Absatzländern gestanden. Seitdem ist jedoch die Ausfuhr dorthin leicht zurückgegangen.

Fahrgestelle für Personenkraftwagen wurden dem Werte nach fast zur Hälfte in der Südafrikanischen Union abgesetzt. Der hohe Durchschnittswert dieser Fahrgestelle (5 900 DM) läßt erkennen, daß es sich zur Hauptsache um Chassis für schwere und hochwertige Wagen gehandelt hat.

b) Kraftomnibusse und Obusse
(vgl. Tabelle 1 auf Seite 32 f.)

Im Rahmen der Ausfuhr des Kraftfahrzeugbereichs ist der Export von Kraftomnibussen und Obussen (nebst Fahrgestellen) mit einem Wert von 34 Mill. DM und einem Anteil von 1,7 vH (1956) von nicht sehr erheblicher Bedeutung. Schon in der Vorkriegszeit (1936) waren diese Fahrzeuge mit nur wenig mehr als 1 vH an der Kraftfahrzeugausfuhr beteiligt gewesen. Überdies nahm die Ausfuhr von Omnibussen (einschl. Obussen) in der Nachkriegszeit eine weniger günstige Entwicklung als der Export von Personenkraftwagen. Bis 1953 war sowohl die Ausfuhr fertiger Omnibusse als auch die von Omnibus-Fahrgestellen kräftig angestiegen. Der Export der fertigen Fahrzeuge nahm der Stückzahl nach zwar auch 1954 nochmals zu, mußte aber in diesem Jahr den Werte nach bereits einen Rückgang auf zwei Drittel des Ausfuhrwertes von 1953 hinnehmen. 1955 fiel dann die Omnibusausfuhr sowohl der Stückzahl als auch dem Werte nach zurück, um allerdings 1956 wieder leicht anzusteigen. Die Ausfuhr von Fahrgestellen für Omnibusse hielt sich seit 1953 dem Werte nach etwa auf gleicher Höhe, verlor aber der Stückzahl nach ein Sechstel der damaligen Ausfuhr.

Der Rückgang des Ausfuhrwertes bei den fertigen Omnibussen war im wesentlichen die Folge eines Absinkens des Durchschnittswerts. Hatte dieser je Kraftomnibus 1952 noch 70 000 DM betragen, so lag er 1956 nur noch bei 43 000 DM. Die Durchschnittswertsenkung dürfte zur Hauptsache auf eine stärkere Beteiligung der leichteren Omnibusse¹²⁾ zurückzuführen sein.

12) Die untere Grenze der Omnibusse liegt bei den Fahrzeugen mit 10 Sitzen, einschließlich Sitz des Fahrzeugführers. Der "Volkswagenbus" z.B. gehört demnach nicht zu den Omnibussen, sondern zu den Personenkraftwagen.

Die Ausfuhr von Fahrgestellen hat gegenüber der von fertigen Omnibussen von 1952 bis 1956 den Werte nach relativ erheblich zugenommen. Machten sie 1953 noch weniger als ein Viertel des Ausfuhrwertes der Omnibusse aus, so ist ihr Wertanteil bis 1956 auf fast 40 vH gestiegen. Zugleich hat sich der Durchschnittswert dieser Fahrgestelle leicht erhöht.

Die Ausfuhr von Omnibussen und Obussen¹⁾
nach Erdteilen im Jahre 1956

Erdteil	Menge		Wert	
	Stück	vH	1 000	vH
Europa	965	55,4	26 690	49,2
Afrika	180	10,4	6 423	11,9
Amerika	201	11,6	9 363	17,3
Asien	389	22,4	11 652	21,5
Australien-Ozeanien	4	0,2	67	0,1
Insgesamt	1 737	100	54 195	100

1) Einschl. der Ausfuhr von Fahrgestellen mit Motor.

Mehr als die Hälfte (55 vH) der im Jahre 1956 ausgeführten Omnibusse und Obusse wurde in europäischen Ländern abgesetzt, vor allem in den Niederlanden, Belgien-Luxemburg, Österreich, der Schweiz und Italien (vgl. Tabelle 6 auf Seite 40). Dem Werte nach war der Anteil der Europaausfuhr jedoch mit 49 vH geringer. Er hatte in den beiden vorhergehenden Jahren rd. 40 vH der gesamten Omnibusausfuhr betragen. Auf europäische Länder entfielen auch fast drei Viertel der Ausfuhrzunahme gegenüber 1952. Einen erheblichen Rückgang hatte hier der Export nach der Türkei zu verzeichnen. In der Omnibusausfuhr nach den amerikanischen Ländern (vor allem nach Süd- und Mittelamerika) war umgekehrt der Wertanteil größer als der Mengenanteil. Mit 17 vH des Wertes stand dieser Länderbereich unter den Absatzgebieten an dritter Stelle nach Europa und Asien. Der Menge nach nahm der amerikanische Kontinent (hier vor allem Kolumbien und Argentinien) nur 12 vH der Ausfuhr von Kraftomnibussen auf. Die unterschiedlichen Anteile lassen darauf schließen, daß die leichteren Omnibusse vorwiegend in die europäischen Länder, die schweren Omnibusse dagegen in stärkerem Ausmaß nach den amerikanischen Gebieten ausgeführt worden sind. Gegenüber 1952 haben die Exporte nach Latein-Amerika (Argentinien, Brasilien) erheblich verloren. Nur nach Kolumbien konnte die Ausfuhr von Omnibussen beträchtlich erhöht werden.

Unter den sonstigen außereuropäischen Ländern erhöhten sich gegenüber 1952 die Exporte nach den asiatischen und afrikanischen Gebieten, vor allem nach Iran und Ägypten.

c) Kraftwagen zur Lastenbeförderung
(vgl. Tabelle 1 auf Seite 32 f.)

Die Ausfuhr an Kraftwagen zur Lastenbeförderung (Liefer- und Lastkraftwagen, Spezial-Kraftfahrzeuge und Fahrgestelle für Lastkraftwagen) zeigte in der Nachkriegszeit ebenfalls eine Aufwärtsentwicklung, ohne daß diese die Ausfuhrsteigerung der Personenkraftwagen auch nur annähernd erreicht hätte. Der Lastwagenexport begann nach dem Kriege (1950) wieder mit einer verhältnismäßig kleinen Anzahl ausgeführter Einheiten, nämlich mit rd. 20 000 Stück (1936 hatte die Gesamtausfuhr nur 6 000 Stück betragen). Bis 1956 erhöhte sich jedoch die Zahl der ausgeführten

Lastkraftwagen auf rd. 77 500 Stück, also auf fast das Vierfache gegenüber 1950. Dem Werte nach war die Ausfuhrsteigerung von 77 auf fast 600 Mill. DM, also auf etwa das Achtfache, noch stärker. Gleichzeitig erhöhte sich der Durchschnittswert je Lastkraftwagen von 3 800 auf 7 600 DM. Dies läßt vermuten, daß 1956 die Fahrgestelle, deren Durchschnittswert höher lag als der der vollständigen Lastkraftwagen, stärker an der Ausfuhr beteiligt gewesen sind als 1950. Da für 1950, wie für 1936 eine Aufgliederung der ausgeführten Lastkraftwagen nicht vorliegt, lassen sich für diese Jahre die Anteile der Fahrgestelle nicht feststellen. Im Jahre 1952, in dem der Durchschnittswert je Kraftwagen zur Lastenbeförderung (einschließlich der Fahrgestelle) mit 7 800 DM besonders hoch gelegen hatte, entfiel auf die Fahrgestelle knapp die Hälfte der ausgeführten Fahrzeuge. Seitdem machte die Anzahl der Chassis jeweils etwa 40 vH der Ausfuhr aller Lastkraftwagen aus. Dem Werte nach lag jedoch ihr Anteil infolge des hohen Durchschnittswerts stets erheblich höher. Er betrug im Jahre 1956 59 vH.

An der Ausfuhr der gesamten Gruppe der Kraftwagen zur Lastenbeförderung waren 1956 die fertigen Liefer- und Lastkraftwagen dem Werte nach mit 37 vH beteiligt. Unter ihnen standen die leichteren Lastkraftwagen (bis 2 t Nutzlast) bei weitem im Vordergrund. Ihre Ausfuhr betrug 1956 175 Mill. DM gegenüber einem Export der schweren Wagen (über 2 t Nutzlast) von nur 42 Mill. DM. Seit 1952 (erst seit diesem Jahr liegen die Ausfuhrzahlen für Lastkraftwagen in der weiteren Untergliederung vor) hat sich überdies die Ausfuhr der leichteren Wagen am stärksten ausgeweitet, nämlich auf mehr als das Dreifache des Exportwertes von 1952. Die Ausfuhr der schweren Lastwagen hat in der gleichen Zeit nur um die Hälfte zugenommen. Die Ausfuhr von Fahrgestellen für Lastkraftwagen erhöhte sich verhältnismäßig gegenüber 1952 auf mehr als das Doppelte. In absoluten Werten war hier die Zunahme mit 185 Mill. DM stärker als bei den vollständigen Lastkraftwagen (135 Mill. DM).

Lag der Ausfuhrdurchschnittswert 1956 für fertige Lastkraftwagen bei 4 700 DM je Wagen, so betrug er für Fahrgestelle 11 400 DM. Offenbar wurden vorwiegend Chassis für schwere Lastkraftwagen an die ausländischen Montagefabriken für deutsche Lastwagentypen geliefert. Seit 1952 haben sich die Ausfuhrdurchschnittswerte für fertige Wagen um 9 vH gesenkt (die der leichteren Wagen sind mit rd. 4 000 DM je Stück unverändert geblieben), während der Durchschnittswert der Fahrgestelle seit damals um 15 vH gestiegen ist.

Besonders hohe Durchschnittswerte erreichten naturgemäß die ausgeführten Spezialkraftfahrzeuge. Beispielsweise erzielten Feuerwehrfahrzeuge einen Ausfuhrdurchschnittswert von rd. 60 000 DM je Fahrzeug. Die Entwicklung der Ausfuhr dieser Spezialkraftfahrzeuge war uneinheitlich. Seit 1954 hat sie beträchtlich zugenommen.

Die Lastkraftwagenausfuhr verteilte sich 1956 je zur Hälfte auf Europa und Außeuroopa (vgl. Tabelle 5 auf Seite 38f.). Unter den europäischen Absatzländern für Kraftwagen zur Lastenbeförderung standen Belgien-Luxemburg mit Bezügen in Höhe von 55 Mill. DM an erster Stelle vor den Niederlanden (49 Mill. DM), die ihrerseits 1955 das führende Absatzland für Lastkraftwagen gewesen waren. Es folgten die Schweiz mit 28 Mill. DM, Dänemark mit 26 Mill. DM und Österreich mit 21 Mill. DM. Mit Abstand schlossen sich zahlreiche europäische Absatzländer an. Gegenüber 1955 ergaben sich innerhalb des europäischen Bereichs kräftige Exportausweitungen im Verkehr mit Belgien-Luxemburg (+ 16 Mill. DM), Frankreich (+ 7 Mill. DM) und Finnland (+ 6 Mill. DM), während die Ausfuhr nach Österreich gegenüber dem Vorjahr erheblich zurückging, und zwar um 10 Mill. DM oder um fast ein Drittel.

In Übersee war Indien der bedeutendste Absatzmarkt. Mit einer Verdoppelung der Bezüge gegenüber 1955 ist es überdies zum wichtigsten Abnehmerland in der Gesamtausfuhr an Lastkraftwagen aufgerückt. Von großer Bedeutung waren in Übersee außerdem noch Brasilien und Argentinien. Bemerkenswert verstärkt hat sich auch die Lastkraftwagenausfuhr nach den Vereinigten Staaten von Amerika und nach Chile.

Gegenüber 1950 ist der Anteil Europas zugunsten des Anteils der außereuropäischen Absatzgebiete beträchtlich zurückgegangen (von 70 auf 51 vH). Dies beruht auf einer überdurchschnittlichen Ausweitung der Lastkraftwagenausfuhr nach verschiedenen Überseegebieten. Vor allem ist hier Indien vom bedeutungslosen Markt im Jahre 1950 zum führenden Absatzgebiet der Bundesrepublik aufgestiegen (1950 keine Lieferungen; 1956 solche für 75 Mill. DM). Die Ausfuhr dorthin bestand fast ausschließlich aus Fahrgestellen. Kräftige Erhöhungen gegenüber 1950 ergaben sich ferner im Export von Lastkraftwagen nach Argentinien, den USA, Brasilien, der Südafrikanischen Union, Chile, Ägypten und Nigerien. Brasilien, das 1950 mit den Niederlanden zu den bedeutendsten unter allen Absatzgebieten gezählt hatte, mußte sich 1956 trotz einer Verdoppelung seiner Bezüge (von 12 auf 25 Mill. DM) mit dem 6. Platz begnügen, während Argentinien, das gleich danach an 7. Stelle stand, seine Bedeutung als Absatzmarkt gegenüber 1950 leicht erhöht hat.

Ein Vergleich der Lastkraftwagenausfuhr 1956 nach Ländern mit der entsprechenden Ausfuhr in der Vorkriegszeit ist wegen der damaligen unvollständigen Nachweisung der einzelnen Verbrauchsländer - die Ausfuhrwerte lagen vielfach unter der für die Veröffentlichung vorgesehenen Mindestgrenze - nicht möglich.

In der Ausfuhr der vollständigen Wagen überwog der Export an leichten Wagen (bis 2 t Nutzlast). Es ist jedoch bemerkenswert, daß deren Anteile an den Lastkraftwagenausfuhren nach Afrika und Asien mit 56 bzw. 60 vH weit geringer waren als die an den Exporten nach den übrigen Erdteilen (80 vH und darüber). In der Ausfuhr nach einzelnen wichtigen Absatzländern, wie z.B. Irak, Uruguay, Ägypten, Chile und vor allem nach der Türkei überwogen sogar die schwersten "Laster" (über 5 t).

