

führen offenbar zu einer relativ stärkeren Verbilligung dieser großen Schiffe, so daß sich daraus eine weitere Senkung der Kostendegression ergibt«³⁷⁾.

³⁷⁾ Hüsgen, J., Die Erzschiffahrt im Jahre 1975, a.a.O., S. 8.

Summary

The tendency to bigger ships for bulk articles transports is due to the development of costs which is of importance for the decision of investments by the ship-owner. The use of big ships is promoted by the cost degression. Less construction costs tdw and less personnel costs as well as a fuel consumption which is not proportional to the ships measures produce the degression effect. The costs degression by use of big ships can only be safeguarded by short lay-days in the harbours. The dimension of such a cost-degression depends under others also on the kind of goods to be transported and on the transport distances. Rising distances lead to greater degression effects.

Résumé

Sur le domaine du transport de marchandises en masse la tendance au navire plus grand est due au développement des frais qui sont déterminants pour les décisions d'investissement des armateurs. En première ligne la dégression des frais plaide pour l'emploi de grands navires. De moindres frais de construction/tdw ainsi que de moindres frais de personnel et une consommation montante de combustibles improportionnelle par rapport au volume des navires sont décisifs pour l'effet de dégression. Cette dégression de frais par l'emploi de grands navires ne sera garantie que si les périodes de stationnement dans les ports sont à court terme. L'intensité de la dégression de frais dépend entre autre de la sorte des biens à transporter et des distances de transport. La dégression est d'autant moindre que le facteur d'arrimage d'une sorte de marchandises est plus haut. De la distance montante résulte un effet plus grand de dégression.

Zur Anwendbarkeit von Cash-Flow-Analysen bei öffentlichen Binnenhäfen und bei der Bundespost

VON PROFESSOR DR. DR. WILHELM BÖTTGER, KÖLN

I. Vorbemerkung

Der nachstehende Beitrag hat sich das Ziel gesetzt, den Aufbau und die Auswertung einer Bilanzanalyse mit Hilfe von cash-flow-Ziffern zur Verdeutlichung der Ertragskraft und des Finanzierungsspielraumes eines Unternehmens aufzuzeigen, wohl wissend, daß darüber hinaus mit dem Stichwort »cash flow« auch noch andere Vorstellungen verbunden werden können. Das gilt besonders für den discounted cash-flow¹⁾, der in Deutschland unter dem Begriff »Kapitalwertmethode« bekannt ist und von den geplanten Einnahmeüberschüssen in den künftigen Perioden ausgeht. Er dient primär der Auswahl von Investitionsobjekten und mittelbar der Liquiditätsplanung. Er ist eine reine Kassenflußrechnung und erfaßt nur Geldbewegungen oder gelddefinierte Positionen, wobei der cash-flow in Gestalt eines Einzahlungsüberschusses auftritt. Es wird daher vorausgesetzt, daß alle Erträge und Kosten Einnahmen oder Ausgaben nach sich ziehen; ausgenommen sind die nicht ausgabewirksamen Positionen. Sinnrichtung ist die Vorausschätzung der Wirtschaftlichkeit geplanter Investitionen mit Einschluß des Urteils über etwaige Risiken und Kapitalrückflußzeiten²⁾.

Namentlich industrielle Unternehmen bedienen sich zunehmend der cash-flow-Untersuchungen. Die Dienstleistungsunternehmen bleiben dahinter zurück. Es soll deshalb die Anwendung des cash-flow bei Verkehrsunternehmen in Sonderheit beim öffentlichen Binnenhafenumschlag untersucht werden.

II. Grundlagen

Die Untersuchung des vorliegenden Falles ist ausgerichtet auf eine Aussage über die *Innenfinanzierung*, die sich vorstellt als finanzwirtschaftlicher Überschuß eines Unternehmens über die Aufwandsausgaben für einen vergangenen Zeitraum. Dieser Überschuß wird festgestellt durch Addition des Reingewinnes (oder Verlustes), der Abschreibungen, der Zuführung (oder Auflösung) von Rückstellungen und Rücklagen. Damit soll nachgewiesen werden, welche Mittel in einem bestimmten Zeitraum finanzwirksam verdient wurden und denen keine kurzfristig ausgabewirksamen Aufwendungen gegenüberstehen. Der cash-flow ist also stets um die aufwandsgerechten Abschreibungen, die im Einzelfalle präzise festzustellen sind — oberflächliche Schätzungen genügen nicht — höher als der bilanzielle Gewinn. Er steht verwendungsbereit zur Finanzierung von Investitionen, für die Ausschüttung oder auch für die Schuldentilgung.

