

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

UNTERNEHMEN UND ARBEITSSTÄTTEN

Reihe 1

Die Kostenstruktur in der Wirtschaft

III. Verkehrsgewerbe

1963



W. KOHLHAMMER VERLAG

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **C**

UNTERNEHMEN UND ARBEITSSTÄTTEN

Reihe 1

Die Kostenstruktur in der Wirtschaft

III. Verkehrsgewerbe

1963



Bestellnummer: C 1/III — 63

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ



Inhalt

	Seite
Vorwort	5
Textteil	
I. Grundlagen und Methoden der Erhebung	7
1. Gesetzliche Grundlage	7
2. Erhebungszweck	7
3. Berichtsjahr, Erhebungseinheit und -gebiet	7
4. Erhebungsmerkmale	8
5. Durchführung der Kostenstrukturstatistik und Aufbereitung des Erhebungsmaterials	8
6. Gruppierung der Unternehmen	9
7. Repräsentation	9
II. Aufbau und Inhalt der Tabellen	10
A. Gewerblicher Güterkraftverkehr, Spedition und Lagerei	11
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung	11
2. Kosten in % der Gesamtleistung	12
3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen	14
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres	14
B. Binnenschifffahrt (Güterbeförderung)	14
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung	14
2. Kosten in % der Gesamtleistung	14
3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen	15
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres	15
C. See- und Küstenschifffahrt	15
1. Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung	15
2. Kosten in % der Gesamtleistung	16
3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen	16
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen	16
D. Nichtbundeseigene Eisenbahnen	16
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung	16
2. Kosten in % der Gesamtleistung	17
3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen	17
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres	17
E. Öffentlicher Straßenverkehr	17
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung	17
2. Kosten in % der Gesamtleistung	17
3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen	17
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres	17
F. Reisevermittlung (Reisebüros)	18
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung	18
2. Kosten in % der Gesamtleistung	18
3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen	18
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres	18
III. Die Kostenstruktur im Verkehrsgewerbe 1963	19
A. Gewerblicher Güterkraftverkehr, Spedition und Lagerei	19
1. Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung in ausgewählten Größenklassen	20
2. Ausgewählte Kosten in % der Gesamtleistung in ausgewählten Größenklassen	22
3. Personalkosten und tätige Personen je Unternehmen in ausgewählten Größenklassen	24
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen in ausgewählten Größenklassen	25
B. Binnenschifffahrt (Güterbeförderung)	26
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung	26
2. Kosten in % der Gesamtleistung	26
3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen	28
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres	28
C. See- und Küstenschifffahrt	28
1. Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung	29
2. Kosten in % der Gesamtleistung	29
3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen	29
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen	30

	Seite
D. Nichtbundeseigene Eisenbahnen	30
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung	30
2. Kosten in % der Gesamtleistung	31
3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen	31
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres	31
E. Öffentlicher Straßenverkehr	32
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung	32
2. Kosten in % der Gesamtleistung	32
3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen	32
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres	33
F. Reisevermittlung (Reisebüros)	33
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung	33
2. Kosten in % der Gesamtleistung	33
3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen	34
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres	34
 T a b e l l e n t e i l	
A. Gewerblicher Güterkraftverkehr, Spedition und Lagerei	
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1963	36
2. Kosten in % der Gesamtleistung 1963	38
3. Tätige Personen und Personalkosten 1963 je Unternehmen	42
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1963 ..	44
B. Binnenschifffahrt (Güterbeförderung)	
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1963	46
2. Kosten in % der Gesamtleistung 1963	46
3. Tätige Personen und Personalkosten 1963 je Unternehmen	48
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1963 ..	48
C. See- und Küstenschifffahrt	
1. Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1963	50
2. Kosten in % der Gesamtleistung 1963	50
3. Tätige Personen und Personalkosten 1963 je Unternehmen	50
4. Posten des Jahresabschlusses 1963 je Unternehmen	50
D. Nichtbundeseigene Eisenbahnen	
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1963	52
2. Kosten in % der Gesamtleistung 1963	54
3. Tätige Personen und Personalkosten 1963 je Unternehmen	52
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1963 ..	54
E. Öffentlicher Straßenverkehr	
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1963	56
2. Kosten in % der Gesamtleistung 1963	56
3. Tätige Personen und Personalkosten 1963 je Unternehmen	58
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1963 ..	58
F. Reisevermittlung (Reisebüros)	
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1963	60
2. Kosten in % der Gesamtleistung 1963	60
3. Tätige Personen und Personalkosten 1963 je Unternehmen	60
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1963 ..	61
 A n h a n g	
Erhebungspapiere	
Gewerblicher Güterkraftverkehr, Spedition (einschl. Möbelspedition) und Lagerei	62
Binnenschifffahrt (Güterbeförderung)	68
Seeschifffahrt	74
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	81
Öffentlicher Straßenverkehr	87
Reiseveranstaltung und Reisevermittlung (Reisebüros)	93

Die Angaben beziehen sich auf das Bundesgebiet.

Zeichenerklärung

- an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden
 0,0 an Stelle einer Zahl = mehr als nichts, aber weniger als die Hälfte der kleinsten Einheit, die in der Tabelle zur Darstellung gebracht werden kann

Erschienen im Oktober 1966

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 9,—

Vorwort

Nach den Ergebnissen für die Industrie und Energiewirtschaft 1962, für das Handwerk 1962 sowie für die freien Berufe 1963 werden in der vorliegenden Gesamtveröffentlichung

III. Verkehrsgewerbe 1963

der Reihe 1 „Die Kostenstruktur in der Wirtschaft“ der Fachserie C „Unternehmen und Arbeitsstätten“ die Ergebnisse der Kostenstrukturstatistik 1963 für sämtliche untersuchten Verkehrszweige veröffentlicht. Sie sind für die einzelnen Zweige schon vorher in sechs Vorberichten (seit Mitte 1965) bekanntgegeben worden.

Die restlichen Gesamtveröffentlichungen des zweiten Turnus der Kostenstrukturstatistik für die Erhebungsbereiche Handel und Gastgewerbe (für 1964 und 1965) folgen zu einem späteren Zeitpunkt.

Die neuen Ergebnisse für das Verkehrsgewerbe beziehen sich auf die gleichen Zweige wie bei der Erhebung 1959, außerdem aber auch auf die erstmals berücksichtigte Lagerei und die Reisevermittlung (Reisebüros). Durch weitgehende Übereinstimmung der ausgewiesenen Tatbestände sind interessante Vergleichsmöglichkeiten zwischen den jetzt untersuchten Zweigen des Verkehrsgewerbes gegeben. Dagegen ist ein Vergleich zwischen den Ergebnissen beider Erhebungen in einigen Zweigen nur bedingt möglich, da aus verschiedenen Gründen diesmal nicht im gleichen Ausmaß wie bei der Erhebung 1959 fachlich gegliedert werden konnte. Da die grundlegenden Tatbestände der Kostenstrukturstatistik — abgesehen von fachlichen Sonderheiten — einheitlich erfaßt werden, können die vorliegenden Ergebnisse auch mit den Ergebnissen für andere Erhebungsbereiche verglichen werden.

Während sich die vorliegenden Daten für 1963 auf das Bundesgebiet einschließlich Saarland und Berlin (West) beziehen, sind bei der Erhebung 1959 die Unternehmen des Saarlandes und die von Berlin (West) nicht befragt worden.

Zum Gelingen der Kostenstrukturstatistik haben neben den befragten Unternehmen die an der Erhebung beteiligten Wirtschaftsorganisationen und Statistischen Landesämter besonders beigetragen. Ihnen allen gilt der besondere Dank des Statistischen Bundesamtes.

Eine Übersicht über die bisher zur Kostenstrukturstatistik erschienenen Veröffentlichungen befindet sich auf der dritten Umschlagseite dieser Gesamtveröffentlichung.

Die Erhebung wurde in der Abteilung „Allgemeine fachliche Koordinierung, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen“ der Leitenden Regierungsdirektorin Dr. Hildegard Bartels bearbeitet, und zwar in dem von Dr. Schulmeyer geleiteten Referat „Handwerk, Einzelhandel und Verkehrsgewerbe“ des Hauptreferats „Kostenstrukturstatistik“ unter Leitung von Dipl.-Ing. Lange.

