

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

26. Jahrgang

Berlin, den 18. September 1959

Nummer 38

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

Zur konjunkturellen Entwicklung der Einzelhandelsumsätze

Die wieder stärkere Belebung der Wirtschaftstätigkeit hat bisher von der Seite des Verbrauchs keine entscheidenden Impulse erhalten. Dies ist deutlich an der Entwicklung der Einzelhandelsumsätze, etwa der Hälfte der gesamten privaten Verbrauchsausgaben, zu erkennen. Sie hielt sich mit einer Zuwachsrate von 3 vH auf dem Niveau des letzten Halbjahres 1958 und war nur halb so groß wie in der gleichen Zeit des vorangegangenen Jahres. Etwas besser verlief allerdings die Entwicklung der preisbereinigten Umsätze, da das Preisniveau im Einzelhandel seit 1954 erstmals wieder — wenn auch nur leicht — zurückging.

Umsatzentwicklung im Einzelhandel

Jeweilige Veränderung gegenüber der entsprechenden Vorjahrszeit in vH

	1958		1959			
	1. Hj.	2. Hj.	1. Hj.	Jan./ Febr.	März/ April	Mai/ Juni
Umsatzwerte						
Einzelhandel gesamt	+ 6,5	+ 3,0	+ 3,2	+ 2,9	+ 3,3	+ 3,4
davon mit						
Nahrungs- und Genußmitteln . .	+ 7,6	+ 3,3	+ 3,1	+ 4,1	+ 1,1	+ 4,6
Bekleidung, Wäsche u. Schuhen	+ 2,3	- 0,2	+ 1,5	+ 0,4	+ 4,7	- 0,4
Hausrat u. Wohn- bedarf	+ 7,2	+ 5,5	+ 4,0	+ 1,1	+ 3,9	+ 7,4
Sonstigen Waren .	+ 8,5	+ 6,3	+ 5,1	+ 5,2	+ 5,8	+ 4,3
Preisbereinigte Werte						
Einzelhandel gesamt	+ 3,1	+ 2,0	+ 3,5	+ 2,7	+ 3,6	+ 4,1
davon mit						
Nahrungs- und Genußmitteln . .	+ 4,5	+ 3,1	+ 3,3	+ 3,5	+ 2,0	+ 4,5
Bekleidung, Wäsche u. Schuhen	- 1,4	- 2,0	+ 2,9	+ 1,0	+ 5,8	+ 1,7
Hausrat u. Wohn- bedarf	+ 5,0	+ 4,0	+ 3,8	± 0,0	+ 4,3	+ 7,0
Sonstigen Waren .	+ 5,3	+ 4,4	+ 4,7	+ 4,3	+ 5,2	+ 4,7
Errechnet aus den vom Statistischen Bundesamt bekanntgegebenen Indexziffern.						

Betrachtet man die Umsatzentwicklung des laufenden Jahres in Zweimonatsabschnitten, um die Wirkungen kurzfristiger exogener¹⁾ Absatzverlagerungen auszuschalten, so ergibt sich im Durchschnitt des gesamten Einzelhandels ein Umsatzzuwachs von 2,9 bis 3,4 vH, der auf eine verhältnismäßig ruhige Entwicklung der privaten Einkommensverausgabung in diesem Bereich schließen läßt. Dem Volumen nach erhöhte sich jedoch die Zuwachsrate etwas stärker, sie stieg von 2,7 vH im Durchschnitt der Monate Januar und Februar auf 3,6 vH im März/April und auf 4,1 vH im Durchschnitt Mai/Juni. Diese Mengenentwicklung hat auch die Einschätzung der künftigen Absatzaussichten optimistischer werden lassen und so zu einer erhöhten Bereitschaft des Einzelhandels beigetragen, die Lager wieder aufzustocken. Es ist jedoch noch nicht eindeutig zu erkennen, ob dieser Wandel in der Entwicklungstendenz dauerhaft ist. Für das zweite Halbjahr scheint nämlich der Expansionspielraum im Einzelhandel noch recht begrenzt zu sein, da weder eine verstärkte Einkommensausweitung für die Verbraucher zu erwarten ist, noch die Sparrate zurückgehen dürfte.

