

nicht aus „alter Gewohnheit“ einen reinen Methodendogmatismus betreiben, sondern – soweit man nicht ganz auf verkehrspolitische Mittel verzichten will – das nunmehr geeignete Mittel zur Erreichung der allgemeinen staats- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen wählen: die wettbewerbs-neutral gestaltete unmittelbare Frachthilfe an die zu begünstigenden Verkehrsnachfrager.

Auf diese Weise werden alle Wettbewerbsverfälschungen und Störungen in der ökonomischen Ordnung des Verkehrs durch die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung ausgeschaltet.

Vermögens-, Kostenstruktur und Kalkulation der Straßen-Transportunternehmen in den USA

VON DDR. JOSEPH WARTHA, INNSBRUCK

Der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße ist jenseits des Atlantischen Ozeans zweifellos in ein Stadium getreten, in welchem sich das Schicksal dieser beiden Verkehrsträger zu Lande entscheiden wird. Der Straßengütertransport, die sogenannte Trucking Industry, konnte dem traditionellen Verkehrsmittel, der Eisenbahn, Stück um Stück seiner einstigen Vormachtstellung entreißen. Ver zweifelt, aber vergeblich, kämpft die Schiene um das frachtintensive Stückgut, aber selbst das Massengut ist seit dem Aufkommen der Leitungen keineswegs mehr die sichere Domäne der Eisenbahn wie einst¹⁾. Der Kampf ist ungleich. Zwar steht allein hinter den 344 sogenannten Firstclass Railroads eine Kapitalkraft von über 15 Milliarden Dollar²⁾. Aber dieses Kapital ist, wie die Bilanz (S. 151) zeigt, zu vier Fünfteln in unveräußerlichen Anlagen investiert, denen außerhalb des Betriebes nicht viel mehr als Schrottwert zukommt. Die Konkurrenz hingegen setzt sich, neben einigen Großbetrieben, aus einer bedeutenden Zahl von Klein- und Kleinstbetrieben (Familienunternehmen) zusammen, die mit ihren wenigen Trucks und Trailern das Äußerste an Anpassungsfähigkeit an den wechselnden Beschäftigungsgrad darstellen. Es ist der seit *Schmalenbach*³⁾ zum Gemeingut des betriebswirtschaftlichen Denkens gewordene Gegensatz zwischen fixen und variablen Kosten, der Aufwandsstruktur und Ertragslage der beiden Konkurrenten bestimmt und damit – ceteris paribus – ihr Schicksal vorzeichnet.

Es scheint, daß das Problem Schiene/Straße bisher vornehmlich von der wirtschaftspolitischen Seite her betrachtet worden ist und daß daher seine Lösung von ebenderselben Seite erwartet wird. Es mag daher angebracht sein, an Hand von Kostenuntersuchungen und Kostenvergleichen das Problem von innen her aufzurollen. Kein Land eignet sich aber besser für dieses Vorhaben als die USA, einerseits weil auf beiden Seiten Betriebe der Privatwirtschaft stehen und daher die Stilelemente des betrieblichen Aufbaues, der Kostenstruktur wie des Wettbewerbes reiner ausgeprägt sind als in Europa, andererseits weil gesamtstaatliche Bestimmungen die beiden Konkurrenten zu einer sehr differenzierten, einheitlichen Rechnungslegung anhalten, die – der Öffentlichkeit durch Publikationen der Interstate Commerce Commission zugänglich gemacht – eine Einschau in die innerbetrieblichen Verhältnisse des Transportwesens gestatten wie in keinem anderen Lande⁴⁾.

Zunächst soll nun versucht werden, ausgehend von einer knappen Analyse einer großen Gruppe von Straßentransportbetrieben, über die Vermögens- und Kapitalstruktur dieses

¹⁾ Wenn sich die Versuche, Kohle durch Leitungen zu befördern, als wirtschaftlich erweisen sollten, wäre die Eisenbahn in ihren letzten Bastionen bedroht.

²⁾ Nettoinvestitionen 1956 = 27.012,5 Mill. \$; Trends in Railroad Operations. Ass. of American Railroads, Washington, D. C., 1957.

³⁾ *Schmalenbach, E.*, Kostenrechnung und Preispolitik, 1956.

⁴⁾ *Wartha, J.*, Der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße in USA, Verkehr, Wien, 1960, S. 1753 ff.

Verkehrsträgers Klarheit zu gewinnen. Daran schließt sich eine vergleichende Kostenuntersuchung, um – zurückkehrend zum Thema – über die Betriebsabrechnung eines konkreten, repräsentativen Straßentransportunternehmens in den Bereich der Selbstkostenrechnung vorzustoßen⁶⁾.

Die Gesamtbilanz (S. 151) stellt eine Zusammenfassung von 1052 Einzelbilanzen von Straßentransportunternehmungen aus allen Teilen der USA dar.

Es sei gestattet, die Bedeutung der einzelnen Bilanzposten kurz zu erläutern. Der *Kassenbestand* überrascht mit 12 v.H. des Bilanzvolumens durch seine Höhe. Die Erklärung hierfür ist in der Arbeits- bzw. Lohnintensität der Straßentransportbetriebe zu suchen (s. Kreisdiagramm S. 158). Auch die laufenden Bezüge von Energiestoffen, die bar beglichen werden müssen, machen eine hohe Bargeldreserve notwendig. Hingegen halten sich die *Forderungen* mit 18 v.H. in bescheidenen Grenzen. Eine genauere Einsicht erweist, daß sie durchaus kurzfristig sind (zwischen 14 und 30 Tagen), weil eine Anordnung der I.C.C. das Inkasso von Frachtrechnungen innerhalb von 14 Tagen zwingend vorschreibt. Die *Anzahlungen* (prepaid items) oder Vorauszahlungen – in europäischen Bilanzen erscheinen diese als sog. Posten der Rechnungsabgrenzung und überschreiten selten 1 % der Aktiven – erreichen hier 5 v.H. Sie bestehen in der Hauptsache aus Versicherungsprämien für Haftpflicht, Casco, Cargo usw., die bekanntlich im voraus zu entrichten sind. Der folgende Posten heißt in den Originalbilanzen *Inventories*, deckt sich jedoch nicht mit dem Begriff Inventar schlechthin, das dem Anlagevermögen zuzurechnen wäre, sondern umfaßt Hilfsstoffe, Ersatzteile und dergleichen. Das gesamte als „working capital“ bezeichnete Umlaufvermögen muß in Verbindung mit den kurzfristigen Verbindlichkeiten der Kapitalseite gesehen werden, und es gilt unter amerikanischen Bilanzen die Daumenregel, daß ein Verhältnis beider zueinander von 2 : 1 als gesunde Investition zu betrachten ist; doch dürfte die in der gegenständlichen Bilanz sich ergebende Abweichung hiervon (37 : 29) noch als durchaus unbedenklich bezeichnet werden.

Den höchsten Einzelwert macht unter den Aktiven mit 54 v.H. das betriebliche Anlagevermögen (carrier operating property) aus. Vor Beurteilung dieses nur scheinbar hohen Wertes müssen zwei Erscheinungen berücksichtigt werden, die für die Struktur der hier untersuchten Unternehmungen charakteristisch sind. Zahlreiche Transportunternehmungen pflegen Teile ihres Fuhrparkes an Verleihinstitute zu verkaufen und von ihnen dann wiederum in Gebrauchsleihe zu nehmen. Von diesem in den USA weit verbreiteten „sale-and-lease-back-system“ soll noch die Rede sein. Nach einem auch im europäischen Bilanzrecht geltenden Grundsatz werden diese Transportmittel nicht nach juristischer, sondern nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit behandelt und daher aktiviert. Zum zweiten besteht der überwiegende Teil des betrieblichen Anlagevermögens, besonders bei Mittel- und Kleinbetrieben, aus dem Fuhrpark, aus den sogenannten Trucks als Zugmaschinen und den Trailern, Semitrailern usw. als Anhängern, jedenfalls aus Objekten, die sich in bilanz- und steuermäßiger Sicht durch hohe Abschreibefähigkeit auszeichnen, so daß sich hinter den wiedergegebenen Werten bedeutende stille Reserven verbergen. Sie sind ferner durch einen hohen Grad von

⁶⁾ Die Begriffe Unternehmung/Betrieb, Vermögen/Kapital, Aufwand/Kosten, Ertrag/Erfolg sind in der Betriebswirtschaftslehre nicht einheitlich definiert und werden von der Praxis häufig vertauscht. Es war dies auch in der gegenständlichen Abhandlung nicht immer vermeidbar, umso mehr, als sie sich auf ausschließlich fremdsprachliche Unterlagen stützen mußte.