¹⁾ Bühler, W., Cash-Flow, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 4. Aufl., Stuttgart 1974, S. 1081.

²⁾ Einzelheiten bei Köhler, R., Ermittlungsziele und Aussagefähigkeit von Cash-Flow-Analysen, in: Die Wirtschaftsprüfung, 23. Jg. (1970), S. 387.

Seine Ermittlung muß stets von unsaldierten Aufwendungen und Erträgen ausgehen. Dies zur Klärung, da cash-flow höher ist als der Gewinn in der Bilanz und allenfalls zur Finanzierung einer Gewinnausschüttung dienen kann, da nach dem AktG die Gewinnausschüttung selbst nicht höher als in der Bilanz ausgewiesen werden kann. Der Brutto-cash-flow stellt sich vor als ein Mittelfluß, der verbleibt nach Abzug aller Personal-, Sach- und sonstigen mit der Erstellung von Dienstleistungen des Verkehrs zusammenhängenden Aufwendungen, ggf. einschließlich die Verrechnung außerordentlicher Aufwendungen und außerordentlicher Erträge. Es wird damit die Selbstfinanzierungsmöglichkeit eines Unternehmens bezeugt, zwar nicht zum sofortigen Einsatz in den laufenden Umsatzvorgängen, wohl aber für die langfristige »Innenfinanzierung«. Die in solcher Weise wahrgenommene Gewinnbeurteilung ist gegenüber der bislang geübten alleinigen Beschränkung auf den ausgewiesenen Gewinn ein Fortschritt. Denn nunmehr ist nicht mehr der ausgewiesene Gewinn maßstäblich für die Beurteilung der Ertrags- und Finanzkraft des Unternehmens.

Allerdings bewegen sich die Überlegungen hierbei in einer ziemlich eng umgrenzten Liquiditätslage, die nicht ohne weiteres ein Überspringen in weite Sphären vermeintlich betrieblichen Investitionsbedarfs erlauben. Es soll auch nicht übersehen werden, daß die Grenzen zwischen ausgabewirksamen und ausgabeunwirksamen Aufwendungen (z. B. in der Gleisunterhaltung) einen gewissen Unsicherheitsfaktor in das erstrebte exakte cash-flow-Bild tragen kann, je nachdem, ob im Einzelfall der einen oder der anderen betriebsbedingten Regelung der Vorzug gegeben wird. Bei selbsterstellten und aktivierten Anlagen, die in gleichen Rechnungsperioden wieder abgeschrieben werden, kann es sich nur handeln entweder um geringwertige Wirtschaftsgüter (unter 800,- DM) oder Aufwand (und damit eben nicht um aktivierte Anlagen).

III. Das Beispiel Binnenhafenumschlag

Die aus den Umsatzvorgängen resultierenden finanzwirtschaftlichen Überschüsse werden in einem Binnenhafen aus den Leistungen des Ein-, Aus- und Umladens der Verkehrsobjekte, der Verwertung des Hafengeländes für Standorte umschlagsintensiver Unternehmen, der stationären Anlagen (Eisenbahnen, Schlepsschiffahrt, Lagerei, Versorgungseinrichtungen für Strom, Wasser und dergl.) und den Ergänzungsfunktionen (Verwiegen, Eichen, Zollniederlage) gewonnen. Sie verhelfen zur Errechnung von Kennziffern für die Beurteilung der finanziellen Unternehmensstruktur (Tabelle 1).

Die einfache cash-flow-Rechnung beschränkt sich auf die Betrachtung von Positionen, die der Bilanz entstammen unter Ausrichtung der zu gewinnenden Erkenntnisse auf die durch Gewinn und Abschreibung in absoluter Höhe erzielten Überschüsse. Die in solcher Weise erweiterte Basis für die Gewinnbeurteilung ist gegenüber der bisher geübten alleinigen Beschränkung auf den ausgewiesenen Gewinn ein Fortschritt.