Die Entwicklung in den Warenbereichen

Die einzige der vier Einzelhandelsgruppen, die im Durchschnitt der ersten Jahreshälfte ihre Entwicklung bemerkenswert verbessern konnte, ist die des Einzelhandels mit **Bekleidung, Wäsche und Schuhen**; das Wachstum war trotz dieser Verbesserung aber nur schwach. Die realen Zuwachsraten der übrigen Gruppen lagen dagegen

¹⁾ Unterschiede in der Verteilung der Schlußverkaufstage auf Januar und Februar, in den Terminen des Oster- und Pfingstfestes, dem Einsetzen von Witterungsumschlägen und der Zahl der Verkaufstage bzw. Wochenenden.

wieder unter denen der gleichen Zeit des Vorjahres und entsprachen mit nur geringen Abweichungen denen des zweiten Halbjahres 1958.

Das Zusammenfallen des frühen Ostertermins mit besonders warmem undzeitigem Frühjahrs-wetter nach einem sehr milden Winter hatte im März eine beträchtliche Steigerung der Nachfrage nach Textilien hervorgerufen und das anhaltend gute Sommerwetter schließlich im Juni rege Umsatzzugänge bei Sommerwaren bewirkt. Damit ergab sich im Durchschnitt des ersten Halbjahres nach den voraufgegangenen Umsatzeinbußen wieder eine geringe Fortschrittsrate von 1,5 vH (real 2,7 vH). Der Nachfragestoß im März — der auch den Bekleidungs-handel überraschte und der zu nicht immer leicht realisierbaren Nachbeschaffungen zwang — hatte nach der Zeit des Lagerabbaus im Handel nun wieder eine außergewöhnlich starke Dispositionsfreudigkeit hervorgerufen. Inwieweit die Erwartungen des Handels auf eine weitere Nachfrageexpansion bestätigt werden, bleibt abzuwarten; bedeutsam ist immerhin, daß in dem außerordentlich milden Winter 1958/59 die Nachfrage nur gering war und überdies der Bedarf an Übergangsware in dem sommerlich warmen Frühjahr nicht zum Zuge kam. Andererseits ist aber auch zu beachten, daß bisher der weitaus größte Anteil an der Verbesserung des Gruppenergebnisses dem Schuheinzelhandel mit einer Fortschrittsrate von 9 vH zufiel. Es ist möglich, daß die sehr frühe Ankündigung der jetzt erfolgenden Preisanhebungen ungeachtet des wachsenden Modeinflusses zu verstärkten Schuhkäufen angeregt hatte.

Im Einzelhandel mit Nahrungs- und Genussmitteln konnte sich im ersten Halbjahr 1959 eine Belebung nicht durchsetzen. Die Umsatzausdehnung, die nominell wie auch real etwa der des Durchschnitts für den gesamten Einzelhandel entsprach, blieb erheblich hinter dem Vorjahrsergebnis zurück. Für die kommenden Monate muß hier mit gewissen Preissteigerungen gerechnet werden. Bei vermutlich wertmäßig stärker steigendem Umsatzniveau wird real aber kaum eine Beschleunigung im Expansionstempo zu erwarten sein.