Wiesbaden, im August 1966

Der Präsident des Statistischen Bundesamtes

Dipl.-Kfm. Patrick Schmidt

I. Grundlagen und Methoden der Erhebung

1. Gesetzliche Grundlage

Durch das „Gesetz über Kostenstrukturstatistik“ vom 12. Mai 1959 (BGBl. I, S. 245) wurden — beginnend mit dem Jahr 1959 — laufende Erhebungen über die Kostenstruktur in der gewerblichen Wirtschaft und bei sonstigen Arbeitsstätten (mit Ausnahme der land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsstätten) angeordnet. Die Erhebungen werden alle vier Jahre wiederholt und verteilen sich innerhalb dieses Zeitraumes wie folgt auf die einzelnen Jahre:

1. im ersten Erhebungsjahr
Industrie (einschl. Elektrizitäts-, Gas- und Wasserversorgung) und Handwerk
2. im zweiten Erhebungsjahr
Verkehrsgewerbe und die übrigen unter 1, 3 und 4 nicht genannten Arbeitsstätten
3. im dritten Erhebungsjahr
Großhandel (einschl. Verlagswesen) sowie das Handelsvertreter- und Handelsmaklergewerbe
4. im vierten Erhebungsjahr
Einzelhandel sowie das Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe.

Der Bundesminister für Wirtschaft kann durch Rechtsverordnung die Reihenfolge ändern, um die Kostenstrukturerhebungen zeitlich an andere statistische Erhebungen anzupassen.

Das Frageprogramm umfaßt folgende Tatbestände:

1. den Wert
 - a) des steuerlichen und wirtschaftlichen Umsatzes
 - b) des Warenbestandes
 - c) der selbsterstellten Anlagen
2. den Wert des Wareneingangs
3. die Kosten, untergliedert nach Kostenarten
4. die beschäftigten Personen.

Außerdem werden Angaben zur Kennzeichnung der Art der Unternehmen und sonstigen Arbeitsstätten erhoben, die für die statistische Zuordnung erforderlich sind. Unter bestimmten Bedingungen können zusätzlich Posten der Jahresbilanz (Anlagen, Außenstände, Schulden) erfragt werden.

Berichtsjahr ist jeweils ein dem Erhebungsjahr vorgegangenes Kalender- bzw. Geschäftsjahr.

Die Erhebungen werden auf repräsentativer und freiwilliger Grundlage durchgeführt. Der im Gesetz angegebene Repräsentationsgrad von 5% bezieht sich auf die Gesamtzahl aller Unternehmen und sonstigen Arbeitsstätten, die zu den vorstehend aufgeführten Erhebungsbereichen gehören. Er variiert je nach den sachlichen Erfordernissen in den einzelnen Wirtschaftszweigen und in deren Produktionswert- bzw. Umsatzgrößenklassen. In Bereichen mit uneinheitlicher Kostenstruktur müssen verhältnismäßig mehr Unternehmen erfaßt werden als in Bereichen mit überwiegend einheitlicher Kostengestaltung.

Die Kostenstrukturstatistik wird vom Statistischen Bundesamt durchgeführt; das Amt kann sich dabei der Mithilfe anderer Stellen bedienen. Sachliche und technische Erwägungen sprechen bei dieser Statistik für eine zentrale Aufbereitung.

Das Gesetz regelt auch die Einbeziehung von Berlin (West).

Die erste dieser regelmäßigen Erhebungen im Verkehrsgewerbe fand im Jahr 1960 (für 1959) statt. Für große Teile des Verkehrsgewerbes wurde sie als einmalige „Unternehmenserhebung“ auf Grund des „Gesetzes über die Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, mit Binnenschiffen und mit Eisenbahnen im Jahre 1959“ vom 21. Dezember 1958 (BGBl. I, S. 988) durchgeführt.

Die Ergebnisse dieser Unternehmenserhebung sind entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen dieser Statistik in verkürzter Form im Rahmen der Kostenstrukturstatistik — Veröffentlichungen im Band III. „Verkehrsgewerbe 1959“ der Reihe 1 „Die Kostenstruktur in der Wirtschaft“ der Fachserie C „Unternehmen und Arbeitsstätten“ — erschienen.

2. Erhebungszweck

Die Kostenstrukturstatistik gibt ein Bild von dem Produktionsaufwand und seiner Zusammensetzung. Sie stellt damit eine Ergänzung jener Statistiken dar, die das Ergebnis der Wirtschaftstätigkeit (Produktion, Gesamtleistung, Umsatz usw.) messen. Zahlen über die Kostenstruktur und die Entwicklung der Kostenrelationen liefern den staatlichen Stellen wertvolle Anhaltspunkte für die Beurteilung bestimmter wirtschaftspolitischer Probleme und Maßnahmen und für die allgemeine Beobachtung der Wirtschaftslage und des Wirtschaftsablaufs. Besondere Bedeutung kommt den Ergebnissen auch im Hinblick auf die Beurteilung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft innerhalb des Gemeinsamen Marktes und sonstiger wirtschaftspolitischer Zusammenhänge zu.

Die Kostenstrukturstatistik bildet ferner zusammen mit Umsatzstatistiken usw. die Grundlage für die Berechnung der Entstehung des Sozialprodukts und der dafür von den einzelnen Wirtschaftsbereichen geleisteten Beiträge. Sozialprodukts- bzw. Volkseinkommenszahlen und von ihnen abgeleitete Produktivitätsmaßzahlen werden für viele Zwecke der staatlichen Wirtschafts-, Finanz- und Steuerpolitik gebraucht. Sie dienen außerdem vielen internationalen Organisationen als allgemeiner Maßstab für einen Vergleich der wirtschaftlichen Lage und Entwicklung ihrer Mitgliedsländer.

Auch die Wirtschaft selbst kann eine Reihe von Erkenntnissen aus den Ergebnissen der Kostenstrukturstatistik ziehen. Angaben über die Struktur der Kosten und die Bedeutung der einzelnen Kostenfaktoren in den verschiedenen Branchen und Unternehmensgrößen sind nicht nur für die Wirtschaftsprüfung und -beratung, die Kreditwirtschaft, die Wirtschaftsverbände usw. von Nutzen, sondern können auch den einzelnen Unternehmen, besonders den mittelständischen, Anhaltspunkte für die Überprüfung der eigenen Kostensituation und der Wirtschaftlichkeit des Betriebes geben. Das war einer der Gründe für eine weitgehende Aufgliederung der Ergebnisse nach Fachzweigen und Größenklassen.

Abschließend sei noch erwähnt, daß Unterlagen über die Kostenstruktur auch für die wirtschaftswissenschaftliche Theorie, die empirische Wirtschaftsforschung in den Instituten und Hochschulen, die Ausbildung des Nachwuchses und die berufliche Fortbildung eine Rolle spielen.

3. Berichtsjahr, Erhebungseinheit und -gebiet

Die erste Untersuchung im Verkehrsgewerbe innerhalb der in regelmäßigen Zeitabständen durchzuführenden Kostenstrukturstatistik bezog sich auf das Geschäftsjahr 1959. Berichtsjahr für die hier veröffentlichten Ergebnisse des zweiten Turnus war das Geschäftsjahr 1963, soweit es nicht nach dem 31. 3. 1964 endete. Im Jahre 1968 wird das Verkehrsgewerbe erneut befragt, und zwar für das Jahr 1967.

Erhebungseinheit war das Gesamtunternehmen einschließlich etwa vorhandener Zweigbetriebe. Verkehrsunternehmen mit Handel, eigener Herstellung, Reparatur u. ä. wurden also auch in die Erhebung einbezogen, soweit ihr wirtschaftlicher Schwerpunkt im Verkehrsgewerbe lag.

Die hier veröffentlichten Ergebnisse beziehen sich — abgesehen von der See- und Küstenschifffahrt — auf Unternehmen des Bundesgebietes einschließlich Saarland und Berlin (West). Die erfaßten Unternehmen in der See- und Küstenschifffahrt haben ihren Sitz fast ausschließlich in den Küstenländern.

4. Erhebungsmerkmale

Erhebungsmerkmale waren in erster Linie die Kosten, und zwar die ursprünglich anfallenden Kosten nach Kostenarten, also z. B. Personalkosten, Materialverbrauch und umgesetzte Handelsware, Reparatur- und Instandhaltungskosten (nur fremde Leistungen). Einzelne Kostenarten, z. B. die Personalkosten, waren weiter aufzugliedern.

Ferner wurden als wesentliche Tatbestände der steuerliche und wirtschaftliche Umsatz, gewisse Posten des Jahresabschlusses (Sachanlagen, Bestände, Forderungen und Verbindlichkeiten auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen) sowie — abgesehen bei der Reisevermittlung (Reisebüros) — die innerbetrieblichen Leistungen (soweit aktiviert) erfragt. Beim Öffentlichen Straßenverkehr waren auch die erhaltenen Abgeltungszahlungen für Tarif- und sonstige gemeinwirtschaftliche Auflagen anzugeben. Aus dem wirtschaftlichen Umsatz, den erhaltenen Abgeltungszahlungen beim Öffentlichen Straßenverkehr, der Veränderung etwaiger Bestände an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen und den aktivierten innerbetrieblichen Leistungen wurde die Gesamtleistung der erfaßten Unternehmen als Bezugsgröße für die ausgewiesenen Kosten ermittelt.