Für die Feststellung der Innenfinanzierung begnügen wir uns mit dieser einfachen Übersicht, um so ein breiteres Erprobungsfeld vorzubereiten. Den aufgeführten Positionen stehen im Rechnungszeitabschnitt keine Auszahlungspositionen gegenüber. Eine für den Bereich des Unternehmens verfeinerte Auflösung des Werteflusses, die sich auf eine weitere Detaillierung des Jahresabschlusses stützen müßte, zeitigt ganz gewiß gründlichere Resultate in Hinsicht auf die Transparenz der Finanzstruktur, womit zugleich die Chance für eine erfolgreichere Steuerung des Unternehmens geboten

würde. Das soll jedoch einer späteren Untersuchung vorbehalten bleiben. Die Literatur weist beachtliche Hinweise auf vertiefte Formen der cash-flow-Analyse aus³⁾.

Tabelle 1 ⁴⁾	(in Tsd. DM)
Jahresgewinn	110,6 ⁵⁾
Gewöhnliche Abschreibungen	3.025,7
Körperschaftsteuer	340,0
Zuführung zur Rücklage	10,0
Außergewöhnliche Abschreibungen	6,0
Brutto-cash-flow	3.492,3 ⁶⁾
Netto-cash-flow (nach Abzug des Gewinnes und der Steuern)	3.041,7

Der Brutto-cash-flow zeigt als Erfolgssziffer die Höhe der in der vergangenen Rechnungsperiode erwirtschafteten Finanzmittel an. Ausgehend von dieser Größe wird das betriebswirtschaftliche Periodergebnis festgestellt. Sie drückt sich aus in der Formel

$$\frac{3.492,3 \text{ (cash-flow)}}{33.470,6 \text{ (Eigenkapital)}} \times 100 = 10\%$$

IV. Folgerungen

Rentabilitätsziffern dieser vergangenheitsbezogenen Art haben eine wirksamere Aussagekraft als die von bilanzpolitischen Überlegungen nicht freien Ziffern der Kapitalrentabilität, da die den Bilanzgewinn beeinflussenden Manipulationen (z. B. stille Reserven) eliminiert werden. Sie verbessern auch die Informationsmöglichkeit durch Betriebsvergleiche innerbetrieblicher und zwischenbetrieblicher Art und erleichtern Schätzungen der Ertragskraft für künftige Investitionsabsichten. Bei einer solchen Vorausüberlegung — das gilt besonders auch für den außenstehenden Beobachter — ist die mutmaßliche Vorausschätzung an Hand der Ergebnisse vergangener Perioden durch den cash-flow präziser erfaßbar als eine bloße Bezugnahme auf den ausgewiesenen Gewinn. Ein ständig wachsender cash-flow, der zusätzliche Investitionen ermöglicht, verspricht zugleich Gewinnverbesserung. Außerhalb des cash-flow stehen bei Investitionsabsichten die künftig mit einiger Sicherheit zu erwartenden Marktanteile.

Hierbei wird unterstellt, daß Steuern und Gewinnausschüttungen von Jahr zu Jahr in etwa gleichbleibender Höhe verharren. Weitere Kennziffern lassen sich mit der obigen 10% Ziffer aus dem Brutto-cash-flow durch Gegenüberstellung mit der lang-

³⁾ *Himmelmann*, Arbeitswert, Kehrwert und Verteilung. Opladen 1974, S. 145.

⁴⁾ Da es sich im vorliegenden Falle um den Eigenbetrieb einer Gemeinde handelt, gelten die eigenbetriebsrechtlichen Vorschriften der zuständigen Bundesländer. Näheres bei *Böttger, W.*, Zur Anwendung der Kapitalflußrechnung bei Verkehrsunternehmen insbesondere beim Binnenhafenumschlag, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* 45. Jg. (1974), S. 216.

⁵⁾ Über die Verwendung des Jahresgewinns liegt noch keine Mitteilung vor. Es ist denkbar, ihn dem Rücklagekapital zuzuführen, zumal das Unternehmen noch erhebliche Investitionen plant.

⁶⁾ Sofern Ertragsposten in dem ausgewiesenen Bilanzgewinn enthalten sind, aus denen keine Einnahmen geflossen sind, müssen sie abgesetzt werden.

fristigen Verschuldung (21,2 Mio. DM) ableiten, aus dem Netto-cash-flow in % der gesamten Investitionen.