Die höchste, allerdings deutlich unter dem entsprechenden Vorjahrsergebnis liegende Fortschrittsrate hatte die Gruppe Sonstige Waren mit durchschnittlich 5,1 vH (real 4,7 vH) bei relativ geringen Schwankungen während des ersten Halbjahres 1959 aufzuweisen. Weit an der Spitze lag hier neben dem Handel mit landwirtschaftlichen Geräten der Handel mit Kraftfahrzeugen und Zubehör. Verlagerungen in der Ver-

brauchernachfrage führten zu einer konjunkturellen Umsatzsteigerung im Handel mit Fahrrädern und Zubehör sowie dem Handel mit Seifen, Bürsten und Parfümerieartikeln. Auch die Drogerien hatten höhere Umsätze zu verzeichnen, während z. B. der Buchhandel und die Handelszweige Photo und Optik sowie Uhren, Gold- und Silberwaren eine nicht unbeträchtliche Abschwächung ihres Umsatzwachstums hinnehmen mußten. Diese Bewegungen kündigten sich zum Teil bereits im Laufe des vergangenen Jahres an. Gerade in dieser Gruppe kann aber nicht uneingeschränkt damit gerechnet werden, daß die derzeitige Situation auch für die nächsten Monate bestimmend sein wird, da die hier zusammengefaßten Branchen vorwiegend der Befriedigung ausgesprochen elastischen Bedarfs dienen, der häufigen Schwankungen unterworfen ist.

Eine starke Verlangsamung des Umsatzwachstums erlitt die Gruppe Hausrat und Wohnbedarf, die zwischen 1954 und 1957 die höchsten jährlichen Fortschrittsraten im gesamten Einzelhandel erreicht hatte, seit 1958 jedoch vom Handel mit Sonstigen Waren übertroffen wurde. Der durchschnittliche Zuwachs von 4 vH im ersten Halbjahr 1959 (7,2 vH im 1. Hj. 1958) errechnet sich aus unterschiedlichen Entwicklungen, die im wesentlichen durch einen beträchtlichen Auftrieb im Handel mit Eisenwaren und Küchengeräten (von + 6 vH auf + 8 vH) einerseits sowie durch eine Verlangsamung des Wachstumstempos bei den übrigen Zweigen andererseits gekennzeichnet sind. Diese konjunkturelle Abschwächung der Umsatzentwicklung hatte teilweise bedeutenden Umfang. Im Handel mit Rundfunkartikeln ging z. B. die Zuwachsrate von + 24 vH auf + 3 vH zurück. Bei dem wachsenden Interesse für Fernseh- und große Elektrogeräte ist jedoch unter Voraussetzung einer angemessenen Preispolitik und Anpassung der Sortimente an die veränderten Nachfragetendenzen in diesem Geschäftszweig des Einzelhandels mit einer weiteren Abschwächung kaum zu rechnen.

Bemerkenswerte Umsatzverluste erlitt der Möbelhandel. Die schon im Vorjahr zu beobachtende und nun im ersten Halbjahr 1959 fortgesetzte Schrumpfung des Umsatzes mit Möbeln und mit den dazugehörigen Einrichtungsgegenständen deutet darauf hin, daß der Teil der Bevölkerung wächst, bei dem — wie auch die Ergebnisse aus Bevölkerungsbefragungen bestätigen — die Dringlichkeit des Bedarfs an Einrichtungsgegenständen hinter der Dringlichkeit von zusätzlichen, das Leben angenehmer gestaltenden und die Hausarbeit erleichternden Haushaltsartikeln zurückbleibt.

Der Personenverkehr in der Bundesrepublik unter besonderer Berücksichtigung des Straßenverkehrs¹⁾

Der Personenverkehr wird — ähnlich wie der Güterverkehr — in zwei Formen betrieben. Ein Bereich umfaßt den entgeltlichen Verkehr öffentlicher, privater und gemischt-wirtschaftlicher Unternehmungen, der zum Teil beträchtliche Bindungen im Interesse der Allgemeinheit aufweist; der andere umschließt die Halter von Personenzugfahrzeugen für eigene Zwecke. Über die Entwicklung dieses „Privat“-Verkehrs sind die statistischen Unterlagen immer noch unzureichend, während über den entgeltlichen Verkehr ausführlicheres Material vorhanden ist. So ist hinsichtlich des Eigenverkehrs nur die Zahl der Fahrzeuge bekannt. Über die jährlichen Fahrleistungen und die Besetzung der Fahrzeuge bestehen dagegen nur Schätzungen, die voneinander abweichen.