Die Ausfuhr von Lastkraftwagen¹⁾
nach Erdteilen und Größenklassen im Jahre 1956

Wertanteile in vH

Größenklasse	Europa	Afrika	Amerika	Asien	Australien- Ozeanien	Ins- gesamt
Lastkraftwagen						
mit einer Nutzlast						
bis 2 t	83,2	55,9	69,3	60,3	99,0	80,7
über 2 bis 5 t	3,0	30,8	1,4	17,1	0,4	6,0
über 5 t	13,9	13,4	9,3	22,6	0,6	13,2
Zusammen	100	100	100	100	100	100

1) Ohne die Ausfuhr von Fahrgestellen mit Motor.

Die Ausfuhr von Fahrgestellen für Lastkraftwagen ging 1956 überwiegend nach AuBereuropa (60 vH). Sie betrug hier fast das Dreifache der Ausfuhr an fertigen Lastkraftwagen. Hauptabnehmerländer für Lastkraftwagen-Fahrgestelle waren in Übersee: Indien, Argentinien, Brasilien und die Südafrikanische Union, also Länder, in denen sich die erwähnten Montagewerke für deutsche Lastkraftwagen befinden.

In Europa waren 1956 Belgien-Luxemburg, die Niederlande, die Schweiz, Portugal und Finnland die wichtigsten Absatzgebiete für Lastkraftwagen-Fahrgestelle. Nach allen diesen Ländern - mit Ausnahme der Niederlande - waren die Exporte von Fahrgestellen dem Werte nach größer als die von fertigen Lastkraftwagen.

d) Krafträder
(vgl. Tabelle 1 auf Seite 32 f.)

Im Verhältnis zur Ausfuhr aller übrigen Kraftfahrzeuge hatte sich die Kraftradausfuhr in der ersten Nachkriegszeit gegenüber der Vorkriegszeit am wenigsten ausgeweitet. Der Stückzahl nach hatte sie 1950 nur 11 vH mehr betragen als 1936, gegenüber Zunahmen von 124 vH bei den Kraftwagen zur Personenbeförderung (ohne Omnibusse und Obusse) und von insgesamt 230 vH bei den Lastkraftwagen. Von 1950 bis 1956 ist dann auch die Ausfuhr von Krafträdern (einschl. Mopeds) erheblich angewachsen, und zwar auf fast das Fünfzehnfache. Dem Werte nach war die Zunahme allerdings weniger stark. Der Durchschnittswert je Kraftrad ging von 915 auf 638 DM zurück. Dies war in erster Linie das Ergebnis einer beträchtlichen Steigerung der Mopedausfuhr. Sie stieg der Stückzahl nach von 6 000 im Jahre 1952, dem ersten Jahre, in dem "Fahrräder mit Hilfsmotor" gesondert erfasst werden sind, über 57 000 Stück im Jahre 1954 auf rd. 143 000 Stück im Jahre 1956. Der Ausfuhrdurchschnittswert je Moped zeigte, nachdem er von 1952 auf 1953 gestiegen war (von 343 auf 412 DM), in den Jahren 1954 und 1955 eine sinkende Tendenz (366 bzw. 353 DM), stieg aber 1956 wieder leicht an (379 DM).

Sehr günstig hat sich auch die Ausfuhr der Motorroller entwickelt. Hatte sie 1952 nur 2 400 Stück im Werte von 3 Mill. DM betragen, so belief sie sich 1956 auf 45 000 Stück mit einem Ausfuhrwert von 43 Mill. DM. In der gleichen Zeitspanne ist der Ausfuhrdurchschnittswert je Fahrzeug ständig zurückgegangen, und zwar von 1 215 auf 962 DM.

Die Ausfuhr der Krafträder im engeren Sinne, der "Motorräder", die dem Werte nach bis 1955 innerhalb der gesamten Kraftradausfuhr stets die Führung gehabt hatte, blieb 1956 erstmalig hinter der Ausfuhr der Mopeds zurück. Sie lag in diesem Jahre mit 52 Mill. DM um 7 Mill. DM unter dem Ergebnis des Vorjahres.

Die Anteile der einzelnen Kraftradgruppen an der gesamten Kraftradausfuhr betragen 1952 und 1956 (in vH des Wertes):

	<u>1952</u>	<u>1956</u>
Motorräder	82,2	34,2
Motorroller	5,9	28,4
Mopeds	4,3	35,6
Motorfahrräder und Krankenfahrstühle	7,7	1,8
Krafträder insgesamt	100	100

In Übersee war Indien der bedeutendste Absatzmarkt. Mit einer Verdoppelung der Bezüge gegenüber 1955 ist es überdies zum wichtigsten Abnehmerland in der Gesamtausfuhr an Lastkraftwagen aufgerückt. Von großer Bedeutung waren in Übersee außerdem noch Brasilien und Argentinien. Bemerkenswert verstärkt hat sich auch die Lastkraftwagenausfuhr nach den Vereinigten Staaten von Amerika und nach Chile.

Gegenüber 1950 ist der Anteil Europas zugunsten des Anteils der außereuropäischen Absatzgebiete beträchtlich zurückgegangen (von 70 auf 51 vH). Dies beruht auf einer überdurchschnittlichen Ausweitung der Lastkraftwagenausfuhr nach verschiedenen Überseegebieten. Vor allem ist hier Indien vom bedeutungslosen Markt im Jahre 1950 zum führenden Absatzgebiet der Bundesrepublik aufgestiegen (1950 keine Lieferungen; 1956 solche für 75 Mill. DM). Die Ausfuhr dorthin bestand fast ausschließlich aus Fahrgestellen. Kräftige Erhöhungen gegenüber 1950 ergaben sich ferner im Export von Lastkraftwagen nach Argentinien, den USA, Brasilien, der Südafrikanischen Union, Chile, Ägypten und Nigorien. Brasilien, das 1950 mit den Niederlanden zu den bedeutendsten unter allen Absatzgebieten gezählt hatte, mußte sich 1956 trotz einer Verdoppelung seiner Bezüge (von 12 auf 25 Mill. DM) mit dem 6. Platz begnügen, während Argentinien, das gleich danach an 7. Stelle stand, seine Bedeutung als Absatzmarkt gegenüber 1950 leicht erhöht hat.

Ein Vergleich der Lastkraftwagenausfuhr 1956 nach Ländern mit der entsprechenden Ausfuhr in der Vorkriegszeit ist wegen der damaligen unvollständigen Nachweisung der einzelnen Verbrauchsländer - die Ausfuhrwerte lagen vielfach unter der für die Veröffentlichung vorgesehenen Mindestgrenze - nicht möglich.

In der Ausfuhr der vollständigen Wagen überwog der Export an leichten Wagen (bis 2 t Nutzlast). Es ist jedoch bemerkenswert, daß deren Anteile an den Lastkraftwagenausfuhr nach Afrika und Asien mit 56 bzw. 60 vH weit geringer waren als die an den Exporten nach den übrigen Erdteilen (80 vH und darüber). In der Ausfuhr nach einzelnen wichtigen Absatzländern, wie z.B. Irak, Uruguay, Ägypten, Chile und vor allem nach der Türkei überwogen sogar die schwersten "Laster" (über 5 t).

Die Ausfuhr von Lastkraftwagen¹⁾
nach Erdteilen und Größenklassen im Jahre 1956
Wertanteile in vH

Größenklasse	Europa	Afrika	Amerika	Asien	Australien- Ozeanien	Ins- gesamt
Lastkraftwagen						
mit einer Nutzlast						
bis 2 t	83,2	55,9	89,3	60,3	99,0	80,7
über 2 bis 5 t	3,0	30,8	1,4	17,1	0,4	6,0
über 5 t	13,9	13,4	9,3	22,6	0,6	13,2
Zusammen	100	100	100	100	100	100

1) Ohne die Ausfuhr von Fahrgestellen mit Motor.

Schweden	9 422	5 968	2 427
Vietnam	7 228	4 932	465
den V. St. v. Amerika	6 134	150	978

1) Motorräder, Motorroller, Motorfahrräder, Mopeds (Fahrräder mit Hilfsmotor) und Krankenfahrstühle.- 2) Es sind nur die Länder aufgeführt, nach denen im Jahre 1956 Krafträder im Werte von mindestens 5 Mill. DM ausgeführt wurden.

Die Ausfuhr von Fahrgestellen für Lastkraftwagen ging 1956 überwiegend nach AuBereuropa (60 vH). Sie betrug hier fast das Dreifache der Ausfuhr an fertigen Lastkraftwagen. Hauptabnehmerländer für Lastkraftwagen-Fahrgestelle waren in Übersee: Indien, Argentinien, Brasilien und die Südafrikanische Union, also Länder, in denen sich die erwähnten Montagewerke für deutsche Lastkraftwagen befinden.

In Europa waren 1956 Belgien-Luxemburg, die Niederlande, die Schweiz, Portugal und Finnland die wichtigsten Absatzgebiete für Lastkraftwagen-Fahrgestelle.

Die Motorroller wieder spielten eine erhebliche Rolle in der Kraftradausfuhr nach den Niederlanden (8 von 21 Mill. DM). Sie wurden jedoch hier noch um ein geringes von den Motorrädern übertroffen. Es handelte sich dabei zur Hauptsache um Räder der Hubraumklasse 125 bis 250 ccm.

Die Motorräder dieser Größenklasse waren auch an der Ausfuhr nach der Schweiz, Dänemark und Belgien-Luxemburg, den wichtigsten Absatzländern innerhalb Europas für Motorräder, außer den Niederlanden und Österreich, ausschlaggebend beteiligt. Die Kraftradausfuhr nach Portugal bestand sogar fast ausschließlich aus Motorrädern dieser Klasse. Nach Österreich wurden zur Hauptsache schwere Motorräder der Hubraumklasse 250 bis 350 ccm exportiert.

An der Zunahme der gesamten Kraftradausfuhr von 1955 auf 1956 war Europa allerdings nicht beteiligt. Vielmehr ging die Ausfuhr dorthin absolut erstmals leicht zurück. Unter den außereuropäischen Absatzgebieten für Krafträder stand 1956 Vietnam an erster Stelle. Es folgten die Vereinigten Staaten von Amerika, die vorwiegend Motorräder in größerem Umfang abgenommen haben, und zwar sowohl solche der Klasse 125 bis 250 ccm als auch schwerste Maschinen (über 350 ccm) sowie schließlich Motorroller. An dritter Stelle rangierte Indonesien, das in den vorhergehenden Jahren unter den außereuropäischen Absatzländern für Krafträder fast stets die Führung gehabt hatte. Es bezog zur Hauptsache Motorräder der Klasse 125 bis 250 ccm.

Im Verlauf der letzten Jahre wurde der Absatz von Krafträdern - und zwar in erster Linie von Mopeds - außerhalb Europas vor allem nach einigen afrikanischen (Südafr. Union, Angola) und asiatischen Gebieten (außer Indonesien hauptsächlich Thailand, Vietnam und Syrien) ausgeweitet. Auch die Kraftradausfuhr nach dem amerikanischen Kontinent konnte weiter erhöht werden, insbesondere nach den USA und nach Argentinien.

e) Kraftfahrzeugteile (vgl. Tabelle 1 auf Seite 32 f.)

Seit 1950 hat sich die Ausfuhr der Kraftfahrzeugteile und des Zubehörs erheblich ausgeweitet. Nach einer besonders starken Erhöhung von 1954 auf 1955 ist sie 1956 nochmals angestiegen, und zwar um 96 Mill. DM oder 18 vH. Insgesamt wurden 1956 für 637 Mill. DM Teile und Zubehör ausgeführt. Ihre Ausfuhr lag damit innerhalb des Exports des gesamten Kraftfahrzeugbereichs hinter der von Kraftwagen zur Personenbeförderung an zweiter Stelle.

Zu etwa 30 vH bestand 1956 die Teileausfuhr aus Kraftfahrzeugmotoren bzw. Bestandteilen solcher Motoren (Ausfuhrwert 1956: rd. 200 Mill. DM). Innerhalb der Motorenausfuhr wiederum ragten die Fahrradhilfsmotoren mit 35 Mill. DM hervor. Sie haben seit 1954 um rd. 66 vH zugenommen.

Außer Motoren waren an der Teileausfuhr des Jahres 1956 vor allem Chassisbestandteile aller Art, elektrotechnisches Zubehör und Zündapparate (einschließlich Bestandteile) beteiligt, ferner Ersatzteile für Krafträder sowie schließlich Kraftfahrzeuganhänger (und Teile davon). Außerdem wurden für 136 Mill. DM Bestandteilsortimente exportiert. In die Gruppe der Sortimente fallen die verschiedenartigsten Kraftfahrzeugbestandteile, z.B. solche aus Kautschuk, Holz, Textilrohstoffen, Asbest, Eisen und Stahl, NE-Metallen, Kork, Papier und Glas; ferner gehören dazu Farben, Lacke, Kitt und Leim. Außerdem werden im Rahmen der Sortimente Apparaturen und Teile von Apparaten ausgeführt, sowie schließlich Reinigungsmittel für die Wagenpflege.

Zu einem erheblichen Teil dürften die ausgeführten Kraftfahrzeugteile, insbesondere die Bestandteilsortimente, für die Montage neuer Fahrzeuge im Ausland bestimmt gewesen sein. Wieviel vollständige Kraftfahrzeuge aus

den exportierten Kraftfahrzeugteilen - ggf. in Verbindung mit den ausgeführten Fahrgestellen mit Motor - in Ausland hergestellt worden sind, läßt sich nicht feststellen. Soweit aus den Ausfuhrmeldungen zweifelsfrei hervorgeht, daß vollständige Fahrzeuge lediglich in zerlegtem Zustand versandt worden sind, werden diese Teile ohnehin als fertige Fahrzeuge angesehen. Da dies aber nicht immer ohne weiteres erkennbar ist, sind alle Ausfuhrzahlen für vollständige Kraftfahrzeuge grundsätzlich als Mindestzahlen anzusehen.

