

Verkehrsbetriebslehre – Eine Stellungnahme zu mehreren Besprechungen des gleichnamigen Buches¹⁾ –

VON HELMUT DIEDERICH, MAINZ

I. Vorwort

Buchbesprechungen sind für einen Autor grundsätzlich erfreulich, denn mit jeder publizierten Facharbeit wird ja die wissenschaftliche Erörterung gesucht. Die vom Verfasser 1977 vorgelegte „Verkehrsbetriebslehre“ ist von *Riebel* außergewöhnlich gründlich besprochen worden²⁾. Darüber hinaus wurden in mehreren Abhandlungen einzelne Vorschläge des Verfassers aufgegriffen³⁾.

Insgesamt gesehen überwiegen dabei die Zustimmungen bei weitem, wenn in den Rezensionen etwa von einem „Markstein in der Entwicklung der Verkehrsbetriebslehre“⁴⁾ oder einem Buch gesprochen wird, das „höchste Aufmerksamkeit und Anerkennung“⁵⁾ verdient. Wie zu erwarten war, sind jedoch auch kritische Einwände erhoben und Gegenvorschläge gemacht worden. Mehrfach werden sie sehr eingehend begründet. Zu einem kleinen Teil beruhen sie darauf, daß die Aussagen des Verfassers offenbar nicht klar genug vorgetragen worden waren und zu Mißverständnissen Anlaß gaben. In jedem Falle erscheint es für die von allen Beteiligten gewünschte⁶⁾ Auseinandersetzung nützlich, die Kritik aufzugreifen. Der Verfasser äußert sich um so lieber, als sich die Anmerkungen teilweise auf Abschnitte des Buches beziehen, die ihm besonders wichtig sind.

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Helmut Diederich
Johannes Gutenberg-Universität
Fachbereich Rechts- und Wirtschaftswissenschaften
Saarstraße 21
6500 Mainz

1) *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, Wiesbaden 1977.

2) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre als spezielle Betriebswirtschaftslehre – Besprechungsaufsatz zu dem Buch „Verkehrsbetriebslehre“ von Helmut Diederich, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 50. Jg. (1979), S. 52 – 67. Vgl. auch *Faller, P.*, Verkehrsbetriebslehre (Buchbesprechung), in: *Internationales Verkehrswesen*, 31. Jg. (1979), S. 392.

3) Vgl. besonders *Claussen, Th.*, Grundlagen der Güterverkehrsökonomie, Hamburg 1979, S. 101 ff.; *ders.*, Zur Diskussion des „Verkehrsleistungs“-Begriffs, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 50. Jg. (1979), S. 245 – 257; *Peters, S.*, Die Leistung des Verkehrsbetriebes – Bemerkungen zu einer Untersuchung von Thies Claussen, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 52. Jg. (1981), S. 35 – 48; *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung und Verkehrsbetriebslehre: Offene Grundsatzfragen – Replik zu S. Peters –, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 52. Jg. (1981), S. 49 – 59.

4) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 66.

5) *Faller, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 392.

6) Vgl. besonders *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 66.

II. Der Begriff Verkehrsleistung

I. Verkehrsleistung und Prozeß der Leistungserstellung

Es hätte erstaunt, wenn der vom Verfasser vorgestellte Verkehrsleistungsbegriff nicht in den Mittelpunkt der Kritik geraten wäre. Zu sehr weicht er vom herkömmlichen ab. Das Eigenwillige wurde jedoch, wie von den Kritikern anerkannt wird, nicht in dem Bestreben geboren, unbedingt „anders“ als bisher vorzugehen, sondern um eine möglichst weitgehende Übereinstimmung der Begriffsgebäude von Allgemeiner Betriebswirtschaftslehre und Verkehrsbetriebslehre erreichen zu können.

Zunächst ist der Kritik insoweit zuzustimmen, daß auch im Eigen- oder im Werkverkehr erstellte Ortsveränderungen als Verkehrsleistung angesehen werden sollten⁷⁾. Der offensichtlich entstandene Eindruck, dies werde bestritten, war nicht bezweckt. Solche Leistungen sind lediglich nicht Leistungen eines Verkehrsbetriebes im Sinne für Dritte bestimmter betrieblicher Leistungen⁸⁾. Ein Eisenbahnbetrieb, der ab Grube gekaufte Kohlen zu einem eigenen Kraftwerk transportiert, erstellt ebenso Verkehrsleistungen wie ein Einzelhandelsbetrieb, der seinen Kunden mit eigenen Fahrzeugen Waren zustellt.

Allerdings ist in einem Buch über Verkehrsbetriebslehre für die Behandlung des Werkverkehrs strenggenommen kein Platz. Freilich sind viele Erkenntnisse übertragbar. Insofern ist also auf die Bemerkung des Verfassers zu verweisen, daß manche „Erkenntnisse der Verkehrsbetriebslehre für Nicht-Verkehrsbetriebe verwertbar und damit nützlich sind“⁹⁾.

Daß auf die auch für Verkehrsbetriebe wichtige Frage Eigen- oder Fremtransport in dem besprochenen Buch nicht eingegangen wurde, ist lediglich Ausfluß einer Selbstbeschränkung.

Von wesentlicherer Bedeutung ist für den Verfasser die strittig diskutierte, aber überwiegend zu seinen Ungunsten beantwortete Frage, ob Eigenschaften des Transportprozesses in die Definition der Verkehrsleistung hineingenommen werden sollten. Bei der vom Verfasser vorgeschlagenen Definition „vollzogene Veränderung des Aufenthaltsortes von Personen oder Gütern, allgemein von Objekten“¹⁰⁾, ist dies nicht der Fall. *Riebel* und *Claussen* vertreten die entgegenstehende Auffassung¹¹⁾. *Riebels* Hauptargument lautet, die Nachfrager setzten etwa mittels schneller Züge und damit in kurzer Zeit erbrachte Verkehrsleistungen solchen Verkehrsleistungen nicht gleich, die aus zeit- und kostenaufwendigen Beförderungen hervorgegangen sind. Der Verfasser mache jedoch gerade die aus der Sicht der Nachfrager zu beurteilende Austauschbarkeit der Leistungen zum Kriterium der Gleichheit von Leistungen. Folgerichtig müßten Merkmale des Transportprozesses, da von den Nachfragern beachtet, bei der Definition der Verkehrsleistung berücksichtigt werden, im Beispiel also die Verkehrsleistungen verschiedene sein¹²⁾.

7) Vgl. *ebenda*, S. 55, und *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 57.

8) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 29 f.

9) *ebenda*, S. 24.

10) *ebenda*, S. 30.

11) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 57 ff.; *Claussen, Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 105 ff.; *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 250 f.; *ders.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 55 ff.

12) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 57 f.