Gesamtbilanz der US-Common Carrier 1956 in 1000 \$

Aktiva		Passiva	
	d. Bil.-Vol.		d. Bil.-Vol.
	%		%
I. Umlaufvermögen		I. Fremdkapital	
Kasse	128 667	1. Schwabende Schulden	
Forderungen	189 819	Wechselschulden	16 191
Anzahlungen	55 683	Buchschulden	166 262
Hilfsstoffe etc.	23 727	Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	49 672
Summe des Umlaufvermögens	397 896	Steuerrückstände	47 215
		Empf. Anzahlungen	38 074
II. Anlagevermögen		Summe der schwab. Schulden	317 414
Betriebsanlagen	576 952	2. Fundierte Schulden	
Sonstige Anlagen	100 436	Obligationen von nicht mehr als einjähriger Laufzeit	117 274
Summe des Anlagevermögens	677 388	Obligationen von mehr als einjähriger Laufzeit	143 499
		Sonstige fundierte Schulden	58 418
		Summe der fundierten Schulden	319 191
		Summe des Fremdkapitals	636 605
		II. Eigenkapital	
		1. Grundkapital	421 760
		2. Reserven	16 919
		Summe des Eigenkapitals	438 679
Gesamtvermögen	1 075 284	Gesamtkapital	1 075 284

Liquidierungsfähigkeit ausgezeichnet, ganz im Gegensatz zu den entsprechenden Anlageteilen von Eisenbahnbetrieben.

So besehen, belastet das betriebliche Anlagevermögen mit 54 v.H. der Aktiven das Unternehmen in keiner Weise und steht sowohl in ziffernmäßiger Höhe, mehr noch aber seinem inneren Werte nach erheblich hinter den relevanten Größen der Eisenbahnbilanzen (im Durchschnitt 80 v.H.). Es soll später aufgezeigt werden, daß gerade in den beiden zuletzt genannten Erscheinungen der Kern des Unterschiedes in der Kostenstruktur der beiden Betriebsformen zu suchen ist.

Unter den *Verbindlichkeiten* erweisen sich die Wechselschulden (notes payable) mit 2 v.H. als eine in diesem Betriebszweig wenig geübte Finanzierungsform; im übrigen handelt es sich um offene Buchschulden, Rückstände und Abgrenzungsposten, die insgesamt von den liquiden Werten der Aktivseite mehr als aufgewogen werden und auf einen günstigen Liquiditätsgrad hinweisen. Die *langfristige Verschuldung* besteht in Obligationen, von denen allerdings fast die Hälfte eine einjährige Laufzeit hat, also nach hiesiger Auffassung als mittelfristig anzusehen ist. Der englische Wortschatz kennt keinen Ausdruck für die Rückstellungen und rechnet sie einfach den Reserven zu. Tatsächlich zeigt eine Detaildarstellung dieser Position, daß etwa die Hälfte dieser „reserves are set up to meet claims . . .“, also als echte Rückstellungen (z. B. für Verluste, Beschädigungen, Minderungen an Transportgut) zu gelten haben und damit dem Fremdkapital zuzurechnen sind.

Das *Eigenkapital* schließlich setzt sich aus dem Grundkapital und den eigentlichen Reserven zusammen. Letztere sind sehr bescheiden und entsprechen etwa durchaus nicht den Mindestanforderungen deutscher Aktienbilanzen⁶⁾.

Das *Grundkapital* ist bei amerikanischen Kapitalgesellschaften (corporations) häufig nicht mit dem Nennwert (Nominalkapital), sondern zum Kurswert des Emissionstages ausgewiesen. In Ermangelung gesamtstaatlicher Gesetze herrscht hierin in den USA große Mannigfaltigkeit.

Mit der Gegenüberstellung von Eigenkapital und Fremdkapital betreten wir das Feld der sogenannten *Betriebskennziffern* (ratios), der Vergleiche bzw. Verhältnisse von Aktiven und Passiven, Aufwand und Ertrag, die weitere Einsichten in die Struktur der Bilanzen eröffnen. Das Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital (worth to debt), der sogenannte *Verschuldungsgrad*, ist hier wie 2 : 3 und damit durchaus befriedigend. Das gleiche gilt für die Relation Eigenkapital zu Umlaufvermögen (worth to operating property), hier wie 4 : 3.

Die übrigen Beziehungsgruppen greifen bereits in die Aufwands- und Ertragsrechnung hinüber, von der unten noch gesprochen werden soll. Hier sei nur eine Kennziffer herausgehoben, weil es sich um eine vieldiskutierte und von der I.C.C. ständig beobachtete Größe handelt: die sogenannte *operating ratio*, jenes Verhältnis von Betriebsausgaben (operating expences) zum Bruttoertrag (gross revenue), das im Berichtsjahr für den Durchschnitt der hier untersuchten Betriebe mit 95 % angegeben wird, und das nach dem Willen des Gesetzgebers so gestaltet sein soll, daß es dem Unternehmen über die Deckung der Selbstkosten und eine angemessene Kapitalverzinsung hinaus eine Rente in solcher Höhe sichert, „ . . . to attract capital to the motor industry“⁷⁾. Wo immer die Trucking Industry als Gesamtheit oder einzelne

⁶⁾ Aktiengesetz vom 30. I. 1937, § 130.

⁷⁾ Interstate Commerce Commission, Southern Motor Cost Study, Washington, D. C., 1953.

Betriebe derselben an die I.C.C. mit Anträgen auf Genehmigung von Tarifänderungen herantritt, spielt diese operating ratio eine Rolle. Andere mit der Aufwands- und Ertragsrechnung zusammenhängende Fragen sollen später an Hand eines konkreten Falles beantwortet werden.

Wir kehren noch für einen Augenblick zum Verhältnis Anlage- zu Umlaufvermögen zurück, das wir als das Kernstück der Analyse mit weitreichenden Wirkungen auf das Verhalten des Straßentransportsystems im Auf und Ab der Konjunktoren bezeichnet haben.

Zur Unterstützung dieser Feststellung soll nunmehr der Bilanz einer Straßentransportunternehmung eine solche einer Eisenbahngesellschaft gegenübergestellt werden. Als Vertreter beider Betriebsformen wurden die *Pacific Intermountain Express* (P.I.E.) und die *Southern Pacific Company* (S.P.C.) herausgegriffen. Sie eignen sich gut für einen Vergleich, denn sie zählen zu den Spitzengesellschaften innerhalb ihrer Betriebsformen, haben teilweise das gleiche Operationsgebiet (s. Skizze S. 167), das im Westen sein Kerngebiet hat, in jenem Westen, der heute noch in hohem Grad Kolonisations- und Experimentalraum ist, mit starker Dynamik, und wo schließlich die Konkurrenz der Transportsysteme noch nicht an jenen Verzerrungserscheinungen leidet, wie wir sie im verkehrsmäßig übersetzten Osten beobachten. Die beiden Bilanzen wurden verkürzt und formal so umgestaltet, daß sie vergleichbar wurden. Die einzelnen Bilanzpositionen sind wiederum in Hundertteilen des Bilanzvolumens dargestellt.

Die Bilanzen zeigen alle für die beiden Betriebsformen typischen Erscheinungen, die erwartet werden konnten. Der Schwerpunkt liegt wiederum, wie oben bemerkt, im Unterschied des Verhältnisses von Anlage- und Gesamtvermögen. Dieses beträgt bei der S.P.C. 90,4 v.H., bei der P.I.E. 73 v.H. Vergessen wir aber nicht, daß der Durchschnitt bei den Straßentransportunternehmungen bei 54 % (Betriebsanlagen) bzw. bei 63 % (Gesamtanlagen) liegt. Die P.I.E. zählt eben bereits zu den Mammutbetrieben des Straßenverkehrs mit eigenen Laboratorien und sonstigen stationären Anlagen und mit starker kapitalmäßiger Verflechtung. Die Differenz bleibt auch dann noch überzeugend, wenn man den Vergleich auf das abnutzbare Anlagevermögen beschränkt (81,3 zu 71,6 %), besonders unter Berücksichtigung der oben erwähnten völlig verschiedenen Struktur dieses Vermögens auf beiden Seiten (s. S. 149). Die Tendenz zur Verstärkung des Anlagevermögens ist im Zuge der von den USA ausgehenden Automatisierung im Eisenbahnverkehr besonders deutlich⁸⁾. Hohes Anlagevermögen — es sei die Wiederholung erlaubt — bedingt hohe fixe Kosten und damit Erschwerung der Anpassungsfähigkeit an die wechselnde Konjunktur. Sie werden, anders ausgedrückt, durch die „ständige Bereitschaft zur Produktion“ hervorgerufen, die wohl für alle Transportbetriebe typisch ist, die sich aber bei den Eisenbahnen wegen der Kostspieligkeit dieser Bereitschaftsmittel erschwerend auswirkt⁹⁾. Jede der Eisenbahn entzogene Frachttonne vergrößert aber den Fixkostenanteil an der Leistungseinheit. Nun wird auch von dieser Seite her verständlich, daß Unternehmungen mit so hochgradiger Anlageintensität jederzeit bereit sind, sich auf das Feld des Tarifkampfes zu begeben, denn jeder Tarif, sofern er nur die Teilkosten (variablen Kosten, out-of-pocket-costs) deckt, entlastet die Leistungseinheit vom Gewicht des Fixkostenanteiles.