Fast drei Viertel der Kraftfahrzeugteileausfuhr nahmen 1956 die europäischen Länder auf. Schweden, die Niederlande, Belgien-Luxemburg, Frankreich und Österreich waren die bedeutendsten Absatzgebiete. Aber auch nach der Schweiz, Italien und nach Dänemark gingen beträchtliche Exporte von Kraftfahrzeugteilen.

Die Ausfuhr von Kraftfahrzeugteilen nach
Verbrauchsländern in den Jahren 1952 bis 1956

Verbrauchsland ¹⁾	Werte in Mill. DM				
	1952	1953	1954	1955	1956
Europa	209,0	237,5	300,4	399,4	458,1
davon nach:					
Belgien-Luxemburg	29,1	30,7	34,0	38,9	46,6
Dänemark	13,3	15,1	24,0	23,0	25,5
Finnland	6,1	2,4	4,3	5,6	11,2
Frankreich	9,5	16,8	15,7	18,9	41,9
Griechenland	2,4	2,4	3,7	5,6	7,4
Großbritannien	4,0	5,0	4,1	6,3	8,8
Italien ²⁾	9,2	18,7	28,2	28,3	28,2
den Niederlanden	22,3	28,9	46,4	67,0	74,4
Norwegen	5,2	7,3	9,5	8,7	13,7
Österreich	9,5	11,7	23,6	45,5	39,9
Portugal	2,2	3,1	5,6	6,7	8,3
Schweden	40,2	52,1	61,3	78,0	85,8
der Schweiz	12,4	16,5	20,6	24,3	31,1
Spanien	9,4	8,1	3,1	8,2	6,1
der Türkei	16,3	7,6	8,2	22,2	12,8
dem übrigen Europa	17,9	11,2	8,1	14,1	16,3
Außereuropa	42,6	58,4	85,7	141,8	179,3
davon nach:					
der Südafr. Union	5,0	3,9	4,4	7,8	9,5
den V. St. v. Amerika	1,2	1,7	3,8	8,1	16,3
Argentinien	3,0	7,9	7,7	32,6	17,6
Brasilien	6,6	6,1	8,4	5,2	5,8
Indien ³⁾	1,7	1,8	3,8	10,4	25,5
Iran	0,8	0,8	2,8	4,5	6,1
dem Austral. Bund	1,7	6,6	12,2	12,8	12,3
dem übrigen Außereuropa	22,6	29,5	42,5	60,3	86,2
Insgesamt	251,6	296,0	386,1	541,1	637,4

1) Es sind nur die Länder einzeln aufgeführt, nach denen im Jahr 1956 für mindestens 5 Mill. DM Kraftfahrzeugteile ausgeführt wurden. - 2) 1952 bis 1954 einschl. Triest. - 3) 1955 und 1956 einschl. chen. Franz.-Indien.

Es ist bemerkenswert, daß nach Italien und Frankreich wertmäßig jeweils sehr viel mehr Teile als ganze Kraftfahrzeuge ausgeführt worden sind

In Außereuropa waren Indien und Argentinien die wichtigsten Absatzgebiete. Wie bereits erwähnt, befinden sich in beiden Ländern bedeutende Montagewerke westdeutscher Kraftfahrzeughersteller.

Die Zunahme seit 1952, dem ersten Jahr, in dem die Kraftfahrzeugteile ziemlich vollständig nachgewiesen worden sind, erstreckte sich auf fast alle Absatzgebiete. Die kräftigsten Steigerungen waren innerhalb des Europa-Exportes bei den Niederlanden, Schweden, Frankreich, Österreich, Italien und der Schweiz, in der Ausfuhr nach Außereuropa bei Indien, den USA und Argentinien zu verzeichnen.

4. Die Kraftfahrzeugeinfuhr nach Warengruppen (vgl. Tabellen 8 und 9 auf Seite 42 ff.)

Die Einfuhr des Kraftfahrzeugbereichs hatte mit 139 Mill. DM oder 0,5 vH im Rahmen der Gesamteinfuhr der Bundesrepublik im Jahre 1956 eine sehr viel geringere Bedeutung als die Kraftfahrzeugausfuhr innerhalb der Gesamtausfuhr. 1936 war allerdings der Anteil der Kraftfahrzeugeinfuhr an der Gesamteinfuhr noch geringer gewesen (etwa 0,2 vH). Ebenso wie die Ausfuhr im Kraftfahrzeugsektor hat die Einfuhr dieses Bereichs gegenüber der Vorkriegszeit nicht unerheblich zugenommen, wenn auch in einem kleineren Rahmen und absolut in einem sehr viel geringeren Ausmaß als jene. In dem ersten vergleichbaren Nachkriegsjahr (1950) erreichte sie fast das Neunfache des Einfuhrwertes von 1936 und hielt sich bis 1954 im ganzen auf dieser Höhe. Sie verdoppelte sich im folgenden Jahre (1955), um 1956 nochmals, wenn auch in weit geringerem Ausmaß, anzusteigen (+ 8 vH).

a) Kraftwagen zur Personenbeförderung¹⁵⁾

Etwa zur Hälfte des Wertes (68 Mill. DM) entfiel 1956 die Einfuhr des Kraftfahrzeugbereichs auf Importe von Kraftwagen zur Personenbeförderung. Der Importzuwachs bei diesen Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr war mit 5 Mill. DM sehr viel geringer als die Einfuhrsteigerung von 1954 auf 1955 mit 41 Mill. DM. Die Stückzahl der eingeführten Personenkraftwagen im engeren Sinne ging von 6 555 im Jahre 1936 auf 4 711 im Jahre 1954 zurück und ist seitdem auf rd. 20 000 Einheiten kräftig angestiegen. Um rd. 10 000 Fahrzeuge erhöhte sich gegenüber 1954 allein die Einfuhr der Kleinwagen (bis 1 l Hubraum). Mit 12 000 Einheiten machten diese 1956 knapp zwei Drittel der Gesamteinfuhr an Personenkraftwagen aus. Dem Werte nach war der Anteil der Kleinwagen mit 50 vH weit geringer. Der Einfuhrdurchschnittswert je Kleinwagen stellte sich auf etwa 2 700 DM gegenüber 3 400 DM bei den Personewagen überhaupt.

Mit 17,4 Mill. DM oder 28 vH standen die leichten Personenkraftwagen (1 bis 1,5 l), deren Durchschnittswert bei 3 600 DM lag, in der Einfuhr an zweiter Stelle. Gegenüber 1954 hat sich die Einfuhr dieser Wagen dem Werte nach auf mehr als das Dreifache, der Menge nach auf etwa das Vierfache ausgeweitet. An dritter Stelle folgten die Personenkraftwagen mit mehr als 3 l Hubraum. Die Importe dieser Wagen hatten sich von 1954 auf 1955 dem Werte nach fast verdoppelt, fielen aber 1956, bei gleichzeitiger Erhöhung des Durchschnittswerts von rd. 8 000 auf rd. 11 000 DM, stark zurück.

Regional gesehen, stammten 1956 dem Werte nach etwa 55 vH der eingeführten Personenkraftwagen (einschließlich der Kombiwagen, Krankentransportwagen und Fahrgestelle) aus Italien, das auch der Stückzahl nach mit rund

¹⁵⁾ Ohne Omnibusse und Obusse

12 000 Fahrzeugen an der Spitze der Bezugsgebiete stand. Dem Durchschnittswert nach lagen allerdings die italienischen Wagen mit 3 000 DM je Stück an letzter Stelle unter allen importierten Personenkraftwagen. Es handelte sich hier überwiegend um Kleinwagen in der Größenklasse bis 1 l Hubraum. Von der Mehreinfuhr an Personenkraftwagen gegenüber 1954 entfielen fast zwei Drittel auf italienische Wagen.

Als nächst wichtiges Lieferland folgte 1956 in größerem Abstand Frankreich. Von dort wurden ebenfalls in erster Linie Kleinwagen (bis 1 l) eingeführt, der Stückzahl nach etwa das Vierfache von 1954. Der Durchschnittswert der französischen Wagen blieb indessen mit rd. 3 500 DM fast der gleiche. Stark nachgegeben haben 1956 die Importe an Personenkraftwagen aus Belgien-Luxemburg, die allerdings im Vorjahr besonders hoch gelegen hatten. Die Einfuhren von Personenkraftwagen aus den USA und Großbritannien spielten eine geringere Rolle.

Die Importe aus der Tschechoslowakei, die bisher ebenfalls von untergeordneter Bedeutung gewesen waren, haben von 1955 auf 1956 beachtlich zugenommen (von 0,5 auf 4,7 Mill. DM).

b) Lastkraftwagen, Omnibusse und Krafträder

Die Einfuhr von vollständigen Lastkraftwagen war seit 1952 - erst seit diesem Jahr werden die fertigen Lastkraftwagen und die Fahrgestelle getrennt ausgewiesen - im ganzen gesehen geringfügig. Die Fahrgestelleinfuhr hatte 1952 dem Werte nach 2 Mill. DM betragen, stieg dann bis 1955 kräftig an (auf 12 Mill. DM), fiel aber im Jahre 1956 auf 7,5 Mill. DM zurück. - Mit rd. 1 vH lag 1956 der Wertanteil der Krafträder an der Einfuhr des Kraftfahrzeugbereichs unter dem Vorkriegsanteil. In den Jahren 1950 bis 1952 hatte er zwar 10 vH und darüber betragen, ist aber seitdem ständig zurückgegangen. - Kraftomnibusse und Obusse spielten in der Einfuhr eine untergeordnete Rolle.

c) Kraftfahrzeugteile

Kraftfahrzeugteile und Zubehör für Kraftfahrzeuge waren in der Einfuhr relativ von noch größerer Bedeutung als in der Ausfuhr. Sie machten mit rd. 51 Mill. DM 37 vH der Gesamteinfuhr des Jahres 1956 im Kraftfahrzeugbereich aus. Ihr Import, der in den Jahren 1952 bis 1954 dem Werte nach etwa auf gleicher Höhe gelegen hatte - bis 1951 sind Kraftfahrzeugteile nur unvollständig ausgewiesen worden -, hat sich seitdem verdoppelt. Die Zunahme im Jahre 1956 erstreckte sich vor allem auf Motoren und Motorenbestandteile.

Kräftig zugenommen haben seit 1952 die Importe von Teilen und Zubehör aus Italien (+ 8 Mill. DM). Dieses Land hat 1956 wieder die überragende Stellung als Lieferland für Kraftfahrzeugteile eingenommen, die es bereits in den Jahren 1952 bis 1954 innegehabt hatte. Seine Hauptkonkurrenten, die Schweiz und die USA, die sich 1955 sogar an die erste und zweite Stelle der Importländer der Bundesrepublik für Kraftfahrzeugteile gesetzt hatten, fielen infolge des Rückgangs ihrer Lieferungen auf den zweiten und dritten Platz zurück (8,2 bzw. 6,7 Mill. DM). An vierter Stelle folgte mit 4,6 Mill. DM die Einfuhr aus Großbritannien, die sich gegenüber 1952 mehr als verdoppelt hat.

Auch in der Einfuhr läßt sich nicht feststellen, wieviel Kraftfahrzeuge aus den eingeführten Kraftfahrzeugteilen montiert worden sind. Die Zahlen der importierten vollständigen Kraftfahrzeuge sind daher ebenso wie die der exportierten Fahrzeuge als Mindestzahlen anzusehen.

IV. Außenhandel und Inlandsversorgung
mit Kraftfahrzeugen

Die Produktion im Bundesgebiet an vollständigen Kraftfahrzeugen, soweit diese im Inland der Zulassungspflicht unterliegen, belief sich 1956 auf 1,3 Mill. Stück. Gleichzeitig wurden rd. 620 000 Mopeds hergestellt, die bisher im Inland noch nicht zulassungspflichtig sind. Neu zugelassen zum Verkehr wurden in der gleichen Zeit rd. 614 000 Kraftfahrzeuge. Somit wären - zumal die Zusammensetzung nach Fahrzeugarten bei der Produktion und bei den Zulassungen nicht sehr differierte - eine Bedarfsdeckung aus der Inlandsproduktion möglich gewesen. Tatsächlich wurden 1956 auch nur rd. 26 000 Kraftfahrzeuge eingeführt.

Produktion, Außenhandel und Neuzulassungen im
Kraftfahrzeugbereich 1956
Bundesgebiet und Berlin (West)
in Stück

Benennung	Produktion ²⁾	Einfuhr	Ausfuhr	Neuzulassungen ³⁾
Kraftfahrzeuge insgesamt	rd. 1,9 Mill.	25 604	738 510	.
davon:				
Zulassungspflichtige Kraftfahrzeuge				
Kraftfahrzeuge	rd. 1,3 Mill.	22 019	595 946	614 000
PKW	847 829 ⁴⁾	18 763 ⁴⁾	389 856 ⁴⁾	451 855 ⁵⁾
Kombiwagen	63 167 ⁴⁾	1 462 ⁴⁾	31 024 ⁴⁾	32 083
Omnibusse, Obusse	4 612 ⁴⁾	101 ⁴⁾	1 737 ⁴⁾	.
LKW ⁶⁾	159 488 ⁴⁾	1 295 ⁴⁾	77 543 ⁴⁾	71 004
Straßenzugmaschinen	.	107	490	.
Krafträder ⁷⁾	235 741	291	95 296	148 535
Nichtzulassungspflichtige Kraftfahrzeuge				
Mopeds	618 511	3 585	142 564	.

1) Ohne Ackerschlepper. - 2) Bundesgebiet; Quelle: Statistisches Bundesamt, Die Industrie der Bundesrepublik Deutschland, Teil 2, 6 Jg., Nr. 12. - 3) Quelle: Kraftfahrt - Bundesamt, Statistische Mitteilungen. - 4) Einschl. Fahrgestelle mit Motor. - 5) Einschl. Krankentransportwagen. - 6) Einschl. Kommunalfahrzeuge. - 7) Einschl. Motorroller ohne Mopeds und ohne Krankenfahrstühle mit Motor.