Der Fragebogen enthielt außerdem allgemeine Fragen wie Geschäftsjahr, Kennzeichnung und Rechtsform des Unternehmens und die nach der Stellung im Unternehmen aufgegliederte Zahl der tätigen Personen. Diese Angaben dienten zur Gruppierung der Unternehmen nach Fachzweigen bzw. -sparten, der Bildung wichtiger Beziehungszahlen (z. B. Gesamtleistung je tätige Person) sowie der Überprüfung verschiedener Angaben.

Gewisse Unterschiede im Aufbau der Fragebogen für die verschiedenen Erhebungsbereiche erklären sich aus den besonderen Verhältnissen bei den einzelnen Verkehrszweigen und aus dem unterschiedlichen Rechnungswesen.

5. Durchführung der Kostenstrukturstatistik und Aufbereitung des Erhebungsmaterials

Bei der Vorbereitung der Kostenstrukturstatistik 1963 im Verkehrsgewerbe fanden die Erfahrungen aus der Erhebung 1959 sowohl bei der Fragestellung als auch bei den „Richtlinien für die Ausfüllung des Fragebogens“ ihren Niederschlag. Die Erhebungsunterlagen wurden in Zusammenarbeit mit den Spitzenorganisationen des Verkehrsgewerbes unter Anlehnung an das grundsätzliche Frageprogramm der Kostenstrukturstatistik entwickelt. Hierbei wurden auch gewisse Formulierungen bzw. Fragen aus dem Verkehrszensus 1962 übernommen, um einzelne Ergebnisse der auf repräsentativer Basis durchgeführten Kostenstrukturstatistik mit den Ergebnissen der totalen Verkehrszählung vergleichen zu können. Neben den Hinweisen in den Fragebogen selbst, wurden — wie bereits erwähnt — besondere „Ausfüllungsrichtlinien“ aufgestellt, um den befragten Unternehmen die Ausfüllung zu erleichtern und um eine möglichst einheitliche Beantwortung der gestellten Fragen zu gewährleisten. Leider fanden die „Ausfüllungsrichtlinien“ bei den befragten Unternehmen häufig noch nicht die gewünschte Beachtung. Auch muß infolge der Unterschiedlichkeit des betrieblichen Rechnungswesens damit gerechnet werden, daß trotz zahlreicher Rückfragen zu den ausgefüllten Fragebogen eine einheitliche Beantwortung nicht in allen Fällen erfolgte. Die Erhebungsunterlagen wurden im Oktober 1964 im Arbeitskreis „Verkehrsgewerbe“ des beim Statistischen Bundesamt gebildeten Fachausschusses „Kostenstrukturstatistik“, dem Vertreter der Ministerien, des Statistischen Bundesamtes, der Statistischen Landesämter und der Spitzenverbände angehören, eingehend beraten.

Bevor auf die Auswahl der Unternehmen zur Kostenstrukturstatistik 1963 näher eingegangen wird, muß die anders geartete Grundlage der vorstehend bereits zitierten „Unternehmenserhebung“ der „Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, mit Binnenschiffen und mit Eisenbahnen im Jahre 1959“ kurz erörtert werden, da hieraus unterschiedliche Darstellungen und unterschiedliche

Ergebnisse für diese Verkehrszweige in beiden Erhebungen resultieren. Bei der „Unternehmenserhebung“ war die Firmenauswahl im Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs im weitesten Sinne (das heißt auch einschließlich Speditionsfirmen mit eigenen Kraftfahrzeugen) und in der Binnenschifffahrt mit der Fahrzeugauswahl zur „Fahrzeugerhebung“ aus der Bestandskartei des Kraftfahr-Bundesamtes und aus der Schiffskartei des Bundesministeriums für Verkehr gekoppelt. Dagegen wurden die Unternehmen bei der Kostenstrukturstatistik 1963 für die genannten Verkehrszweige sowie die erstmalig befragten Lagerei-Unternehmen aus dem Anschrittmaterial des Verkehrszensus 1962 nach einem vom Statistischen Bundesamt aufgestellten mathematischen Stichprobenplan von den Statistischen Landesämtern ausgewählt. Hieraus ergibt sich zum Beispiel, daß diesmal aus dem Speditionsbereich auch Unternehmen ohne eigene Kraftfahrzeuge erfaßt wurden, was bei der Erhebung 1959 infolge Koppelung mit der Fahrzeugauswahl nicht der Fall war. Infolgedessen treten hier zum Beispiel bei der Gliederung des wirtschaftlichen Umsatzes recht unterschiedliche Ergebnisse auf. Sie sind also nicht etwa auf Strukturänderungen zurückzuführen.

Auch bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen, deren Auswahl durch den Bundesverband Deutscher Eisenbahnen e. V. erfolgte, wurde die Auswahlgrundlage geändert. Während seinerzeit das Schwergewicht der Erhebung beim Güterverkehr lag, wurden diesmal auch Unternehmen mit Schwerpunkt im Personenverkehr einbezogen, um einen repräsentativen Ausschnitt dieses Verkehrszweiges zu erfassen.

Für die See- und Küstenschifffahrt, den Öffentlichen Straßenverkehr und die Reisebüros wurde ebenfalls eine repräsentative Auswahl in Verbindung mit den betreffenden Organisationen an Hand der Mitgliederlisten getroffen.

Die Versendung der Erhebungsunterlagen und die Einziehung der ausgefüllten Fragebogen für die Zweige Gewerblicher Güterkraftverkehr, Spedition und Lagerei, Binnenschifffahrt sowie für die See- und Küstenschifffahrt wurde durch die Statistischen Landesämter vorgenommen. Bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen, im Öffentlichen Straßenverkehr sowie bei den Reisebüros erfolgte die Befragung durch Einschaltung der betreffenden Organisationen.

Die Prüfung und Aufbereitung der Fragebogen erfolgte zentral durch das Statistische Bundesamt. In zahlreichen Fällen war es notwendig, Rückfragen an die Unternehmen über die Statistischen Landesämter bzw. die Organisationen, in deren Händen der Kenn-Nummern-Schlüssel lag, zu richten, um ungenau oder unvollständig ausgefüllte Fragebogen ergänzen oder berichtigen zu können und aufgetretene Zweifel zu klären. Abgesehen davon, daß sich der Eingang der ausgefüllten Fragebogen aus verschiedenen Gründen vielfach länger als erwartet hinzog, traten durch diese Rückfragen weitere Verzögerungen bei der Aufbereitung auf. Dies war insbesondere bei der Binnenschifffahrt der Fall, bei der die kleineren und mittleren Unternehmen zu meist über kein eigenes Büro an Land verfügen, so daß die Rückfragen von einer Anlegestelle zur anderen nachgeschickt werden mußten.

Nachstehende Übersicht zeigt, wieviel Fragebogen eingingen bzw. für die Ergebniserstellung zur Verfügung standen.

Zweig	Fragebogen-Eingang	Für die Ergebniserstellung verwertete Fragebogen
Gewerblicher Güterkraftverkehr, Spedition und Lagerei	2 966	2 667
Binnenschifffahrt (Güterbeförderung)	1 278	1 194
See- und Küstenschifffahrt	173	166
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	92	87
Öffentlicher Straßenverkehr	114	72
Reiseveranstaltung und Reisevermittlung (Reisebüros)	164	108 ¹⁾

¹⁾ Unternehmen mit Schwerpunkt in der Reisevermittlung.

Aus vorstehender Tabelle ist ersichtlich, daß jeweils in den einzelnen Zweigen eine Anzahl eingegangener Fragebogen für die Konstrukturstatistik nicht verwertet werden konnte. Überwiegend handelt es sich um solche Bogen, bei denen

trotz Rückfragen eine befriedigende Klärung von Zweifelsfragen nicht zu erreichen war bzw. eine Beantwortung der Rückfragen nicht erfolgte. Auch bedarf es des Hinweises, daß einige Meldungen von Unternehmen mit besonderen Betriebsverhältnissen eingingen oder die einen Umsatz auswiesen, der wesentlich höher als der Umsatz der letzten darunter liegenden Meldungen war. Diese Sonderfälle wurden besonders überprüft und nicht in die Aufbereitung für die Kostenstrukturstatistik einbezogen, wenn sie in Anbetracht ihrer Größe oder ihrer besonderen Betriebsverhältnisse wahrscheinlich zu unzutreffenden Durchschnittsergebnissen der betreffenden Größenklasse geführt hätten. Aus Geheimhaltungsgründen konnten sie auch nicht veröffentlicht werden, doch wurden sie intern für Zwecke der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen verwendet.