⁸⁾ Hartmann, G., Möglichkeiten und Ziele der Automatisierung im Verkehrswesen. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 30. Jg. (1959), S. 169 ff.

⁹⁾ Mellerowicz, K., Kosten und Kostenbegriffe, in Hdw. d. Betriebswirtschaft, S. 3375.

Jahresabschlussbilanz der Pacific Intermountain Express Comp. für das Jahr 1957

Aktiva		Passiva	
	%	\$	\$
I. Anlagevermögen			
1. Nichtphysisches Anlagevermögen	1,5	443 730	3 115 058
2. Betriebliches Anlagevermögen	71,5	21 446 123	11 533 793
Summe des Anlagevermögens	73,0		14 648 851
II. Umlaufvermögen	26,2		
III. Posten der Rechnungsabgrenzung	0,8		
		21 889 853	
		7 821 237	
		253 212	
Summe des Vermögens	100,0	29 964 302	29 964 302
			15 262 127
			53 324

Jahresabschlussbilanz der Southern Pacific Company für das Jahr 1957

Aktiva		Passiva	
	%	\$	\$
I. Anlagevermögen			
1. Wertpapiere, Beteiligungen und sonstiges nichtphysisches Anlagevermögen	9,1	1 967 940 538	424 875 941
2. Anlagen des Bahnbetriebes	81,3	1 771 081 916	814 369 457
Summe des Anlagevermögens	90,4		1 239 244 498
II. Umlaufvermögen	9,1		
III. Posten der Rechnungsabgrenzung	0,5		
		1 977 880 308	
		11 370 556	
			858 595 954
			32 795 573
			46 645 377
Summe des Vermögens	100,0	2 177 191 402	2 177 191 402

Es wurde bereits erwähnt, daß die Straßentransportbetriebe die Belastung durch feste Kosten weiterhin durch den Anschluß an das „sale-and-lease-back-system“ vermindern konnten.

Diese in den USA in den letzten Jahren rasch voranschreitende und keineswegs auf diese Betriebe beschränkte Entwicklung hat zur Gründung zahlreicher Leihfirmen geführt. Es seien hier nur genannt die U.S. Leasing Corporation, Ryder Leasing, Inc., Nationwide Leasing Co., Tishman Equipment Leasing, Inc.. Eine einzige dieser Unternehmungen in Baltimore hat allein 50 000 Trucks in Verleih gegeben¹⁰⁾. Der Vorteil für die Betriebe liegt u. a. darin, daß die festen Kosten für Anlageverzinsung durch die beweglichen, weil jederzeit an den Auftragsstand anpassungsfähigen Mietaufwendungen ersetzt werden können. Auch in steuerlicher Beziehung wirkt sich diese Umwandlung vom Eigentum zur Gebrauchsleihe günstig aus. Der Fuhrpark ist bekanntlich in wenigen Jahren abgeschrieben und drückt von diesem Augenblick an, wenn er nicht erneuert wird, die Steuerbilanz hinauf. In der Form des Mietaufwandes aber geht die Abschreibung unbegrenzt weiter. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß ähnliche Pläne auch in Eisenbahnkreisen erwogen werden. Freilich müßte in diesem Falle die Föderation die Rolle des Verleihers übernehmen, weil sich private Unternehmer kaum dafür interessieren dürften.

Zu unseren Bilanzen zurückkehrend fällt uns der hohe Rücklagenstand der P.I.E. auf, ohne daß von einem typischen Sachverhalt gesprochen werden könnte (s. S. 151). Die P.I.E. überragt auch in diesem Belang weit den Durchschnitt. Hingegen überrascht uns nicht, daß innerhalb des Fremdkapitals die fundierten Teile bei der S.P.C. wesentlich höher sind als bei der P.I.E. (Verhältnis 8:1 gegenüber 5:2), denn auf dem Obligationenmarkt können die Eisenbahngesellschaften auf eine lange Tradition zurückblicken; sie genießen immer noch das Vertrauen des anlagesuchenden Publikums.

Das Ergebnis, das uns dieser Vergleich lieferte, wäre unvollständig, wenn wir nicht auch die Aufwandsrechnungen der beiden Unternehmungen mit heranziehen würden, was nunmehr nachgetragen werden soll.

Pacific Intermountain Express
Aufwände des Rechnungsjahres 1957 in Dollar

		% der Ges.=Aufwd.
I. Aufwendungen für den Transportbetrieb		
1. Fuhrparkerhaltung, Garagenkosten, etc.	7 993 274	15,8
2. Stationskosten	7 004 675	13,8
3. Transportaufwand	19 493 593	38,4
4. Sonstiger Betriebsaufwand	10 385 474	20,5
Summe des Betriebsaufwandes (ohne Steuern)	44 877 016	88,5
II. Steuern und Gebühren		
1. Betriebssteuern, Lizenzen, etc.	4 746 305	
2. Steuerrückstellungen	543 781	
Summe der Steuern etc.	5 290 086	10,4
III. Mietaufwand	480	/
IV. Zinsaufwand	510 160	1,0
V. Sonstiger Aufwand	54 903	0,1
Gesamtaufwand	50 732 645	100,0

¹⁰⁾ Readers Digest, Dezember 1959.

Southern Pacific Company
Aufwände des Rechnungsjahres 1957 in Dollar

		% der Ges.=Aufwd.
I. Aufwendungen für den Bahnbetrieb		
1. Schienenwege, Erhaltung und Konstruktion	89 761 248	14,0
2. Betriebsmittel	134 156 322	21,0
3. Transportaufwand	274 476 602	42,9
4. Sonstiger Betriebsaufwand	33 736 546	5,3
Summe des Betriebsaufwandes	532 130 718	83,2
II. Steuern		
1. Bundeseinkommensteuer	5 732 895	
2. Andere Steuern	48 947 192	
Summe der Steuern	54 680 087	8,6
III. Mietaufwand	22 847 120	3,6
IV. Zinsaufwand	24 769 129	3,6
V. Sonstiger Aufwand	4 788 530	0,7
Gesamtaufwand	639 215 584	100,0

Die beiden zum Vergleich herangezogenen Aufwandsrechnungen beleuchten vor allem zwei Sachverhalte, die, miteinander in Beziehung stehend, zu den derzeit meistdiskutierten Fragen des Problemkomplexes Schiene/Straße zählen. Der erste Tatbestand betrifft die Position: Schienenwege — Erhaltung und Konstruktion in der Abrechnung der S.P.C., mit einem Ansatz von 89 761 248 Dollar oder 14 % des Gesamtaufwandes. Ein analoger Posten fehlt natürlich in der Rechnung der P.I.E. Bekanntlich zählt ja die Beteiligung des Straßenverkehrs an den Kosten für Bau und Erhaltung seiner Fahrbahnen zu den ständig sich wiederholenden Forderungen der Eisenbahn. Daß dieses Verlangen in den USA dringlicher gestellt wird, wo die Schienenwege aus den Taschen der Aktionäre gezahlt werden, als in Ländern, in denen sie der Steuerzahler trägt, ist begreiflich. Freilich wird auch in den USA seitens des Straßenverkehrs die gleiche Gegenrechnung aufgestellt wie hierzulande: nämlich, daß die Steuerleistungen des motorisierten Verkehrs die Kosten von Erhaltung und Neukonstruktion von Straßen nicht nur decken, sondern sogar noch darüber hinausgehen. Gemäß einer Studie, die das Bureau of Public Roads für das Jahr 1954 veranstaltet hat, entfallen auf den Straßentransport rund 19 % der Vehicle=miles, aber ungefähr 33^{1/3} % an Straßentransportsteuern¹¹⁾. Unter diesen sogenannten Highway user taxes werden verstanden: Benzin-, Dieselöl-, Reifensteuern (letztere gestaffelt nach Dimensionen bzw. Gewicht), Zulassungsgebühren und Zusatzsteuern für überschwere Transporter (über 26 000 lbs). Es wurde für das Jahr 1955 errechnet, daß die von den Straßenbenutzern erhobenen Steuern 4 025 657 000 Dollar betragen, während sich der öffentliche Aufwand für Bau und Erhaltung der Straßen, Straßenverwaltung und Polizei sowie Sicherheitsdienst auf 2 560 262 000 Dollar belief. Ähnlich waren die Ergebnisse vorangegangener Jahre¹²⁾. Es wird daher von seiten der Straßen-Transportunternehmungen gefordert, daß diese