Die Ausfuhr an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen, einschließlich der Gebrauchtfahrzeuge, belief sich im Jahre 1956 auf rund 600 000 Stück. Über zwei Fünftel der Produktion an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen haben also - der Stückzahl nach - für den Export zur Verfügung gestanden. Nach der amtlichen Industriestatistik lag 1956 die Exportquote der Kraftwagenindustrie bei 38 vH. Für die Kraftradindustrie betrug die entsprechende Quote 27 vH.

14) Ohne Ackerschlepper. - 15) Das Verhältnis von Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Krafträdern zueinander war 1956 in groben Umrissen (nach Stückzahlen berechnet): in der Produktion 5 : 1 : 1,5; bei den Neuzulassungen 6 : 1 : 2 (Im Außenhandel war das entsprechende Verhältnis: bei der Ausfuhr 5 : 1 : 1,2; bei der Einfuhr 14 : 1 : 0,2).

Die Zahlen der Zulassungs-, Produktions- und Außenhandelsstatistik sind allerdings nur bedingt vergleichbar, da sie nach unterschiedlichen Methoden gewonnen werden. So können z.B. zeitliche Überschneidungen - besonders in Zeiten kräftigen Produktionsaufschwungs oder -abfalls - die Vergleichbarkeit der Ergebnisse der verschiedenen, hier verwendeten Statistiken stören. Vor allem aber sind in den Zahlen der Außenhandelsstatistik Gebrauchtwagen enthalten, die in der Produktionsstatistik und in der Statistik der Neuzulassungen nicht erscheinen. Da jedoch die Gebrauchtwagen im Außenhandel im ganzen eine nicht sehr bedeutende Rolle spielen¹⁶⁾, dürften aus den vorstehenden Zahlen dennoch die Größenverhältnisse von Produktion, Inlandsversorgung und Auslandsabsatz in etwa zu erkennen sein.

Neben den im Inland zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen haben die Mopeds sowohl in der Produktion als auch in der Ausfuhr der letzten Jahre ein erhebliches Gewicht erlangt. Da Mopeds in der Einfuhr bisher keine Rolle gespielt haben, wird man als Inlandsbedarf die Produktion abzüglich der Ausfuhr ansetzen können. Von den im Jahre 1956 produzierten rd. 620 000 Mopeds sind rd. 140 000 exportiert worden. Der größere Teil, rd. 480 000 Stück oder 77 vH der Produktion, ist offenbar im Inland abgesetzt worden, da zu jener Zeit Lagerveränderungen vermutlich nur in geringem Umfang stattgefunden haben.

16) Im Jahre 1956 entfielen auf Gebrauchtwagen der Stückzahl nach 2 vH der ausgeführten Personenkraftwagen und 8 vH der Lastkraftwagen. Dem Werte nach waren diese Anteile mit 1,3 bzw. 1,9 vH sehr viel geringer.

T a b e l l e n

Erläuterungen

1. Die Tabellen erstrecken sich dem sachlichen Umfang nach auf Kraftfahrzeuge aller Art mit Ausnahme der Ackerschlepper. Die Tabellen 1, 2, 8 und 9 umfassen außerdem Teile und Zubehör für Kraftfahrzeuge aller Art gemäß der folgenden Aufstellung:

Benennung:	Zugehörige Waren:
Benzin- (Otto-) Motoren für Landfahrzeuge:	Benzin - (Otto-) Motoren für Zugmaschinen, für Kraftwagen und für Krafträder.
Dieselmotoren für Landfahrzeuge:	Dieselmotoren für Zugmaschinen, für Kraftwagen und für andere Fahrzeuge, einschl. Fahrradhilfsmotoren.
Motorenteile für Kraftfahrzeuge:	Ersatz- und Einzelteile für Benzinmotoren für Zugmaschinen und Kraftwagen, für Krafträder; Ersatz- und Einzelteile für Dieselmotoren für Zugmaschinen, Kraftwagen und andere Kraftfahrzeuge.
Elektrische Ausrüstungen:	Elektrische Zündapparate für Kolbenverbrennungsmotoren; Anlasser für Kraftfahrzeuge; Lichtmaschinen für Motorräder und andere Kraftfahrzeuge; Scheinwerfer, Leuchten, Positionslaternen und dgl. für Motorräder und andere Kraftfahrzeuge; andere Geräte (z.B. Scheibenwischer, Nebel- und Frostschutzeinrichtungen) für Kraftfahrzeuge; Ersatz- und Einzelteile zu elektrischen Ausrüstungen.
Karosserien und Aufbauten für Kraftfahrzeuge:	Tankwagenaufbauten, Karosserien und andere Aufbauten.
Teile und Zubehör für Kraftwagen:	Bestandteile und Zubehör für Karosserien, Aufbauten oder Führerhäuser; Fahrgestellteile sowie Zubehör für Kraftwagen.
Teile und Zubehör für Krafträder:	Teile und Zubehör für Motorräder, Motorroller und Motorfahrräder.
Anhänger und Anhängerteile:	Anhänger zur Beförderung von Waren für Motorräder und andere Fahrzeuge; Anhänger zur Beförderung von Personen, andere Anhänger (z.B. mit Kran- aufbauten, Turmaufbauten); Teile für Anhänger.

Nur in der Ausführung: Sortimente von Kraftfahrzeugteilen und -zubehör.

2. Der Warengliederung wurde die Neufassung des Warenverzeichnisses für die Außenhandelsstatistik vom Oktober 1951 (Stand Januar 1956) zu Grunde gelegt. Die Angaben für die Jahre 1936 und 1950 sind daher nur in beschränktem Umfang mit denen der Jahre ab 1952 vergleichbar.
3. Für die Jahre ab 1950 wird der Spezialhandel der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West), für 1936 der Spezialhandel des Deutschen Reichs dargestellt.
4. Die vollständige Aufgliederung einer Summe ist durch das Wort "davon", eine teilweise Aufgliederung durch das Wort "darunter" kenntlich gemacht.
5. Abweichungen in den Summen erklären sich durch Runden der Zahlen.

noch: 1. Die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen in den Jahren 1936 (Deutsches Reich),
1950, 1952 bis 1956 (Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West)).

1953			1954			1955			1956 ¹⁾			Lfd. Nr.
Stück	1 000 DM		Stück	1 000 DM		Stück	1 000 DM		Stück	1 000 DM		Nr.
241 912	987 349		437 998	1 545 725		630 877	2 080 162		738 564	2 433 125		1
142 595	578 820		244 752	990 674		357 669	1 400 873		420 880	1 686 140		2
133 961	536 794		229 046	922 595		332 850	1 296 779		389 430	1 551 782		3
7 183	28 519		17 508	65 140		24 389	82 067		32 439	115 509		4
108 253	381 267		139 862	551 207		258 836	895 564		289 158	1 005 918		5
9 367	64 801		18 962	136 950		18 902	135 173		25 640	180 379		6
8 442	61 371		32 523	166 412		30 453	132 710		41 731	146 274		7
716	886		189	886		270	1 265		462	3 702		8
5 189	25 763		13 658	55 250		23 107	92 790		30 481	127 707		9
385	3 392		514	3 862		578	4 185		543	4 054		10
2 460	12 871		1 534	9 167		1 134	7 119		426	2 597		11
1 772	83 835		1 852	57 214		1 654	51 767		1 737	54 195		12
900	68 912		908	42 328		854	37 461		925	39 439		13
977	14 923		944	14 886		800	14 306		812	14 756		14
33 632	254 750		54 538	387 032		66 010	487 818		77 546	592 716		15
18 845	95 565		32 184	153 618		40 861	190 099		45 982	217 268		16
17 846	72 089		30 951	128 485		38 726	154 425		43 956	175 402		17
999	23 496		1 333	25 133		2 135	35 674		2 026	41 866		18
517	1 277		292	679		249	573		201	468		19
-	-		6	83		2	26		3	78		20
73 832	147 234		21 655	221 439		24 374	279 650		30 707	348 780		21
438	10 674		401	11 213		524	17 470		653	26 122		22
353	4 747		206	8 535		326	4 255		490	8 184		23
63 560	65 197		136 650	108 270		205 218	135 449		237 911	151 890		24
45 761	53 274		54 025	62 977		50 187	59 076		45 110	51 994		25
2 101	1 535		1 922	1 387		1 843	1 216		2 082	1 237		26
9 187	6 856		6 039	4 336		5 022	3 831		5 318	4 600		27
28 060	33 223		37 077	41 672		31 915	35 822		29 047	32 340		28
2 718	4 262		2 711	4 213		4 079	6 702		4 220	5 913		29
3 715	7 698		6 272	11 309		5 398	9 905		4 443	7 904		30
4 704	5 650		16 608	19 856		30 564	31 476		44 876	43 171		31
8 169	4 089		8 592	4 207		5 844	2 872		6 310	2 582		32
4 843	1 994		57 318	20 994		118 570	41 896		142 564	54 036		33
83	74		190	236		53	129		51	107		34
1953			1954			1955			1956 ¹⁾			
Stück	dz	1000 DM	Stück	dz	1000 DM	Stück	dz	1000 DM	Stück	dz	1000 DM	
.	375 181	295 962	.	572 028	386 059	.	775 811	541 123	.	937 396	637 401	35
143 620	24 043	33 201	208 461	28 835	42 597	263 990	44 407	55 200	256 389	43 685	52 106	36
6 468	21 328	20 247	7 814	24 584	21 454	10 316	37 828	32 877	16 235	59 839	46 969	37
.	48 277	62 117	.	53 066	67 512	.	67 678	86 165	.	74 510	98 084	38
.	43 735	53 407	.	64 745	76 269	.	79 441	94 771	.	77 277	97 375	39
346	1 704	580	1 614	6 765	1 903	2 097	6 738	3 502	3 163	6 199	3 607	40
.	165 397	86 238	.	265 447	94 717	.	329 827	137 442	.	402 061	161 902	41
.	20 786	15 099	.	24 433	19 592	.	24 600	20 574	.	21 501	17 213	42
.	25 023	6 446	.	46 288	12 626	.	49 852	14 588	.	67 128	23 150	43
.	24 888	18 627	.	57 865	49 390	.	135 460	96 604	.	185 196	136 395	44
.	.	1 283 311	.	.	1 931 784	.	.	2 621 285	.	.	3 130 526	45

2. Die Ausfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen nach Verbrauchsländern in den Jahren 1950, 1952 bis 1956

Werte in Mill. DM

Ersteil Verbrauchsländ 1)	1950 2)	1952	1953	1954	1955	1956 3)
Europa	332,8	775,3	928,6	1 380,9	1 736,5	1 903,8
davon nach:						
Belgien-Luxemburg	52,3	139,9	162,0	223,3	247,8	327,3
Dänemark	23,1	50,7	95,0	145,9	110,6	123,3
Finnland	1,7	37,3	3,9	10,9	25,9	41,4
Frankreich	7,8	31,3	31,7	35,9	46,6	61,2
Griechenland	2,1	4,1	6,7	14,8	24,3	30,9
Großbritannien	0,4	4,4	10,1	20,1	49,2	47,6
Italien 4)	1,6	18,6	29,6	41,0	42,4	46,0
den Niederlanden	69,4	78,5	110,4	184,6	238,1	236,8
Norwegen	1,3	38,9	39,4	57,4	37,8	49,6
Österreich	8,8	24,6	45,3	133,6	233,1	190,0
Portugal	4,9	19,9	25,5	41,0	55,9	59,0
Schweden	75,8	121,3	140,2	251,3	322,5	354,9
der Schweiz	45,3	85,3	115,7	142,2	178,4	202,1
Spanien	1,4	31,5	41,9	28,1	36,6	38,1
der Türkei	13,5	55,6	44,6	23,2	38,5	29,3
den übrigen Europa	23,2	33,4	26,5	27,9	49,0	46,4
Afrika	17,5	74,0	80,0	134,7	215,8	246,0
davon nach:						
Ägypten	4,8	8,2	7,4	10,8	24,5	22,3
Marokko, Fr.-	1,0	12,7	13,4	21,6	27,4	23,5
Ägypten	0,0	1,5	3,9	9,5	13,0	21,7
der Südafrikanischen Union	9,7	23,5	18,9	28,5	56,0	69,1
den übrigen Afrika	2,0	28,1	36,3	63,9	94,9	109,3
Amerika	37,6	156,8	203,4	241,7	411,6	624,4
davon nach:						
Kanada	0,1	2,2	10,0	13,8	33,1	75,7
den V.St.v.Amerika	2,5	14,2	21,2	51,4	163,8	305,5
Mexiko	0,8	1,3	3,2	6,3	9,4	25,7
Argentinien	6,4	46,6	100,6	55,4	78,9	77,0
Brasilien	18,4	65,8	28,5	50,1	24,4	33,5
Venezuela	1,2	3,5	7,0	13,2	17,0	26,0
den übrigen Amerika	8,3	23,2	33,0	51,5	65,1	81,2
Asien	6,4	38,9	63,0	139,3	199,5	284,7
davon nach:						
Indien 5)	0,3	2,1	2,2	11,1	48,8	102,1
Iran	2,6	1,4	3,8	39,3	25,8	28,0
den übrigen Asien	3,5	35,4	57,1	88,9	124,9	154,7
Australien-Ozeanien	0,4	3,1	8,2	53,3	58,1	71,5
davon nach:						
den Australischen Bund	0,4	3,0	7,8	29,5	48,2	60,5
den übrigen Australien-Ozeanien 6)	0,0	0,1	0,5	5,8	9,9	11,0
Insgesamt	394,7	1 048,0	1 283,3	1 931,8	2 621,3	3 130,5

1) Es sind nur die Länder einzeln aufgeführt, nach denen im Jahr 1955 oder 1956 für mindestens 20 Mill. DM Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile ausgeführt wurden.- 2) Die Warennummern für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile haben sich mit der Neufassung des Warenverzeichnisses für die Außenhandelsstatistik im Jahre 1951 geändert. Die Ergebnisse des Jahres 1950 sind deshalb mit denen der folgenden Jahre nur in beschränktem Umfang vergleichbar (vgl. auch die entsprechenden Fußnoten zu Tabelle 1).- 3) Ohne Rückwaren und Ersatzlieferungen.- 4) 1953/54 einschl. Tricest.- 5) 1955/56 einschl. eben. Franz.-Indien.- 6) 1950 Neu-Guinea, Nied.- bei Asien.