Nimmt man z. B. die durchschnittliche jährliche Fahrleistung der Personenkraftwagen — die Zweiradfahrzeuge außer Betracht gelassen²⁾ — mit nur 25 000 km an und unterstellt eine durchschnittliche Besetzung mit 1,5 Personen, so würden die 3,3 Mill. Personenkraftwagen des Bundesgebietes im Jahre eine Verkehrsleistung von 125 Mrd. Personenkilometern (Pkm) erbringen. Diese überschlägige Rechnung zeigt bereits, daß der „Eigenverkehr“ gegenwärtig, im Gegensatz zu Anfang der 50er Jahre, auch in Deutschland wesentlich größer ist als der gewerbliche Verkehr auf Schiene und Straße mit 80 Mrd. Personenkilometern 1958. Der Droschken- und Mietwagenverkehr, der über 30 000 bis 35 000 Fahrzeuge verfügt, ist in seiner Leistung statistisch nicht erfaßt. Man geht aber wohl kaum fehl, wenn man hierfür 5 bis 10 vH der Leistung des übrigen gewerblichen Verkehrs ansetzt.

Die Gliederung des entgeltlichen Verkehrs

Der entgeltliche Verkehr im ganzen stagniert seit Jahren, doch weisen die einzelnen Verkehrsmittel eine unterschiedliche Entwicklung auf. Gemessen z. B. an den Verkehrsleistungen (Pkm)³⁾ schwankt heute der Anteil der Eisenbahnen um 50 vH; vor dem Kriege hatte er noch 70 vH betragen. Gegenläufig entwickelte sich der Omnibusverkehr; sein Anteil ist von 5 vH Mitte der 30er Jahre auf 30 vH im Jahre 1958 angewachsen, während die Straßenbahnen⁴⁾ und Oberleitungsomnibusse mit fast 20 vH 1958 und 22 vH 1936 einen verhältnismäßig stabilen Anteil am Gesamtergebnis, immer gemessen in Pkm,

Leistungen und Umsätze des entgeltlichen Personenverkehrs
im Jahre 1958¹⁾

	Beför- derte Per- sonen in Mill.	Pkm- Leistung		Einnahmen		
		in Mrd.	in vH	gesamt in Mill. DM	in vH	in Dpf. je Pkm
Bundesbahn . . .	1 351,5	38,8	49,1	2)1740,0	46,2	4,5
dar. S-Bahn Hamburg . . .	136,5	1,5	1,9	.	.	.
Nichtbundeseigene Eisenbahnen . . .	144,4	1,4	1,8	2) 60,0	1,6	4,3
Stadt-Schnell- bahnen	164,3	1,1	1,4	39,3	1,1	3,5
Straßenbahnen . .	2 766,4	13,3	16,8	739,1	19,6	5,6
Schienerverkehr, gesamt	4 426,6	54,6	69,1	2 578,4	68,5	4,7
Obusverkehr . . .	264,8	1,0	1,3	63,6	1,7	6,2
Omnibusverkehr, gesamt	2 325,2	23,4	29,6	1 123,6	29,8	4,8
Ortslinienverkehr	958,3	3,8	4,8	244,8	6,5	6,4
Nachbarorts- linienverkehr . .	422,2	2,6	3,3	136,7	3,6	5,3
Überlandlinien- verkehr	839,9	9,3	11,8	445,4	11,8	4,8
Linienähnlicher Arbeiterverkehr	50,3	1,2	1,5	43,4	1,2	3,8
Gelegenheitsver- kehr	54,5	6,5	8,2	253,3	6,7	3,9
Insgesamt	7 016,6	79,0	100,0	3 765,6	100,0	4,8

1) Ohne Berlin und Saarland. — 2) Geschätzt.
Quelle: Bundesbahn und Nichtbundeseigene Bahnen. Wirtschaft und Statistik, Heft 5/1959, sonst Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes P 25.2.59—2.

hatten. Allerdings waren sie Anfang der 50er Jahre vorübergehend mit mehr als einem Viertel am gesamten Verkehr beteiligt.