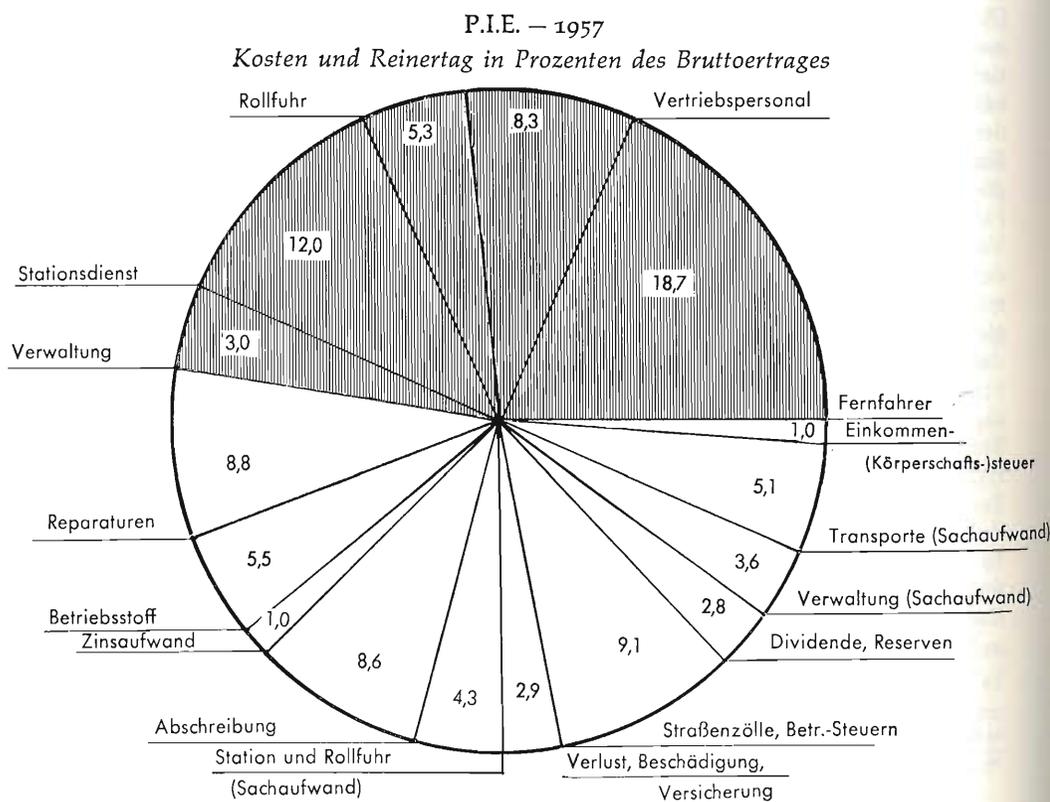
¹¹⁾ The Motor Carrier Industry, Hrsg.: *Schild & Co.*, New York, S. 29.

¹²⁾ Kiley, E. V., *The Subsidy Myth*, Washington 1958.

Steuererträge unmittelbar für die Deckung des Straßenaufwandes heranzuziehen und nicht erst in den gemeinsamen Topf des Bundes und der Staaten zu werfen seien.

Nun will aber scheinen, daß dem von den Straßen-Transportunternehmen gebrachten Argument eine schwache Stelle anhaftet. Unsere Aufwandsrechnungen zeigen nämlich, daß auch die Eisenbahnen (über die Einkommenbesteuerung hinaus) zu erheblichen Transportabgaben herangezogen werden, die insgesamt nur wenig von jenen des Straßenverkehrs abweichen dürften. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß diese Steuererträge für durchaus eisenbahnfremde Zwecke verwendet werden, ja — in der Sprache der Eisenbahn gesagt — sogar dazu, die Konkurrenz zu nähren, wie etwa in Gestalt von Straßen- und Brückenbauten bzw. Erhaltung derselben, Errichtung von Flugplätzen und Flugsicherungsleistungen des Staates, Bau von Binnenwasserstraßen usw. Sollte daher der Einwand der Unternehmen an Schlagkraft gewinnen, dann müßte in ihren Gegenrechnungen aus den Steuerleistungen jener Anteil ausgeklammert werden, der der Steuerlast der Eisenbahnen entspricht, und nur der überschießende Teil bliebe für die Stützung der Behauptung von der Selbsterhaltung des Straßenverkehrs übrig. Wieviel mag das sein? Der Versuch einer solchen Analyse ist u. W., wenigstens für die USA, noch nicht angestellt worden.

Zum Schluß dieses Abschnittes bringen wir noch eine genauere Kostenaufgliederung der P.I.E. für das Jahr 1957 in der Form des untenstehenden Kreisdiagramms. Das



schattierte Sektorenfeld sind die Personalkosten, die mit 47,3 % beinahe die Hälfte des Gesamtaufwandes ausmachen, womit der Straßentransport der Kategorie der lohnintensiven Betriebe zuzuordnen ist. Unter den Lohnempfängern wiederum stehen die Fernlastfahrer und, nach ihnen, die Nahstreckenfahrer an erster Stelle. Ergänzt um einen geschätzten Anteil am Stationspersonal können die direkten Lohnkosten mit rund zwei Drittel des gesamten Personalaufwandes angesetzt werden, eine Zahl, die noch einmal den hohen Grad der Anpassungsfähigkeit des Straßengütertransportes unterstreicht.

Das Betriebsabrechnungsverfahren im Straßengüterverkehr der USA

Nach diesen der allgemeinen Orientierung über die relevanten Sachverhalte im Straßengüterverkehr dienenden Ausführungen soll nunmehr an Hand einer konkreten Betriebsabrechnung die Kostenstruktur eingehender geprüft und zugleich eine Einführung in das Kalkulationswesen des gewerblichen Straßengüterverkehrs in den USA gegeben werden. Das Verfahren ist jenes der sogenannten Kostenstellen- und Kostenträgerrechnung, das im industriellen Abrechnungswesen allgemein Eingang gefunden hat¹³⁾. Im Zentrum desselben steht der Betriebsabrechnungsbogen, in dem die Transformierung der Aufwände in Kosten (im strengen Sinne) sowie die Ausgliederung der letzteren auf die einzelnen Kostenstellen vollzogen wird mit dem Ziele, die den einzelnen Kostenstellen bzw. Kostenträgern zurechenbaren Gemeinkosten zu ermitteln und damit eine Basis für die Vorkalkulation zu schaffen. Ein zweckentsprechender Kontenrahmen leistet wertvolle Vorarbeit, besonders dann, wenn er die neutralen und außerordentlichen Aufwendungen bereits von vornherein auffängt, wie dies z. B. beim deutschen Kontenrahmen für Fertigungsbetriebe geschieht. Auch die amerikanische Industrie kennt Kontenrahmensysteme, doch herrscht hier wiederum größte Mannigfaltigkeit. Erfreulicherweise hat die erzieherische Tätigkeit der Interstate Commerce Commission auf dem Sektor Verkehr uniformierend gewirkt und nur dadurch wurde es möglich, aus Tausenden von Einzelunterlagen eine Gesamtabrechnung zu erstellen, die unseren folgenden Darlegungen zugrundegelegt wurde.