Bei den Reisebüros war die Anzahl der ausgewählten Unternehmen sowohl auf die Reiseveranstaltung als auch auf die Reisevermittlung abgestellt. Infolge der Uneinheitlichkeit des betrieblichen Rechnungswesens mußten auch hier in zahlreichen Fällen wegen unvollständiger oder unklarer Angaben Rückfragen bei den befragten Reisebüros gehalten werden. Für die Unternehmen mit Schwerpunkt in der Reisevermittlung konnte meistens eine Ergänzung oder Klärung erreicht werden, so daß der größte Teil der eingegangenen Fragebogen dieser Sparte auch verwertet (aufbereitet) werden konnte. Dagegen ergaben sich bei den Reisebüros mit Schwerpunkt in der Reiseveranstaltung Schwierigkeiten wegen der unterschiedlichen Verbuchung der „Durchlaufenden Posten“ gemäß § 5 Abs. 3 UStG. Hierzu kam, daß es sich hierbei um eine relativ geringe Anzahl von Unternehmen handelte. Daher mußte auf eine Aufbereitung und Ergebniserstellung für diese Sparte verzichtet werden. Die hierfür vorliegenden Meldungen konnten größtenteils aber für interne Zwecke der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen verwendet werden.

6. Gruppierung der Unternehmen

Bei der Kostenstrukturstatistik werden die erfaßten Unternehmen grundsätzlich den Wirtschaftsklassen der amtlichen „Systematik der Wirtschaftszweige“ (Ausgabe 1961) zugeordnet, wobei Unternehmen mit Betriebskombinationen entsprechend dem von ihnen ausgewiesenen wirtschaftlichen Schwerpunkt eingruppiert werden. Zur Kennzeichnung dieser systematischen Gliederung wird in der Repräsentationstabelle und in den Ergebnistabellen die in Frage kommende fünfstellige Wirtschaftsklassen-Nummer jeweils der Bezeichnung vorangestellt. Da bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen und beim Öffentlichen Straßenverkehr die erfaßten Unternehmen mehreren Wirtschaftsklassen angehören, wurde hier die drei- und vierstellige Gruppen- bzw. Untergruppen-Nummer verwendet. Darüber hinaus wird versucht, gesonderte Ergebnisse für Unternehmen mit Sonderverhältnissen betrieblicher Art darzustellen, sofern hierfür eine ausreichende Anzahl von Unternehmen erfaßt wurde. Diese Möglichkeit war diesmal nur bei einzelnen der untersuchten Zweige gegeben, während bei der „Unternehmenserhebung“ der „Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, mit Binnenschiffen und mit Eisenbahnen im Jahre 1959“ weitergehende Gruppierungen, insbesondere auch im Gewerblichen Güterverkehr und bei der Binnenschifffahrt, erfolgten. Ausschlaggebend hierfür war seinerzeit nicht nur die besondere Zielsetzung der genannten Erhebung 1959, sondern auch die Tatsache, daß eine Gewichtung der Ergebnisse bei dieser mit Auskunftspflicht verbundenen Erhebung durchgeführt und damit die in einzelnen Größenklassen etwas geringere Erfassung ausgeglichen werden konnte.

In den Fällen, in denen eine über die Wirtschaftsklassen-Gliederung hinausgehende Gruppierung vorgenommen wird, erscheint in der Repräsentationstabelle und in den Ergebnistabellen das Wort „aus“ vor der betreffenden Wirtschaftsklassen-Nummer, z. B.

aus 50 20 4 Reedereien

aus 50 20 4 Partikulierschifffahrt

bei der Binnenschifffahrt (50 20 4). Diese Kennzeichnung „aus“ erfolgt auch, falls nur ein Teil einer Wirtschaftsklasse oder Untergruppe (vierstellige Nummer) oder Gruppe (dreistellige Nummer) erfaßt wird. Daher findet sich zu den Ergebnissen für alle erfaßten Nichtbundeseigenen Eisenbahnen die Kennzeichnung „50 05 und aus 50 1“, während danach zusätzlich Ergebnisse in folgender Kennzeichnung und Gruppierung der Unternehmen dargestellt werden:

50 05 Nichtbundeseigene Eisenbahnen
mit Schwerpunkt Schienenverkehr

aus 50 1 Nichtbundeseigene Eisenbahnen
mit Schwerpunkt Straßenverkehr.

Im Speditionsgewerbe wurden bei der Erhebung 1959 infolge Kopplung mit der „Fahrzeugerhebung“ der Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen usw. nur Speditionsfirmen mit eigenen Kraftfahrzeugen erfaßt. Dagegen sind diesmal auch sogenannte „reine“ Speditionsunternehmen einbezogen. Die erfaßten Speditionen, soweit sie eigene Fahrzeuge haben, üben daneben teilweise auch Güternah- und -fernverkehr wie ein reines Transportunternehmen aus. In allen Fällen lag der wirtschaftliche Schwerpunkt aber im Speditionsgewerbe. Wegen der engen Verknüpfung der Möbelspedition mit dem Möbeltransport mit Kraftfahrzeugen wurden beide Sparten als „Möbelspedition und -transport mit Kraftfahrzeugen“ zusammengefaßt und daneben die „übrige“ Spedition gesondert dargestellt. Die hierfür gewählte Bezeichnung Spedition (ohne Möbelspedition) besagt, daß hier Unternehmen mit Schwerpunkt in der Möbelspedition nicht enthalten sind, dagegen sind die hierin zusammengefaßten Unternehmen teilweise auch mit Möbelspedition kombiniert.

Für die neben der Lagerei erstmals in die Kostenstrukturstatistik einbezogenen Reisebüros sollten gesonderte Ergebnisse für Unternehmen mit wirtschaftlichem Schwerpunkt in der Reiseveranstaltung und in der Reisevermittlung erstellt werden. Wegen der vorstehend bereits dargelegten Schwierigkeiten und der relativ geringen Anzahl mußte auf die Sparte Reiseveranstaltung verzichtet werden.

Die erfaßten Unternehmen wurden nach der fachlichen Gruppierung in Größenklassen nach der Gesamtleistung zusammengefaßt. Überwiegend handelt es sich bei der Gesamtleistung um die Summe aus dem wirtschaftlichen Umsatz, der Veränderung der Bestände an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen und den innerbetrieblichen Leistungen. Beim Öffentlichen Straßenverkehr kommen noch die ebenfalls erhobenen Abgeltungszahlungen für Tarif- und sonstige gemeinwirtschaftliche Auflagen hinzu, während bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen Bestände an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen nicht erfragt wurden, da sie kaum auftreten. Aus dem gleichen Grund wurden die innerbetrieblichen Leistungen bei den Reisebüros nicht erhoben.

7. Repräsentation

In den bisherigen Veröffentlichungen über die Ergebnisse der Kostenstrukturstatistik wurden zur Darstellung des Repräsentationsgrades meistens die Ergebnisse der Umsatzsteuerstatistik des jeweiligen Erhebungsjahres herangezogen. Von diesem Vergleich mußte abgewichen werden, da für 1963 keine Umsatzsteuerstatistik durchgeführt wurde. Statt dessen wurde für fast sämtliche untersuchten Verkehrszweige auf die Ergebnisse der Umsatzsteuerstatistik 1962¹⁾ zurückgegriffen. Nur für den Öffentlichen Straßenverkehr war dies nicht möglich, da die Umsatzsteuerstatistik 1962 den gesamten Straßenverkehr umfaßt. Als Anhalt für die erzielte Repräsentation dienten hier die Daten der vom Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe befragten 135 Unternehmen mit einem wirtschaftlichen Umsatz für 1963 von rd. 1 690,4 Mill. DM.

¹⁾ Vgl. Fachserie L „Finanzen und Steuern“, Reihe 7 „Umsatzsteuer 1962“.