3. Die Durchschnittswerte für Kraftfahrzeuge in der Ausfuhr
in den Jahren 1936 (Deutsches Reich), 1950, 1952 bis 1956 (Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West)).

Fahrzeugart	Durchschnittswert ¹⁾ je Stück						
	1936 ²⁾	1950 ²⁾	1952	1953	1954	1955	1956 ³⁾
	RM			DM			
Kraftwagen zur Personenbeförderung (ohne Omnibusse und Obousse)	1 616 ⁴⁾	3 471 ⁴⁾	4 316	4 059	4 048	3 917	4 006
davon:							
Personenkraftwagen			4 264	4 007	4 028	3 896	3 985
mit einem Hubraum bis 1 l			4 347	3 970	3 721	3 365	3 564
über 1 l bis 1,5 l			3 684	3 522	3 448	3 421	3 478
über 1,5 l bis 2 l			6 870	6 918	7 222	7 151	7 035
* 2 l bis 3 l			5 846	7 264	5 178	6 328	5 901
" 3 l	1 629	3 436	4 830	1 237	4 688	4 685	6 013
Kombiwagen			4 869	4 450	4 045	4 016	4 190
Krankentransportwagen			7 360	8 810	7 125	7 240	7 486
Fahrgestelle mit Motor für Personenkraftwagen	1 494 ⁴⁾	8 756 ⁴⁾	5 448	5 232	5 976	6 278	6 096
Omnibusse und Obousse (einschl. Fahrgestelle)	15 284	12 038	38 417	47 311	30 893	31 298	31 200
davon:							
Omnibusse und Obousse	15 284	12 038	69 741	86 140	46 616	43 865	42 637
Fahrgestelle mit Motor für Omnibusse und Obousse	5 ⁵⁾	5 ⁵⁾	15 723	15 352	15 769	17 882	18 172
Kraftwagen zur Lastenbeförderung	3 382	5 775	7 782	7 575	7 097	7 390	7 643
davon:							
Lastkraftwagen			5 170	5 071	4 773	4 652	4 725
mit einer Nutzlast bis 2 t			4 029	4 038	4 165	3 988	3 990
über 2 t			12 244	23 520	18 854	16 709	20 664
Dreiradwagen mit Motor	3 400	3 575	2 549	2 470	2 325	2 301	2 328
Elektrolastwagen			7 333	-	13 853	13 000	26 000
Fahrgestelle mit Motor für Lastkraftwagen			10 074	10 644	10 226	11 473	11 358
Spezialkraftfahrzeuge	2 492 ⁶⁾	16 822 ⁶⁾	23 851	24 370	27 363	33 340	40 003
Straßenzugmaschinen		5 837 ⁷⁾	13 438	13 448	12 306	13 052	16 702
Krafträder (einschl. Mopeds)	319	915	1 024	1 026	792	660	638
davon:							
Motorräder			1 231	1 164	1 164	1 177	1 153
mit einem Hubraum bis 100 ccm			777	731	722	660	594
über 100 bis 125 ccm			825	715	725	756	865
" 125 bis 250 ccm			1 183	1 184	1 124	1 122	1 115
" 250 bis 350 ccm			1 481	1 568	1 553	1 443	1 461
" 350 ccm			2 206	2 072	1 803	1 761	1 779
Motorroller	319	915	1 215	1 201	1 196	1 070	967
Motorfahrräder			520	501	490	491	486
Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds)			343	417	366	353	379
Krankenfahrstühle mit Motor			2 019	2 288	2 206	2 434	2 098

1) Durchschnitt aus den Werten in 1 000 RM bzw. DM und den Stückzahlen. - 2) Die Angaben für 1936 und 1950 sind nur in beschränktem Umfang mit denen der späteren Jahre vergleichbar. - 3) Ohne Rückwaren und Ersatzlieferungen. - 4) 1936 und 1950 einschl. der Fahrgestelle mit Motor für Omnibusse und Obousse. - 5) Fahrgestelle mit Motor für Omnibusse und Obousse wurden unter "Fahrgestelle mit Motor für Personenkraftwagen" nachgewiesen. - 6) 1936 einschl. Elektrokarren und Straßenzugmaschinen, 1950 einschl. Elektrokarren. - 7) Verkehrslehpper.

4. Die Ausfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) an Kraftwagen zur Personenbeförderung nach Verbrauchsländern in den Jahren 1952 bis 1956

Lfd. Nr.	Erdteil Verbrauchsländ ²⁾	1952				1953			
		Kraftwagen zur Personenbeförderung ³⁾		darunter		Kraftwagen zur Personenbeförderung ³⁾		darunter	
		1 000 DM	VH	Personenkraftwagen	Kombiwagen	1 000 DM	VH	Personenkraftwagen	Kombiwagen
1	Europa	336 183	76,5	322 190	10 554	443 043	76,5	418 754	19 310
	davon nach:								
2	Belgien-Luxemburg	61 162	18,5	77 012	3 700	98 377	17,0	93 855	4 341
3	Dänemark	19 020	4,3	18 374	459	51 466	8,9	49 036	1 660
4	Finnland	12 980	3,0	12 462	416	1 057	0,2	1 048	9
5	Frankreich	16 515	3,9	16 160	313	11 939	2,1	11 641	298
6	Griechenland	1 582	0,2	60	587	2 631	0,5	2 567	25
7	Großbritannien	198	0,0	198	-	4 981	0,9	4 946	10
8	Irland (Rep.)	1 432	0,3	1 411	14	4 489	0,8	4 459	30
9	Italien ⁴⁾	6 193	1,4	5 301	392	6 629	1,1	5 717	870
10	den Niederlanden	35 609	8,1	35 388	172	50 165	8,7	48 648	1 297
11	Norwegen	13 671	3,1	12 673	921	13 650	2,4	10 327	3 163
12	Osterreich	8 477	1,9	7 877	230	19 105	3,3	17 394	1 416
13	Portugal	12 055	2,7	11 287	343	14 906	2,6	13 864	634
14	Schweden	64 727	14,7	63 590	1 137	72 348	12,5	69 835	2 323
15	der Schweiz	48 722	11,4	47 791	888	73 575	12,7	71 155	2 328
16	Spanien	8 408	1,9	7 147	700	13 288	2,3	11 045	1 066
17	dem übrigen Europa	6 352	1,4	5 499	282	4 437	0,8	3 227	311
18	Afrika	41 270	9,4	39 243	1 806	36 517	6,7	35 982	2 240
	davon nach:								
19	Ägypten	3 798	0,9	3 674	13	3 894	0,7	3 826	44
20	der Goldküste	478	0,1	478	-	1 548	0,3	1 384	143
21	Kenia, Uganda	2 106	0,5	2 011	81	1 761	0,3	1 350	283
22	Kongo, Belg.-	1 160	0,3	1 120	40	1 459	0,3	1 428	31
23	Marokko, Fr.-	8 982	2,0	8 438	486	8 998	1,6	8 566	292
24	Marokko, Sp.- usw. ⁵⁾	145	0,0	129	16	484	0,1	409	66
25	Nigeria	747	0,2	719	22	1 055	0,2	824	231
26	der Südafr. Union	15 004	3,4	14 968	36	10 988	1,9	10 952	49
27	dem übrigen Afrika	8 856	2,0	7 705	1 112	8 355	1,4	7 163	1 101
28	Amerika	49 601	11,3	39 004	1 363	73 963	12,8	61 009	1 832
	davon nach:								
29	Kanada	1 284	0,3	1 135	101	6 375	1,1	5 678	655
30	den V. St. v. Amerika	10 444	2,4	10 332	112	17 047	2,9	16 530	110
31	Mexiko	314	0,1	314	-	1 507	0,3	1 484	23
32	Argentinien	13 024	3,0	5 448	34	23 781	4,0	14 010	10
33	Brazilien	12 904	2,9	11 836	736	8 105	1,4	8 105	-
34	Chile	1 757	0,4	1 354	45	2 363	0,4	1 042	81
35	Kolumbien	4 730	1,1	4 593	106	6 919	1,2	6 362	414
36	Venezuela	1 719	0,4	1 654	33	4 092	0,7	3 946	145
37	dem übrigen Amerika	3 425	0,8	2 338	136	4 374	0,8	3 452	393
38	Asien	11 948	2,7	11 036	831	22 269	3,8	20 047	1 877
	davon nach:								
39	Indonesien	3 062	0,7	2 720	335	2 805	0,5	1 795	877
40	Iran	177	0,0	177	-	723	0,1	668	34
41	Libanon	338	0,1	338	-	1 012	0,2	995	17
42	Singap. u. Malaya	47	0,0	47	-	96	0,0	96	-
43	Thailand	2 793	0,6	2 557	218	3 177	0,5	2 859	216
44	dem übrigen Asien	5 531	1,3	5 197	276	14 456	2,5	13 634	733
45	Australien-Ozeanien	235	0,1	226	-	1 033	0,2	992	4
	davon nach:								
46	dem Australischen Bund	223	0,1	216	-	777	0,1	761	4
47	Neuseeland	-	-	-	-	197	0,0	186	-
48	dem übrigen Australien-Ozeanien	12	0,0	12	-	59	0,0	45	-
49	Insgesamt	439 237	100	411 701	14 554	578 820	100	536 754	25 763

1) Ohne Rückwaren und Ersatzlieferungen.- 2) Es sind nur die Länder einzeln aufgeführt, nach denen in den Jahren 1955 oder 1956 Kraftwagen zur Personenbeförderung für mindestens 5 Mill. DM ausgeführt wurden.- 3) Personenkraftwagen, Kombiwagen, Kranken-transportwagen und Fahrgestelle für Kraftwagen zur Personenbeförderung, ohne solche für Omnibusse und Obusse.- 4) 1952/54 einschl. Triest.- 5) 1952/53 einschl. Guinea, Sp.-

noch: 4. Die Ausfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) an Kraftwagen zur Personenbeförderung nach Verbrauchsländern in den Jahren 1952 bis 1956

1954				1955				1956 ¹⁾				Lfd. Nr.
Kraftwagen zur Personenbeförderung ²⁾		darunter		Kraftwagen zur Personenbeförderung ³⁾		darunter		Kraftwagen zur Personenbeförderung		darunter		
1 000 DM	vH	Personen- kraftwagen	Kombi- wagen	1 000 DM	vH	Personen- Kraftwagen	Kombi- wagen	1 000 DM	vH	Personen- Kraftwagen	Kombi- wagen	
747 262	75,4	704 001	40 215	942 071	67,2	881 004	58 244	1 014 131	60,1	942 457	68 463	1
136 461	14,0	130 191	8 114	153 754	11,0	142 830	10 782	207 202	12,3	188 542	18 216	2
74 247	7,5	71 175	2 715	54 016	3,9	51 976	2 009	61 073	3,6	58 009	3 025	3
5 493	0,6	5 320	154	7 991	0,6	7 339	397	12 038	0,7	11 458	436	4
16 634	1,7	15 810	819	22 492	1,6	21 149	1 336	24 870	1,5	23 602	1 246	5
3 445	0,3	3 239	150	4 573	0,3	4 214	359	9 373	0,6	8 505	678	6
11 557	1,2	11 284	244	23 681	1,7	23 139	536	22 693	1,3	22 230	457	7
7 918	0,8	7 850	55	12 332	0,9	12 001	331	6 611	0,4	6 385	226	8
7 503	0,8	6 469	1 027	9 637	0,7	8 602	1 001	13 255	0,8	12 139	1 096	9
84 134	8,5	78 220	5 831	104 367	7,5	97 328	6 996	88 975	5,3	81 022	7 809	10
28 198	2,8	26 592	1 454	15 969	1,1	14 586	1 314	19 779	1,2	17 832	1 819	11
76 296	7,7	68 844	6 869	144 266	10,3	125 339	18 785	119 639	7,1	103 112	16 078	12
24 175	2,4	22 813	838	29 409	2,1	28 016	861	29 214	1,7	27 521	1 132	13
165 116	16,7	159 606	5 156	219 243	15,7	212 530	6 614	244 277	14,5	236 936	7 143	14
86 289	8,7	81 783	4 429	116 277	8,3	110 607	5 602	125 867	7,5	118 218	7 503	15
12 494	1,3	10 491	1 897	13 785	1,0	13 090	348	17 854	1,1	16 413	987	16
5 302	0,5	4 314	463	10 279	0,7	8 258	1 573	11 231	0,7	10 473	612	17
70 316	7,1	63 763	5 848	106 911	7,6	93 831	11 352	120 415	7,1	103 737	14 559	18
5 512	0,6	5 173	283	7 205	0,5	6 969	150	1 353	0,1	1 184	117	19
3 850	0,4	3 510	319	5 737	0,4	5 247	395	5 940	0,4	5 453	413	20
4 974	0,5	4 175	538	9 946	0,7	8 496	1 309	9 481	0,6	8 416	962	21
6 781	0,7	6 705	76	6 762	0,5	6 549	213	8 591	0,5	8 145	446	22
15 052	1,5	14 015	1 037	19 373	1,4	18 146	1 227	16 267	1,0	14 542	1 313	23
1 126	0,1	972	133	3 578	0,3	3 339	236	6 941	0,4	6 668	273	24
4 072	0,4	3 440	590	5 511	0,4	4 166	1 064	7 790	0,5	6 113	1 577	25
15 653	1,6	14 824	823	20 397	1,5	19 090	348	40 750	2,4	33 622	5 471	26
13 296	1,3	10 949	2 049	19 402	1,4	16 159	2 758	23 302	1,4	19 194	3 867	27
113 740	12,1	105 965	5 298	257 547	18,4	235 873	15 362	424 969	25,2	392 027	32 307	28
10 679	1,1	9 306	773	24 211	1,7	22 300	1 870	61 551	3,7	58 055	3 477	29
44 375	4,5	43 463	865	167 352	11,9	163 362	3 895	268 548	15,3	255 679	12 013	30
3 277	0,3	2 899	312	4 563	0,3	3 657	920	16 111	1,0	13 583	2 471	31
22 625	2,3	15 777	12	18 135	1,3	12 965	6	30 618	1,8	25 200	5 418	32
7 519	0,8	7 112	162	7 268	0,5	6 480	788	2 338	0,1	1 070	1 262	33
1 817	0,2	1 106	514	5 120	0,4	4 676	3 958	2 080	0,1	682	1 229	34
12 507	1,3	11 985	475	5 159	0,4	4 953	74	2 840	0,2	2 840	35	35
7 397	0,7	6 251	1 131	10 813	0,8	9 176	1 631	16 390	1,0	14 861	1 718	36
9 544	1,0	7 446	1 054	14 928	1,1	12 298	2 220	24 493	1,5	20 251	3 919	37
35 399	3,6	32 788	2 057	59 802	4,3	56 732	2 704	80 952	4,8	74 336	6 023	38
3 170	0,3	2 346	765	5 706	0,4	5 667	39	4 287	0,3	2 781	1 332	39
5 105	0,5	4 855	197	7 760	0,6	7 668	92	11 463	0,7	11 374	76	40
2 357	0,2	2 314	22	5 322	0,4	5 259	56	7 135	0,4	7 068	67	41
1 037	0,1	899	132	4 999	0,4	4 438	545	11 298	0,7	9 326	1 327	42
2 166	0,2	2 052	63	3 520	0,3	3 458	34	5 337	0,3	5 325	180	43
21 564	2,2	20 322	878	32 485	2,3	30 262	1 940	41 232	2,4	37 864	3 041	44
17 957	1,8	16 078	1 832	34 542	2,5	29 319	5 128	45 673	2,7	39 223	6 355	45
14 424	1,5	13 364	1 025	27 384	2,0	23 273	4 036	38 285	2,3	32 807	5 304	46
3 136	0,3	2 362	774	5 943	0,4	5 007	936	6 100	0,4	5 427	693	47
397	0,0	352	33	1 215	0,1	1 039	156	1 288	0,1	909	356	48
930 674	100	922 595	55 250	1 200 873	100	1 296 779	92 790	1 686 140	100	1 551 782	127 707	49