Das Original des hier wiedergegebenen Betriebsabrechnungsbogens weist eine starke Tiefengliederung (Kostenarten), dafür eine geringe Breitenentwicklung (Kostenstellen) auf und entspricht so durchaus den von der Betriebswirtschaftslehre aufgestellten und von der Praxis im allgemeinen anerkannten Forderung. Aus Raumgründen wurden die zusammengehörigen Kostenarten in Kostengruppen vereinigt, doch wird unten aus Gründen der Anschaulichkeit eine Kostengruppe (Versicherungen) originalgetreu wiedergegeben, insbesondere auch deshalb, um die Handhabung des Verteilungsschlüssels aufzuzeigen¹⁴⁾.

Bezüglich der Kostenstellen darf auf die grundsätzliche Unterscheidung der Kostenbereiche von Erzeugungs- und Beförderungsbetrieben aufmerksam gemacht werden. Während bei ersteren die Kostenstellen als mehr oder weniger „kalkulatorisch abgegrenzte Teile des Betriebes . . .“¹⁵⁾ verstanden werden, sind die Kostenstellen von Beförderungsbetrieben, die in der Weite des Raumes operieren, Funktionsstellen. Die

¹³⁾ Kalveram, Kostenrechnung, 1951, u. a.

¹⁴⁾ Interstate Commerce Commission, Southern Motor Carrier Cost Study, Year 1950, S. 24 ff.

¹⁵⁾ Haller-Hotzel, Kfm. Handwörterbuch, Berlin-Schöneberg.

Konto-Nr. (Acct. N.)	Kostenarten (expenses group)	Zahlen der Buchhaltung (total freight expenses)	Verteilungs- schlüssel (apportion- ment factors)	Fernverkehr Strecken- kosten (line-haul)	Stunden- kosten (hourly cost)	Zu- und Abfuhrdienst Strecken- kosten (pickup and delivery)	Stations- kosten (terminal- platform)	Faktu- rierung, Inkasso (billing, collecting)	Allgemeine Kostenstelle (general overhead)
4110/ 4209	I. Anlagenerhaltung (Equipment mainte- nance)	6 237 225		5 396 306	—	840 919	—	—	—
4210/ 4279	II. Transportkosten (Transportation)	19 789 562		5 830 194	6 029 932	593 744	792 865	23 097	9 370
4311/ 4396	III. Stationskosten (Terminal)	10 231 029		—	314 830	7 515	6 655 776	1 904 427	739 053
4410/ 4480	IV. Verkehr (Traffic)	1 445 337		—	—	—	—	176	1 445 161
4530/ 4580	V. Versicherungen etc. (Insurance)	3 457 572		829 587	562 343	453 275	646 831	1 488	296 855
4611/ 4696	VI. Verwaltung (Administration)	3 772 659		—	—	—	—	429 663	3 342 996
5010/ 5150	VII. Abschreibung (Depreciation)	2 429 733		1 926 306	—	245 927	44 367	—	155 322
5211/ 5250	VIII. Steuern, Gebühren (Taxes, Licenses)	3 226 169		1 353 928	957 908	202 702	167 689	50 086	230 399
5310/ 5500	IX. Miete von Trans- port-Einrichtungen (Operating rents)	1 467 890		386 823	25 600	427 506	371 517	110 263	100 738
	Berichtigungen und interne Ausgleiche	∕: 27 590		∕: 398 611	∕: 232 888	+ 383 149	∕: 2 108	∕: 612	
	Gesamtkosten Aufteilung der Gemeinkosten *)	52 029 586	im Verh. d. übrigen Kostenst.	15 324 733	7 657 725	8 396 772	8 676 937	2 518 588	6 300 003 (6 300 094 *)
	Endgültige Verteilung der Gesamtkosten *)	52 029 586		2 111 234	1 054 978	434 617	1 195 391	346 977	
	Prozentualer Anteil	100 %		17 435 967 33,51 %	8 712 703 16,75 %	3 589 354 6,90 %	9 872 328 18,97 %	2 865 565 5,51 %	

*) Wegen Quersummenifferenz von 13 \$ bzw. 91 ¢ in den letzten beiden Betrageszeilen s. S. 163.

Kosten erwachsen nur am Sitz der Unternehmung, sondern hauptsächlich draußen, nämlich auf der Strecke und bei den Zu- und Ablieferungsstellen. Daher treffen wir auf die Unterscheidung in „Streckenkosten“, „Lade- und Löschkosten“, „Stationskosten“ usw. Die beiden Erstgenannten sind wiederum in sich geteilt in entfernungsbezogene (mileage-) und zeitbezogene (hourly-) Kosten. So – um ein Beispiel zu nennen – wird der Betriebsstoffverbrauch auf Fernfahrten nach zurückgelegten Meilen, jener für Lade- und Löschfahrten und auch im Nahverkehr nach Fahr- bzw. Manövrierstunden zu verteilen sein, weil die Beziehung auf die dabei zurückgelegten Meilen einen völlig unbrauchbaren Maßstab abgäbe.

Innerhalb der Kontengruppen fällt die Unterscheidung in Transport- und Verkehrsleistung auf, die im Deutschen oft weniger scharf getroffen wird als im Englischen. Transport ist reine Beförderungsleistung; unter Verkehr fallen z. B. die Kosten der Tarif- und Fahrplanerstellung und Veröffentlichung, die Werbung u.ä.m.

Im Hinblick auf die Zurechenbarkeit der Kosten auf die Produktions- bzw. Leistungseinheit unterscheidet man, wie oben ausgeführt, Einzel- und Gemeinkosten. Durchaus im Sinne moderner Betriebsabrechnungsmethoden wurde im vorliegenden BAB eine direkte Zurechnung von Gemeinkosten auf die Kostenstellen als sogenannte „direkte Stellenkosten“¹⁶⁾, wo immer es anging, vorgenommen, um die Vergrößerung der Ausgliederung, der man auch durch den besten Schlüssel nicht entgehen kann, tunlichst zu vermeiden. Im vorliegenden Falle konnten 72 v.H. der Gesamtkosten direkt – auf Grund von Belegen – auf die Kostenstellen verteilt werden, ein außerordentlich hoher Satz, der nur wiederum durch die starke Tiefengliederung der Kostenarten möglich ist.

Unter den im Betriebsabrechnungsverfahren angewandten Schlüsseln kennt man u. a. Wert- und Mengenschlüssel, im einzelnen den Lohn-, Energie-, Flächen-, Raumschlüssel u.ä.m. Bei der Wahl ist auf einen möglichst engen Zusammenhang zwischen Schlüssel und Kostenart zu sehen. Dieser Forderung wurde entsprochen, wenn z. B. die Kosten für „Strecken- und Stationsaufsicht“ (transportation supervision and terminal supervision) nach Maßgabe der Einzellöhne verteilt wurden, die auf der Strecke und im Stationsdienst verdient worden sind.

Die „allgemeine Kostenstelle“ wird schließlich auf die übrigen Stellen, wie üblich, umgelegt. Als Schlüssel hierfür dienen die Spaltensummen, so daß zuletzt nur mehr die reinen Funktionsstellen bleiben, deren Endsummen in Hundertteilen der Gesamtkosten ausgedrückt werden.

Die Kostenträgerrechnung

Die Weiterverarbeitung der Ergebnisse des BAB erfolgt in der sogenannten Kostenträgerrechnung. Kostenträger ist in einem Handelsbetrieb die Ware, in Fertigungsbetrieben das Erzeugnis, in Beförderungsbetrieben die Leistungseinheit, z. B. die „tonmile“ oder die „Hundredweightmile“ (Cwt/M).

Diese Kostenträgerrechnung der Transportbetriebe in den USA, und zwar sowohl die des Straßen- wie des Schienenverkehrs, ist keine „Vollkosten-“, sondern eine „Teil-

¹⁶⁾ Mellerowicz, K., Kosten und Kostenbegriffe, in Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, a. a. O., S. 3375.

Southern Motor Carrier, Gesamtbetriebsabrechnung 1950 · Kapitel V.