Erfafte Unternehmen und ihr Umsatz nach Gruppen (Untergruppen) und Wirtschaftsklassen im Vergleich zum Ergebnis der Umsatzsteuerstatistik 1962 und der Verbandsstatistik 1963 (für den öffentlichen Straßenverkehr)

Wirtschaftsklasse ¹⁾	Bezeichnung	Unternehmen			Steuerlicher Umsatz		
		lt. Umsatzsteuerstatistik 1962	von der Kostenstrukturstatistik 1963 erfaßt	Repräsentationsgrad	lt. Umsatzsteuerstatistik 1962	von der Kostenstrukturstatistik 1963 erfaßt	Repräsentationsgrad
		Anzahl		%	1 000 DM		%
	Gewerblicher Güterkraftverkehr						
50 17 4	Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr	43 177	817	6,2	9 726 885	305 337	39,3
50 17 7	Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr		972			747 852	
aus 50 90 0 und 50 18 0	Mobelspedition und -transport mit Kraftfahrzeugen		253			112 200	
aus 50 90 0	Spedition (ohne Möbelspedition)		512			2 553 783	
50 90 4	Lagerei (ohne Kühlhäuser)		113		107 608		
	Binnenschifffahrt (Güterbeförderung)						
aus 50 20 4	Reedereien	3 443	84	34,7	1 244 129	393 192	37,8
aus 50 20 4	Partikulierschifffahrt		1 110			77 542	
	See- und Küstenschifffahrt						
50 30 0	Güter- und Personenbeförderung über See (Seeschifffahrt)	1 238	45	13,4	2 282 378	1 024 518	47,0
50 30 4	Güter- und Personenbeförderung in Küstengewässern (Küstenschifffahrt)		121			49 052	
	Nichtbundeseigene Eisenbahnen						
50 05	Nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Schwerpunkt Schienenverkehr	98	65	88,8	326 896	172 404	72,2
aus 50 1	Nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Schwerpunkt Straßenverkehr		22			63 604	
aus 50 10/3	Öffentlicher Straßenverkehr	135 ²⁾	72	53,3	1 690 400 ²⁾	1 344 929	79,6
	Reiseveranstaltung und Reisevermittlung (Reisebüros)						
50 96 0	Reiseveranstaltung	495	—	21,8	234 885	—	12,8
50 96 5	Reisevermittlung		108			30 175	

¹⁾ Nach der Systematik der Wirtschaftszweige (Ausgabe Juli 1961). — ²⁾ Anzahl und wirtschaftlicher Umsatz lt. Verbandsstatistik.

Da die Umsatzsteuerstatistik 1962 keine Ergebnisse für die einzelnen in der Kostenstrukturstatistik dargestellten Verkehrszweige ausweist, mußte in vorstehender Tabelle der Repräsentationsgrad für jeweils mehrere Zweige (Gruppen bzw. Wirtschaftsklassen) zusammen ermittelt werden. Für den Erhebungsbereich Gewerblicher Güterkraftverkehr, Spedition und Lagerei war darüber hinaus eine weitere Zusammenfassung notwendig, da in der Kostenstrukturstatistik im Gegensatz zur Umsatzsteuerstatistik der Möbeltransport mit Kraftfahrzeugen zusammen mit der Möbelspedition ausgewiesen wurde; letztere zählt bei der Umsatzsteuerstatistik zur Spe-

dition, die bei dieser gemeinsam mit der Lagerei dargestellt wird.

Der Repräsentationsgrad für die Zusammenfassungen Gewerblicher Güterkraftverkehr, Möbelspedition und -transport sowie für die Reisevermittlung ist tatsächlich höher als hier ausgewiesen, da die jeweiligen Ergebnisse der Umsatzsteuerstatistik auch die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Nah- und Fernverkehr ohne ausgeprägten Schwerpunkt (50 17 0) bzw. die Reiseveranstaltung (50 96 0) mit einschließen, die bei der Kostenstrukturstatistik nicht erfaßt bzw. nicht zur Ergebniserstellung einbezogen wurden.

II. Aufbau und Inhalt der Tabellen

Der folgende Abschnitt behandelt den Aufbau der Ergebnistabellen. Dabei werden insbesondere die Begriffe im Tabellenkopf erläutert.

Die Fragebogen für die untersuchten Zweige des Verkehrsgewerbes wurden aus dem für alle Erhebungsbereiche geltenden Grund-Frageprogramm der Kostenstrukturstatistik unter Berücksichtigung der jeweiligen fachlichen Besonderheiten entwickelt. Entsprechendes gilt auch für das Tabellenprogramm, so daß nicht nur Vergleiche von Verkehrszweig zu Verkehrszweig, sondern auch mit anderen Erhebungsbereichen möglich sind. Aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit werden die untersuchten Zweige in nachstehender Reihenfolge — also unabhängig von der systematischen Reihenfolge der Wirtschaftsklassen — in den Ergebnistabellen dargestellt und erörtert.

- A. Gewerblicher Güterkraftverkehr (Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Nah- und im Fernverkehr), Möbelspedition und -transport mit Kraftfahrzeugen, Spedition, Lagerei
- B. Binnenschifffahrt (Güterbeförderung)
- C. See- und Küstenschifffahrt
- D. Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- E. Öffentlicher Straßenverkehr
- F. Reisevermittlung (Reisebüros).

Die Ergebnisse werden zum Teil als absolute Zahlen, zum Teil als Verhältniszahlen (%-Zahlen) und Beziehungszahlen (z. B. je tätige Person) dargestellt. Die absoluten Zahlen beziehen sich teilweise auf die Gesamt-

heit der erfaßten Unternehmen; in den meisten Fällen stellen sie jedoch Durchschnittszahlen je erfaßtes Unternehmen dar. Die Verhältniszahlen werden in der Regel in % des Wertes der Gesamtleistung ausgedrückt.

Die einzelne Zahl ist unabhängig von der Spaltensumme auf die kleinste zur Darstellung gelangende Einheit nach oben oder unten gerundet, so daß kleine Differenzen in den Summen auftreten können.

Eine Gewichtung von Ergebnissen, wie sie bei einigen Verkehrszweigen wegen der besonderen Zielsetzung der „Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr 1959“ vorgenommen werden mußte¹⁾, ist diesmal nicht erfolgt.

¹⁾ Vgl. „III. Verkehrsgewerbe 1959“ der Reihe 1 (Fachserie C), Seite 11.

A. Gewerblicher Güterkraftverkehr, Spedition und Lagerei

Wie aus der vorstehenden Repräsentationstabelle bereits ersichtlich ist, wird zunächst der Gewerbliche Güterkraftverkehr dargestellt, der in Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Nah- und im Fernverkehr gegliedert ist.

Bei der Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr, die nur mit einer besonderen Erlaubnis ausgeübt werden kann, werden Güter mit einem Kraftfahrzeug für andere innerhalb der Nahzone befördert. Als Nahzone gilt im allgemeinen das Gebiet innerhalb eines Umkreises von 50 Kilometern, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des Standorts des Kraftfahrzeuges (Ortsmittelpunkt) aus.

Die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr, bei der die Güter für andere über die Grenzen der Nahzone hinaus oder außerhalb dieser Grenzen befördert werden, unterliegt einer besonderen Genehmigungspflicht.

Beim Speditionsgewerbe handelt es sich um die Aufgabe, die entgeltliche Besorgung von Güterversendungen durch Abschluß von Transportverträgen in eigenem Namen für fremde Rechnung (§ 407 HGB) vorzunehmen. Im Gegensatz zur Erhebung 1959 wurden neben den Unternehmen, die Transporte mit eigenen Kraftfahrzeugen durchführen, auch solche einbezogen, die nur in der Spedition tätig sind. Die Unternehmen wurden wie folgt gruppiert: Möbelspedition und -transport mit Kraftfahrzeugen sowie Spedition (ohne Möbelspedition). In beiden Gruppen (Zweigen) sind sowohl Speditionsunternehmen enthalten, die im Rahmen ihrer Speditionstätigkeit Transporte mit eigenen Kraftfahrzeugen abwickelten, als auch Unternehmen, die außerdem noch Güternah- oder -fernverkehr betrieben, wobei der wirtschaftliche Schwerpunkt aber in der Möbelspedition und im -transport bzw. in der Spedition lag.

Die Lagerei umfaßt die gewerbsmäßig übernommene Lagerung und Aufbewahrung von Gütern (§§ 414 ff. HGB) für kürzere oder längere Dauer. Unternehmen, die überwiegend Waren in Kühllhäusern einlagerten sowie Umschlagbetriebe wurden wie in der systematischen Gliederung bei der Lagerei nicht einbezogen.

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Der in Tabelle 1 ausgewiesene steuerliche Umsatz stellt den Gesamtbetrag der dem Finanzamt in der Umsatzsteuererklärung für das Kalenderjahr gemeldeten steuerbaren, das heißt umsatzsteuerfreien und umsatzsteuerpflichtigen Umsätze (einschließlich Eigenverbrauch) dar, wobei es sich um vereinnahmte oder vereinbarte Entgelte handelt. Der steuerliche Umsatz schließt hier auch die beförderungsteuerpflichtigen Umsätze und gegebenenfalls die nach § 5 Abs. 4 UStG absetzbaren „Auslagen“ ein. Auch können neutrale Erträge (z. B. Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen) enthalten sein.

Der wirtschaftliche Umsatz umfaßt dagegen den Gesamtbetrag der im Geschäftsjahr abgerechneten betrieblichen Leistungen und Lieferungen ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang. Erlösberichtigungen (wie Rabatte, Re-

touren, Preisnachlässe u. dgl.) und Skonti waren zu berücksichtigen. Auch der Eigenverbrauch ist im wirtschaftlichen Umsatz eingeschlossen. Dagegen sollten die sogenannten „Durchlaufenden Posten“ gemäß § 5 Abs. 3 UStG (Beträge, die im Namen und für Rechnung eines anderen vereinnahmt und verausgabt wurden) weder beim Umsatz noch bei den Kosten angegeben werden.