5. Die Ausfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) an Kraftwagen zur Lastenbeförderung nach Verbrauchsländern in den Jahren 1950, 1952 bis 1956

Erdteil Verbrauchsland ²⁾	1950		1952				1953			
	Kraftwagen zur Lastenbeförderung ³⁾		Kraftwagen zur Lastenbeförderung ⁴⁾		darunter		Kraftwagen zur Lastenbeförderung ⁴⁾		darunter	
	1000 DM	vH	1000 DM	vH	Lastkraftwagen	Fahrgestelle	1000 DM	vH	Lastkraftwagen	Fahrgestelle
Europa	53 698	69,6	177 325	68,0	61 498	106 144	180 526	70,9	76 860	95 950
davon nach:										
Belgien-Luxemburg	7 917	10,3	22 783	8,7	10 607	11 623	23 264	9,1	10 051	13 057
Dänemark	2 538	3,3	15 748	6,0	4 385	11 108	14 281	5,6	9 603	4 461
Finnland	234	0,3	15 867	6,1	603	15 141	483	0,2	31	17
Frankreich	1 235	1,6	4 015	1,5	1 334	948	1 811	0,7	389	935
den Niederlanden	12 651	16,4	15 588	6,0	5 185	9 622	25 589	10,0	11 884	12 864
Norwegen	46	0,1	19 341	7,4	10 058	8 979	17 706	7,0	8 497	8 819
Österreich	979	1,3	4 264	1,6	2 910	907	9 873	3,9	7 248	1 988
Portugal	1 761	2,3	4 507	1,7	2 111	2 396	5 463	2,2	2 597	2 764
Schweden	5 485	7,1	13 366	5,1	5 025	7 431	11 959	4,7	5 241	5 500
der Schweiz	4 299	5,6	11 160	4,3	3 825	6 822	14 141	5,6	5 349	8 149
Spanien	369	0,5	12 006	4,6	2 034	9 867	18 748	7,4	501	17 949
der Türkei	9 392	12,2	26 629	10,2	8 063	17 712	29 171	11,5	12 762	16 041
dem übrigen Europa	6 792	8,8	12 051	4,6	5 358	3 588	8 017	3,1	2 707	3 406
Afrika	1 599	2,1	15 144	5,8	5 867	8 642	22 730	8,9	8 195	13 740
davon nach:										
Ägypten	68	0,1	447	0,2	131	229	809	0,3	599	94
Kenia, Uganda	-	-	2 875	1,1	1 323	1 552	1 297	0,5	352	945
Nigerien	-	-	568	0,2	163	375	2 018	0,8	204	1 695
der Südafr.-Union	129	0,2	3 175	1,2	535	2 660	3 547	1,4	326	3 217
dem übrigen Afrika	1 402	1,8	8 079	3,1	3 745	3 826	15 059	5,9	6 714	7 789
Amerika	16 898	24,5	60 095	23,0	10 616	46 195	35 239	13,8	6 266	26 557
davon nach:										
Kanada	5	0,0	253	0,1	236	15	1 905	0,7	1 902	-
V. St. v. Amerika	494	0,6	914	0,4	102	-	287	0,1	208	-
Argentinien	2 391	3,1	11 557	4,4	187	11 370	8 875	3,5	480	8 395
Brazilien	12 343	16,0	40 372	15,5	7 741	31 743	12 637	5,0	491	11 560
Chile	596	0,8	2 490	1,0	828	1 166	6 491	2,5	862	4 454
dem übrigen Amerika	3 069	4,0	4 509	1,7	1 522	1 907	5 044	2,0	2 323	2 148
Asien	2 916	3,8	7 474	2,9	4 521	2 522	16 216	6,4	4 258	10 974
davon nach:										
Indien ⁵⁾	-	-	168	0,1	109	27	192	0,1	161	-
Irak	-	-	569	0,2	247	319	2 305	0,9	465	1 840
Iran	1 933	2,5	116	0,0	64	52	952	0,4	189	763
Syrien ⁶⁾	238	0,3	1 614	0,6	109	1 266	5 707	2,0	177	4 888
dem übrigen Asien	745	1,0	5 007	1,9	3 992	858	7 660	3,0	3 266	3 483
Australien-Ozeanien	43	0,1	738	0,3	46	676	39	0,0	26	13
davon nach:										
dem Austral.-Bund	43	0,1	738	0,3	46	676	19	0,0	19	-
dem übrigen Austral.-Ozeanien ⁷⁾	-	-	-	-	-	-	20	0,0	7	13
Insgesamt	77 154	100	260 776	100	82 548	164 179	254 750	100	95 565	147 234

1) Ohne Rückwaren und Ersatzlieferungen.- 2) Es sind nur die europäischen Länder einzeln aufgeführt, nach denen in den Jahren 1955 oder 1956 Kraftwagen zur Lastenbeförderung für mindestens 10 Mill. DM ausgeführt wurden. Für den außereuropäischen Ländern diejenigen, nach denen Kraftwagen zur Lastenbeförderung für mindestens 5 Mill. DM ausgeführt wurden.- 3) Wegen der Vergleichbarkeit der Warenzusammensetzung vgl. Fußnoten 3) und 4) zu Tabelle 1.- 4) Lastkraftwagen, Dreiradwagen mit Motor, Elektrolastwagen, Fahrgestelle mit Motor für Lastkraftwagen und Spezialfahrzeuge.- 5) 1955/56 einschl. ehem. Franz.-Indien.- 6) 1950 einschl. Libanon.- 7) 1950 Neu-Guinea, Nied.- unter Asien nachgewiesen.

nach: 5. Die Ausfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) an Kraftwagen zur Lastenbeförderung nach Verbrauchsländern in den Jahren 1950, 1952 bis 1956

Erdteil Verbrauchsland ²⁾	1954				1955				1956 ¹⁾			
	Kraftwagen zur Lastenbeförderung ⁴⁾		darunter		Kraftwagen zur Lastenbeförderung ⁴⁾		darunter		Kraftwagen zur Lastenbeförderung ⁴⁾		darunter	
	1000 DM	VH	Lastkraft- wagen	Fahr- gestelle	1000 DM	VH	Lastkraft- wagen	Fahr- gestelle	1000 DM	VH	Lastkraft- wagen	Fahr- gestelle
			1000 DM				1000 DM				1000 DM	
Europa	219 640	56,8	109 030	103 316	268 147	55,0	128 080	131 285	300 313	50,7	141 601	139 734
davon nach:												
Belgien-Luxemburg	34 558	8,9	16 041	18 183	38 372	7,9	17 342	20 629	54 844	9,3	21 341	32 743
Dänemark	26 973	7,0	19 927	6 938	25 082	5,1	18 505	6 355	25 617	4,3	17 170	8 195
Finnland	954	0,2	115	556	10 429	2,1	2 057	8 193	16 640	2,8	5 082	11 049
Frankreich	2 575	0,7	784	1 001	3 795	0,8	1 027	2 041	11 212	1,9	2 097	2 586
den Niederlanden	39 369	10,2	21 375	16 924	47 526	9,7	28 035	18 655	48 637	8,2	27 252	19 690
Norwegen	18 535	4,8	4 654	13 590	11 712	2,4	3 836	7 799	14 753	2,5	7 940	6 533
Österreich	24 430	6,3	16 523	6 683	30 712	6,3	18 936	9 864	20 906	3,5	13 069	6 338
Portugal	8 511	2,2	3 057	5 285	15 143	3,1	3 719	11 379	17 292	2,9	4 042	13 151
Schweden	15 804	4,1	8 472	6 663	11 550	2,4	7 430	3 676	15 178	2,6	11 399	2 677
der Schweiz	16 508	4,8	8 077	9 789	23 945	4,9	8 022	14 168	28 316	4,8	10 887	16 472
Spanien	11 476	3,0	3 563	7 634	13 637	2,8	2 647	10 431	11 084	1,9	1 377	9 247
der Türkei	5 307	1,4	585	4 258	13 724	2,8	4 751	8 861	14 483	2,4	10 155	2 387
dem übrigen Europa	12 653	3,3	5 457	5 812	22 520	4,6	11 371	9 214	21 351	3,6	9 940	8 666
Afrika	37 658	9,7	12 433	24 100	61 967	12,7	19 044	41 049	69 208	11,7	19 956	47 288
davon nach:												
Ägypten	1 883	0,5	227	1 157	7 233	1,5	1 754	4 446	10 583	1,8	1 899	8 527
Kenia, Uganda	2 544	0,7	1 005	1 539	5 765	1,2	1 701	4 064	5 645	1,0	1 211	4 434
Nigerien	4 048	1,0	530	3 476	3 990	0,8	562	3 410	10 307	1,7	693	9 275
der Südafr. Union	7 446	1,9	427	7 019	16 905	3,5	2 400	14 447	13 076	2,2	2 033	10 808
dem übrigen Afrika	21 781	5,8	10 244	10 909	28 074	5,8	12 627	14 682	29 597	5,0	14 160	14 244
Amerika	67 146	17,3	15 715	50 022	65 852	13,5	21 291	38 323	106 077	17,9	36 950	65 562
davon nach:												
Kanada	2 032	0,5	1 918	174	5 936	1,2	5 568	358	8 432	1,4	7 992	412
V.St.v.Amerika	1 452	0,4	1 426	24	4 119	0,8	4 114	5	14 278	2,4	13 563	407
Argentinien	17 994	4,6	1 852	15 961	22 471	4,6	919	20 397	24 977	4,2	728	24 169
Brazilien	27 655	7,1	2 499	24 964	11 905	2,4	924	10 581	25 387	4,3	326	23 946
Chile	6 073	1,6	1 206	4 652	4 385	0,9	2 247	1 437	12 569	2,1	3 216	8 003
dem übrigen Amerika	11 939	3,1	6 814	4 307	17 036	3,5	7 519	5 545	20 434	3,4	11 123	8 625
Asien	58 641	15,4	13 669	43 833	84 800	17,4	15 666	67 985	108 741	16,3	12 994	93 539
davon nach:												
Indien ⁵⁾	6 901	1,8	932	5 563	37 089	7,6	2 211	34 686	74 539	12,6	287	74 142
Irak	4 574	1,2	2 032	2 542	8 681	1,8	3 692	4 968	6 368	1,1	2 039	4 329
Iran	15 953	4,1	3 748	12 199	9 479	1,9	1 644	7 747	2 451	0,4	1 221	1 223
Syrien ⁶⁾	15 637	4,0	1 257	14 305	10 408	2,1	7 516	8 809	4 943	0,8	334	4 582
dem übrigen Asien	16 576	4,3	5 700	9 224	19 203	3,9	6 603	13 775	20 440	3,4	9 113	9 263
Australien-Ozeanien	2 939	0,8	2 771	168	7 052	1,4	6 018	1 008	8 377	1,4	5 527	2 657
davon nach:												
dem Austral. Bund	1 706	0,4	1 536	150	5 926	1,2	5 064	849	7 112	1,2	4 746	2 173
dem übrigen Australien- Ozeanien ⁷⁾	1 233	0,3	1 215	18	1 126	0,2	954	159	1 265	0,2	781	484
Insgesamt	387 032	100	153 618	221 439	487 818	100	190 099	279 650	592 716	100	217 268	348 780

6. Die Ausfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) an Omnibussen und Obussen (einschl. Jahrgestellte)
nach Verbrauchsländern in den Jahren 1952 bis 1956