Aus dem Anwachsen des cash-flow — er stieg von 2,9166 Mio. DM im Vorjahr auf 3,4923 Mio. DM im Berichtsjahr —, ist zu folgern, daß die erfolgsanalytische Zielsetzung mit einiger Sicherheit durchgesetzt wird und die aus dem zunehmenden Güterumschlag von 6.263.296 t auf 6.472.978 t im gleichen Zeitraum möglicherweise erforderlich werdenden Investitionen aus der Eigenfinanzierung bereitstellen kann, immer unter der Voraussetzung, daß die im cash-flow zum Ausdruck kommende Liquiditätsgröße mit der tatsächlich vorhandenen Liquidität (die schließlich doch ein Faktor der Einnahmen-Ausgabenwirtschaft ist) in Einklang steht.

Ein zu erstrebender hoher cash-flow setzt die höchstmögliche Inanspruchnahme der sich anbietenden Ertragschancen voraus, um eine nachhaltig wirksame Eigenfinanzierung zu sichern. Der cash-flow ist zugleich Prüfstein bei der Kreditgewährung. Die Relation zwischen Eigen- und Fremdfinanzierung ist dabei häufig in eine mehr oder weniger feste Größenordnung gebracht worden. So soll das Verhältnis der in der Bilanz nachgewiesenen Gesamtverschuldung das 3,5fache des durchschnittlichen cash-flow der vergangenen 3 Jahre nicht übersteigen⁷⁾.

Damit ist man über den in früheren Jahren angenommenen Branchendurchschnittsatz von 1,3–1,6 hinausgegangen⁸⁾.

Im vorliegenden Fall des öffentlichen Hafens beträgt die Summe der Außenfinanzierung, Anleihen und Darlehen 21,2 Mio. DM. Das ist mehr als das 3,5fache des cash-flow. Und doch wird man das Verhältnis von cash-flow und Schuldsumme billigen können, weil zahlreiche dem Hafen von behördlicher Seite bewilligte Darlehen entweder zinslos oder zu erheblich unterdurchschnittlichen Zinssätzen hergegeben wurden, während der Unternehmung für ihre eigenen ausstehenden Guthaben beträchtlich höhere Zinssätze eingeräumt wurden. Es besteht ein fester Schuldentilgungsplan, der bislang streng auch eingehalten wurde. Auch stecken in der Darlehenssumme Darlehen der Kammereiverwaltung und anderer städtischer Einrichtungen, z. B. Zusatzversorgungskasse. Subtrahiert man diese in jeder Weise durch die dahinterstehende öffentliche Hand nicht »gefährlich« werdenden Positionen, dann dürfte für die Schuldsumme das 3,5fache Verhältnis des cash-flow und der Gesamtverschuldung einigermaßen zutreffen.

Das Verhältnis des Eigenkapitals (33,4 Mio. DM) zur Bilanzgesamtsomme (71,2 Mio. DM) kann unter den obwaltenden Umständen akzeptiert werden.

Das Gesamtergebnis ist durch das bei gutem Wasserstand gestiegene Güteraufkommen, den gedrosselten Betriebsaufwand und die Tarifierhebungen begünstigt worden. Es ist nicht gewiß, ob diese Verhältnisse anhalten werden. Stets sind sie auch in wirtschaftlich normalen Zeiten abhängig insbesondere von den Wasserstandsverhältnissen, bei deren Ungunst (Niedrigwasser, Eisgang) Minderung der Erträge in Kauf genommen werden müssen.

In neuerer Zeit haben häufiger unerwartete Kostensteigerungen einen abträglichen Einfluß auf den Rechnungsabschluß ausgeübt. Im Berichtsvorjahr wurde ein Verlust von 22.400,— DM verzeichnet.

⁷⁾ Tillmann, W., Grundsätze der Finanzierungspolitik (= Schriften der C. Rudolf-Poensgen-Stiftung e. V.), Düsseldorf 1974, S. 15.

⁸⁾ Stüdemann, K., Die cash-flow-Untersuchung als Mittel der Unternehmensanalyse, in: Die Wirtschaftsprüfung, 23. Jg. (1970), S. 397.