Die Gliederung des wirtschaftlichen Umsatzes wurde hier in Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen, Erlöse aus Spedition (einschließlich Möbelspedition) und Lagerei, Erlöse aus sonstiger Verkehrstätigkeit (z. B. in der Binnenschifffahrt), Umsatz von Handelsware (Handelsumsatz), Umsatz von selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen, in „Auslagen“ und in „sonstige“ Umsätze vorgenommen.

Die Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen sind unterteilt in solche im Güterkraftverkehr und im Personenkraftverkehr. Hierbei stellen die Erlöse aus dem Güterkraftverkehr die Bruttofrachtbeträge einschließlich Nebenleistungen (z. B. Ein- und Ausladen, Umladen) dar. Sie wurden getrennt für den Fernverkehr (einschließlich Erlöse aus Möbeltransport) und für den Nahverkehr ermittelt.

In die Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen im Personenkraftverkehr war gegebenenfalls die gesondert eingezogene Beförderungsteuer einzubeziehen.

Bei den Erlösen aus Spedition (einschließlich Möbelspedition) und Lagerei waren auch die im Speditionsertrag eingeschlossenen Erlöse für die An- und Abfuhr mit eigenen Fahrzeugen im Nahverkehr bzw. in der Speditionsrollfuhr anzugeben. Wurden bei der Abwicklung von Speditionsaufträgen Transporte von Speditionsunternehmen mit eigenen Fahrzeugen im Fernverkehr durchgeführt, so waren die beförderungsteuerpflichtigen Beträge nicht bei den Erlösen aus Spedition usw., sondern bei den Erlösen aus dem Güterkraftverkehr (Fernverkehr) mit aufzuführen. Hierzu zählten auch die bei grenzüberschreitendem Fernverkehr in Frage kommenden Erlöse. Sofern solche Fälle auftraten, waren daher bei den Erlösen aus Spedition usw. nicht die ursprünglichen, sondern nur die — wie vorstehend ausgeführt — gekürzten Speditionserlöse auszuweisen.

Wurde von Speditionsunternehmen auch Güterfernverkehr (in der Funktion eines reinen Transportunternehmens) mit eigenen Fahrzeugen betrieben, sollten die hierfür erzielten Beträge ebenfalls nicht bei den Erlösen aus Spedition usw., sondern bei den Erlösen aus dem Güterkraftverkehr (Fernverkehr) aufgeführt werden. Entsprechend waren die Beträge aus dem reinen Güternahverkehr mit eigenen Fahrzeugen bei den Erlösen aus dem Güterkraftverkehr (Nahverkehr) anzugeben.

Bei der Möbelspedition sollten in gleicher Weise die im Möbelfernverkehr erzielten beförderungsteuerpflichtigen Beträge (auch der Frachterlös für die inländische und ausländische Strecke im grenzüberschreitenden Fernverkehr) nicht bei den Erlösen aus Spedition usw., sondern bei den Erlösen aus dem Güterkraftverkehr (Fernverkehr) ausgewiesen werden. Dagegen waren die „übrigen“ Erlöse aus dem Möbelfernverkehr (einschließlich Meter- und Packergel-

der), die Erlöse aus Beförderungen innerhalb der Nahzone (einschließlich Meter- und Packergelder) sowie Erlöse aus Möbellagerung bei den Erlösen aus Spedition usw. anzugeben. Es sei denn, daß es sich um „absetzbare Auslagen“ (§ 5 Abs. 4 UStG) oder um Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen im Personenkraftverkehr (Entgelte für die Mitnahme umziehender Personen) handelte. Bei Möbeltransporten, die im Laderaumausgleich durchgeführt wurden, war der Gesamterlös aufzuteilen. Der abgebende Möbelspediteur (Auftragnehmer) sollte

- a) den ihm verbleibenden Anteil des Speditionserlöses bei den Erlösen aus Spedition usw. und
- b) den an den ausführenden Möbeltransporteur (Frachtführer) zu zahlenden Betrag bei den „absetzbaren Auslagen“ aufzuführen.

Der ausführende Möbeltransporteur dagegen sollte den ihm zustehenden Anteil bei den Erlösen aus dem Güterkraftverkehr (Fernverkehr) angeben.

Bei den Erlösen aus sonstiger Verkehrstätigkeit handelt es sich z. B. um solche aus der Binnenschifffahrt.

Der Umsatz von Handelsware (Handelsumsatz) stellt die Erlöse aus dem Absatz fertiger bezogener Waren bei Unternehmen mit Betriebskombinationen (z. B. Kohlenhandel) dar. Zum Umsatz von selbstergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen gehören z. B. die Herstellung von Betonsteinen, Reparaturen, Baggerarbeiten u. dgl. für Fremde sowie die Umsätze von gewonnenen Stoffen (z. B. Sand, Kies).

Bei den vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbaren „Auslagen“ (§ 5 Abs. 4 UStG) handelt es sich um Aufwendungen für die Versendung und Versicherung von Gütern durch ein anderes Unternehmen (z. B. bei Spedition und Fernverkehr) sowie für Zoll und Ausgleichsteuer, die für die Auftraggeber entrichtet wurden.

Zu den sonstigen Umsätzen rechnen z. B. Provisionen, Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung betrieblicher Anlagen und Einrichtungen wie Garagen, Kraftfahrzeuge u. ä. Nicht einzubeziehen waren Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen u. dgl., Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle, betriebsfremde Erträge wie Einnahmen aus der Vermietung und Verpachtung betriebsfremd genutzter Gebäude und Gebäudeteile sowie Zinsen, Dividenden u. dgl.

Bei den ausgewiesenen innerbetrieblichen Leistungen (nur soweit aktiviert) handelt es sich z. B. um Anlagen, Großreparaturen usw., die mit eigenen Arbeitskräften zur eigenen Verwendung hergestellt wurden. Sie waren mit den Herstellungskosten (das heißt Material + Löhne + Gehälter + Gemeinkostenanteil) anzugeben.

Der Wert der Gesamtleistung stellt die Summe aus dem wirtschaftlichen Umsatz, der Veränderung der Bestände an selbstergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen und den innerbetrieblichen Leistungen dar. Er umfaßt also auch etwaige Umsätze aus Handelstätigkeit und aus anderen Nebengeschäften. Die ermittelte Gesamtleistung je Unternehmen zeigt an, wo der Durchschnitt für die in der Kostenstrukturstatistik erfaßten Unternehmen in den verschiedenen Verkehrszweigen bzw. in den ausgewiesenen Größenklassen liegt.

Zur Darstellung der Gesamtleistung „je durchschnittlich tätige Person“ ist darauf hinzuweisen, daß neben den Vollbeschäftigten auch die Teilbeschäftigten gesondert ermittelt wurden. Aus erhebungstechnischen Gründen mußte aber davon abgesehen werden, z. B. für die Teilbeschäftigten die geleisteten Arbeitsstunden pro Monat zu ermitteln und hieraus eine Umrechnung auf Vollbeschäftigte vorzunehmen. Auch wurde darauf verzichtet, die einzelnen Beschäftigtengruppen unterschiedlich zu bewerten, um hierdurch zu „durchschnittlichen“ Kopfquoten zu gelangen. Es wurden vielmehr alle in den Unternehmen tätigen Personen einschließlich der tätigen Inhaber bzw. Mitinhaber, der mithelfenden Familienangehörigen sowie der Lehrlinge und Volontäre ohne Rück-

sicht auf den Umfang und die Art der Leistung voll gezählt. Hierzu rechnen also neben den während der vollen üblichen (wöchentlichen) Arbeitszeit in den Unternehmen tätigen Vollbeschäftigten, auch die gesondert ermittelten Teilbeschäftigten, die dauernd oder als Aushilfskräfte stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen tätig waren. Auch vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber wurden mitgezählt. Wegen der bereits erwähnten unterschiedlichen Arbeitszeiten sind allerdings die ausgewiesenen Kopfquoten problematisch. Vergleicht man z. B. die Werte der einzelnen Größenklassen eines Zweiges miteinander, so ist auch zu bedenken, daß die in den unteren Größenklassen stärker ins Gewicht fallenden mithelfenden Familienangehörigen, ebenso wie die mitgezählten und in einigen Zweigen und Größenklassen etwas stärker auftretenden Teilbeschäftigten, zu geringeren Kopfquoten führen können.