Erteil Verbrauchsland ²⁾	1952		1953		1954		1955		1956 ¹⁾	
	1000 DM	vH	1000 DM	vH						
Europa	15 294	39,3	17 590	21,0	22 685	39,6	21 063	40,7	26 690	49,2
davon nach:										
Belgien-Luxemburg	1 856	4,8	1 824	2,2	2 620	4,6	2 409	4,7	2 893	5,3
Griechenland	196	0,5	601	0,7	651	1,1	1 600	3,1	2 475	4,6
Italien ³⁾	689	1,8	2 427	2,9	1 833	3,2	2 315	4,5	1 307	2,5
den Niederlanden	301	0,8	581	0,7	2 344	4,1	1 920	3,7	3 054	5,6
Österreich	-	-	46	0,1	879	1,5	4 890	9,4	5 435	10,0
Portugal	588	1,5	827	1,0	735	1,4	1 625	3,1	759	1,4
der Schweiz	224	0,6	491	0,6	1 593	2,8	1 022	2,0	4 580	8,5
Spanien	1 405	3,6	1 555	1,9	854	1,5	195	0,4	1 248	2,3
der Türkei	7 646	19,6	7 084	8,4	9 199	16,1	2 114	4,1	1 318	2,4
den übrigen Europa	2 389	6,1	2 154	2,6	1 917	3,4	2 369	4,7	3 021	5,6
Afrika	2 804	7,2	2 621	3,1	1 441	2,5	7 647	14,8	6 423	11,9
davon nach:										
Ägypten	2 174	5,6	1 136	1,4	527	0,9	5 695	11,0	5 530	10,2
Äthiopien, Eritrea	-	-	112	0,1	23	0,0	37	0,1	202	0,4
der Goldküste	-	-	20	0,0	-	-	113	0,2	-	-
den Kanarischen Inseln	57	0,1	435	0,5	98	0,2	167	0,3	31	0,1
Marokko, Frz.-	301	0,8	188	0,2	149	0,3	134	0,3	66	0,1
Marokko, Sp.- usw. 4)	129	0,3	181	0,2	130	0,2	180	0,3	59	0,1
Nigeria	-	-	353	0,4	166	0,3	924	1,8	394	0,7
der Südafr. Union	86	0,2	58	0,1	269	0,5	263	0,5	28	0,1
den übrigen Afrika	57	0,1	159	0,2	79	0,1	134	0,3	113	0,2
Amerika	20 686	53,1	61 873	73,8	15 722	27,5	15 765	30,5	9 363	17,3
davon nach:										
den V. St. v. Amerika	-	-	-	-	-	-	-	-	234	0,4
Costa Rica	22	0,1	188	0,2	175	0,3	155	0,3	162	0,3
Guatemala	-	-	-	-	-	-	257	0,5	-	-
Argentinien	17 426	44,7	59 000	70,4	8 846	12,0	5 685	11,0	1 433	2,6
Bolivien	-	-	-	-	-	-	216	0,4	197	0,4
Brasilien	2 290	5,9	1 511	1,8	6 466	11,3	129	0,2	19	0,0
Chile	128	0,3	164	0,2	352	0,6	242	0,5	167	0,3
Kolumbien	28	0,1	-	-	55	0,1	5 896	11,4	5 869	10,8
Peru	-	-	-	-	-	-	2 342	4,5	270	0,5
Uruguay	-	-	-	-	371	0,6	274	0,5	672	1,2
Venezuela	-	-	269	0,3	406	0,7	363	0,7	103	0,2
den übrigen Amerika	792	2,0	441	0,5	1 051	1,8	206	0,4	237	0,4
Asien	171	0,4	1 738	2,1	17 366	30,4	1 292	2,6	11 652	21,5
davon nach:										
China (Taiwan)	-	-	-	-	-	-	-	-	400	0,7
Indien ⁵⁾	-	-	-	-	-	-	17	0,0	265	0,5
Irak	-	-	-	-	473	0,8	711	1,4	1 214	2,2
Iran	-	-	1 043	1,2	14 940	26,1	3 222	6,2	7 170	13,2
Jordanien	-	-	-	-	25	0,0	212	0,4	47	0,1
Libanon	13	0,0	247	0,3	220	0,4	314	0,6	692	1,3
Pakistan	51	0,1	317	0,4	365	0,6	593	1,1	873	1,6
der Philippinen	-	-	-	-	-	-	-	-	152	0,3
Saudiisch-Arabien ⁶⁾	-	-	-	-	-	-	630	1,3	43	0,1
Syrien	27	0,1	14	0,0	665	1,2	1 362	2,6	688	1,3
den übrigen Asien	60	0,2	117	0,1	498	0,8	191	0,4	107	0,2
Australien-Ozeanien	-	-	13	0,0	-	-	-	-	67	0,1
Insgesamt	38 956	100	83 835	100	57 214	100	51 767	100	54 195	100

1) Ohne Rückwaren und Ersatzlieferungen. - 2) Es sind nur die europäischen Länder einzeln aufgeführt, nach denen in den Jahren 1955 oder 1956 Omnibusse und Coaches (einschl. Jahrgestellte) für mindestens 1 Mill. DM ausgeführt wurden, von den außereuropäischen Ländern diejenigen, nach denen Omnibusse und Coaches (einschl. Jahrgestellte) für mindestens 100 000 DM ausgeführt wurden. - 3) 1952/54 einschl. Triest. - 4) 1952/53 einschl. Guinea, Sp. - 5) 1955/56 einschl. chem. Franz.-Indien. - 6) 1952 einschl. Jemen, Mascat und Oman.

7. Die Auefuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West)
an Krafträdern ¹⁾ nach Verbrauchsländern in den Jahren 1952 bis 1956

Erdteil Verbrauchsland ²⁾	1952		1953		1954		1955		1956 ⁴⁾	
	1000 DM	vH	1000 DM	vH						
Europa	33 720	66,5	47 463	72,8	89 621	82,8	103 650	76,5	100 287	66,0
davon nach:										
Belgien-Luxemburg	4 151	8,2	7 009	10,8	13 196	12,2	13 567	10,0	15 039	3,9
Dänemark	1 477	2,9	13 354	20,5	20 232	18,7	8 059	5,9	10 540	6,9
Großbritannien	61	0,1	73	0,1	2 126	2,0	16 261	12,0	13 525	8,9
den Niederlanden	3 429	6,8	4 731	6,3	12 213	11,3	16 943	12,5	20 533	13,5
Österreich	2 237	4,4	4 577	7,0	8 393	7,8	9 567	7,1	3 692	2,4
Schweden	2 446	4,8	3 612	5,5	8 728	8,1	13 604	10,0	9 422	6,2
der Schweiz	12 794	25,2	10 329	16,8	15 220	14,1	12 712	9,4	11 643	7,7
dem übrigen Europa	7 125	14,1	3 778	5,8	9 511	8,8	12 937	9,6	15 893	10,5
Afrika	1 757	3,5	2 332	3,6	5 640	4,7	6 977	5,2	10 768	7,1
davon nach:										
Angola ⁴⁾	94	0,2	354	0,5	787	0,7	1 180	0,9	1 313	1,3
Marokko, Frz.-	721	1,4	860	1,3	1 978	1,8	1 527	1,1	579	0,4
Nigerien	7	0,0	62	0,1	285	0,3	499	0,4	508	0,3
Ostafrika, Port.- ⁵⁾	29	0,1	116	0,2	245	0,2	489	0,4	705	0,5
der Südafrikan. Union	146	0,3	160	0,2	340	0,3	979	0,7	4 621	3,0
dem übrigen Afrika	760	1,5	760	1,2	1 405	1,3	2 303	1,7	2 442	1,6
Amerika	8 637	17,4	7 274	11,2	7 507	6,9	10 309	7,6	15 758	10,4
davon nach:										
Kanada	328	0,6	417	0,6	145	0,2	248	0,2	635	0,4
den V.St.v.Amerika	1 659	3,3	2 147	3,3	1 773	1,6	4 271	3,2	6 334	4,0
Costa Rica	182	0,4	260	0,4	370	0,3	620	0,5	560	0,4
Guatemala	350	0,7	427	0,7	457	0,4	549	0,4	462	0,3
Mexiko	350	0,7	434	0,7	782	0,7	892	0,7	1 654	1,1
Westindien, Br.-	38	0,1	165	0,3	157	0,1	240	0,2	588	0,4
Argentinien	15	0,0	183	0,3	60	0,1	39	0,0	1 897	1,2
Peru	51	0,1	221	0,3	85	0,1	195	0,1	710	0,5
Venezuela	1 023	2,0	1 089	1,7	1 308	1,2	860	0,6	1 033	0,7
dem übrigen Amerika	4 841	9,5	1 931	3,0	2 332	2,2	2 395	1,8	2 063	1,4
Asien	5 244	12,3	7 686	11,8	4 648	4,3	12 101	8,9	21 838	14,4
davon nach:										
Indonesien	4 626	9,1	4 877	7,5	1 419	1,3	4 800	3,5	4 645	3,1
Iran	298	0,6	186	0,3	432	0,4	848	0,6	762	0,5
Japan	188	0,4	1 421	2,2	605	0,6	95	0,1	772	0,5
Kambodscha ⁶⁾	6	0,0	74	0,1	1 854	1,2
Syrien	63	0,1	107	0,2	575	0,5	690	0,5	1 112	0,7
Thailand	434	0,9	373	0,6	557	0,5	1 706	1,3	1 701	1,1
Vietnam ⁷⁾	2	0,0	31	0,0	182	0,2	2 088	1,5	7 222	4,8
dem übrigen Asien	633	1,2	681	1,0	872	0,8	1 800	1,3	3 764	2,5
Australien-Ozeanien	143	0,3	442	0,7	1 454	1,3	2 412	1,8	3 239	2,1
davon nach:										
dem Austral. Bund	129	0,3	389	0,6	1 153	1,1	2 038	1,5	2 315	1,5
Neuseeland	-	-	20	0,0	143	0,1	209	0,1	734	0,5
dem übrigen Australien-Ozeanien	14	0,0	33	0,1	158	0,1	174	0,1	190	0,1
Insgesamt:	50 701	100	65 197	100	108 270	100	135 449	100	151 890	100

1) Motorräder, Motorroller, Motorfahrräder, Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds) und Krankenfahrstühle mit Motor.-
2) Ohne Rückwaren und Ersatzlieferungen.- 3) Es sind nur die europäischen Länder einzeln aufgeführt, nach denen in den Jahren 1955 oder 1956
Krafträder für mindestens 5 Mill. DM ausgeführt wurden, von den außereuropäischen Ländern diejenigen, nach denen Krafträder für mindestens
500 000 DM ausgeführt wurden.- 4) 1952/54 einschl. Guinea, Port.-.- 5) Mosambique.- 6) 1952/53 mit Laos unter Vietnam nachgewiesen.- 7) 1952/53
einschl. Laos und Kambodscha.

noch: 8. Die Einfuhr von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen in den Jahren 1936 (Deutsches Reich),
1950, 1952 bis 1956 (Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West)).

1953			1954			1955			1956 ¹⁾			Lfd. Nr.
Stück	1000 DM		Stück	1000 DM		Stück	1000 DM		Stück	1000 DM		
10 600	36 547		10 108	34 458		25 069	86 257		25 642	87 898		1
5 088	27 981		4 711	22 166		17 002	62 872		20 225	67 965		2
4 769	26 497		4 475	21 249		16 448	60 823		18 637	62 656		3
574	1 754		1 751	4 434		10 324	26 828		12 113	32 742		4
2 148	9 938		1 220	5 110		3 156	12 417		4 875	17 421		5
329	5 881		361	2 276		386	2 282		345	2 240		6
854	5 312		151	1 090		390	2 986		828	4 930		7
363	3 605		992	8 339		1 992	16 370		476	5 323		8
74	337		161	673		384	1 297		1 462	4 629		9
-	-		13	24		10	19		-	-		10
245	1 153		62	220		160	673		126	680		11
6	168		15	841		27	1 266		101	3 168		12
3	102		9	590		21	1 114		49	2 327		13
3	66		6	271		6	152		52	841		14
530	3 860		689	7 131		1 734	17 160		1 329	13 734		15
170	793		55	1 230		103	376		150	1 086		16
165	527		20	81		34	110		97	456		17
5	266		35	1 149		69	466		53	630		18
-	-		1	1		-	-		-	-		19
4	26		28	237		34	236		34	196		20
208	1 738		572	4 686		1 737	12 039		574	2 477		21
148	1 303		33	977		260	4 309		571	4 970		22
8	75		35	281		149	998		107	1 763		23
4 968	4 463		4 658	4 039		6 157	3 961		3 680	1 268		24
4 318	3 933		4 119	3 657		2 217	1 785		252	244		25
4	4		16	9		227	80		29	15		26
380	281		5	11		34	26		9	9		27
3 122	2 467		5 522	2 696		1 789	1 429		147	111		28
382	453		306	483		86	107		26	33		29
430	728		270	478		81	143		41	78		30
641	525		361	308		2 704	1 616		39	36		31
5	3		88	33		1 465	435		-	-		32
4	2		80	31		269	122		3 585	362		33
-	-		10	10		2	3		4	6		34
1953			1954			1955			1956 ¹⁾			Lfd. Nr.
Stück	dz	1000 DM	Stück	dz	1000 DM	Stück	dz	1000 DM	Stück	dz	1000 DM	
.	45 716	24 098	.	50 546	26 821	.	67 652	41 927	.	88 696	50 681	35
4 665	4 789	4 242	5 878	3 598	2 394	5 906	6 541	4 674	22 434	15 958	11 339	36
523	951	664	427	1 364	890	722	2 090	1 628	182	1 146	743	37
.	3 612	2 811	.	5 646	4 268	.	7 896	7 923	.	5 815	8 176	38
.	1 410	2 522	.	2 069	3 533	.	3 067	5 062	.	3 177	4 791	39
3 445	8 090	2 309	2 346	4 971	1 139	1 856	4 270	975	7 721	14 067	5 220	40
.	20 423	9 728	.	26 201	12 171	.	34 417	19 146	.	39 840	18 873	41
.	971	563	.	595	580	.	1 429	1 285	.	2 703	1 780	42
.	5 490	1 139	.	6 102	1 746	.	7 342	1 234	.	5 990	1 759	43
.	.	60 645	.	.	61 279	.	.	128 184	.	.	138 579	44