Hier liegt jedoch ein Mißverständnis vor. Zweifellos wird die Dauer eines Transportprozesses von den Verkehrskunden beachtet. Deshalb setzen die Verkehrsbetriebe auch zum Zwecke der Verbesserung ihrer Marktstellung Veränderungen der Transportdauer in ihren absatzpolitischen Strategien ein. Der Verfasser ist – wie sich schon aus diesem Hinweis ergibt – allerdings der Auffassung, daß es sich insoweit um die Gestaltung eines absatzpolitischen Instrumentes handelt, so wie etwa Reparaturbetriebe mittels hoher Dienstbereitschaft versuchen, ihre Marktposition zu verbessern und dies in höhere Preise oder in größere Marktanteile umzusetzen¹³⁾.

Mit der Zuordnung aller sich auf den Transportprozeß beziehenden Maßnahmen des Verkehrsbetriebes zur Absatzpolitik und innerhalb der Absatzpolitik speziell zur Präferenzpolitik ist allerdings die strittige Frage noch nicht abschließend beantwortet, ob die Eigenschaften des Transportprozesses für die Verkehrsleistung wesensbestimmend sind. Denn zur Präferenzpolitik wird allgemein auch die Produktpolitik gerechnet, und diese wiederum besteht zumindest unter anderem in der Festlegung der Leistung, bezieht sich also auf Merkmale der Leistung; die „Produktpolitik betrifft die Ausgestaltung der Leistungen des Betriebes im Detail, ihre Zusammenstellung zu einem Angebotsprogramm und ihre Ergänzung durch technische und kaufmännische Zusatzleistungen“¹⁴⁾.

Der Verfasser vertritt jedoch die Ansicht, daß das Einflußnehmen auf die Dauer wie auch auf andere Merkmale des Transportprozesses ihrem Wesen nach nicht Bestandteil der – in üblicher Weise definierten – Produktpolitik und damit desjenigen Teilbereiches der Präferenzpolitik sein kann, der sich auf die am Markt angebotene Leistung und deren Eigenschaften auswirkt. Allerdings paßt sie auch in keine andere, in der Marketing-Literatur eingeführte Unterform der Präferenzpolitik hinein. Deshalb hat der Verfasser deren Ergänzung um die Prozeßpolitik vorgeschlagen. Die Prozeßpolitik „umgreift alle diejenigen Maßnahmen, die an der Gestaltung des Prozesses der Leistungserstellung des Verkehrsbetriebes anknüpfen und zum Ziel haben, die Inanspruchnahme der Transportobjekte in zeitlicher Hinsicht oder die Behandlung der Transportobjekte während derjenigen Zeit, in der sie sich in der Verfügung des Verkehrsbetriebes befinden, den Wünschen der Nachfrager entsprechend vorzunehmen“¹⁵⁾. Sie ist so definiert, daß sie – wie abgesehen von der Produktpolitik auch die übrigen Teile der Präferenzpolitik – nicht in einem Einflußnehmen auf Eigenschaften der (Markt-Haupt-)Leistung besteht.

Das Problem, zwischen der (Markt-)Leistung eines Betriebes und den Auswirkungen des Einsatzes der absatzpolitischen Instrumente zu unterscheiden, ist keineswegs auf die Verkehrsbetriebslehre beschränkt und allgemein schwer zu lösen. M. E. hat aber die Marketing-Literatur mit den Definitionen der verschiedenen Arten von Präferenzpolitik eine zumindest in der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre recht weitgehend anerkannte Abgrenzung gefunden, und ohne zwingenden Anlaß sollte die Verkehrsbe-

13) Vgl. grundsätzlich zustimmend auch *Peters*, der dann allerdings dennoch zu der Aussage kommt, bei einem gegenüber den Zusagen im Beförderungsvertrag verspätet abgeschlossenen Transportprozeß sei die versprochene Verkehrsleistung „nicht erbracht“. Vgl. *Peters*, S., a.a.O., S. 39 f.

14) *Diederich, H.*, Allgemeine Betriebswirtschaftslehre II, 4. Aufl., Stuttgart-Berlin-Köln-Mainz 1981, S. 149.

15) *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 209 f.

triebslehre nicht ausscheren. Was das Akzeptieren der Vorschläge des Verfassers so schwer macht, ist sicherlich der heute weitgehend andere Sprachgebrauch in der Praxis und auch in der volkswirtschaftlichen Behandlung des Verkehrs. Dies allein kann jedoch kein Grund sein, zum Beispiel die „zeitliche Lage des Transports (verfügbares Zeitintervall bzw. Beginn oder Ende der Ortsveränderung)“¹⁶⁾ als Eigenschaft der Verkehrsleistung zu bezeichnen, während die Lieferzeitpolitik in der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre meist zur Distributions-, teilweise allerdings auch zur Kontrahierungspolitik, jedenfalls zur Präferenzpolitik außerhalb der Produktpolitik gerechnet wird¹⁷⁾. Auch scheinen dem Verfasser die „Transportbedingungen (z. B. Bequemlichkeit, Pfléglichkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit)“¹⁸⁾ den üblicherweise unter der Präferenzpolitik überwiegend angesprochenen Gegebenheiten wesentlich näher zu stehen als dem Sachziel der Betriebe im Sinne von *Erich Kosiol*¹⁹⁾, also den (Markt-)Leistungen und deren Eigenschaften.

Das vom Verfasser Gewollte wird allerdings verkannt, wenn *Claussen* meint, „*Diederich* und *Peters* . . . weichen . . . auf eine – hier für zumindest unzweckmäßig erachtete – Hilfskonstruktion aus, indem sie . . . (die zeitlichen, quantitativen und qualitativen, d. V.) Merkmale (der Verkehrsleistung, d. V.) im Rahmen der verkehrsbetrieblichen Präferenzpolitik als ‚Zusatzleistungen‘ behandeln“²⁰⁾ und über „diese ‚Brücke‘ . . . letztendlich genau jenen Verkehrsleistungsbegriff abdecken, d. V.), den . . . (*Claussen*, d. V.) in Anlehnung an *Riebel* verwendet“²¹⁾. Es handelt sich eben nicht um ein Ausweichen. Vielmehr wird gezielt eine mit der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre verträgliche Abgrenzung von Eigenschaften der Leistung und Teilen der Produktpolitik einerseits und übriger Präferenzpolitik andererseits für den Bereich der Verkehrsbetriebe angestrebt, mit deren Hilfe die in der Praxis zu beobachtenden Erscheinungen systematisch zugeordnet werden können. Die von *Claussen* benutzten Bezeichnungen „Hilfskonstruktion“ und „Brücke“ lassen demgegenüber das Ergebnis der Überlegungen des Verfassers als Notbehelf erscheinen.