Die ausgewiesene Gesamtleistung je tätige Person kann daher nicht ohne weiteres als Leistungsmaßstab benutzt werden, vielmehr sind diese Daten lediglich als Hinweis auf grobe Strukturunterschiede zu werten. Als Leistungsmaßstab eignet sich besser der Beitrag zum Sozialprodukt¹⁾, der sich aus der Gesamtleistung nach Abzug des Materialverbrauchs und der umgesetzten Handelsware, des Verbrauchs von Kraft-, Brenn- und Schmierstoffen usw. und weiterer Vorleistungen (z. B. fremde Lohnarbeiten, fremde Instandhaltungsleistungen, Bankspesen, Versicherungsprämien, Büromaterial, Porto) sowie gegebenenfalls der verbrauchsbedingten Abschreibungen und Steuern, die im Hinblick auf die Gewinnermittlung Kostencharakter haben, ergibt.

2. Kosten in % der Gesamtleistung

In der Tabelle 2 werden die Kosten in % der Gesamtleistung dargestellt. Es sollten die auf das Geschäftsjahr 1963 entfallenden Beträge angegeben werden, also nicht die in diesem Geschäftsjahr tatsächlich gezahlten. Besonders wurde im Fragebogen darauf hingewiesen, daß Nachzahlungen für vorhergehende und Vorauszahlungen für spätere Geschäftsjahre ebenso wie Kosten für vermietete bzw. verpachtete betriebsfremd genutzte Gebäude, Gebäudeteile u. dgl. nicht mit aufzuführen waren. Zu den dargestellten Kostenarten, bei denen es sich um die ursprünglich anfallenden Kosten handelt (Löhne, Gehälter, Materialverbrauch usw.), ist folgendes zu bemerken:

Die Löhne und Gehälter (ohne Spesen, Tagegelder, Auslösungen u. ä.) stellen die Bar- und Sachbezüge brutto dar, das heißt vor Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen, aber ohne Arbeitgeberanteile. Eventuelle Sachbezüge waren mit dem Betrag einzusetzen, der dem Lohnsteuerabzug zugrunde gelegt wurde. Entgelte für tätige Inhaber und Mitinhaber sowie für mithelfende Familienangehörige waren nur dann zu berücksichtigen (z. B. bei Einzelfirmen und Personengesellschaften), wenn ein vertragliches Lohn-, Gehalts- oder Lehrverhältnis zum erfaßten Unternehmen bestand. Einzubeziehen waren auch an Teilbeschäftigte und Aushilfskräfte gezahlte Vergütungen, ferner Bezüge von Gesellschaftern, Vorstandsmitgliedern und anderen leitenden Kräften, soweit sie steuerlich als „Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit“ angesehen werden, sowie Weihnachtsgelder, Gratifikationen u. ä. Das auf Grund des Kindergeldgesetzes für das dritte und jedes weitere Kind gezahlte Kindergeld war nicht einzubeziehen. Hierfür sollten die Beiträge zur Familienausgleichskasse (gemäß des Kindergeldgesetzes) bei den gesetzlichen Sozialkosten mit aufgeführt werden.

Bei den gesetzlichen Sozialkosten handelt es sich neben den bereits zuvor erwähnten Beiträgen zur Familienausgleichskasse um die Arbeitgeberanteile zur Pflichtversicherung und um die Berufsgenossenschaftsbeiträge. Die Arbeitgeberanteile zur Pflichtversicherung setzen sich aus

¹⁾ Vgl. hierzu Dr. Bartels und Mitarbeiter: „Die Neuberechnung des Sozialprodukts für die Bundesrepublik Deutschland“ in „Wirtschaft und Statistik“, 9. Jg., NF, Heft 3, März 1957.

Beiträgen zur Kranken-, Renten- und Arbeitslosenversicherung zusammen.

Die übrigen Sozialkosten stellen die auf tariflicher, betriebs- und brancheüblicher Grundlage beruhenden bzw. freiwillig gewährten Sozialaufwendungen dar. Insbesondere rechnen hierzu:

- Umzugsvergütungen
- Aufwendungen für zusätzliche Invaliden-, Alters- und Hinterbliebenenfürsorge
- Sterbegelder und Aufwendungen bei Beisetzungen
- Unterstützungen in Notfällen
- Beiträge zum Einkauf von Arbeitnehmern in Unfall-, Lebens- und Rentenversicherungen sowie zu Belegschaftsversicherungen
- Freiwillige Aufwendungen für Unfallverhütungen und Gesundheitsfürsorge
- Aufwendungen zur Verbilligung von Personalverpflegung usw., Aufwendungen für Betriebsfeiern u. dgl.

Als kalkulatorisches Unternehmerentgelt war von Einzelfirmen und Personengesellschaften ein angemessenes Entgelt für die Tätigkeit des Inhabers (der Inhaber) und der im Unternehmen mithelfenden Familienangehörigen (z. B. als Fahrer oder Beifahrer), soweit sie in keinem Lohn-, Gehalts- oder Lehrverhältnis im Unternehmen standen, anzugeben. Als angemessen galt die Höhe des durchschnittlichen Gehalts von Angestellten mit entsprechender Tätigkeit.

Spesen, Tagegelder, Auslösungen u. ä. treten hier hauptsächlich beim Fahrpersonal auf.

Der Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmierstoffen für Kraftfahrzeuge und sonstige Fahrzeuge war mit dem Einstandswert, das heißt Einstandspreis zuzüglich Beschaffungskosten (Fracht, Zoll, Umsatzausgleichsteuer u. dgl.), abzüglich Rabatte, Boni, Preisnachlässe sowie bei Lieferanten erzielter Skonti anzugeben. Dies sollte auch beim Materialverbrauch sowie bei der umgesetzten Handelsware beachtet werden.

Beim Materialverbrauch handelt es sich um den Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen, soweit diese nicht bereits beim Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmierstoffen usw. ausgewiesen wurden. Hierin enthalten ist auch der Verbrauch von Strom, Gas, Wasser u. dgl. sowie von Ersatzteilen, Bereifung, Werkstattmaterial und Zubehör wie Werkzeuge, Reinigungsmittel u. dgl.

Als umgesetzte Handelsware sollten die fertigbezogenen Waren zum Wiederverkauf mit dem Einstandswert ausgewiesen werden.

Den Reparatur- und Instandhaltungskosten liegen nur fremde Leistungen zugrunde. Bei einer Betriebskombination mit Schifffahrt waren hierzu auch die Reparaturkosten für die Beseitigung von Havarieschäden an eigenen und fremden Schiffen und sonstige Kosten in Verbindung mit diesen Schäden (Anwalts- und Gutachterkosten u. dgl.) zu zählen. Von Versicherungen erstattete Beträge wurden abgesetzt. Soweit Reparaturarbeiten mit eigenen Arbeitskräften durchgeführt wurden, sind die Löhne hierfür in der Position „Löhne und Gehälter“ und der dazugehörige Materialverbrauch in der Position „Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen“ enthalten.

Zusammen mit der Miete für Geschäfts- und Betriebsräume (einschließlich Garagen, Lagerräume, ohne betriebsfremd genutzte Räume) waren auch Beträge für Pacht anzugeben. Als Mietwert der eigenen Geschäfts- und Betriebsräume war der Nutzungswert der vom Betrieb genutzten Räume auf eigenen Grundstücken, ohne Kosten für Heizung, Beleuchtung u. dgl. auszuweisen, der der üblichen Miete für Räume in gleichem Umfang und gleicher Lage entsprach. Kosten, die üblicherweise der Vermieter zu tragen hätte, sind im Mietwert abgegolten und waren hierin zu verrechnen (z. B. Grundsteuer, sonstige Abgaben für Grundstücke, steuerliche Abschreibungen). Sie waren nicht in andere Kostenarten einzubeziehen. Wurden das eigene Grundstück und Gebäude vollständig vom befrag-

ten Unternehmen genutzt, so daß die Angabe eines Mietwertes Schwierigkeiten bereitete, so waren statt dessen in einer Summe anzugeben: Abschreibungen, Prämien für Gebäudeversicherung, Grundsteuer, Gebühren und Beiträge für Gebäude, Hypotheken- und Grundschuldzinsen (ohne Tilgungsbeträge). Die übrigen Grundstückskosten sollten in diesen Fällen, die nur vereinzelt auftraten, bei den entsprechenden Kostenpositionen mit aufgeführt werden.

Die ausgewiesene Umsatzsteuer entfällt auf Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen im Nahverkehr, Erlöse aus Spedition (einschließlich Möbelspedition) und Lagerei, auf den Umsatz im Handel, eigener Herstellung usw. und auf die sonstigen Umsätze.

Zu den „sonstigen“ Steuern, die gesondert neben der Gewerbe- und Lohnsummen-, Umsatz-, Kraftfahrzeug- sowie Beförderungsteuer erfragt wurden, zählt z. B. die Wechsel- und Urkundensteuer, aber nicht die Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer, Lastenausgleichs-abgaben und die Grundsteuer. Die letztere ist im Mietwert abgegolten.