Die Zahl der Fahrgäste des entgeltlichen Verkehrs stieg von rund 2,5 Mrd. 1936 auf fast 7 Mrd. 1958; 60 vH hiervon benutzten vor dem Kriege die Straßen- und U-Bahnen, rund 30 vH die Eisenbahn, der Rest von nur etwa 10 vH entfiel auf die Kraftomnibusse. Heute wählen dagegen ein Drittel aller Fahrgäste den Omnibus und nur noch 45 vH die fahrdrahtgebundenen Straßenverkehrsmittel. Ein Fünftel der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs ist noch Eisenbahnbenutzer.

Die durchschnittliche Reiseweite auf der Eisenbahn ist seit 1949 wieder gestiegen, eine Tatsache, die sich auf die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnverkehrs auswirkt. Auch in Zukunft dürfte mit einem leichten Anstieg der mittleren Reiseweite zu rechnen sein. Die absolut gesehen geringe Beförderungsweite (unter 30 km) ist aus dem bedeutenden Anteil des täglichen Berufsverkehrs zu erklären, der mehr und mehr zurückgeht. Damit schrumpft ein Verkehrszweig, bei dem die Voraussetzungen einer Kostendeckung nicht gegeben sind.

Das Streckennetz der Straßenbahnen (ohne die Schnellbahnen) hat sich infolge der Umschichtung des öffentlichen Personenverkehrs auch 1958 weiter um rund 100 km auf knapp 3000 km ver-

¹⁾ Gegenstand der Betrachtung ist nur der zu Lande abgewickelte Verkehr. Vgl. auch die ältere Untersuchung von Heinz Otto: „Strukturwandlungen im westdeutschen Personenverkehr“, Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, Jg. 1953, Heft 4.
²⁾ Hierbei handelt es sich um je 2 Mill. Krafräder (einschl. Roller) und Fahrräder mit eingebautem Hilfsmotor, sog. Mopedts.
³⁾ Für die Straßenverkehrsunternehmen repräsentativ ermittelt vom Kraftfahrt-Bundesamt.
⁴⁾ Einschließlich der Stadt-Schnellbahnen, aber ohne S-Bahn in Hamburg.

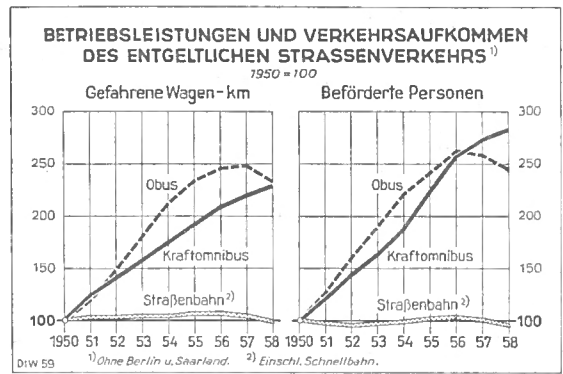
ringert und umfaßt damit heute 1000 km weniger als 1950. In fast gleichem Ausmaß sind auch die in Betrieb befindlichen Linien eingeschränkt worden. Etwa ebenso verlief die Entwicklung im Obus-Betrieb, während die Stadt-Schnellbahnen⁵⁾ den Betrieb des alten Streckennetzes aufrechterhalten konnten und fast die gleiche Fahrleistung (Wagen-km) wie im Vorjahr erbrachten. Diese Daten lassen erkennen, daß Obus- und Straßenbahnverkehr seit mehreren Jahren, von Ausnahmen abgesehen, den Höhepunkt ihrer Ausdehnung überschritten und die Führung an den Kraftomnibus abgegeben haben. Die Gründe hierfür hängen mit der Verkehrsbeeinflussung und der Raumgestaltung durch die zuständigen Stellen sowie der Vorliebe der Fahrgäste für den Kraftomnibus zusammen. Dies wird auch dadurch bestätigt, daß die fast 70 Mill. zusätzlichen Fahrgäste des Omnibuslinienverkehrs im Jahre 1958 im wesentlichen der Abwanderung von Straßenbahnen und Obussen entsprechen.