V. Engpässe bei der Preisbildung

Die erstrebte Verbesserung des cash-flow wird aufgehalten durch offensichtliche Schwächen, die in den überkommenen Methoden zu suchen sind. So sind die öffentlichen Binnenhäfen bei ihren Leistungsvergütungen noch weitgehend den Festpreisen verhaftet. Völlig eigenverantwortlich werden nur die Leistungsentgelte für die Umschlagsbetriebe, die Lagerhäuser und Lagerplätze festgesetzt, die bei besonderen Anlässen eine Abweichung zulassen. Dagegen bedürfen die Hafenenutzungsabgaben, in Sonderheit das Ufergeld, öffentlich-rechtlicher Genehmigung der zuständigen Landesregierung. Diese Abgaben dürfen, wie es bereits Artikel 99 der Verfassung des Deutschen Reiches vom 11. August 1919 bekundete, die zur Herstellung und Unterhaltung erforderlichen Kosten nicht überschreiten⁹⁾. Es ist denkbar, daß im Einzelfall eine Unterschreitung der Abgabenhöhe ohne Anhörung der Eigenwirtschaftlichkeit des Gesamtbetriebes vorgenommen wird, wenn dafür gesorgt ist, daß kostenüberschüssige Bereiche für den finanziellen Ausgleich sorgen. Schwieriger ist das Ausgleichsproblem bei den am Hafenerverkehr beteiligten Eisenbahnen untereinander. Die Eisenbahnen der öffentlichen Häfen zählen entweder zu den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), die im Wechselverkehr — nicht im Binnenverkehr — mit anderen öffentlichen Eisenbahnen in Sonderheit der DB meist in den DEGT einbezogen sind und dann direkt tarifieren. In diesem Falle erhält die Hafeneisenbahn einen Anteil aus der Gesamtfracht, der aber nicht zur Kostendeckung ausreicht, auch nicht, wenn die Hafeneisenbahn noch eine Zuschlagfracht erhebt¹⁰⁾. Darin teilt die Hafeneisenbahn das Schicksal des derzeit kostenuntergedeckten Schienengüterverkehrs. Soweit Hafeneisenbahnen als Privatgleisanschlüssen des nichtöffentlichen Verkehrs genehmigt sind, besteht Frachtanstoß. Die Rechtsverhältnisse der diesen Bahnen mit der DB oder einer anderen öffentlichen Eisenbahn sind durch die »Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse« (PAB) oder durch individuelle Regelungen erfolgt. Das gilt für die Fälle, in denen der Betrieb einer nichtöffentlichen Hafeneisenbahn durch die Bundesbahn erfolgt. Der Frachtanstoß ist aber unter den gegenwärtigen Verhältnissen weder für die Eisenbahn noch für die Anschlußbahn kostendeckend wirksam. Ein Beitrag zur Selbstfinanzierung steckt nicht darin.

Die Erfolgsrechnung der Hafeneisenbahn im vorliegenden Beispiel zeigt eine Einnahme von 1,525 Mio. DM, während der Betriebsaufwand eine Ausgabe von 1,921 Mio. DM anzeigt. Die übrigen Betriebsteile — Kai- und Wasserbetriebe, Umschlagsbetriebe und Lagerei — nennen eine Einnahme in Höhe von 13.948,3 Mio. DM. Es steht ein Betriebsaufwand von 4.535,7 Mio. DM gegenüber¹¹⁾. Das überaus gute Ergebnis als Differenz zwischen Betriebsaufwand und Einnahme ist darauf zurückzuführen, daß der Betriebsaufwand keine Unterhaltungskosten, Abschreibungen usw. enthält. Das besagt aber auch, daß eine Deckung der auf die Eisenbahn entfallenden Abschreibungen und

⁹⁾ Beispielsweise ist in Schleswig-Holstein derzeit Rechnungsgrundlage das Kommunalabgabengesetz vom 10. März 1970. Interessant ist hierbei, daß nach den Ausführungsbestimmungen ausdrücklich für die Gebührenfestsetzung vorgesehen ist, daß als Basis für die Bemessung der Abschreibungen die Wiederbeschaffungswerte angesetzt werden können. Neben Kosten kommen Wertbewerbsgesichtspunkte bei der Preisbildung zum Tragen.

¹⁰⁾ Eingehender bei Böttger, W., Kosten und Kostenrechnung bei Güterverkehrsbetrieben, Düsseldorf 1968, S. 106.

¹¹⁾ Über die Produktionsstruktur berichtet aufschlußreich Schmitz, H., Die Kostenrechnung der öffentlichen Binnenhäfen und Möglichkeiten eines kostenorientierten Preissystems (= Heft Nr. 22 der Forschungsberichte des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln), Köln 1966, S. 9.

Rücklagen unmittelbar aus den Erträgen der Eisenbahn nicht erfolgt. Vielmehr werden die Ausgleichungen aus Überschüssen anderer Betriebszweige und zu Lasten des Gewinnes vorgenommen. Es ist auch auffallend, daß der Schiffsgüterumschlag gegen das Vorjahr eine Steigerung um rund 3,4% erfuhr, während die Hafeneisenbahn einen Umsatzverlust von 11,1% hatte. Die Eigenwirtschaftlichkeit der öffentlichen Binnenhäfen wird zweifelsfrei durch die defizitären Eisenbahnbetriebe bedroht. Viele Häfen sind bereits in die Verlustzone geraten.

Die zu erstrebende Ausnutzung aller Ertragschancen zwecks Erreichung eines möglichst hohen cash-flow für die Investitions- und Expansionszwecke des Unternehmens macht deutlich, daß dem cash-flow eine Aufgabe zuwächst, die in dem Nachweis gipfelt, daß in einer stärker zu entwickelnden Verbundwirtschaft zwischen den beteiligten Eisenbahnen ein vergrößertes Verkehrsvolumen erzielt wird, das gestützt auf kostenmindernde Maßnahmen im Betrieb und tarifarische Hilfsstellung bessere Jahresabschlüsse ermöglicht, und gleichzeitig einen positiven wirksamen Beitrag der Hafeneisenbahn zum cash-flow gewährleisten.

VI. Das Beispiel Bundespost

Die Deutsche Bundespost errechnet ihren cash-flow schon seit der Währungsumstellung und veröffentlicht unter der Bezeichnung »Kapitalrechnung« regelmäßig mit dem Jahresabschluß eine Geldstromrechnung, die auf der einen Seite die Mittelverwendung darstellt und auf der anderen Seite Auskunft über die Aufbringung der Mittel gibt. Unter den Eigenmitteln ist der cash-flow oder der »finanzwirtschaftliche Überschuß« an erster Stelle ausgewiesen. Es ist dargestellt, wie er sich aus dem Gewinn oder Verlust durch Hinzuzählen der Nichtgeld-Aufwendungen und Abziehen der Nichtgeld-Erträge errechnet. Eine Übersicht gibt die Tabelle 2.

Tabelle 2:	1972	1971	Unterschied 1972 gegen 1971
	in Mio. DM		
Finanzwirtschaftlicher Überschuß (cash-flow)			
a) Verlust (—)	— 509,6	— 1.484,0	+ 975,0
b) Abschreibungen			
1 Sachanlagen	2.596,2	2.280,8	+ 315,4
2 Disagio	60,2	50,4	+ 9,9
c) Wertberichtigungen	41,3	82,8	— 41,5
d) Rückstellungen			
1 Neubildung	28,6	2,0	+ 26,6
2 Auflösung	— 0,0	— 0,3	+ 0,3
e) Andere erfolgswirksame Nichtgeldvorgänge	— 91,2	89,4	— 180,6
Finanzwirtschaftlicher Überschuß	2.125,5	1.020,4	+ 1.105,1

Quelle: Geschäftsbericht der Deutschen Bundespost 1972, S. 131.

Die verbesserte Ertragslage hat bewirkt, daß der cash-flow 1972 gegen 1971 um 1,105 Mrd. DM auf 2.125,5 Mrd. DM angewachsen ist.

Der relativ bescheidene Eigenmittelanteil an der Kapitalaufbringung (rd. 3,114 Mrd. DM 1972), der im wesentlichen aus dem cash-flow zuzüglich 156,8 Mio. DM für Vermögensminderungen und einer Kapitaleinlage des Bundes in Höhe von 831,7 Mio. DM besteht, zwingt — wenn die Bundespost ihrer gesetzlichen Pflicht, den Bedarf zu decken, nachkommt — zu einer starken Inanspruchnahme des Kapitalmarktes; sie betrug 1972 6,640 Mrd. DM. Diese Anteiligkeit entspricht nicht der Wunschvorstellung, daß das Eigenkapital (Grundkapital und Rücklagen) etwa 70% des Anlagevermögens abdecken soll. Es wird an der Überlegung nicht vorbeizukommen sein, den Eigenkapitalanteil zu erhöhen, auch um sicher zu gehen, daß bei zurückgehendem cash-flow im Falle schlechter werdender Wirtschaftslage die Krisenfestigkeit verbürgt bleibt. Dazu zwingt auch die Nutzung des technischen häufig mit Automatisierung verbundenen Fortschritts, der hohe Investitionen erfordert, aber auch nachweislich eine Minderung der hohen Personalkosten — derzeit 53% der Gesamtkosten — durchsetzen kann.

VII. Zusammenfassung

1. Die Kennziffern des cash-flow geben eine bessere Auskunft über das Maß der Ertragskraft, das für Selbstfinanzierungszwecke bereitgehalten wird, als dies der Gewinnnachweis der Jahresüberschußrechnung vermag. Die vor endgültigem Abschluß der Jahresrechnung vorgenommenen Manipulierungen gehen noch voll in den cash-flow ein. Man glaubt, auf solche Weise dem Problem der Zurechnung des Gesamterfolges in besserer Form gerecht zu werden. Die Schätzung der künftigen Ertragskraft des Unternehmens hängt davon ab, ob das Wirtschaftsergebnis der kommenden Periode mitsamt dem erreichbaren Marktanteil mit einiger Sicherheit abgeschätzt werden können. Sie sind die Basis für Investitionsüberlegungen. Beide Fakten erscheinen nicht im cash-flow.

2. Die Messung der Finanzkraft am cash-flow begegnet dann Schwierigkeiten, wenn infolge Liquiditätsanspannung trotz des steigenden cash-flow die benötigten Mittel stärker anwachsen als die Finanzkraft. Das Wechselspiel zwischen Einnahmen und Ausgaben geht außerhalb des bilanzanalytisch ausgerichteten cash-flow vor sich. Damit gewinnen die Beziehungen des cash-flow zur Liquidität an Bedeutung. Sie muß notfalls in anderer Weise (Fremdkapital) abgestützt werden. Gewisse Positionen lassen sich bei einer Vorschaurechnung exakt ermitteln (z. B. Pensionen; § 159 AktG 1965).

3. Bei dem Einsatz der kalkulierten Abschreibung wird vorausgesetzt, daß sie durch die am Markt erzielten Verkaufspreise gedeckt sind. Davon kann es abhängig sein, ob im Einzelfalle die Zurechnung von Sonderabschreibungen zum cash-flow zuzulassen ist, wenn ihre Umwandlung in eine Ausgabe nicht in absehbarer Zeit zu erwarten ist. Sie verringern als Aufwandspositionen die Gewinnchancen.

4. Die langfristigen Rückstellungen heischen betriebsbedingten Verbrauch. Sie sind wirksam wie Fremdpersonal.

5. Die Kennziffern liefern eine brauchbare Unterlage für alternative Betriebsvergleiche, in Sonderheit auch für den Zeitvergleich. Die Betriebsvergleichbarkeit ist erschwert,

wenn die in den Kennziffern einbezogenen Positionen ungleiche Inhalte haben oder ungleiche Struktur ausweisen.

Der cash-flow ist bei der Mehrzahl der Verkehrsunternehmen noch eine ziemlich unbekannte Größe. Umsomehr ist es geboten, seine Einsatzmöglichkeit bei anderen Unternehmenszweigen zu untersuchen.

Summary

The earnings-capacity of an enterprise, which is an important criterion to evaluate the potential of self-finance, is much better represented by the key numbers of cash-flow-accounting than by the accounted profit amount in the annual balance. Cash-flow-accounting will supply more appropriate indicators to solve the problem of allocating the overall profit correctly. As empirical example for demonstration cash-flow-accountings are applied to the economics of inner harbours and of Federal Postal Services.

Résumé

Les chiffres-indices du cash-flow-accounting renseignent mieux sur le rendement d'entreprise destiné à l'autofinancement que le bénéfice présenté dans les comptes de fin d'année. Le problème d'adjonction du compte de résultats se pose moins grave. L'auteur démontre l'application de cette méthode à l'exemple de l'économie des ports fluviaux et de la Poste Fédérale d'Allemagne.

Buchbesprechungen

VFK 198
Bartholmai, Bernd, Regionale Verkehrsinfrastruktur in der BRD. Investitionen und Anlagevermögen (= Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung – Beiträge zur Strukturforchung, Heft 26), Verlag Duncker & Humblot, Berlin 1973, 61 Seiten mit zahlr. Übersichten und Tabellen, DM 49,60.

Während zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur für Globalanalysen auf Bundesebene mittlerweile ein relativ komplettes, sachlich gut differenziertes Datenmaterial vorliegt, waren konsistente, auf einem einheitlichen Konzept basierende Statistiken über das regionale Anlagevermögen staatlicher Instanzen oder öffentlicher und privater Unternehmensbereiche des Verkehrs sowie daraus ableitbare Kennziffern für die regionale Ausstattung mit Verkehrsanlagen bislang nicht verfügbar. Diesem Mangel zu begegnen, ist erklärtes Ziel der vorliegenden Untersuchung.

Die hierin vorgenommene regionale Disaggregation erstreckt sich – für das Querschnittsjahr 1970 – auf die u. a. auch in der Bundesfernstraßenplanung verwendeten 79 statistischen Raumeinheiten. Diese setzen sich im Durchschnitt jeweils aus etwa sieben Landkreisen oder kreisfreien Städten zusammen, weisen jedoch hinsichtlich ihrer regionalstatistischen Merkmale (Gebietsfläche, Wohnbevölkerung, Industrialisierung) erhebliche Unterschiede auf. Die regionalen Berechnungen des verkehrlichen Anlagevermögens (in Preisen von 1962), die weitgehend als Ergebnisse von Modellrechnungen Schätzcharakter tragen, erfolgen differenziert nach Bauten und Ausrüstungen für die Verkehrsbereiche Eisenbahnen, Straßen und Brücken, Straßenbahnen und U-Bahnen, Verkehrsflughäfen, Wasserstraßen, Häfen sowie Rohrfernleitungen. Das Bemühen des DIW, klaffende Lücken im empirisch-statistischen Datenmaterial des Verkehrsbereichs zu schließen, wird dabei auch mit dieser von B. Bartholmai erstellten Untersuchung erfolgreich fortgesetzt. Eine Fortführung dieser regionalen Anlagevermögensrechnung, evtl. ergänzt um weitere entwicklungs-signifikante Vermögensbereiche – die zeitlichen Abstände sollten dabei auf

keinen Fall mehr als fünf Jahre betragen –, wäre für die Untersuchung regionaler Entwicklungsunterschiede ebenso von Interesse wie die Berechnung von Querschnittsdaten für zurückliegende Stichjahre.

Beispiel für eine der Anwendungsmöglichkeiten dieser regional und auch nach Verkehrsbereichen differenzierten Anlagevermögensrechnung ist der im zweiten Hauptteil vorgenommene interregionale Ausstattungsvergleich; es wird dabei zunächst den globalen Zusammenhängen zwischen Verkehrseinrichtungen und den schon weiter oben erwähnten regionalstatistischen Merkmalen nachgegangen, um so mit Hilfe von Kennziffern Aufschluß über Besonderheiten in der gegebenen räumlichen Allokation der Verkehrsinfrastruktur zu erhalten. Korrelationsrechnungen erlauben dann, Tendenzaussagen über die Ausrichtung der bisherigen Infrastrukturpolitik zu formulieren: Während das Gesamtergebnis der Korrelationsanalyse dafür spricht, daß die bisherige Investitionspolitik am ehesten darauf ausgerichtet war, eine angemessene regionale Verkehrsausstattung unter produktionswirtschaftlichem Aspekt zu schaffen, konnte bei gesonderter Betrachtung der Infrastrukturpolitik der Straßen und Eisenbahnen ein sehr enger Zusammenhang mit der regionalen Bevölkerungskonzentration festgestellt werden; eine gleichmäßige Flächenerschließung dürfte dagegen allenfalls bei den Gemeinde-, Kreis- und Landstraßen von begrenzter Bedeutung gewesen sein. Neben diesen Korrelationsrechnungen, die über globale, das gesamte Bundesgebiet erfassende Tendenzen Aufschluß geben, sind auch Rechnungen erstellt worden, die entsprechende Vergleiche zwischen Bundesländern und Einzelregionen ermöglichen.

Die Untersuchung stellt somit nicht nur wichtige Entscheidungshilfen für die regionalorientierte Verkehrsinfrastrukturpolitik zur Verfügung, sondern setzt auch – trotz aller noch vorhandenen Pauschalität des Ansatzes – bemerkenswerte Orientierungspunkte für die regionale Wirtschaftspolitik.

Dipl.-Volksw. K. Schmidt, Köln