Konto-Nr.	Kostenart	Gesamt- kosten	Verteiler- Schlüssel	Fernfahrten Strecken- kosten	5	6	7	8	9	10	Allgemein
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
<i>V. Versicherung</i>											
1. 4530	Beschädigung an öfftl. und privatem Gut	1 124 582	1)	723 331	—	401 251	—	—	—	—	—
2. 4540	Arbeitslöhne	311 494	2)	16 758	75 631	3 115	104 039	109 148	1 339	1 464	—
3. 4550	Verluste, Beschädigungen an Transportgut	1 385 086	3)	—	426 052	—	491 152	467 882	—	—	—
4. 4560	Feuer, Diebstahl, Zusammenstoß	263 345	direkt	—	—	—	—	—	—	—	263 345
5. —	Summe der Zeilen 1—4	3 084 507	—	740 089	501 683	404 366	595 191	577 030	1 339	1 488	264 809
6. —	v.H. Satz der Spalten 5—11	100 0/0	—	23,99	16,26	13,11	19,30	18,71	0,04	—	8,59
7. 4510	Aufsicht	256 035	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8. 4520	Verwaltungs- und anderer Aufwand	64 654	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9. 4570/ 4580	Anderer Versicherungs- aufwand	52 376	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe der Zeilen 7—9		373 065	4)	89 498	60 660	48 909	72 002	69 801	149	32 046	—
Gesamtaufwand Kapital V.		3 457 572	—	829 587	562 343	453 275	667 193	646 831	1 488	296 855	—

1) Kostenaufteilung gemäß den auf Fern- und Nahfahrten zurückgelegten Meilen bzw. gefahrenen Stunden, da ein (wenn auch nicht gerade proportionaler) Zusammenhang zwischen gefahrener Strecke und entstandenem Schaden gegeben ist.

2) Die Verteilung erfolgte auf Grund der Lohn- bzw. Arbeitszettel für die einzelnen Leistungen.

3) Die Aufteilung der gezahlten Versicherungsprämien erfolgt auf der Grundlage der Lohnsummen des Fahr- und Stationspersonals.

4) Die Aufsichtskosten und die reinen Verwaltungskosten im Versicherungsdienst werden den einzelnen Kostenstellen nach Maßgabe ihres prozentualen Anteils an den Hauptkosten für Versicherung (Zeile 5) angelastet.

Überleitungsbogen zur Betriebsabrechnung der Southern Motor Carrier

Bezeichnung	Grund- lagen	Gesamt- kosten	Streckenkosten entfernungs- bezogene	Streckenkosten zeit- bezogene	Lade- und Löschkosten entfernungs- bezogene	Stations- kosten	Faktura, Inkasso
Betriebskosten	BAB	52 029 482 ¹⁾	17 435 967	8 712 703	3 589 354	9 872 328	2 865 565
1/10 % konstante Kosten	lt. gesdht. Ermittlung	5 202 947	1 743 597	871 270	358 935	987 233	286 556
Teilkosten (Out-of-pocket-cost)		46 826 535	15 692 370	7 841 433	3 230 419	8 885 095	2 579 009
Teilkostenanteil der kalkul. Zinsen	2)	420 677	—	267 826	—	—	—
a) am verbend. Verm.		154 094	—	66 233	—	42 803	12 432
b) am sonstg. Verm.							
Teilkosten einschl. kalkul. Zinsen	3)	47 401 306	15 692 370	8 175 492	3 230 419	8 927 898	2 591 441

1) Von der Summe lt. BAB von \$ 52 029 586 wurden \$ 104 als „unrelated to study“ ausgeschieden. Es handelt sich um Zahlungen an Eisenbahnen und Binnenschiffahrtsgesellschaften.

2) 5 % des „werbenden Vermögens“ von \$ 9 348 364 = \$ 467 419;

ab 10 % konstante Kosten = \$ 420 677.
5 % des „sonstigen Vermögens“ von \$ 3 424 331 = \$ 171 216;
ab 10 % konstante Kosten = \$ 154 094.

3) Verteilung erfolgt gemäß dem Prozentschlüssel des BAB.

kostenrechnung", d. h. sie ermittelt jene Kostenteile, die auf die reine Betriebsleistung entfallen, oder — anders ausgedrückt — scheidet jene aus, die auch bei ruhendem Betriebe erwachsen würden. Die letzteren werden als „konstante Kosten“ (nicht zu verwechseln mit den fixen Kosten) bezeichnet. In umfangreichen gesonderten Berechnungen wurden sie für den Bereich des „Southern Territory“ mit 10 v. H. der Teilkosten ermittelt.

Anders als im deutschen Abrechnungsschema enthält unser BAB noch keinen Wert für die „kalkulatorischen Zinsen“ (Verzinsung des betriebsnotwendigen Kapitals). Dieses „betriebsnotwendige Kapital“ oder „werbende Vermögen“ („revenue equipment“ und „carrier operating property“) wird hier aus dem arithmetischen Mittel der betreffenden Aktivposten der Bilanz am Beginn und am Ende des Bilanzjahres gezogen, vermindert um Wertberichtigungen. Als Zinsfuß wurden 5 % p. a. angesetzt.

Die Einbeziehung der kalkulatorischen Zinsen einerseits und die Aussonderung der konstanten Kosten andererseits werden in einem sogenannten „Überleitungsbogen“ vollzogen, von dem auf der vorhergehenden Seite in verkürzter Form ein Beispiel, das an den BAB anschließt, gebracht wird.

Nunmehr ist das Zahlenwerk für die Vornahme der Kostenträgerrechnung aufbereitet. Das Ergebnis sind die „Einheitskosten“¹⁷⁾ (unit-cost), die sich als Quotient aus ausgebrachter Produktion (output) bzw. erbrachter Leistung und Gesamtkosten (hier Teilkosten) ergeben.

Um als brauchbare Grundlage für die Tariffindung zu dienen, bedürfen die in der Kostenträgerrechnung ermittelten Schlußwerte noch einiger Korrekturen. Nicht berücksichtigt wurde noch die Kostenbeeinflussung durch die von Fall zu Fall verschieden hohe Ausnützung des Laderaumes, durch das spezifische Gewicht der Ladung, die Zahl der Haltepunkte und schließlich durch das Verhältnis von Kurz- zu Langstreckenfahrten. Die Vornahme dieser Differenzierungen würde den Rahmen dieser Abhandlung überschreiten, doch sei bemerkt, daß sie durch das Bureau of Accounting and Costfinding in umfangreichen Detailstudien gemacht worden sind. (Die Kostenstudie für das Südterritorium umfaßt allein 330 Seiten im Format 50 × 32 cm!)

Auf Grund der Kenntnis der für die Beförderung einer Gütermenge von bestimmtem Gewicht von Punkt A nach Punkt B einschließlich Laden, Abladen, Fakturieren und Inkasso benötigten Arbeitsstunden und zurückgelegten Meilen, ferner unter Berücksichtigung der oben erwähnten weiteren kostenbeeinflussenden Faktoren ist es nun möglich, zunächst die *Teilkosten* für einen bestimmten Beförderungsauftrag zu ermitteln. Nach Zuschlag der konstanten Kosten in Höhe von 10 v. H. erhält man sodann die *Vollkosten*. Diese vermehrt um die Gewinnspanne (s. operating ratio) ergibt die mathematische Frachtrate bzw. — in allgemeiner Anwendung — den mathematisch richtigen Tarif.

Mathematischer und faktischer Tarif

Nun freilich erhebt sich die Frage: wie weit bestimmt dieser Tarif den faktischen, tatsächlich angewandten? Tiefer gefaßt lautet die Frage: in welchem Grade hängt der Beförderungspreis von den errechneten Selbstkosten überhaupt ab? Die Antworten

¹⁷⁾ Heinen, E., Kosten und Beschäftigungsgrad, in Hdw. d. Betriebswirtschaft, a. a. O., S. 3386.

Kostenträgerrechnung der Southern Motor Carrier

Kostenart	Teilkosten insgesamt \$	Leistungseinheiten		Teilkosten je Leistungseinheit \$/Cents
		Benennung	Zahl	
I. Streckenkosten				
Streckenkosten per Vehikel/Meile	15 692 370	Vehikel= Meile	100 102 598	15,676 c
Zeitkosten per Vehikel/Stunde	<u>8 175 492</u>	Vehikel= Stunden	3 372 728	2,424 \$
Gesamtkosten per Vehikel/Meile	23 867 862	Vehikel= Meilen	100 102 598	23,843 c
Gesamtkosten per Cwt/Meile	23 867 862	Cwt/Meilen	17 350 204 380	0,13757 c
II. Lade- u. Löschkosten				
Streckenkosten per Vehikel/Meile	3 230 419	Vehikel= Meilen	18 925 717	17,069 c
Stundenkosten per Vehikel/Stunde	<u>8 783 686</u>	Vehikel= Stunden	5 115 058	1,717 \$
Gesamtkosten per Vehikel/Stunde	12 014 105	Vehikel= Stunden	5 115 058	2,349 \$
Gesamtkosten per gelad./gelöschte Cwt	12 014 105	Cwt	131 530 760	9,134 \$
III. Stationskosten				
Gesamtkosten per abgefertigte Cwt	8 927 898	abgef. Cwt	102 767 180	8,687 c
IV. Fakturierung, Inkasso				
Gesamtfakt.= u. In= kassokosten p. Ladung	2 591 441	fakt./kass. Ladungen	9 732 913	26,626 c

darauf gehen sehr auseinander. Sie reichen von absoluter Negierung des Zusammenhanges zwischen Selbstkosten- und Marktpreis der Transportleistungen bis zu unbedingter Anerkennung desselben. Die Vertreter der erstgenannten Ansicht gehen davon aus, daß der Zusammenhang völlig gelöst sei, denn „... die mechanistische Verknüpfung von Kosten und Preis, die im Selbstkostenerstattungspreis ihren Niederschlag gefunden hat, kann in den Transportbetrieben gar nicht eintreten, weil in ihnen die Kosten mit der Bereitstellung verknüpft sind, der Preis aber von der konkreten