Unter diesen Umständen stieg die Zahl der Kraftomnibusunternehmungen auf über vier-tausend, das sind eintausend mehr als vor dem Kriege und vierhundert mehr als 1950. Über neun Zehntel dieser Unternehmungen sind in privaten Händen, auf die allerdings nur knapp die Hälfte des Omnibusbestandes von annähernd 26 000 Einheiten Ende 1958 entfällt. Obwohl sich der Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen mit wachsendem Wohlstand und damit zusammenhängend gesteigerter Reisefreudigkeit in den letzten Jahren stark entwickelt hat, überwiegen die Verkehrsleistungen im Orts- und Überlandlinienverkehr noch beträchtlich.

Das Streckennetz⁶⁾ umfaßt rund eine viertel Million km, d. h. das Achtfache des Netzes der Deutschen Bundesbahn. Die Hälfte des Netzes wird von privaten Unternehmungen betrieben, je ein weiteres Fünftel entfällt auf Bundesbahn und Bundespost, der Rest auf die kommunalen und gemischt-wirtschaftlichen Unternehmungen. Die Zahl der im Linienverkehr beförderten Personen stieg 1958 um reichlich 3 vH, d. h. etwas stärker als die Betriebsleistung. Da die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen im Ortsverkehr vorherrschen, entfällt auf sie auch der Hauptanteil der im Linienverkehr beförderten Personen.

⁵⁾ U- und Walddörferbahn Hamburg und Wuppertaler Schwebebahn in Nordrhein-Westfalen.

⁶⁾ Ortsverkehr, Nachbarortsverkehr, Überlandverkehr und linienähnlicher Arbeiterverkehr.



Der Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen ist hauptsächlich ein Bereich des privaten Gewerbes. Vier Fünftel der Fahrgäste entfallen auf diese Gruppe. An der Zahl der beförderten Personen gemessen ist dieser Verkehrszweig unter allen der kleinste, jedoch ist seine Verkehrsleistung zumindest innerhalb des Omnibusverkehrs infolge der hohen mittleren Reiseweite seiner Fahrgäste (etwa 130 km) mit einem Anteil von fast drei Zehnteln beträchtlich.

Umsätze und Selbstkosten des Personenverkehrs

Der Umsatz aller Personenverkehr betreibenden Unternehmungen belief sich 1958 auf 3,8 Mrd. DM. Knapp die Hälfte hiervon entfiel auf die Eisenbahnen, drei Zehntel auf den Omnibusverkehr und etwa ein Fünftel auf die Straßenbahnen. Der durchschnittliche Preis je Personenkilometer stellte sich auf 4,8 Pf., d. h. infolge von Tarifierhöhungen um 10 vH höher als 1957. Die höchsten Entgelte werden im Ortslinienverkehr der Omnibusse erzielt (6,4 Pf.), mit am niedrigsten ist der Preis im Omnibusgelegenhitsverkehr (3,9 Pf.). Über dem Durchschnitt liegt der Personenkilometer-Satz der Straßenbahnen (5,6 Pf.), während die Deutsche Bundesbahn nur 4,5 Pf./Pkm im Durchschnitt einnimmt.

Der Geldwert des Eigenverkehrs mit Personenkraftwagen ist nur sehr überschlägig an den Selbstkosten abzuschätzen. Geht man von einem km-Satz von 15 Pf. aus, so kommt man bei 3 Mill. Personenkraftwagen und einer Fahrleistung von durchschnittlich 25 000 km je Wagen im Jahr zu einem Betrag von 11 Mrd. DM oder dem Dreifachen des Umsatzes der Verkehrsunternehmungen.

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