Im übrigen sind in dem genannten Punkt *Diederich* und *Peters* auch einander widersprechender Auffassung. *Peters* definiert – bewußt abweichend vom Verfasser – „höhere Qualitäten des Leistungserstellungsprozesses . . . als Zusatzleistungen zur eigentlichen Verkehrsleistung“²²⁾; demgegenüber versteht der Verfasser unter Zusatzleistungen bestimmte Nebenleistungen, wie zum Beispiel das Verpacken der zu befördernden Güter²³⁾. Es ist m. E. jedoch unzweckmäßig, *Peters* folgend die Beförderung in der ersten anstatt in der zweiten Wagenklasse der Eisenbahn – und die Bequemlichkeit in der Beförderung steht für *Peters* nur als Beispiel für andere Merkmale der Ortsveränderungs- und Abfertigungsprozesse – als Zusatzleistung zu bezeichnen. Zusatzleistung bedeutet nach dem Sprachgebrauch einer Hauptleistung beigegebene Leistung. So werden Zusatzleistungen

16) *Riebel, P.*, Rechnungswesen der Verkehrsbetriebe, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 4. Aufl., hrsg. von *E. Grochla* und *W. Wittmann*, 3. Band, Stuttgart 1976, Sp. 4162.

17) Vgl. zum Beispiel die Erörterung über die Stellung der Lieferzeitpolitik im Marketing-Mix bei *Wagner, G. R.*, Lieferzeitpolitik, 2. Aufl., Wiesbaden 1978, S. 38 ff.

18) *Riebel, P.*, Rechnungswesen der Verkehrsbetriebe, a.a.O., Sp. 4162.

19) Vgl. *Kosiol, E.*, Die Unternehmung als wirtschaftliches Aktionszentrum, Reinbek 1972, S. 54.

20) *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 56.

21) *Ebenda*, S. 56.

22) *Peters, S.*, a.a.O., S. 43.

23) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 219 ff.

in der Marketing-Literatur auch gekennzeichnet, nämlich als der Hauptleistung vor-, neben- oder nachgelagerte – weitere – Leistungen (etwa Kundenberatung, Montage und Reparaturen)²⁴⁾. In jedem Falle sind es, wie jede (Markt-)Leistung und auch die Hauptleistung, für Dritte erbrachte Ergebnisse eigenständiger betrieblicher Leistungsprozesse. Soll nicht ein Abkehren von den Begriffsinhalten der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre in Kauf genommen werden, kann ein „Leistungsstellungsprozess, der durch ein höheres Maß an Bequemlichkeit gekennzeichnet ist“²⁵⁾, deshalb nicht „eine Zusatzleistung“²⁶⁾ sein²⁷⁾, er ist vielmehr Ausfluß verkehrsbetrieblicher Prozeßpolitik.

Der Umstand, daß ein Taxifahrer oder der Charterer eines Seeschiffes während der Fahrt noch die Reiseroute ändern kann²⁸⁾, steht schließlich m. E. dem vorgeschlagenen Verkehrsleistungsbegriff nicht entgegen. Hier liegt nichts anderes vor, als daß ein Verkehrskunde oder der Käufer von Beförderungsmöglichkeiten einen angefangenen Prozeß des Erstellens einer geplanten Verkehrsleistung unterbrechen und, von dem erreichten geographischen Punkt aus, einen anderen beginnen läßt. Bei der von *Riebel* zitierten Touristikreise²⁹⁾ wird vom Fahrgast ebenfalls (vollzogene) Ortsveränderung gewünscht, aber eben als Abfolge von Ortsveränderungen zu bestimmten, landschaftlich oder kulturell interessanten geographischen Punkten. Dabei können überdies unter Umständen die Annehmlichkeit des Transportprozesses und die während des Transports gebotenen Zusatzleistungen bei der Anbieter- oder auch Tourenwahl eine sehr große Rolle spielen oder im Grenzfall, wie bei Seereisen, zum Selbstzweck werden.

Daß der vorgeschlagene Verkehrsleistungsbegriff einen „nur für einen Teil der zu lösenden Aufgabenstellungen verwendbaren“³⁰⁾ darstelle, ist von den Kritikern zumindest nicht, auch nicht beispielhaft, konkret gezeigt worden. Immerhin gesteht *Riebel* im Zusammenhang mit der Besprechung der Absatzpolitik zu, daß sich die Konsequenzen des Verkehrsleistungsbegriffes „mehr im Begrifflichen und in der systematischen Einordnung als in den eigentlichen sachökonomischen Fragen (niederschlagen, d. V.), denen m. E. nur zugestimmt werden kann“³¹⁾.

2. Der dualistische Verkehrsleistungsbegriff von Claussen

Es wird also keineswegs bestritten, vielmehr sogar unterstrichen, daß es in „der Realität des Personen- oder des Güterverkehrs . . . nicht (genügt, d. V.), ausschließlich festzustellen, daß Personen oder Güter von Ort A in Ort B eingetroffen sind“³²⁾. Der Unter-

24) Vgl. z. B. *Meffert, H.*, Marketing, 5. Aufl., Wiesbaden 1980, S. 382, und *Diederich, H.*, Allgemeine Betriebswirtschaftslehre II, a.a.O., S. 150 f.

25) *Peters, S.*, a.a.O., S. 43.

26) *Ebenda*, S. 43.

27) Der Hinweis des Verfassers, daß Nachfrager für in angenehmeren Prozessen erbrachte Verkehrsleistungen höhere Entgelte zu gewähren bereit sind, ist nicht damit gleichzusetzen, daß der Verfasser, wie *Peters* meint, „den Leistungscharakter unterschiedlicher Prozeßeigenschaften anerkennt“ (*Peters, S.*, a.a.O., S. 43), jedenfalls dann nicht, wenn unter Leistung in Übereinstimmung mit dem Verfasser das Ergebnis eines betrieblichen Prozesses verstanden wird.

28) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 59.

29) Vgl. *ebenda*, S. 59.

30) *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 53.

31) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 63.

32) *Claussen, Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 106, und *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 250.

schied in den Betrachtungsweisen liegt lediglich darin, ob etwa die in „einer bestimmten Qualität vollzogene Raumüberwindung“³³⁾ als Merkmal der Leistung, wie dies *Claussen* verteidigt³⁴⁾, oder als Merkmal des Prozesses der Leistungserstellung angesehen wird, der seinerseits wiederum für den Nachfrager insbesondere deshalb bedeutsam ist, weil er sich oder sein Transportobjekt diesem Prozeß unterwerfen muß. *Claussen* sieht die verschiedenen Ebenen sehr deutlich, und er möchte sie sogar betonter herausheben. Gleichzeitig möchte er aber nicht von dem bisher üblichen, umfassend verstandenen Verkehrsleistungsbegriff abgehen, da „sich die zum gegenwärtigen Erkenntnisstand existierende zweite Kategorie von Begriffsmerkmalen (dies sind die sich auf den Leistungsprozeß beziehenden Merkmale, d. V.) nicht einfach wegdiskutieren oder ausklammern“³⁵⁾ lasse. Deshalb kommt er zu seinem Vorschlag eines „dualistischen Verkehrsleistungsbegriffes“³⁶⁾, während der Verfasser den anderen Weg geht, die „zweite Kategorie“ innerhalb der Präferenzpolitik unterzubringen, wo sie seines Erachtens nach systematisch hingehört.