Struktur der in einer von einem Betrieb erreichbaren Konfiguration von gerichteten Distanzen (also einem Absatzmarkt) abhängig ist¹⁸⁾“. Nicht ganz so weit geht Pirath, nach welchem sich die Preise für Beförderungen „zwischen den Selbstkosten als untere Grenze und dem Wert der Leistungen für den Verkehrsinteressenten als obere Grenze bewegen¹⁹⁾“. Völlig bejaht wird der Zusammenhang von seiten des Gesetzgebers in den USA, der den Transportbetrieben gemäß dem Transportation Act von 1920 Erstattung der Selbstkosten sowie „a fair return on a fair valuation of their properties devoted to the transportation service . . .“ zubilligt²⁰⁾. Nach Mellerowicz²¹⁾ ist der Selbstkostenpreis bei gelenkter Wirtschaft für die Ermittlung des Verkaufspreises maßgebend. Drängt sich aber nicht im Hinblick auf die weitgehende Einflußnahme des Staates auf das amerikanische Transportwesen, die von der Tariffestsetzung und Kontrolle bis zur Fahrplangestaltung reicht, die Frage auf, ob man es hier nicht bereits mit gelenkter Wirtschaft zu tun hat.

Um diesen Standpunkten noch die Ansicht der Praxis anzuschließen, sei eine Stelle aus einem persönlichen Schreiben des Vizepräsidenten der P.I.E. an den Verfasser wiedergegeben, wo gesagt wird: „We consider the direction of the movement, the ability of the merchandise involved to pay its fair transportation cost, competitive factors surrounding the transportation service to be performed, the directional flow of the traffic, our need for the traffic, the ability of the shipper to market his merchandise at the rate being negotiated, whether or not the rate will produce a profit for us. After considering all the above, then we apply the only real factor that is left and that is our judgement. Ratemaking is not an exact science. It is weighted with all of the above factors, including the element of judgement when related to cost.“

Im ganzen genommen ist also die Stellung der Selbstkostenrechnung im Dienste der Tariffindung recht ungesichert, und es fragt sich, ob das Ergebnis den ungemeinen Aufwand an intelligenter Konzeption und emsiger Kleinarbeit, die Beschäftigung eines ganzen Heeres von Buchhaltern, Abrechnern und Statistikern, die umfangreichen Publikationen usw. lohnt – vorausgesetzt, daß die Tarifbildung der einzige Zweck der Selbstkostenrechnung wäre. Dies jedoch ist nicht der Fall. Ja, letzter Sinn derselben ist nicht einmal die Preisbildung, die sich vielfach (und nicht nur bei Transportbetrieben) auf einem Felde vollzieht, das der Beeinflussung durch den Unternehmer weitgehend entzogen ist. Die Selbstkostenrechnung ist vor allem Selbst-Vergewisserung, ein Kontrollinstrument²²⁾, sie erzieht zur Beobachtung interner Vorgänge des Betriebes, sie liefert den zahlenmäßigen Beweis dafür, daß der Betrieb – jenseits des Marktgeschehens – „richtig arbeitet“. Ihre Seele ist der Vergleich, ihr Niederschlag sind Kostenverläufe, statistische Reihen, Kurven, Tabellen. In diesem Sinne müßte die Selbstkostenrechnung in Transportbetrieben auch dann bejaht werden und ihre stärkere Berücksichtigung im Verrechnungswesen europäischer Unternehmungen begrüßt werden, wenn die These des Zusammenhanges zwischen Selbstkosten- und Marktpreis der Verkehrsleistungen nicht aufrecht erhalten werden könnte.

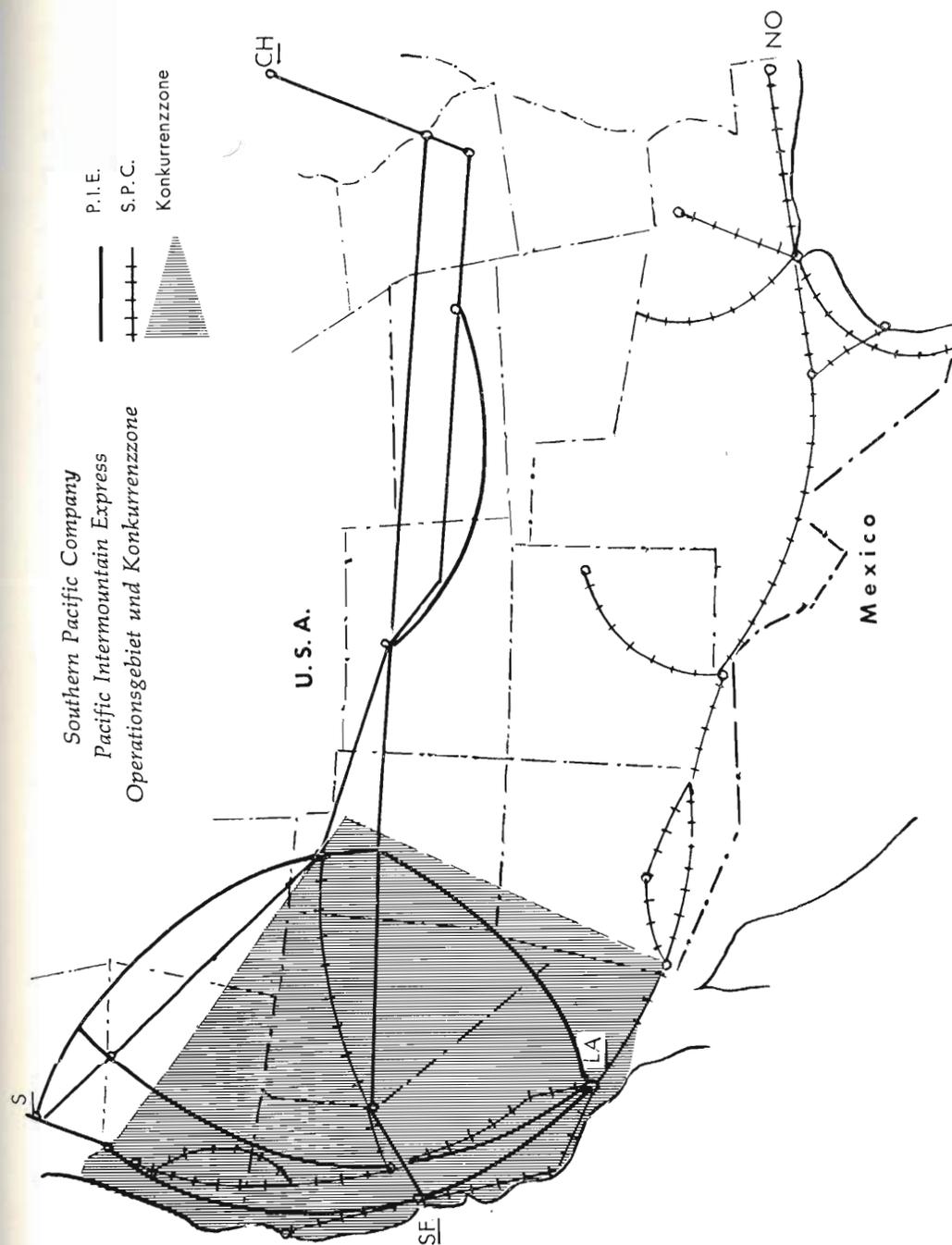
¹⁸⁾ Illitschko, L., Transport-Betriebswirtschaft im Grundriß, Wien, 1957, S. 149.

¹⁹⁾ Pirath, C., Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, 2. Aufl., Berlin-Göttingen 1949, S. 249.