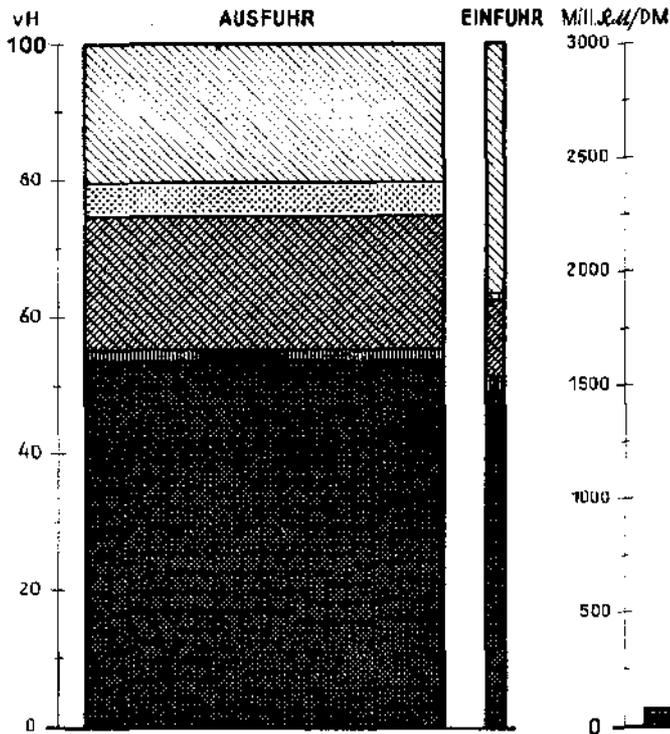
9. Die Einfuhr der Bundesrepublik Deutschland und Berlins (West) an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen
nach Kraftfahrzeugarten bzw. Warengruppen und nach den wichtigsten Herstellungsländern in den Jahren 1952 bis 1956

Warenbenennung Herstellungsländ	1952		1953		1954		1955		1956 ¹⁾	
	1000 DM	vB	1000 DM	vB						
Kraftwagen zur Personenbeförderung (ohne Omnibusse und Obusse)	20 188	67,5	27 961	76,6	22 166	64,3	62 872	72,9	67 965	77,3
davon:										
Personenkraftwagen	19 196	64,2	26 491	72,5	21 249	61,7	60 883	70,6	62 656	71,3
darunter aus:										
Italien 2)	7 171	24,0	11 071	30,3	6 311	18,3	31 077	36,0	32 284	36,7
Frankreich	6 010	25,8	9 428	25,8	4 855	14,1	11 756	13,6	18 289	20,8
Tschechoslowakei	233	0,8	597	1,6	41	0,4	520	0,6	4 673	5,3
den V.St.v.Amerika	1 176	3,9	1 190	3,3	544	1,6	3 086	3,6	3 766	4,3
Großbritannien	455	1,5	1 583	4,3	1 483	4,3	996	1,2	577	0,6
Belgien-Luxemburg	1 912	6,4	2 287	6,3	7 263	21,1	12 578	14,6	1 565	1,8
Kombiwagen	329	3,1	337	0,9	673	2,0	1 297	1,5	4 629	5,3
darunter aus:										
Italien 2)	644	2,6	-	-	571	1,7	1 039	1,2	4 413	5,0
Frankenwagen	-	-	-	-	24	0,1	19	0,0	-	-
Fahrgestelle mit Motor für Kraftwagen zur Personenbeförderung	63	0,2	1 153	3,2	320	0,6	673	0,8	680	0,8
Omnibusse und Obusse (einschl. Fahrgestelle)	40	0,1	168	0,5	341	2,4	1 256	1,5	3 168	3,6
davon:										
Omnibusse und Obusse	40	0,1	102	0,3	570	1,7	1 114	1,3	2 327	2,6
darunter aus:										
der Schweiz	-	-	8	0,0	232	0,7	482	0,6	1 134	1,3
Österreich	-	-	-	-	64	0,2	200	0,2	668	0,8
den Niederlanden	30	0,1	94	0,3	77	0,2	303	0,4	70	0,1
Fahrgestelle mit Motor für Omnibusse und Obusse	-	-	66	0,2	271	0,8	152	0,2	841	1,0
Kraftwagen zur Lastenbeförderung	4 198	14,0	3 860	10,6	7 131	20,7	17 160	19,9	13 734	15,6
darunter:										
Liefer- und Lastkraftwagen	346	2,6	1 586	4,3	1 231	3,6	576	0,7	1 086	1,2
darunter aus:										
den V.St.v.Amerika	265	0,9	273	0,6	589	1,7	218	0,3	340	0,4
der Schweiz	61	0,2	50	0,2	265	0,8	32	0,0	231	0,3
Frankreich	233	0,8	19	0,1	36	0,1	12	0,0	153	0,2
Großbritannien	63	0,2	57	0,2	245	0,7	103	0,1	116	0,1
Österreich	-	-	-	-	-	-	153	0,2	78	0,1
Fahrgestelle mit Motor für Lastkraftwagen	1 938	6,5	1 738	4,8	4 686	13,6	12 039	14,0	7 477	8,5
darunter aus:										
Österreich	1 666	5,6	1 340	3,7	3 468	10,1	6 377	7,4	3 338	3,8
Belgien-Luxemburg	58	0,2	111	0,3	205	0,6	4 321	5,0	2 359	2,7
Spezialkraftfahrzeuge	1 353	4,7	1 303	3,6	977	2,8	4 309	5,0	4 975	5,7
darunter aus:										
den V.St.v.Amerika	1 199	4,0	757	2,1	331	1,0	2 651	3,1	1 711	1,9
Großbritannien	95	0,3	307	0,8	224	0,7	393	0,5	1 681	1,9
Straßenzugmaschinen	8	0,0	75	0,2	281	0,8	938	1,2	1 763	2,0
Krafträder (einschl. Mopeda)	5 456	18,3	4 463	12,2	4 939	11,7	3 961	4,6	1 268	1,4
darunter:										
Motorräder	5 170	17,3	5 933	16,8	3 657	10,6	1 785	2,1	244	0,3
darunter aus:										
Österreich	2 909	9,7	1 974	5,4	2 262	5,6	884	1,0	91	0,1
Motorroller, Motorfahrräder, Mopeda	266	1,0	530	1,5	372	1,1	2 173	2,5	1 018	1,2
darunter aus:										
Österreich	213	0,7	505	1,4	164	0,5	416	0,5	947	1,1
Italien 2)	2	0,0	19	0,1	12	0,0	1 509	1,7	50	0,1
Kraftfahrzeuge zusammen	29 890	100	36 547	100	34 452	100	86 257	100	87 896	100
Außerdem:										
Teile und Zubehör für Kraftfahrzeuge aller Art	24 507	100	24 098	100	26 821	100	41 927	100	50 681	100
darunter aus:										
Italien 2)	16 072	65,6	11 949	49,6	6 804	25,4	8 057	19,2	23 977	47,3
der Schweiz	2 180	8,9	3 502	14,5	5 279	19,7	8 614	20,5	8 196	16,2
den V.St.v.Amerika	68	0,3	913	3,8	2 001	7,5	8 247	19,7	6 677	13,2
Großbritannien	1 955	8,0	1 966	8,2	2 945	11,0	4 533	10,8	4 538	9,1
Frankreich	1 311	5,3	1 395	5,8	4 721	17,6	6 198	14,8	2 011	4,0
Österreich	604	2,5	834	3,5	826	3,1	1 862	4,5	1 763	3,5
den Niederlanden	368	1,5	73	0,3	637	2,4	1 412	3,4	1 167	2,3
Dänemark	475	1,9	657	2,7	1 128	4,2	374	0,9	799	1,6
Belgien-Luxemburg	440	1,8	541	2,2	867	3,2	666	1,6	634	1,3
Schweden	116	0,5	883	3,7	1 214	4,5	1 158	2,8	545	1,1
Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile insgesamt	54 397		60 645		61 273		128 184		138 579	

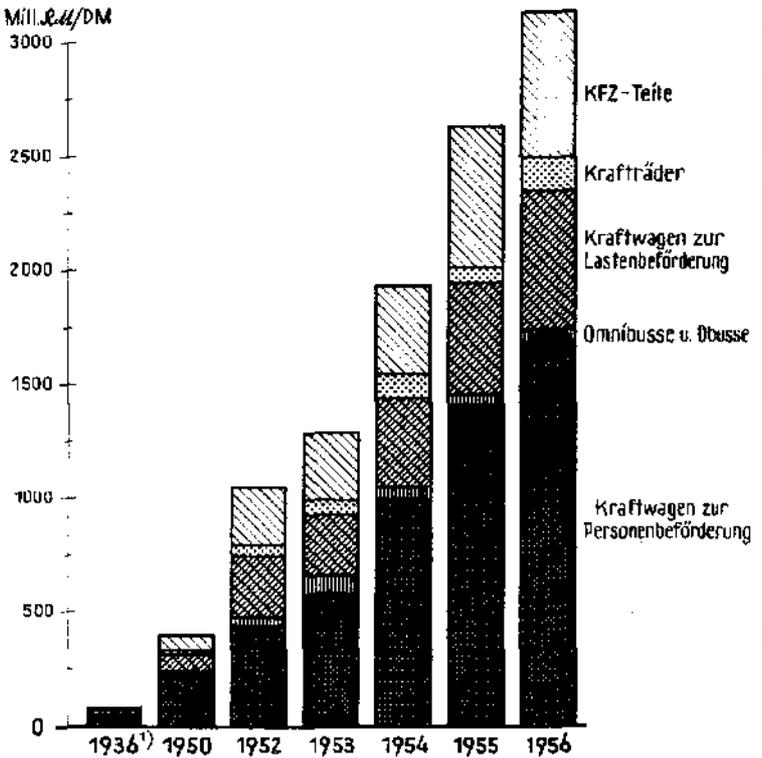
1) Ohne Rückwaren und Ersatzlieferungen. - 2) 1952/54 einschl. Triest.

DER AUSSENHANDEL MIT KRAFTFAHRZEUGEN UND KRAFTFAHRZEUGTEILEN

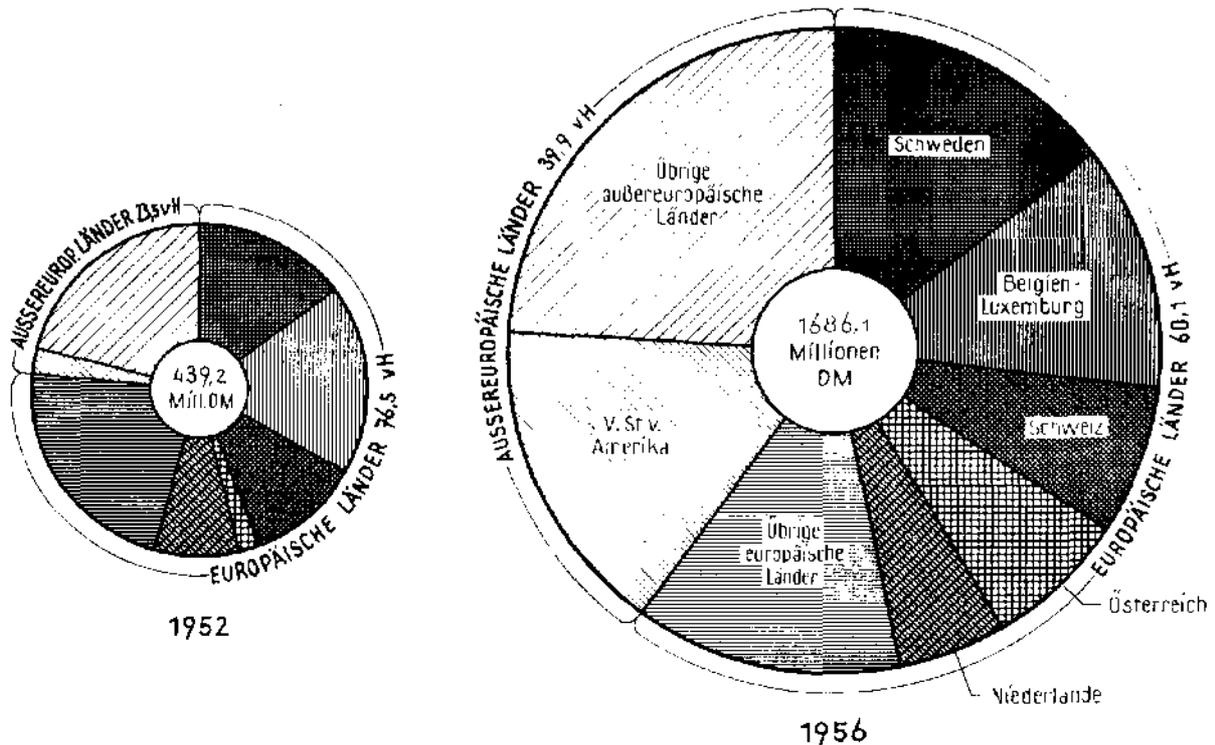
AUSFUHR UND EINFUHR 1956



AUSFUHR 1936, 1950 UND 1952-1956



AUSFUHR VON KRAFTWAGEN ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG ²⁾ 1952 UND 1956 NACH LÄNDERN



¹⁾ Deutsches Reich (ohne Kfz-Teile). -

²⁾ Personenkraftwagen, Kombiwagen, Krankentransportwagen und Fahrgestelle mit Motor für die vorgenannten Fahrzeugarten.