Der dualistische Verkehrsleistungsbegriff muß insofern auf Bedenken stoßen, als ein Begriff dann zwei unterschiedliche Definitionen oder „Inhalte“³⁷⁾ hat. Die Mehrdeutigkeit wird bei *Claussen* in Abbildung 24 bzw. 4 sehr augenscheinlich, in der die zwei verschiedenen Definitionen von Verkehrsleistung vorgestellt werden, nämlich zum einen Verkehrsleistung im Sinne von „Leistungsprozeß“ als „Kombinationsprozeß verkehrlicher Produktionsfaktoren zum Zwecke der Raumüberwindung von Transportobjekten“ und zum anderen im Sinne von „Leistungsergebnis“ als in „einem bestimmten Zeitraum und einer bestimmten Qualität vollzogene Raumüberwindung einer bestimmten Menge von Transportobjekten“³⁸⁾. Sie wird noch dadurch verstärkt, daß *Claussen* gleichzeitig als „Teilprozesse der Verkehrsleistung“ die „Transporthilfsprozesse“ ansieht und unter diesen solche Hilfsprozesse wie „Finanzierung“ und „Wegeunterhaltung“ aufzählt, die jedenfalls unmittelbar nicht unter die zitierte Definition der Verkehrsleistung im Sinne von Leistungsprozeß untergeordnet werden können³⁹⁾.

Auch Schlußfolgerungen, die *Claussen* aus seinem Verkehrsleistungsbegriff zieht, sind fragwürdig. Nach *Claussen* bilden eine Untergruppe der Verkehrsleistungen die Betriebsleistungen. Allerdings sagt er nicht ausdrücklich, ob er dabei an die Verkehrsleistungen im Sinne des Kombinationsprozesses oder der vollzogenen Raumüberwindung oder beider denkt. Jedoch deutet die Benutzung des Begriffes „Leistungsprozeß“ auf Verkehrsleistung im Sinne des Kombinationsprozesses hin⁴⁰⁾. *Claussen* knüpft hier an den verkehrswirtschaftlichen Sprachgebrauch, ausdrücklich aber auch an *Waltber*, an. Gleichzeitig definiert er Betriebsleistung als „Leistungsprozeß ohne Transportobjekte“⁴¹⁾. Dann

33) *Ebenda*, S. 106 bzw. S. 250 f.

34) Vgl. *ebenda*, S. 106 f. bzw. S. 250 f.

35) *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 54.

36) Vgl. *Claussen, Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 105 ff.; *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 250 f., und *ders.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 54 f.

37) *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 54.

38) Vgl. Abbildung 24 mit den zitierten Definitionen bei *Claussen, Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 107, bzw. Abbildung 4 bei *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 251.

39) Vgl. *ebenda*, S. 105 bzw. S. 249.

40) Vgl. zur folgenden Darstellung *ebenda*, S. 108 f. (insbesondere Abbildung 25 auf S. 109) bzw. S. 252 f. (insbesondere Abbildung 5 auf S. 252).

41) *Ebenda*, Abbildung 25 bzw. Abbildung 5.

müßte die Betriebsleistung also gleichsam die Verkehrsleistung eines um den Einsatzfaktor Transportobjekt verkürzten Produktionsprozesses sein. *Claussen* unterteilt die Betriebsleistungen noch in Bereithaltungs- und in Leertransportleistungen.

Es ist jedoch – auch wenn *Claussens* Grundgedanken gefolgt wird – begriffsnotwendig ausgeschlossen, daß zum „Zeitpunkt des Beladens der Fahrzeuge“⁴²⁾ infolge des „Hinzutretens der Transportobjekte . . . die Betriebsleistung . . . zur Marktleistung“⁴³⁾ wird, die *Claussen* als „Leistungsprozeß mit Transportobjekten“⁴⁴⁾ definiert. Die Marktleistung entsteht nicht durch Umwandlung der Betriebsleistung, indem ihr etwas hinzugefügt wird. Vielmehr sind die beiden Prozesse sich gegenseitig ausschließende Alternativen. Das Ergebnis einer Fahrt als eines Leistungsprozesses ist entweder Betriebs- oder aber Marktleistung. So ist die von *Claussen* vorgestellte Abbildung in ihrem oberen Teil auch angelegt^{45), 46)}.

Diese Einwendungen bedeuten, das sei ausdrücklich betont, in keiner Weise Widerspruch zu den Hinweisen *Claussens*, daß für einen Verkehrsbetrieb die gute Auslastung seiner vorgehaltenen Bereitschaft zur Leistungserstellung sehr wichtig ist⁴⁷⁾.

Im übrigen ist der Verfasser auch der Ansicht, daß es zumindest innerhalb der Betriebswirtschaftslehre immer offener wird, ob wirklich noch von dem Vorliegen mehrerer „Inhalte“ des Leistungsbegriffes ausgegangen werden muß, wie die Kritiker meinen. Im einzelnen ist es zwar schwer belegbar, aber die Verwendung des Begriffes Leistung dürfte in der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre in der Vergangenheit tendenziell eindeutiger – in Richtung auf das Ergebnis des Leistungserstellungsprozesses – geworden sein. Die von *Riebel* und von *Claussen* übereinstimmend zitierte⁴⁸⁾ Aussage von *Mellerowicz* über den Gebrauch des Leistungsbegriffes zur Kennzeichnung sowohl einer Tätigkeit als auch eines Tätigkeitsergebnisses ist über zwei Jahrzehnte alt. Immerhin fuhr *Mellerowicz* schon damals im Anschluß an die von *Riebel* und *Claussen* zitierte Aussage unmittelbar fort: „Der Leistungsbegriff der Betriebswirtschaftslehre hat als Ausdruck des Tätigkeitsergebnisses die größere praktische Bedeutung. Dies ergibt sich daraus, daß Leistung als Ausdruck betrieblicher Tätigkeit nur zur Messung technischer Größen . . . von Belang ist; hier haben wir es mit dem mechanischen Begriff der Leistung zu tun, dessen sich die Betriebswirtschaftslehre lediglich hilfsweise und ohne eigene Prägung bedient. Wir wenden uns deshalb nunmehr allein dem Begriff der Leistung zu, der als Ausdruck für ein Tätigkeitsergebnis benutzt wird.“⁴⁹⁾ In den heute gebräuchlichen Begriffen

42) *Ebenda*, S. 108 bzw. S. 252.

43) *Ebenda*, S. 108 bzw. S. 253.

44) *Ebenda*, Abbildung 25 bzw. Abbildung 5.

45) Vgl. *ebenda*, S. 109 bzw. S. 252.

46) *Peters* setzt seine Kritik in erster Linie daran an, daß das Erstellen von Leistungen, die für Dritte bestimmt sind, ohne den Einsatz von Leistungsobjekten (= Transportobjekten) überhaupt nicht möglich ist. Jedoch versteht *Claussen* unter Verkehrsleistung eben auch einen „Kombinationsprozeß verkehrlicher Produktionsfaktoren“. Vgl. *Peters*, S., a.a.O., S. 44, und *Claussen*, *Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 107, und *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 251.

47) Vgl. *Claussen*, *Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 108, und *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 253.

48) Vgl. *Riebel*, *P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 59, und *Claussen*, *Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 53.

49) *Mellerowicz*, *K.*, Leistung, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 3. Aufl., hrsg. von *H. Seischab* und *K. Schwantag*, Band III, Stuttgart 1960, Sp. 3775. In der 4. Aufl. dieses Handwörterbuches (1974 – 1976) ist das Stichwort „Leistung“ nicht mehr enthalten.

Leistungserstellung, Leistungsverwertung, innerbetriebliche Leistungsverrechnung und insbesondere, wie auch *Riebel* einräumt⁵⁰⁾, bei der Benutzung des Begriffes Leistung im Rechnungswesen wird zumindest weitgehend auf das – mengenmäßige oder bewertete – Ergebnis betrieblicher Tätigkeit und nicht auf die Tätigkeit selbst Bezug genommen; ein Begriff wie Leistungserstellung wäre sonst auch in sich widersprüchlich. Daß die Praxis demgegenüber weniger sauber trennt sowie in der Betriebswirtschaftslehre auch der physikalische Leistungsbegriff gebraucht wird⁵¹⁾ oder Leistung als „betriebswirtschaftlich-kinetischer Funktionsbegriff . . . zielgerichtete Tätigkeit von bestimmter Intensität in einem Zeitabschnitt“⁵²⁾ bezeichnet, sei unbestritten.

Eine zwangsläufige Folge der abweichenden definitorischen Grundlage von *Claussen* ist es, daß er Gelegenheits- und Linienverkehr anders als der Verfasser kennzeichnet⁵³⁾. Eine gesonderte Kritik daran ist daher aus der Sicht des Verfassers nicht angängig⁵⁴⁾.

III. Verkehrsbetrieb und Abgrenzung der Verkehrsbetriebslehre

Eine weitere Auseinandersetzung gilt dem Begriff Verkehrsbetrieb. Hier sind die Argumente aller Parteien vergleichsweise wenig zwingend, die Spielräume sind groß. Es stehen sich die beiden grundsätzlichen Möglichkeiten gegenüber, die Abgrenzung des Betriebstyps einer Wirtschaftszweiglehre eng auf die kennzeichnende Leistung des jeweiligen Wirtschaftszweiges (Industrie, Handel, Banken, Verkehr) abzustellen oder auch solche Betriebe einzubeziehen, die mit dieser lediglich in Zusammenhang stehende Leistungen erbringen.

Spezielle Betriebswirtschaftslehren im Sinne von Wirtschaftszweiglehren sollen es ermöglichen, „die Eigentümlichkeiten . . . (der Betriebe eines bestimmten Wirtschaftszweiges, d. V.), und zwar sowohl deren Zustände als auch die Vorgänge in ihnen zu erfassen, zu analysieren, zu systematisieren, darzustellen und für sie ggf. optimale Lösungen zu finden“⁵⁵⁾. Die Erfüllung dieser Aufgabe wird erleichtert, wenn von der erstgenannten Möglichkeit der Abgrenzung der einer Wirtschaftszweiglehre zugrunde gelegten Betriebe Gebrauch gemacht wird. Die Betriebe sind dann grundsätzlich bezüglich ihres Sachzieles homogen, die Erkenntnisse können für die in der Wirtschaftszweiglehre zusammengefaßten Betriebe die angestrebte „weitgehend generelle Gültigkeit besitzen“⁵⁶⁾.

Wird dem gefolgt und für die Abgrenzung der Verkehrsbetriebslehre die in den Verkehrsbetrieben erstellte Leistung zugrunde gelegt – wobei es jetzt auf die Definition der Leistung im einzelnen zunächst nicht so sehr ankommt –, sind in der Tat Flughafen-

50) Vgl. *Riebel*, *P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 59.

51) Vgl. *ebenda*, S. 59, und z. B. *Lücke*, *W.*, Produktions- und Kostentheorie, 3. Aufl., Würzburg-Wien 1976, S. 62 f.

52) *Kern*, *W.*, Der Betrieb als Faktorkombination, in: Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, 4. Aufl., hrsg. von *H. Jacob*, Wiesbaden 1981, S. 128.

53) Vgl. *Claussen*, *Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 110, und *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 254.

54) Vgl. aber auch die Einwände von *Peters*, der sich gegen *Claussens* Argumentation unter Einlassung auf dessen Verkehrsleistungsbegriff wendet (*Peters*, *S.*, a.a.O., S. 47).

55) *Kern*, *W.*, Industriebetriebslehre, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 4. Aufl., a.a.O., 2. Band, Stuttgart 1975, Sp. 1849 f.

56) *Ebenda*, Sp. 1849.

und Kanalbetriebe keine Verkehrsbetriebe⁵⁷⁾. Denn in ihnen werden keine Ortsveränderungen erstellt, sofern nicht – etwas gekünstelt – Umschlag als „Ortsveränderung im Kleinen“ gedeutet wird. Entgegen der Vermutung *Riebels*⁵⁸⁾ stuft der Verfasser allerdings die Kombiverkehr KG als Verkehrsbetrieb ein. Daß die Kombiverkehr KG am Markt angebotene Verkehrsleistungen nicht mit eigenen Fahrzeugen und auf eigenen Bahnanlagen erstellt, sondern Beförderungsmöglichkeiten einkauft und die von ihren Kunden erbetenen Verkehrsleistungen durch fremdes Personal und mit fremden sachlichen Produktionsfaktoren erstellen läßt, hebt auch in der Sichtweise des Verfassers den Charakter dieses Betriebes als Verkehrsbetrieb nicht auf⁵⁹⁾ 60). Ausschlaggebend ist vielmehr, daß die Kombiverkehr KG Verkehrsleistungen am Markt anbietet, die zu erstellen sie deshalb versprechen kann, weil sie zeitlich begrenzt Verfügungsrechte über die zur Produktion benötigten Betriebsmittel-Potentialfaktoren und Arbeitskräfte aus zuvor abgeschlossenen Verträgen besitzt; dabei mag es in mancher Beziehung vertraglich geregelte Begrenzungen in dem Ausnutzen der Möglichkeiten und auch hinsichtlich des Kreises der zugelassenen Nachfrager geben, dies ist aber im vorliegenden Zusammenhang nicht wesentlich. Ein extremes Beispiel ist die Kombiverkehr KG allerdings sicherlich insofern, als sie keine der von ihr angebotenen Verkehrsleistungen mit eigenen Fahrzeugen erstellt. Gleiches gilt für ein Touristikunternehmen, das Flugzeuge chartert und auf dieser Grundlage Kunden befördert und das in der Sichtweise des Verfassers ebenfalls als Verkehrsbetrieb einzustufen ist. Die Grenze ist jedoch überschritten, wenn Betriebe Verkehrsleistungen nur vermitteln.