²⁰⁾ Geminill, Blodgett, Economics, Principles, and Problems, Transportation, Washington, 1937/44, S. 349.

²¹⁾ Mellerowicz, K., Kosten und Kostenbegriffe, a.a.O., S. 3368.

²²⁾ Mellerowicz, K., Kosten und Kostenbegriffe, a.a.O., S. 3368.



L I T E R A T U R H I N W E I S

Transportwesen, allgemein

- Barger, Harold, Transportation Industries, 1889-1949, National Bureau of Economic Research, New York, 1951.
 Bigham, T. C. und Roberts, M. J., Transportation, New York, 1952.
 Colton, Richard C. und Rankin, William D., Practical Handbook of Industrial Traffic Management, New York, 1953.
 Daggett, Stewart, Principles of Inland Transportation, N. Y., 1941.
 Fair, M. L. und Williams, E. W. Jr., Economics of Transportation, New York, 1950.
 Johnson, Emory Richard, Hueber, G. G., und Wilson, G. L., Transportation Economic Principles and Practices, New York, 1940.
 Landon, C. E., Transportation, New York 1951.
 Locklin, D. P., Economics of Transportation, Homewood, Illinois, 1947.
 Transportation in the United States, Foundation Press, New York, 1950.
 Walden, C. F., Fundamentals of Transportation, New York, 1953.
 Walker, Gilbert J., Road and Rail, London, 1947.
 Westmeyer, R. E., Economics of Transportation, New York, 1952.
 Winfrey, Robley, Highway Economics, Scranton, Pennsylvania, 1952.

Straßentransportwesen

1. Bücher

- Day, H. J., Motor Carriers Accounting and Cost Control Systems, Washington, D. C., 1949.
 Clascow, C. C. Jr. und Gifford, G. L., An Analysis of Motor Carrier Tariffs, Knoxville, Tennessee, 1952.
 Hoyt, Warren John, The Economics of Motor Truck Transportation, (Diss.) East Lansing, Michigan, 1923.
 Lindholm, R. W., Taxation of the Trucking Industry, Columbus, Ohio, 1951.
 McCarty, J. F., State Regulation and Taxation of Highway Carriers, Berkeley, Calif., 1953.
 Mance, Sir Harry O., International Road Transport, New York, 1947.
 Oppenheim, S. C., The National Transportation Policy and Inter-Carrier Competitive Rates, Washington, D. C., 1945.
 Owen, Wilfred, Automotive Transportation, Washington, D. C., 1949.
 Regular Common Carrier Conference, ATA: Principles of Freight Terminal Operations - Student Edition, Washington, D. C., 1950.
 Taff, Charles A., Commercial Motor Transportation, Homewood, Illinois, 1950.
 Wyeth, H. F., The Motor Carrier Industry, New York, 1951.

2. Schriften etc.

- Allredge, Hon. J. Hayden & Others, Cost and Value of Service in Rate Making for Common Carriers, Washington, D. C.
 Financial and Operating Statistics Service, Washington, D. C.
 Champman, William James, Financing Motor Carriers of Property, Philadelphia, 1945.
 Regular Common Carrier Conference, ATA, Financing the Motor Carrier Industry, Washington, D. C., 1952.
 Terminal Cost Controls for Management, Washington, D. C., 1951.
 Shidle, N. G., Motor Vehicle Transportation in American Life, Washington, D. C., 1945.

3. Veröffentlichungen der Regierung

- Interstate Commerce Commission, Statement No. 4725, Explanation of the Development of Motor Carrier Costs with Statement as to Their Meaning and Significance, Washington, D. C., 1949.
 dieselbe, Statement No. 490, Revenues, Ton-Miles, and Passenger-Miles of Class I, II, and III Motor Carriers, 1940-1948, Washington, 1949.
 dieselbe, Statement No. 2-53, Southern Motor Carrier Cost Study, Year 1950, Washington, D. C.
 dieselbe, Statistics of Class I Motor Carriers (erscheint jährlich), Washington, D. C.
 dieselbe, Territorial Cost Scales and Operating Performance Factors in Middle Atlantic Territory, Washington, D. C., 1948.
 dieselbe, wie oben, für Central Territory, Washington, D. C., 1949.
 dieselbe, wie oben, für Southern Intraterritorial, Washington, D. C., 1946.
 dieselbe, wie oben, für Southern Intraterritorial, Washington, D. C., 1947.
 dieselbe, wie oben, Western Trunk Line Territory, Washington, D. C., 1947.
 dieselbe, Territorial Study Showing Development of Unit Costs, Operating Performance Factors, and Cost Scales Motor Carriers in New England Territory, Washington, D. C., 1950.
 Senate Committee on Interstate and Foreign Commerce, Domestic Land and Water Transportation, Washington, D. C., 1952.

Psychoanalyse und Tiefenpsychologie als mögliche Helfer
zur Verkehrsunfallverhütung

VON REGIERUNGSDIREKTOR I. R. DR. TH. KREBS, DARMSTADT

Auf allen Forschungsgebieten setzt sich mehr und mehr die Erkenntnis durch, daß die Ableitung einer Wirkung aus einer Ursache längst aus ihrer linearen Gestalt in ein mehrdimensionales Flechtwerk in verschiedensten Wissens- und Fachgebieten wurzelnder ursächlicher Komponenten gewandelt worden ist. So habe ich auch in dem Kompendium „Verkehrsrecht und Verkehrswirtschaft“ u. a. die Frage aufgeworfen, ob die vielfältigen und vielschichtigen Probleme des Verkehrs nicht noch mehr als bisher von Fachrichtungen aus durchleuchtet werden müßten, die diesen Problemen nur fallweise oder zufällig begegnen, bei systematischer Erforschung von ihrem Blickwinkel aus aber wesentliches zur besseren Erkenntnis beitragen könnten.

Überlegungen, die sich dem Verkehrsingenieur, dem Verkehrsrechtler, dem Verkehrspolitiker, dem Verkehrswissenschaftler in der täglichen Beobachtung des Verkehrsgeschehens aufdrängen, werden auch von dem Psychiater, dem Psychologen, dem Psychosomatiker, dem Chirurgen, dem Mediziner gelegentlich in einem speziellen Fall angestellt. Aber nur einige hervorragende Vertreter ihres Faches, wie der Chirurg Bauer, Heidelberg, der Mediziner Wagner, Mainz, der Biologe Luff, Frankfurt, die Psychologen Hische, Hannover, Lersch und Munsch, München, Lejeune, Undeutsch, Venzlaff u. a. haben, wenn auch teilweise unter Beschränkung auf Spezialfragen, nach ursächlichen Zusammenhängen gesucht. Diese wenigen gehen der Ergründung der Verhaltensweisen und hier wiederum der Frage nach, was typisch und was exceptionelle Erscheinung ist. Die Antwort kann nicht von einer Fachrichtung allein gegeben werden. Sie muß von einer zur anderen Disziplin weitergereicht werden, vor allem, wenn die dominierende Ursache möglicherweise im Erfahrungsbereich einer anderen Fachrichtung liegt.

Hier stellt sich nun eine neue interessante Aufgabe: In jedem Menschen gibt es psychische Vorgänge, deren er sich bewußt ist, und solche, die ihm unbewußt bleiben (Anm. Kubie, Psychoanalyse ohne Geheimnis - Rowohlt's deutsche Enzyklopädie). Jede Untersuchung von Verkehrsunfällen, die bei den äußeren Tatbeständen wie Überholen, Auffahren, Vorfahrtverletzung, übermäßige Geschwindigkeit, Schleudern oder gar bei technischen Mängeln von Fahrzeug oder Straße stehen bleibt, kann nur die oberhalb der Bewußtseinsgrenze liegenden Vorgänge zu erklären versuchen. Sie kann etwa feststellen, daß X, nach der Spur zu urteilen, beim Schleudern nicht so gesteuert hat, wie das erfahrungsgemäß gerade in dieser Lage fahrtechnisch richtig gewesen wäre; die Feststellung klärt aber nicht, warum er dies nicht getan hat.

Wenn es zutrifft, daß mehr als 80 % aller Unfälle auf ein Fehlverhalten des Menschen zurückzuführen sind und demgemäß die wirksame Bekämpfung der Verkehrsunfälle in der Bekämpfung der „unfallträchtigen Vordelikte“ liegt (Anm. Meyer-Jacobi, Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr, Kuratorium „Wir und die Straße“, Godesberg), so kommt es darauf an: