

Summary

Opposite to the dualistic term of transportation performance elaborated by Claussen a term of performance aiming solely at the result of the process of performing seems more rational in so far as it is evident and is in line with the term of performance used in the general theory of business administration. The importance of the process of performing is not denied by this, it does not seem, however, to be senseful to mix up the terms of performance and process of performing. Finally the pairs of terms operational performance – outlet performance and casual service – liner service are discussed.

Résumé

Contrairement au concept dualiste de prestation de transport développé par Claussen, un concept de prestation qui s'oriente uniquement au résultat du processus de la prestation semble être plus efficient car il est sans équivoque et conforme au concept de prestation utilisé dans la science de l'économie industrielle et commerciale. L'importance du processus de la prestation n'est pas pour cela niée, mais il est préférable de ne pas mélanger les notions de prestation et processus de prestation. Sont ensuite traitées les notions qui vont de paire prestation interne – prestation pour la commercialisation et transport non régulier de personnes – trafic de ligne.

Verkehrsleistung und Verkehrsbetriebslehre:
Offene Grundsatzfragen

— Replik zu S. Peters —

VON THIES CLAUSSEN, MÜNCHEN

I. Ausgangssituation

In Heft 4/79 dieser Zeitschrift legte der Verfasser einen Diskussionsbeitrag zum Begriff der Verkehrsleistung vor¹⁾. Ziel dieses Diskussionsbeitrags war es, das komplexe Phänomen der Verkehrsleistung in konzentrierter Form darzustellen und zu erklären, um auf diesem Weg zu einer Weiterführung verkehrsbetrieblicher Fragestellungen zu gelangen. Neben dem Entwurf einer Systematik der verkehrlichen Produktionsfaktoren enthielt der Beitrag den Versuch, ein Konzept *Illetschkos* („Teilfunktionen einer Verkehrsleistung“) zu präzisieren und stärker an den zentralen Beförderungs- und Umschlagsprozessen des Verkehrsbetriebes zu orientieren²⁾. Ferner nahm der Verfasser auch zu einem von *Diederich* verwendeten Verkehrsleistungsbegriff Stellung, der sich deutlich von den bisher in der verkehrswissenschaftlichen Literatur verwendeten Begriffen unterscheidet³⁾.

Sehr erfreulich ist es, daß nunmehr *Peters* mit seinem vorangegangenen Beitrag diesen Diskussionsvorschlag aufgegriffen hat⁴⁾. Hierbei lehnt sich *Peters* bei seiner Argumentation weitgehend an den von *Diederich* gewählten Verkehrsleistungsbegriff an. Nützlich wäre es allerdings gewesen, hätte *Peters* in seiner Kritik auch die in Heft 1/79 dieser Zeitschrift von *Riebel* zum Konzept von *Diederich* vorgetragenen, sehr konstruktiven Anregungen berücksichtigt⁵⁾. Dennoch ist die Kritik *Peters* als ein weiterer Schritt zur Klärung der noch offenen Grundsatzfragen der Verkehrsbetriebslehre zu begrüßen.

II. „Eigenleben“ der Verkehrsbetriebslehre?

Bevor auf die jeweiligen Detailfragen einzugehen ist, muß allerdings mit gebotener Deutlichkeit ein Haupteinwand *Peters* zurückgewiesen werden. *Peters* argumentiert, daß „... die Haupteinwände gegen *Claussens* Untersuchung ... darin zu sehen (sind), daß er nicht versucht, die Verkehrsleistung und darauf aufbauend die Verkehrsbetriebslehre im Rah-

Anschrift des Verfassers:

Dr. Thies Claussen
Ostmarkstraße 18
8000 München 70

- 1) Vgl. *Claussen, T.*, Zur Diskussion des „Verkehrsleistungs“-Begriffs, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 50. Jg. (1979), S. 245 ff.; vgl. ferner: *Claussen, T.*, Grundlagen der Güterverkehrsökonomie, Hamburg 1979, S. 101 ff.
- 2) Vgl. *ders.*, Zur Diskussion des „Verkehrsleistungs“-Begriffs, a.a.O., S. 245 ff. und S. 248 ff.
- 3) Ebd., S. 250 f.
- 4) *Peters, S.*, Die Leistung des Verkehrsbetriebes – Bemerkungen zu einer Untersuchung von Thies Claussen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 52. Jg. (1981), S. 35 ff.
- 5) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre als spezielle Betriebswirtschaftslehre – Besprechungsaufsatz zu dem Buch „Verkehrsbetriebslehre“ von Helmut Diederich, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 50. Jg. (1979), S. 52 ff.

b.v.a.g.

men der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre zu betrachten, sondern daß er vielmehr Gefahr läuft, Besonderheiten der Verkehrsleistung und damit auch des Verkehrsbetriebes herauszuarbeiten, die letztlich keine sind, anstatt auf Gemeinsamkeiten mit anderen Betrieben oder Gruppen von Betrieben abzustellen⁶⁾.

Dies ist die einzige Stelle in der ansonsten sachorientierten Kritik *Peters*, wo sich *Peters* einer sachfremden, unzutreffenden Argumentation bedient. Es ist nicht ersichtlich, aus welchen Quellen *Peters* zu dem Fehlschluß gelangt, daß eine analytische Untersuchung der Verkehrsleistung, wie sie im übrigen im weiteren Verlauf auch von ihm selbst, aber zum Beispiel auch von *Diederich* vorgenommen wird⁷⁾, außerhalb des Rahmens der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre liegt und zur Herausarbeitung der vielumstrittenen „Besonderheiten des Verkehrs“ beiträgt.

Dieser sachlich nicht abgestützte Haupteinwand *Peters* zielt um so mehr ins Leere, als der Verfasser in dieser Sachfrage eindeutig die Auffassung *Diederichs* teilt, daß die Verkehrsbetriebslehre als spezielle Betriebswirtschaftslehre ebenso wie zum Beispiel die Industrie-, die Handels-, die Bank- oder die Versicherungsbetriebslehre nicht außerhalb des Systems der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre gesehen werden kann. Keineswegs ist zu befürworten, daß die Verkehrsbetriebslehre ein „von der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre losgelöstes Eigenleben“⁸⁾ führt. Auch kann es keine geeignete Forschungskonzeption für die Verkehrsbetriebslehre sein, mit Fleiß „Besonderheiten des Verkehrs“ zu sammeln und darzulegen, daß die Verkehrsbetriebe gänzlich anders sind als andere Betriebe⁹⁾. Allerdings darf umgekehrt hieraus nicht der Schluß gezogen werden, die Verkehrsbetriebe hätten überhaupt keine verkehrsbetriebspezifischen Probleme zu lösen. Trotz vieler Gemeinsamkeiten mit anderen Betrieben (Industrie-, Handelsbetriebe u. a.) benötigen die Verkehrsbetriebe umfangreiche Entscheidungshilfen für die Lösung derjenigen Aufgaben, die sich nur oder zumindest nur in diesem Umfang im Verkehrssektor stellen. Wäre dies nicht der Fall, so entfielen gleichzeitig die Notwendigkeit einer speziellen Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs¹⁰⁾.

6) *Peters, S.*, Die Leistung des Verkehrsbetriebes, a.a.O., S. 35 f.

7) Vgl. ebd., S. 37 ff.; *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, Wiesbaden 1977, S. 29 ff.; *ders.*, Die allgemeine Betriebswirtschaftslehre als Grundlage der Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs, in: Gegenwartsfragen der Verkehrsbetriebslehre (= Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Reihe B: Seminar, B 26), Köln 1975, S. 147 ff.

8) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 4; *Claussen, T.*, Grundlagen der Güterverkehrsökonomie, a.a.O., S. 70 ff.; *ders.*, Der Beitrag der Verkehrsbetriebslehre (Transportlogistik) zur Transportoptimierung und Energieeinsparung, Vortrag gehalten am 21. Mai 1980 auf der Jahrestagung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft in Krems, in: Verkehrsannalen, 26. Jg. (1980), S. 11 ff.

9) *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 4.

10) Diese Auffassung vertritt auch *Diederich*, wenn er darauf aufmerksam macht, daß die Verkehrsbetriebe „Eigentümlichkeiten“ zeigen, die sie von anderen Betrieben unterscheiden. *Diederich* weist ferner darauf hin, daß es der Bereitschaft bedarf, „... die Eigentümlichkeiten der Verkehrsbetriebe nicht als Besonderheiten zu deuten, die sie erheblich und ohne jegliche Brücke von anderen Betrieben unterscheiden“. *Diederich, H.*, Die allgemeine Betriebswirtschaftslehre als Grundlage der Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs, a.a.O., S. 160 f.
Vgl. in diesem Zusammenhang auch: *Riebel, P.*, Lage und Forschungsaufgaben der Verkehrsbetriebslehre, in: Internationales Verkehrswesen, 27. Jg. (1975), S. 67 ff.; aber auch: *Ihde, G. B.*, Von der Verkehrsbetriebslehre zur betriebswirtschaftlichen Logistik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 51. Jg. (1980), S. 3 ff.

Im folgenden soll nun auf die Kritik *Peters* im einzelnen eingegangen werden. Hierbei wird versucht, nach der Klärung zweier kleinerer Differenzpunkte die Argumentation auf die Kernfrage zu konzentrieren, wie der Inhalt und der Umfang des Verkehrsleistungsbegriffes festzusetzen sind, um im Rahmen der Verkehrsbetriebslehre über ein begriffliches Instrumentarium zu verfügen, das zur Lösung verkehrsbetrieblicher Aufgabenstellungen geeignet ist.

III. Produktionsfaktoren und Teilprozesse der Verkehrsleistung

Bei der Erörterung des Systems der verkehrlichen Produktionsfaktoren führt *Peters* an, daß es ihm nicht sinnvoll bzw. berechtigt erscheine, den dispositiven Faktor (Geschäfts- und Betriebsleitung) auf eine Stufe mit den Elementarfaktoren Transportmittel, Transportobjekte und ausführende Arbeit zu stellen¹¹⁾. Diese Gleichstellung wird vom Verfasser jedoch nicht vorgenommen. Einmal wird in der betreffenden Abbildung 1 der Faktor „Unternehmensleitung“ optisch durch Unterstreichung hervorgehoben, zum anderen wird auf die besondere Bedeutung des dispositiven Faktors für die Erreichung möglichst produktiver Kombinationen der verkehrlichen Produktionsfaktoren im Text aufmerksam gemacht¹²⁾. Insofern konstruiert *Peters* einen Gegensatz in den Auffassungen, der keiner ist¹³⁾.

Peters kritisiert weiter den Vorschlag des Verfassers, die Teilprozesse der Verkehrsleistung in Transportprozesse (Beförderung und Umschlag) und Transporthilfsprozesse (Transportvermittlung, Verpackung, Versicherung, Lagerung u. a.) zu unterteilen¹⁴⁾. *Peters* meint, die Beförderungsfunktion müsse als entscheidende Funktion herausgestellt werden¹⁵⁾. Ferner führt er an, daß es in der Realität durchaus Verkehrsbetriebe gibt, die ausschließlich die Aufgabe der Ortsveränderung übernehmen und alle anderen Teilfunktionen fremden Unternehmen überlassen¹⁶⁾. *Peters* übersieht hier, daß er hiermit Aussagen des Verfassers in leicht abgewandelter Form wiederholt¹⁷⁾. Insofern ist an dieser Stelle der Argumentation von *Peters* die Grundlage entzogen.

IV. Der Verkehrsleistungsbegriff als offene Grundsatzfrage der Verkehrsbetriebslehre

Nach diesen beiden Randanmerkungen dürfte es nunmehr zweckmäßig sein, auf den eigentlichen Kern der wissenschaftlichen Auseinandersetzung vorzustoßen. Zentrale Bedeutung hat die Frage nach dem Inhalt und dem Umfang des Verkehrsleistungsbe-

11) *Peters, S.*, Die Leistung des Verkehrsbetriebes, a.a.O., S. 36.

12) Vgl. *Claussen, T.*, Zur Diskussion des „Verkehrsleistungs“-Begriffs, a.a.O., S. 246 f.

13) Unter dem Aspekt der formalen Darstellungsweise wäre durchaus auch dem von *Peters* gemachten Vorschlag zuzustimmen. Vgl. *Peters, S.*, Die Leistung des Verkehrsbetriebes, a.a.O., S. 36.
Vgl. hierzu auch das von *Diederich* genannte System der Produktionsfaktoren des Verkehrsbetriebes: *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 69 ff.

14) *Peters, S.*, Die Leistung des Verkehrsbetriebes, a.a.O., S. 37.

15) Ebd.

16) Ebd.

17) Vgl. *Claussen, T.*, Zur Diskussion des „Verkehrsleistungs“-Begriffs, a.a.O., S. 248 und S. 249.

griffs. Ist die Verkehrsleistung als *Prozeß* der Leistungserstellung, als *Ergebnis* dieses Prozesses oder gleichzeitig als Leistungserstellungsprozeß und Prozeßergebnis anzusehen¹⁸⁾? Welchen Umfang muß der Verkehrsleistungsbegriff ferner haben, um die von der Verkehrsbetriebslehre zu lösenden Aufgaben hinreichend abzudecken?

Um in diesem kontroversen Problemfeld, in dem sich *Diederich* und *Peters* in einen bewußten Gegensatz zu den verbreiteten Auffassungen in der verkehrswissenschaftlichen Literatur stellen¹⁹⁾, zu weiterführenden Aufschlüssen zu gelangen, sollen drei Arbeitsfragen formuliert werden:

1. Kann die Verkehrsleistung auch als Leistungsprozeß angesehen werden?
2. Ist der dualistische Verkehrsleistungsbegriff unbrauchbar?
3. Kann die Verkehrsleistung durch das Tripel „Ursprünglicher Aufenthaltsort, neuer Aufenthaltsort, Transportobjekt“ in ausreichendem Umfang gekennzeichnet werden?

Frage 1: Kann die Verkehrsleistung auch als Leistungsprozeß angesehen werden?

Diederich, und in Anlehnung an ihn auch *Peters*, definieren die Leistung des Verkehrsbetriebes als „die vollzogene Veränderung des Aufenthaltsortes von Personen oder Gütern, allgemein von Objekten“²⁰⁾. Die Merkmale des Verkehrsleistungsbegriffs von *Diederich/Peters* sind das „Tripel“ ursprünglicher Aufenthaltsort, neuer Aufenthaltsort und Transportobjekt²¹⁾.

Diederich stellt mit seinem Verkehrsleistungsbegriff somit eindeutig auf das *Ergebnis* des betrieblichen Leistungserstellungsprozesses ab. Eine Ausdehnung des Verkehrsleistungsbegriffs auch auf den Leistungsprozeß wird von ihm entschieden abgelehnt²²⁾. *Diederich* begründet seine Auffassung damit, daß sein Verkehrsleistungsbegriff mit der „üblichen“ Definition der Leistung in der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre in Einklang steht²³⁾. Die allgemeine Betriebswirtschaftslehre würde unter Leistung das Ergebnis des betrieblichen Realprozesses der Veränderung wirtschaftlich bedeutsamer Eigenschaften von Objekten verstehen²⁴⁾. Ebenso meint *Peters*, daß in der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre unter Leistung „einhellig“ das Ergebnis des Produktionsprozesses verstanden wird, während die Produktion als betriebliche Leistungserstellung definiert wird²⁵⁾. Um nun – dieser logische Schritt wird hier akzeptiert – keine Abweichungen zwischen der speziellen Betriebswirtschaftslehre „Verkehrsbetriebslehre“ und der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre herbeizuführen, folgern *Diederich/Peters*, daß die Verkehrsbetriebslehre den Verkehrsleistungsbegriff nur im Sinne des *Ergebnisses* des betrieblichen Leistungserstellungsprozesses verwenden dürfe.

18) Vgl. *Peters*, S., Die Leistung des Verkehrsbetriebes, a.a.O., S. 37.

19) Den besten Überblick über die unterschiedlichen Auffassungen in der verkehrswissenschaftlichen Literatur gibt *Diederich* selbst. Vgl. *Diederich*, H., Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 34 ff. und die dort angegebene Literatur.

20) Ebd., S. 30; sowie: *Peters*, S., Die Leistung des Verkehrsbetriebes, a.a.O., S. 38.

21) Ebd.

22) Vgl. *Diederich*, H., Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 32 ff.

23) Ebd., S. 31 ff.

24) Ebd., S. 31.

25) Vgl. *Peters*, S., Die Leistung des Verkehrsbetriebes, a.a.O., S. 41.

Die bisherige verkehrswissenschaftliche Literatur zieht jedoch im Gegensatz zu *Diederich/Peters* den Begriff der Verkehrsleistung häufig implizit oder explizit auch dann heran, wenn der *Prozeß* der Leistungserstellung angesprochen ist²⁶⁾. Ebenso vertritt der Verfasser die Meinung, daß die Verkehrsleistung immer unter zwei Aspekten gesehen werden kann: als Leistungsergebnis und als Leistungsprozeß²⁷⁾. Wie aber kommt es zu den angeführten gegensätzlichen Auffassungen?

Der Grund hierfür ist m. E. darin zu sehen, daß *Diederich* und *Peters* von der Grundannahme ausgehen, daß in der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre unter Leistung „einhellig“, „üblicherweise“ und „eindeutig“ das Ergebnis einer betrieblichen Tätigkeit verstanden wird. Hier wird jedoch der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre eine begriffliche Klarheit unterstellt, wie sie in Wirklichkeit nicht vorhanden ist. Vielmehr wird – hierauf weist zum Beispiel *Mellerowicz* hin – in der Betriebswirtschaftslehre „... der Leistungsbegriff in der mannigfaltigsten Bedeutung gebraucht, weil die Betriebswirtschaftslehre bei ihren Einzelproblemen von den unterschiedlichsten Aufgabenstellungen ausgeht“²⁸⁾. *Mellerowicz* betont ferner, daß der Leistungsbegriff einmal als eine Bezeichnung für eine *Tätigkeit* und zum anderen als eine Bezeichnung für ein *Tätigkeitsergebnis* verwendet wird²⁹⁾. Auch *Riebel* stellt fest, „... daß der Leistungsbegriff weder in der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre, noch in der Verkehrsbetriebslehre ausdiskutiert ist“³⁰⁾. Selbst *Diederich* räumt ein, „daß die Terminologie im einzelnen nicht immer ganz eindeutig ist“³¹⁾.

Diese Hinweise allein mögen genügen, die Kritik *Peters*, bei einer Anwendung des Verkehrsleistungsbegriffs auch auf den Leistungsprozeß würde sich die Verkehrsbetriebslehre außerhalb der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre stellen, zurückzuweisen. Solange in der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre unter Leistung nicht nur das Ergebnis des Leistungsprozesses, sondern auch der Leistungserstellungsprozeß (die Tätigkeit) selbst verstanden wird, solange kann auch die Verkehrsbetriebslehre dieser Praxis folgen, ohne ein von der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre „losgelöstes Eigenleben“ zu führen.

Da sich die Begriffsbildung nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten an den zur Lösung anstehenden unterschiedlichen Aufgabenstellungen orientieren sollte, geraten vielmehr *Diederich* und *Peters* durch das Beharren auf einen relativ starren, nur für einen Teil der zu lösenden Aufgabenstellungen verwendbaren Verkehrsleistungsbegriff in die Gefahr einer selbstaufgelegten begrenzten Wirksamkeit ihres begrifflichen Instrumentariums. *Riebel* betont, daß es generell wohl von der Fragestellung und den Gegebenheiten abhängt, ob nicht bei der Beurteilung von Verkehrsleistungen auch prozessuale Merkmale berücksichtigt werden müssen³²⁾. *Riebel* führt ferner Beispiele aus der Verkehrs-

26) Vgl. hierzu den Überblick bei: *Diederich*, H., Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 34 ff.

27) *Claussen*, T., Zur Diskussion des „Verkehrsleistungs“-Begriffs, a.a.O., S. 250.

28) *Mellerowicz*, K., Leistung, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 3. Aufl., Stuttgart 1956–1962, Sp. 3774.

29) Ebd.

30) *Riebel*, P., Verkehrsbetriebslehre als spezielle Betriebswirtschaftslehre, a.a.O., S. 59.

31) *Diederich*, H., Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 32, allerdings betont *Diederich* anschließend, daß trotzdem in jedem Fall unter Leistung das Ergebnis betrieblicher Prozesse verstanden wird. Vgl. ebd.

32) Vgl. *Riebel*, P., Verkehrsbetriebslehre als spezielle Betriebswirtschaftslehre, a.a.O., S. 58.

praxis an, die dafür sprechen, „... die Verkehrsleistung so zu definieren, daß auch der Transportvorgang mit einbezogen werden kann“³³⁾. Auch der Verfasser sieht sich durch die Argumentation *Peters* nicht veranlaßt, von seinem Standpunkt in dieser Frage abzuweichen.

Frage 2: Ist der dualistische Verkehrsleistungsbegriff unbrauchbar?

Peters kritisiert, daß durch den „dualistischen Verkehrsleistungsbegriff“ versucht wird, die Diskussion der Frage zu umgehen, ob die Verkehrsleistung als Prozeß oder als Ergebnis der Leistungserstellung anzusehen ist³⁴⁾. Ferner meint er, der Verfasser sähe in der „dualistischen Verkehrsleistung“ eine „erhöhte“ Wirksamkeit des Verkehrsleistungsbegriffs³⁵⁾. Schließlich führt *Peters* neben den bereits oben behandelten Einwänden an, daß der „dualistische Verkehrsleistungsbegriff“ grundlegenden erkenntnistheoretischen Anforderungen nicht genüge³⁶⁾.

Hierzu zunächst ein Hinweis auf ein Mißverständnis *Peters*: Wenn vom Verfasser gesagt wird, daß in der betreffenden Abbildung 4 die beiden „Intensionen“ des Verkehrsleistungsbegriffs zusammengefaßt werden³⁷⁾, so bedeutet „Intensionen“ in diesem Zusammenhang nicht – wie *Peters* meint – „erhöhte Wirksamkeit“, sondern einfach „Inhalte“³⁸⁾.

Die Abbildung 4 des Verfassers gibt somit einen Überblick über die beiden in der verkehrswissenschaftlichen Literatur gebräuchlichen Inhalte des Verkehrsleistungsbegriffs. Insofern erfüllt der „dualistische Verkehrsleistungsbegriff“ aus der Sicht des Verfassers eine nützliche Erklärungsfunktion: Er zeigt auf, daß der Begriff „Verkehrsleistung“ in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion nicht nur durch *eine*, sondern durch *zwei* unterschiedliche Kategorien von Merkmalen beschrieben wird. Auf der einen Seite stehen Merkmale, die die Verkehrsleistung als Leistungsprozeß kennzeichnen, auf der anderen Seite Merkmale, die die Verkehrsleistung als Leistungsergebnis skizzieren. Daß es sicher begrifflich einfacher wäre, wenn die Verkehrsleistung nur durch eine Kategorie von Merkmalen beschrieben würde, ist zweifellos richtig. Jedoch läßt sich die zum gegenwärtigen Erkenntnisstand existierende zweite Kategorie von Begriffsmerkmalen nicht einfach wegdiskutieren oder ausklammern.

Es ist ferner falsch, wenn *Peters* im Zusammenhang mit dem „dualistischen Verkehrsleistungsbegriff“ von einem Verstoß der Begriffsbildung gegen grundlegende erkenntnistheoretische Anforderungen spricht. *Peters* kann nicht abstreiten, daß in der verkehrswissenschaftlichen Literatur zwei Kategorien von Begriffsmerkmalen existieren, selbst wenn er im Rahmen seiner Untersuchung den Verkehrsleistungsbegriff auf nur eine Kategorie eingrenzt. Auch gibt die Bezeichnung „dualistisch“ deutlich zu erkennen, daß mit dem „dualistischen Verkehrsleistungsbegriff“ die zwei bestehenden Inhalte des Verkehrs-

33) Ebd., S. 59.

34) Vgl. *Peters*, S., Die Leistung des Verkehrsbetriebes, a.a.O., S. 41 f.

35) Ebd., S. 41.

36) Ebd.

37) Vgl. *Claussen*, T., Zur Diskussion des „Verkehrsleistungs“-Begriffs, a.a.O., S. 251.

38) Vgl. z. B.: *Heinen*, E., Die betriebswirtschaftlichen Ziele, in: *Heinen*, E., Grundfragen der entscheidungsorientierten Betriebswirtschaftslehre, München 1976, S. 127.

leistungsbegriffs beschrieben werden. Insofern ist der „dualistische Verkehrsleistungsbegriff“ intersubjektiv nachprüfbar und erfüllt m. E. auch seine Funktion als „Denkwerkzeug“ (*Voigt*)³⁹⁾.

Frage 3: Kann die Verkehrsleistung durch das Tripel „Ursprünglicher Aufenthaltsort, neuer Aufenthaltsort, Transportobjekt“ in ausreichendem Umfang gekennzeichnet werden?

Die Definition der Verkehrsleistung nach *Diederich/Peters* als „die vollzogene Veränderung des Aufenthaltsortes von Personen oder Gütern, allgemein von Objekten“⁴⁰⁾ weist die drei Begriffsmerkmale („Tripel“) „ursprünglicher Aufenthaltsort, neuer Aufenthaltsort, Transportobjekt“⁴¹⁾ auf.

Der Verfasser hingegen versteht unter der Verkehrsleistung als Leistungsergebnis „die in einem bestimmten Zeitraum und einer bestimmten Qualität vollzogene Raumüberwindung einer bestimmten Menge von Transportobjekten“⁴²⁾. Diese Begriffsfassung lehnt sich an die von *Riebel* genannten Merkmale „Art und Menge des zu befördernden Objekts, ‚Relation‘, zeitliche Lage des Transports, Transportbedingungen“ an⁴³⁾.

Mit welcher der vorliegenden Begriffsfassungen, die beide die Verkehrsleistung als Ergebnis einer Tätigkeit sehen, lassen sich nun die in der Verkehrsbetriebslehre anzutreffenden Aufgabenstellungen zweckmäßiger lösen? Kann der Verkehrsleistungsbegriff – wie *Diederich* und *Peters* dies bei ihrer Definition tun – insbesondere auf die für die Verkehrspraxis sehr wichtigen zeitlichen, quantitativen und qualitativen Merkmale verzichten⁴⁴⁾?

Zunächst zu einem Kritikpunkt *Peters*: Der Verfasser hatte die Ansicht vertreten, daß es in der Realität des Personen- oder des Güterverkehrs nicht genügen würde, lediglich festzustellen, daß Personen oder Güter von Ort A in Ort B eingetroffen sind, und somit eine Verkehrsleistung vorliege⁴⁵⁾. Als Beispiel wurde der Transport einer Tonne Obst von Ort A nach Ort B angeführt, von der erst mit zwei Wochen Verspätung eine halbe Tonne im verdorbenen Zustand in Ort B eintrifft. Es wurde gesagt, daß mit den von *Diederich* gewählten Merkmalen seines Verkehrsleistungsbegriffs nur festgestellt werden kann, daß das Transportobjekt Obst in Ort B eingetroffen ist⁴⁶⁾.

Peters meint nun, im vorliegenden Beispiel wäre *keine* Verkehrsleistung erbracht worden, da das beförderte Transportobjekt am Bestimmungsort für den Verkehrskunden keinen

39) Vgl. *Voigt*, F., Verkehr, Erster Band, Erste Hälfte: Die Theorie der Verkehrswirtschaft, Berlin 1973, S. 31 ff.

40) *Diederich*, H., Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 30; *Peters*, S., Die Leistung des Verkehrsbetriebes, a.a.O., S. 38.

41) Ebd.

42) *Claussen*, T., Zur Diskussion des „Verkehrsleistungs“-Begriffs, a.a.O., S. 250 f.

43) *Riebel*, P., Verkehrsbetriebe, Rechnungswesen der, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 4. Aufl., Bd. 1/3, Stuttgart 1976, Sp. 4162.

44) Vgl. auch: *Riebel*, P., Verkehrsbetriebslehre als spezielle Betriebswirtschaftslehre, a.a.O., S. 57.

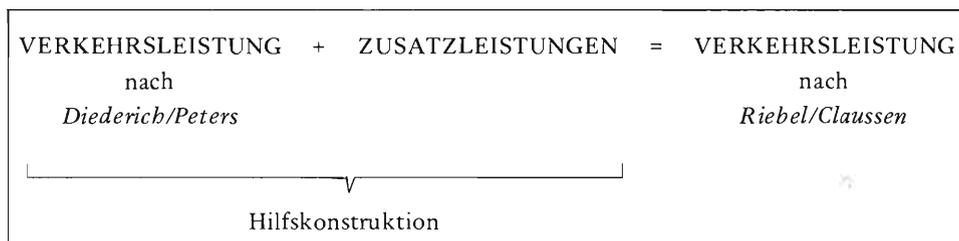
45) Vgl. *Claussen*, T., Zur Diskussion des „Verkehrsleistungs“-Begriffes, a.a.O., S. 250.

46) Ebd.

Wert mehr hätte⁴⁷⁾. Hier werden die Schwierigkeiten des engen Verkehrsleistungsbegriffs von *Diederich/Peters* ersichtlich. Zwar handelt es sich zweifellos bei der im Beispiel genannten Verkehrsleistung um ein „Abfallprodukt“, das am Bestimmungsort für den Transportnachfrager keinen ökonomischen Wert mehr hat und ihn zu Schadensersatzansprüchen gegenüber dem Verkehrsbetrieb berechtigt. Dennoch kann nicht von vornherein gesagt werden, daß keine Verkehrsleistung vorliegt, traf doch nach der Definition von *Diederich/Peters* das Transportobjekt „Obst“ – wenngleich auch zu spät, in reduzierter Menge und in verdorbenem Zustand – in Ort B ein. Hier nun zeigt sich, daß der Verkehrsleistungsbegriff von *Diederich/Peters* zeitliche, quantitative und qualitative Merkmale der Verkehrsleistung nicht abdecken kann.

Dies sagt jedoch nicht, daß *Diederich* und *Peters* die zeitlichen, quantitativen und qualitativen Merkmale einer Verkehrsleistung verleugnen. Sie weichen vielmehr auf eine – hier für zumindest unzumutbar erachtete – Hilfskonstruktion aus, indem sie diese Merkmale im Rahmen der verkehrsbetrieblichen Präferenzpolitik als „Zusatzleistungen“ behandeln⁴⁸⁾. Über diese „Brücke“ decken *Diederich* und *Peters* somit letztendlich genau jenen Verkehrsleistungsbegriff ab, den der Verfasser in Anlehnung an *Riebel* verwendet.

Diesen Sachverhalt versucht die folgende Übersicht zu verdeutlichen:



Nur über ein Ausweichen auf die Präferenzpolitik des Verkehrsbetriebes und die Heranziehung von „Zusatzleistungen zur eigentlichen Verkehrsleistung“⁴⁹⁾ sind *Diederich/Peters* in der Lage, mit ihrem ansonsten zu engen Verkehrsleistungsbegriff die vielfältigen betrieblichen Tatbestände der Verkehrspraxis in genügendem Umfang abzudecken. Nur über diese Hilfskonstruktion verfügen sie über ein begriffliches Instrumentarium, das zur Bewältigung der verkehrsbetrieblichen Aufgabenstellungen dienen kann.

Der zu enge Verkehrsleistungsbegriff von *Diederich/Peters* stößt zusätzlich noch auf eine Schwierigkeit, die an dieser Stelle kurz zu erwähnen ist. Von *Voigt* wurde in langjähriger

47) Vgl. *Peters*, S., Die Leistung des Verkehrsbetriebes, a.a.O., S. 39.

Interessant wäre in diesem Zusammenhang eine Antwort *Peters* auf ein Beispiel gewesen, in dem von einer Tonne Obst mit zwei Wochen Verspätung nur eine halbe Tonne – allerdings diesmal in unverdorbenem Zustand – in Ort B eintrifft. In diesem Fall hätte die erstellte Verkehrsleistung für den Verkehrskunden i.d.R. zumindest einen Teilwert. Hätte *Peters* hier argumentiert, nur die halbe Verkehrsleistung wäre erbracht worden?

48) Vgl. *Diederich*, H., Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 33 und S. 219 ff.; *Peters*, S., Die Leistung des Verkehrsbetriebes, a.a.O., S. 43.

49) Ebd.

Forschungsarbeit ein zur Beschreibung der Qualitätsprofile von Verkehrsleistungen geeignetes, ausgereiftes System von „Verkehrswertigkeiten“ entwickelt⁵⁰⁾. Ebenso haben *Klatt* u. a. sehr nützliche Forschungsergebnisse zur Qualität von Verkehrsleistungen vorgelegt⁵¹⁾. Diese Forschungsergebnisse können zwar durch den Verkehrsleistungsbegriff von *Riebel/Claussen* auf direktem Wege erfaßt und in eine betriebswirtschaftliche Theorie des Verkehrsbetriebes integriert werden. Bei einer Fassung des Verkehrsleistungsbegriffs, die nur mit den Merkmalen „Ursprünglicher Aufenthaltsort, neuer Aufenthaltsort, Transportobjekt“ arbeitet, bleibt jedoch eine Integration dieser wichtigen Forschungsergebnisse – zumindest ohne Hilfskonstruktionen – ausgeschlossen.

Bei der Diskussion um den Umfang des Verkehrsleistungsbegriffs sind schließlich auch die folgenden wesentlichen Grundsatzfragen zu beachten: *Riebel* weist darauf hin, daß *Diederich* nur die für Dritte bestimmten Beförderungsleistungen als Verkehrsleistungen ansieht⁵²⁾. Somit werden von *Diederich* der Werkverkehr (Eigenverkehr) und der innerbetriebliche Transport aus der Verkehrsbetriebslehre ausgegliedert. Ferner macht *Riebel* darauf aufmerksam, daß *Diederich* durch seine Definition der Verkehrsleistung im strengen Sinne auch jene Betriebe aus der Verkehrsbetriebslehre ausschließt, „die die physische Beförderung des Transportobjekts anderen Betrieben übertragen und sich auf transportvorbereitende, -begleitende und/oder -nachbereitende Aufgaben beschränken, die das Leistungsangebot reiner Beförderungsbetriebe (Frächter, Partikuliere, Fuhrunternehmer) absetzen oder mit anderen Dienstleistungen zur Ortsveränderung beitragen“⁵³⁾. Zu diesen von *Diederich* im strengen Sinne aus der Verkehrsbetriebslehre ausgeschlossenen Betrieben zählen zum Beispiel Spediteure im Sinne des HGB, Umschlags- und Hafenbetriebe, die Kombiverkehr und die Transfracht, oder Flughafen- und Kanalgesellschaften⁵⁴⁾.

Hier ist *Riebel* zuzustimmen, daß – selbst wenn es von der Wissenschaftssystematik her gesehen nicht voll befriedigt – eine weitergreifendere, pragmatischere Abgrenzung jener Einzelwirtschaften erforderlich erscheint, die zu den „Verkehrsbetrieben“ zu rechnen sind⁵⁵⁾. Angesichts der ökonomischen Bedeutung des Werkverkehrs und der wichtigen Fragen des innerbetrieblichen Transports sollte ferner überlegt werden, ob und wie es sinnvoll sein könnte, die hierbei angeschnittenen Probleme zumindest teilweise in die Verkehrsbetriebslehre zu integrieren.

Mit diesen Anmerkungen soll die Stellungnahme des Verfassers zum Beitrag *Peters* und zu den offenen Grundsatzfragen der Verkehrsbetriebslehre zunächst abgeschlossen werden. Es ist zu hoffen, daß weitere noch offenstehende Grundsatzfragen der Verkehrs-

50) Vgl. *Voigt*, F., Verkehr, a.a.O., S. 71 ff.

51) Vgl. *Klatt*, S., Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen, Berlin 1965; ders., Die Eigenschaften einer Verkehrsleistung, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 35. Jg. (1964), S. 125 ff.

52) Vgl. *Riebel*, P., Verkehrsbetriebslehre als spezielle Betriebswirtschaftslehre, a.a.O., S. 55.

53) Ebd.

54) Ebd.; vgl. in diesem Zusammenhang auch: *Brauer*, K. M., Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs, Erster Teil, Tätigkeitsbedingungen der Verkehrsbetriebe, Berlin 1979, S. 48 ff.

55) Ebd., S. 57; im ähnlichen Sinne ferner: *Oettle*, K., Verkehrsbetriebe und Verkehrsbetriebslehre, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 4. Aufl., Stuttgart 1976, Sp. 4150 ff.; vgl. in diesem Zusammenhang auch: *Faller*, P., Verkehrsbetriebslehre, Teil I, Errichtung des Produktionspotentials und Akquisition von Aufträgen, in: WiSt, Wirtschaftswissenschaftliches Studium, 8. Jg. (1979), S. 249 f.

betriebslehre im Verlauf der sicherlich noch nicht beendeten Diskussion einer Klärung entgegengebracht werden können. Um Mißverständnisse auszuschließen, sei an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, daß der Verfasser trotz seiner Kritik an einzelnen Aussagen *Diederichs* nicht den sehr wertvollen Beitrag *Diederichs* zur Weiterentwicklung der Verkehrsbetriebslehre verkennt. *Diederichs* Werk „Verkehrsbetriebslehre“ ist – sieht man in diesem Zusammenhang von den Arbeiten *Illetschkos* ab – die erste umfangreiche, geschlossene und systematische Darstellung der Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs⁵⁶⁾. Erstmals wurde die Verkehrsbetriebslehre in einer derartigen Prägnanz als spezielle Betriebswirtschaftslehre aus der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre abgeleitet. Sicherlich hat *Diederich* mit dieser Pionierleistung einen Impuls ausgelöst, der die Verkehrsbetriebslehre auf eine neue Erkenntnisstufe stellt und einen breiten und fundierten Rahmen für eine hierauf aufbauende Forschungstätigkeit eröffnet.

V. Ansatzpunkte zur Weiterentwicklung der Verkehrsbetriebslehre

Die Ausführungen zu den offenen Grundsatzfragen der Verkehrsleistung und der Verkehrsbetriebslehre sollen mit zwei fragmentarischen Denkanstößen enden, deren Beachtung der Verfasser als wichtig für die Weiterentwicklung der Verkehrsbetriebslehre erachtet.