Es wird zugestanden, daß bei der vorgeschlagenen Abgrenzung strenggenommen Betriebe in einer Verkehrsbetriebslehre unbeachtet bleiben, die im allgemeinen Sprachgebrauch zu den Verkehrsbetrieben gezählt werden und deren Behandlung innerhalb der Verkehrsbetriebslehre aufgrund ihrer Funktionen interessierte. Beispiele bilden die erwähnten Flughafenbetriebe, aber auch solche Betriebe, in denen transportbetriebliche Teilfunktionen wie das Umschlagen auf Stationen ausgelagert sind⁶¹⁾. Zutreffend weist *Riebel* darauf hin, daß die Menge der nur Teilfunktionen des Transportprozesses oder andere Hilfsfunktionen übernehmenden Betriebe, gemessen etwa an ähnlichen Erscheinungen im Bereich der Industrie, groß ist⁶²⁾. Es liegt nahe, sich angesichts dessen über die scharfe Grenzziehung hinwegzusetzen und solche Betriebe in der Verkehrsbetriebslehre mitzubehandeln. Wieweit dabei gegangen werden sollte, läßt sich jedoch nicht zwingend sagen. Es steht nur fest, daß die Aussagen einer Wirtschaftszweiglehre immer weniger generelle Gültigkeit für ihren Bereich haben, je großzügiger der Kreis der erfaßten Betriebe abgegrenzt wird. Viele Aussagen des Verfassers zur Absatzpolitik in seiner „Verkehrsbetriebslehre“ sind zum Beispiel auf Flughafenbetriebe nicht zu beziehen.

57) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 55.

58) Vgl. *ebenda*, S. 55.

59) „Der Einkaufspreis der Kombiverkehr KG ist im Inlandverkehr ein gegenüber der Deutschen Bundesbahn garantierter Pauschalpreis für täglich rund 20 Zugpaare (40 Züge), und zwar unabhängig von der Zahl der aufgelieferten Waggons. Werden die Züge über eine vorgegebene Zahl an Waggons hinaus ausgelastet, so sind diese Waggons zusätzlich zu bezahlen.“ Aus: „Kombi informiert“, Januar 1980, Nachdruck 10/80, S. IV, 2. Zur Abgrenzung der Kombiverkehr von einem Handelsbetrieb vgl. unten Abschnitt IV.

60) *Riebel* weist ausdrücklich darauf hin, daß sich die Frage „Eigen- oder Fremtransport . . . auch für die Verkehrsbetriebe . . . stellt“; vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 55.

61) Vgl. auch *Claussen, Th.*, Verkehrsleistung, a.a.O., S. 57.

62) Vgl. *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 56 f.

Riebel zieht aus der vergleichsweise großen Menge von Betrieben, die in einzelnen Phasen des Transportprozesses oder bei der marktlichen Verwertung von Verkehrsleistungen die Transportbetriebe im engen Sinne unterstützen, einen anderen Schluß. Er bekennt sich zu der zweiten oben dargelegten Abgrenzungsmöglichkeit, nämlich in einer mehr funktional ausgerichteten Abgrenzung „auch solche Einzelwirtschaften, die mit ihren Dienstleistungen zur Raumüberwindung beitragen, als Verkehrsbetriebe und damit als Gegenstand der Verkehrsbetriebslehre anzusehen“⁶³⁾. Es sind Vorschläge, wie sie, von *Riebel* auch erwähnt, zum Beispiel schon *Illetschko* und *Oettle* vorgelegt haben⁶⁴⁾. *Riebel* weist aber erstmals mit der erwünschten Deutlichkeit darauf hin, daß dies „von der Wissenschaftssystematik her nicht voll befriedigen“⁶⁵⁾ mag und die Abgrenzung offen sei. Es läßt sich als Einwand nur auf die Gefahr hinweisen, daß die Verkehrsbetriebslehre dann ein Sammelbecken für eine Großzahl – vom Sachinhalt ihres Marktangebotes her – sehr verschiedener Betriebe mit je eigenen betriebswirtschaftlichen Problemen wird. Ihre Zusammenfassung ergäbe sich eben nur noch aus der Gemeinsamkeit, in irgendeiner Form an der gesamtwirtschaftlichen Aufgabe des „Ermöglichens von Raumüberwindung“ mitzuwirken. Allgemeingültige, sich auf eine niedrigere Abstraktionsebene als in der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre beziehende Aussagen wären kaum möglich. Auf alle diese Gefahren wurde oben bei den Ausblicken auf eine Grenzüberschreitungen dulddende, enge Abgrenzung der Verkehrsbetriebslehre schon hingewiesen. Sie müssen jedoch zwangsläufig größer sein, wenn die Grenzen vom Grundsatz her und damit von vornherein weiter gezogen werden.

Claussen schlägt vor, zwischen Verkehrsbetrieben – die befördern und umschlagen – und Verkehrs- oder Transporthilfsbetrieben – („z. B. Lagereibetriebe, Wegegesellschaften, Versicherungsunternehmen“⁶⁶⁾ – zu unterscheiden⁶⁷⁾. *Peters* äußert jedoch Bedenken gegen die Grenzziehung, da es durchaus Verkehrsbetriebe gäbe, die den Umschlag fremden Unternehmen überließe⁶⁸⁾.

Im übrigen erscheinen die praktischen Folgen der Definition des Verkehrsbetriebes im Brennpunkt der Auseinandersetzung schwerwiegender, als sie es tatsächlich bislang sind. In den wissenschaftlichen Arbeiten klaffen keineswegs so deutlich erkennbare Gräben. So ist der Verfasser von der Systematik des Aufbaus seiner „Verkehrsbetriebslehre“ her gehalten, etwa auf die Spediteure als betriebsfremde Absatzorgane von Verkehrsbetrieben, auf Umschlagsbetriebe als Teilaufgaben übernehmende Partner von Verkehrsbetrieben oder auf solche Betriebe einzugehen, die Verkehrsanlagen gegen Entgelt anderen zur Nutzung überlassen oder Beförderungsmöglichkeiten verkaufen, allerdings nicht im Sinne des Aufbaus einer Betriebswirtschaftslehre solcher Betriebe. Andererseits beschäftigen sich auch *Illetschko*, *Oettle* oder *Riebel* mit diesen Betrieben keineswegs in voller Breite.

63) *ebenda*, S. 57.

64) Vgl. *Illetschko, L. L.*, Betriebswirtschaftliche Probleme der Verkehrswirtschaft, Wiesbaden 1959, S. 28 f.; *ders.*, Transport-Betriebswirtschaftslehre, 2. Aufl., Wien – New York 1966, S. 1 ff.; *Oettle, K.*, Verkehrsbetriebe und Verkehrsbetriebslehre, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 4. Aufl., a.a.O., 3. Band, Stuttgart 1976, Sp. 4150. Zur Kritik an *Illetschko* vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 36 ff.

65) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 57.

66) *Claussen, Th.*, Grundlagen, a.a.O., S. 104, und *ders.*, Zur Diskussion, a.a.O., S. 249.

67) Vgl. *ebenda*, S. 104 f. bzw. S. 249.

68) Vgl. *Peters, S.*, a.a.O., S. 37.

Auch sie behandeln solche Betriebe weitgehend nur unter dem Blickwinkel, ob und in welcher Form sie für Transportbetriebe im engen Sinne „Teilleistungen und Hilfsleistungen“⁶⁹⁾ erbringen oder dazu veranlaßt werden können.

Ein anderer Kritikpunkt hinsichtlich der Abgrenzung der in die Verkehrsbetriebslehre einzubeziehenden Betriebe ist leichter zu klären. Die Einengung der Betrachtung auf lediglich nach Gewinn strebende Betriebe ist nur aus Gründen der Beschränkung des Inhaltes der „Verkehrsbetriebslehre“ des Verfassers erfolgt. *Riebels* Überlegungen über die Auswirkungen anderer Ziele und die Unterschiede zwischen erwerbswirtschaftlichen und „gemeinwirtschaftlichen“ Verkehrsbetrieben ist zuzustimmen⁷⁰⁾. Dasselbe gilt für *Fallers* Anregung, die Bemühungen fortzusetzen, die mit verkehrsbetrieblichen Aktivitäten verbundenen externen Aufwendungen und Erträge zu erfassen und zu quantifizieren⁷¹⁾.

IV. Einzelfragen zu Leistungserstellung und -verwertung

Einige abschließende Hinweise betreffen kritische Anmerkungen zu Einzelpunkten aus den Bereichen Leistungserstellung und -verwertung.

Die Einstufung der Transportobjekte als Produktionsfaktoren wird von *Riebel* mit der Einlassung bestritten, daß „Produktionsfaktoren . . . grundsätzlich von anderen Unternehmungen gegen Entgelt beschafft“⁷²⁾ werden, dies bei den Transportobjekten aber nicht der Fall sei. Für seine These gibt *Riebel* allerdings keinen Beleg an. Wird sie anerkannt, folgt daraus das fragwürdige Ergebnis, daß eine technisch völlig gleiche Leistungserstellung angeblich mit weniger Produktionsfaktoren auskommt, wenn sie als Lohnveredelung erfolgt und sich die Werkstoffe somit nicht im Eigentum des Leistungserstellers befinden. Aus der betriebswirtschaftlichen Literatur zur Produktionstheorie kann dies nicht abgeleitet werden. Damit keine Mißverständnisse aufkommen, sei ausdrücklich betont, daß sich die Meinungsverschiedenheit nur auf die produktionstheoretischen Zusammenhänge bezieht. Daß die „Beschaffung“ der Veredelungsobjekte des Lohnveredlers oder der Transportobjekte nicht über einen Einkauf erfolgt und dies die Kostensituation sowie das Beschaffungs- und Marktrisiko beeinflusst⁷³⁾, ist unbestritten und vom Verfasser auch deutlich hervorgehoben worden⁷⁴⁾.

Im Rahmen der Besprechung der Leistungsverwertung stellt *Riebel* die Frage, „ob es im Verkehr wirklich keine Analogien zu den Handelsbetrieben gibt“⁷⁵⁾. Sicherlich finden sich Betriebe, die Parallelen zu Handelsbetrieben aufweisen⁷⁶⁾. So kauft die oben schon erwähnte „Kombiverkehr KG . . . von der Bundesbahn ein Bündel von Beförderungsmöglichkeiten in ‚Bausch und Bogen‘“⁷⁷⁾ ein und hat somit ein in einem Handelsbetrieb „beim

69) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 56.

70) Vgl. *ebenda*, S. 60.

71) Vgl. *Faller, P.*, a.a.O., S. 392.

72) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 60.

73) Vgl. *ebenda*, S. 60.

74) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 89 ff.

75) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 63.

76) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 230 f. und S. 233 f.

77) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 63.

Kauf auf Verdacht“⁷⁸⁾ vergleichbares Risiko. Immerhin ist schon der inhaltlichen Aussage des Satzes „Im Gegensatz zu den nicht absetzbaren Ladenhütern beim Warenhandel verflüchtigen sich freilich die ungenutzten Beförderungsmöglichkeiten von selbst“⁷⁹⁾ nicht zu widersprechen; der Verfasser drückte lediglich angesichts seiner Begriffswahl den Sachverhalt etwas anders aus. Darüber hinaus verbleiben aber, wie im folgenden gezeigt wird, stets weitere wirtschaftlich bedeutsame Unterschiede. Sie haben den Verfasser bewogen, das Bestehen von mit Verkehrsleistungen handelnden Betrieben zu verneinen und gleichzeitig bezüglich des Herausstellens von Analogien vorsichtig zu sein. Dies gilt auch hinsichtlich solcher Analogien, die nicht unmittelbar auf dem Verkehrsleistungsbegriff des Verfassers beruhen.

In erster Linie ist herauszustellen, daß „die Transportleistung als solche weder auf Verdacht produziert noch gespeichert werden“⁸⁰⁾ und dementsprechend auch nicht als erstellte Leistung einem Handelsbetrieb zum Weiterverkauf überlassen werden kann. Die zusätzlichen Hinweise des Verfassers in seinem Buch auf die unterschiedlichen Abhängigkeiten der „Einkaufspreise“ von der Höhe der „Bezüge“ bei Handelsbetrieben einerseits und im Bereich des Verkehrs andererseits im Zusammenhang mit möglichen Analogien⁸¹⁾ haben allerdings die Diskussion wohl in eine wenig ergiebige Richtung geführt. Die Gedanken des Verfassers wären klarer geworden, hätte er gesagt, daß ihm die Kombiverkehr KG und die Reiseveranstalter leistungserstellenden Betrieben näherzustehen scheinen, die sich Liefermöglichkeiten durch Einkaufen zeitlich begrenzter Verfügungsmöglichkeiten über Kapazitäten beschaffen, als solchen Betrieben, die mit erstellten Leistungen handeln.

Riebel nimmt insofern eine andere Position ein. Für *Riebel* zählt die Kombiverkehr KG, die von der Bundesbahn eingekaufte „Beförderungsmöglichkeiten . . . an die Kombiverkehrsteilnehmer in mehr oder weniger kleinen Portionen verkauft“⁸²⁾, nicht zu den Betrieben, die Transportleistungen im engen Sinne erstellen. Freilich ist sie für *Riebel* gleichwohl ein Verkehrsbetrieb, aber deshalb, weil sie zu denjenigen Betrieben gehört, „die das Leistungsangebot reiner Beförderungsbetriebe . . . absetzen“⁸³⁾, also im Hinblick auf die von *Riebel* weitgezogene Abgrenzung der Verkehrsbetriebe.

Im Zusammenhang mit der Besprechung der Produktpolitik meint *Riebel*, daß die vom Verfasser gewählte Definition der Verkehrsleistung keinen „Ansatz zur Leistungsgestaltung unter absatzwirtschaftlichen Gesichtspunkten“⁸⁴⁾ liefere, der über die Spezialisierung nach Transportobjekten und Relationen hinausgehe⁸⁵⁾. „Dies gilt ganz besonders für eine Politik der Leistungsdifferenzierung und -variation“⁸⁶⁾. An anderer Stelle nennt *Riebel* als Möglichkeiten des Verkehrsbetriebes, bei gegebener Relation und Art des Transportobjektes „die Qualität seiner Leistung zu variieren und zu differenzieren“⁸⁷⁾,

78) *Ebenda*, S. 63.

79) *Ebenda*, S. 63.

80) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebe, absatzwirtschaftliche Probleme der, in: Handwörterbuch der Absatzwirtschaft, hrsg. von *B. Tietz*, Stuttgart 1974, Sp. 2075.

81) Vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 233 f.

82) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 63.

83) *Ebenda*, S. 55.

84) *Ebenda*, S. 63.

85) Vgl. *ebenda*, S. 63.

86) *Ebenda*, S. 63.

87) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebe, absatzwirtschaftliche Probleme der, a.a.O., Sp. 2084.

zum Beispiel das Einflußnehmen auf die Pfléglichkeit, die Bequemlichkeit, die Sicherheit und das Einhalten der Transportzeit⁸⁸⁾. Alles dies sieht aber auch der Verfasser als Anknüpfungspunkte absatzpolitischer Gestaltungsmöglichkeiten an. Er ordnet sie lediglich, aus den oben besprochenen Gründen, anderen Teilgebieten der Präferenzpolitik als der Produktpolitik zu⁸⁹⁾. Der Umfang der angesprochenen und erörterten betrieblichen Handlungsmöglichkeiten wird dadurch jedoch nicht verkürzt.

Daneben stellt *Riebel* zur Diskussion, „ob nicht auch Fragen der Streckenführung oder Routenwahl zwischen Ausgangs- und Zielort und die Frage der zeitlichen Lage, wenn nicht schon zur Produktpolitik, so doch zur Prozeßpolitik gehören“⁹⁰⁾. Auf den ersten Punkt wurde deshalb nicht gesondert eingegangen, weil Streckenführung und Routenwahl sich im allgemeinen in der Transportdauer und in der Behandlung der Transportobjekte niederschlagen⁹¹⁾. Die zeitliche Lage der Transporte wurde wegen der Ähnlichkeit zu den Lieferfristen und -terminen unter der Distributionspolitik und nicht unter der Prozeßpolitik behandelt⁹²⁾.

V. Schlußbemerkung

Manche Einwendungen der Rezensenten und sicherlich mehr noch manche Gegenrede des Verfassers können insbesondere dem Praktiker als spitzfindige Wortklauberei vorkommen, wertlos für denjenigen, der nach Hilfen bei dem Tätigwerden in den Betrieben sucht. Der Leser möge jedoch Verständnis dafür haben, daß der Wissenschaftler widerspruchsfreie Aussagensysteme zu schaffen wünscht und dabei höchst sorgfältig vorzugehen sich bemüht. Sie sind tatsächlich auch keineswegs Selbstzweck, wie es scheinen könnte, sondern notwendige Grundlage der gegenseitigen Verständigung und damit des Arbeitens in Forschung und Lehre. Daß das Bilden von Begriffen Zweckmäßigkeitüberlegungen unterliegt, wird gleichwohl in keiner Weise bestritten.

Es war das Bestreben, die von *Riebel* in seiner Buchbesprechung hervorgehobene „Fairneß, mit der sich *Diederich* – trotz nachdrücklicher Verfechtung des eigenen Standpunktes – mit anderen Meinungen auseinandersetzt“⁹³⁾, auch in dieser Entgegnung durchzuhalten. Wenn auf einige Einwendungen der Rezensenten nicht eingegangen wurde, so sind dafür – in Verbindung mit dem begrenzten Platz – die subjektiv gesetzten Prioritäten des Verfassers ursächlich.

88) Vgl. *ebenda*, Sp. 2084 f.

89) Vgl. auch oben Abschnitt II.1.

90) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 63. Zur „Zeitspanne zwischen Auftragserteilung und Auslieferung beim Empfänger“ vgl. auch *ebenda*, S. 64.

91) Zu der Abhängigkeit der Abhol- und Zustellzeitpunkte von der Tourenplanung vgl. *Diederich, H.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 185.

92) Vgl. *ebenda*, S. 250 ff.

93) *Riebel, P.*, Verkehrsbetriebslehre, a.a.O., S. 66.

Summary

The book on the „Verkehrsbetriebslehre“ which was presented by the author in 1977 has been reviewed at surprising length by Paul Riebel in „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“. In other critical treatises, some of the author's suggestions are taken up and acknowledged. In this paper, the author resumes the discussion upon the request of all parties involved. He comments on the objections raised and expresses his views on the counterproposals made. Apart from that he adds to and clarifies former statements. He focuses on the definition of transport performance, the definition of transport service operators, the tasks and objectives of a theory of public transport and expresses some views on transport performance or operating efficiency and its utilization by transport service operators.

Résumé

Le livre „Verkehrsbetriebslehre“ présenté par l'auteur en 1977 a été discuté par Paul Riebel dans la Revue des Transports et Communications d'une manière extraordinairement détaillée; certaines idées de l'auteur ont été reprises et reconnues de façon critique dans plusieurs autres études. L'auteur reprend dans cet étude la discussion demandée par tous les auteurs. Il exprime son opinion concernant les réserves faites et les contrepropositions, il complète et élucide des déclarations préalables. Au centre de la discussion se trouvent les définitions de prestation de transport, d'entreprises de transport, du domaine de la théorie des transports publics et quelques déclarations concernant la fourniture et l'exploitation des prestations dans les entreprises de transport.