1. Bei den weiteren Forschungsanstrengungen im Bereich der Verkehrsbetriebslehre sollten auch die Ergebnisse der betriebswirtschaftlichen Funktionenlehre „Logistik“ stärker berücksichtigt werden⁵⁷⁾. Aus der von der Logistik angewandten integrierten Betrachtungsweise der vielschichtigen Beschaffungs-, Produktions-, Absatz-, Transport-, Lagerhaltungs-, Finanzierungs- und Informationsprozesse der arbeitsteilig miteinander verknüpften Betriebswirtschaften kann sicherlich die Verkehrsbetriebslehre neue Erkenntnisse und Impulse gewinnen. Beide methodischen Ansätze, der institutionale (Verkehrsbetriebslehre) und der funktionale Ansatz (Logistik), müssen sich gegenseitig ergänzen und bereichern. Forschungskonzeptionen der Verkehrsbetriebslehre sollten von keinem Gegeneinander, sondern von einem Miteinander beider methodischer Ansätze ausgehen. Nur eine Verkehrsbetriebslehre, die ihr Augenmerk auch in ausreichendem Umfang auf die verkehrsbetrieblichen Funktionen (Transport, Umschlag, Lagerung u. a.) lenkt, wird die Problemstellungen der Verkehrspraxis zufriedenstellend lösen können.

2. Zweitens stellt sich die Frage, ob bei der Weiterentwicklung der Verkehrsbetriebslehre der Weg des empirisch-induktiven oder der Weg des logisch-deduktiven Vorgehens vorzuziehen ist⁵⁸⁾. Im ersten Fall wird versucht, auf der Grundlage der Erfahrungen der Verkehrspraxis theoretische Aussagensysteme aufzubauen, im zweiten Fall wird hingegen der Weg gewählt, diese Aussagensysteme aus der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre unter

56) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O.

57) Zur betriebswirtschaftlichen Logistik vgl. insbesondere: *Ibde, G. B.*, Logistik, Stuttgart 1962; *ders.*, Distributions-Logistik, Stuttgart, New York 1978; *ders.*, Von der Verkehrsbetriebslehre zur betriebswirtschaftlichen Logistik, a.a.O.; *Kirsch, W.*, *Bamberger, I.*, *Gabele, E.*, *Klein, H. K.*, Betriebswirtschaftliche Logistik, Wiesbaden 1973.

58) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, in: Verkehrswissenschaftliche Arbeit in der Bundesrepublik Deutschland – eine prognostische Bilanz –, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Reihe S: Sonderdruck, S1, Köln 1969, S. 288 f.

Berücksichtigung der Empirie abzuleiten⁵⁹⁾. Bei den bisherigen verkehrsbetrieblichen Untersuchungen dominierte das empirisch-induktive Vorgehen. Es ist insbesondere *Diederichs* Verdienst, daß das Defizit logisch-deduktiv gewonnener verkehrsbetrieblicher Erkenntnisse in letzter Zeit deutlich gemildert werden konnte.

Zukünftig wird es m. E. vor allem darauf ankommen, die noch bestehende, nicht unbedeutliche Lücke zwischen den empirisch-induktiv und den logisch-deduktiv gewonnenen Forschungsergebnissen nach und nach zu schließen. Dies hätte insbesondere den Vorteil, daß sich der Umsetzungsprozeß verkehrswissenschaftlicher Erkenntnisse in die verkehrsbetriebliche Praxis wesentlich verkürzen und beschleunigen würde⁶⁰⁾. Bei Erreichung dieses Ziels stünden der Verkehrspraxis betriebswirtschaftlich fundierte und gleichzeitig praxisnahe Entscheidungshilfen zur Verfügung, auf die sie heute in weiten Bereichen entweder noch verzichten oder die sie sich in mühevoller Arbeit mit häufig unvermeidbar hohem Aufwand selber erarbeiten muß.

Summary

An adequate solution to important questions of principle in respect to the transportation service theory has still to be found. In this paper, the discussion on the concept of transportation service performance efficiency is continued which was taken up by Peters following the studies performed by *Diederich, Riebel, Claussen, and others*. The discussion focuses on how *content* and *scope* of this concept ought to be defined. The view is held by some that transportation service efficiency cannot only be regarded as a *result* of transportation service performance but as a *process* as well. In accordance with *Riebel*, it is further shown that the concept as used by *Diederich/Peters* appears to be too narrowly defined to cover and do justice to the great variety of transportation services offered in practice. This paper, considered as one more step – and certainly not the final one – toward answering important questions of principle with respect to the transportation service theory, ends with the following demands: (1) to consider results obtained in the area of economic "logistics" more strongly in transportation service research in the future than has been done hitherto, and (2) to concentrate efforts on closing the palpable gap which exists between the research results obtained empirically and by induction and those obtained by logic and deduction.

Résumé

Il reste des questions de principes essentielles concernant la théorie des services de transport qui n'ont toujours pas été élucidées de façon satisfaisante. Le présent exposé continue la discussion relative au concept de services de transport que *Peters* a repris après les études de *Diederich, Riebel, Claussen et al.* La discussion traite avant tout la question du contenu et de la portée du concept de services de transport. L'opinion que la prestation de transport ne doit pas seulement être considérée comme le résultat d'une prestation, mais comme le processus de celle-ci y est représentée. Suivant *Riebel*, il est exposé que le concept de prestation de transport employé par *Diederich/Peters* est trop étroit pour pouvoir de façon satisfaisante les éléments multiples offerts par les services de transport en pratique. Cet exposé – qui se veut comme un pas en avant, mais nullement définitif, vers la solution des questions de principe – pose encore la théorie des services de transport – se termine sur la demande de premièrement tenir davantage compte à l'avenir des résultats obtenus par la logistique lors de la recherche économique et financière concernant les transports et de deuxièmement porter l'attention sur la dissolution des divergences entre les résultats de recherche obtenus par des méthodes empiriques et inductives et des méthodes logiques et déductives.

59) Vgl. auch ebd.

60) Umgekehrt könnte aber auch die Verkehrswissenschaft an den Erfahrungen der Verkehrspraxis in höherem Maße partizipieren.