Bei den Versicherungsprämien, Abgaben und Gebühren handelt es sich um solche für die Kfz-Kasko-Haftpflichtversicherung, für Transport-, Güter-, Lager-, Speditionsversicherung u. dgl., Gebühren für Frachtenprüfung (BAG), für die technische Überprüfung der Fahrzeuge, Fahrzeugzulassung u. ä. Außerdem zählen hierzu Straßenbenutzungsgebühren in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands, soweit sie nicht erstattet wurden. Bei Betriebskombination mit Schifffahrt waren hier auch die Reise- und Fahrtauslagen (Schiffahrtsabgaben, Steuermanns- [Lotsen-]gelder, Hafen- und Liegeplatzgelder, Vorspann- und Schlepphilfe beim Aufnehmen, Grenzabfertigungsgebühren für das Schiff u. dgl.), fremde Schlepp- und Bugsierlöhne sowie fremde Umschlag- und Leichterkosten (soweit sie von den Unternehmen getragen wurden) anzugeben.

Die steuerlichen Abschreibungen (außer auf Gebäude und ohne Sonderabschreibungen gemäß § 7 e EStG und ohne geringwertige Wirtschaftsgüter gemäß § 6, 2 EStG) umfassen Abschreibungen auf Fahrzeuge aller Art, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl. (auch Abschreibungen gemäß Berlinhilfegesetz (§ 14) für Berliner Betriebe bzw. Betriebsstätten sowie Sonderabschreibungen für Investitionen in bestimmten Grenzgebieten) und Abschreibungen auf Forderungen aus Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände), soweit sie im Geschäftsjahr 1963 uneinbringlich geworden sind.

Bei den geringwertigen Wirtschaftsgütern handelt es sich um solche bis zu 600 DM im Einzelfall, die im Berichtsjahr angeschafft und ohne Berücksichtigung der längeren Nutzungsdauer voll abgeschrieben wurden (§ 6, 2 EStG).

Zu den Fremdkapitalzinsen gehören die Zinsen für langfristige Schulden, für Lieferanten- und Bankkredite, Zinsen für sonstige Schulden einschließlich Diskont (ohne Wechselspesen) und Provisionen für Bankkredite (insbesondere Kredit- und Überziehungsprovisionen sowie Kreditbereitstellungsprovisionen). Sie waren nicht mit Zinserträgen zu saldieren. Bankspesen (z. B. Provisionen aus dem Zahlungsverkehr und aus dem Effektengeschäft) sind dagegen bei den „sonstigen“ Kosten mit aufgeführt.

Die bereits beim wirtschaftlichen Umsatz erwähnten „Auslagen“ gemäß § 5 Abs. 4 UStG sind auch bei den Kosten gesondert ausgewiesen.

Als letzte Kostenposition erscheinen die „sonstigen“ Kosten, bei denen es sich z. B. um Provisionen, Fremdfrachten, Büromaterial, Porto und sonstige Postgebühren, Verbandsbeiträge, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung, allgemeine Werbe- und Reisekosten, Werbe- und Abfertigungsvergütungen nach VOPR 3/59 und Bankspesen handelt. Nicht zu berücksichtigen waren Versicherungsbeiträge usw. für private Zwecke, Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer, Lastenausgleichs-abgaben; außerdem an Kunden gewährte Rabatte, Preisnachlässe, Skonti u. dgl., die vom Umsatz abzusetzen waren.

3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen

Die Tabelle 3 zeigt zunächst die Zahl und Zusammensetzung der bei den erfaßten Unternehmen tätigen Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1963. Der Jahresdurchschnitt der tätigen Personen sollte von den befragten Unternehmen aus der Summe der Beschäftigten an den Monatsenden dividiert durch 12 errechnet werden. Urlauber, Erkrankte und sonstige vorübergehend Abwesende waren einzubeziehen, während Personen, die 1963 den Grundwehrdienst ableisteten, für diese Zeit nicht mitgezählt werden sollten. Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, werden — im Gegensatz zu einigen anderen Verkehrszweigen — neben den Vollbeschäftigten auch die Teilbeschäftigten ausgewiesen. Als Vollbeschäftigte waren alle Personen, die während der vollen, im befragten Unternehmen üblichen (wöchentlichen) Arbeits-

zeit tätig waren, anzugeben. Dagegen sollten alle Personen, die dauernd oder als Aushilfskräfte stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen tätig waren, als Teilbeschäftigte gemeldet werden.

Die Personalkosten, die in Tabelle 2 in Prozent der Gesamtleistung dargestellt werden, erscheinen hier in DM je Unternehmen.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Die erfragten Posten des Jahresabschlusses am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1963 (Tabelle 4) waren entsprechend der Steuerbilanz anzugeben. Soweit eine Bilanz nicht erstellt wurde, waren die Angaben nach bestem Wissen zu schätzen.

B. Binnenschifffahrt (Güterbeförderung)

Da der Fragebogen für die Binnenschifffahrt in seinem grundsätzlichen Aufbau dem Fragebogen für den Gewerblichen Güterkraftverkehr, Spedition (einschließlich Möbelspedition) und Lagerei entsprach, stimmen die ermittelten Tatbestände inhaltlich teilweise überein. Die nachstehenden Ausführungen beschränken sich daher auf jene Positionen, bei denen gewisse Abweichungen vorliegen.

Die Ergebnisse für die Binnenschifffahrt, bei der es sich nur um Unternehmen mit Schwerpunkt in der Güterbeförderung handelt, wurden nach der Art der Schifffahrt wie folgt gegliedert:

1. Reedereien
2. Partikulierschifffahrt.

Unter Reederei wird ein Schifffahrtsunternehmen verstanden, das Transporte gewerbsmäßig übernimmt, sie mit eigenen bzw. von ihm ausgerüsteten und sonstigem fremdem Schiffsraum unter Verwendung eigener oder fremder Schleppkraft durchführt und zu diesem Zweck über eine kaufmännische Organisation an Land verfügt, mit der es die Fahrzeuge einteilt (disponiert) und im allgemeinen Fracht- und Schleppgut wirbt (akquiriert).

Als Partikulier (Privatschiffer, Kleinschiffer) wird derjenige Schiffseigener bezeichnet, der in der Regel mit nicht mehr als drei Binnenschiffen gewerblich Güter für andere befördert (bzw. Kähne schleppt), als Kleingewerbetreibender im Sinne des § 4 Abs. 1 HGB über keinen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb verfügt und seine Transporte im allgemeinen über Reedereien, Befrachter oder andere erhält, ohne selbst zu werben (akquirieren).

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Der wirtschaftliche Umsatz (Tabelle 1) ist hier gegliedert in Erlöse in der Binnenschifffahrt, Erlöse aus Spedition, Umschlag und Lagerei, Erlöse aus sonstiger Verkehrstätigkeit (z. B. im Güterkraftverkehr, Personenkraftverkehr und in der Seeschifffahrt), Umsatz von Handelsware (Handelsumsatz), Umsatz von selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen, in „Auslagen“ — die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbar sind — und in „sonstige“ Umsätze.

Die Erlöse in der Binnenschifffahrt sind unterteilt in solche aus Beförderungsleistungen im Güterverkehr einschließlich Zuschüssen aus Ausgleichskassen der Schifferbetriebsverbände (jedoch nach Abzug der Abgaben zu Frachten-Ausgleichskassen) und aus Schlepp- und Schubleistungen einschließlich Nebenleistungen, aus Beförderungsleistungen

im Personenverkehr und aus sonstigen Leistungen in der Binnenschifffahrt. Zu letzterem zählt z. B. das Lagergeschäft in Binnenschiffen, die Vermietung von Schiffen, Erlöse aus Leistungen von Kranschiffen u. dgl. Weiterberechnete Kanal-kosten wie Schifffahrtsabgaben und Kanalschlepplöhne sollten in den Erlösen in der Binnenschifffahrt — ebenso wie sonstige „durchlaufende Posten“ — nicht enthalten sein.

Bei Betriebskombination mit Spedition waren bei den Erlösen aus Spedition, Umschlag und Lagerei auch die im Speditionsertrag eingeschlossenen Erlöse für die An- und Abfuhr im Nahverkehr bzw. in der Speditionsrollfuhr mit anzugeben. Wurden bei der Abwicklung von Speditionsaufträgen Transporte mit eigenen Schiffen bzw. Kraftfahrzeugen durchgeführt, so waren die Erlöse für diese Beförderungsleistungen bei denen der Binnenschifffahrt (Güterverkehr) bzw. bei den Erlösen aus sonstiger Verkehrstätigkeit aufzuführen. Sofern solche Fälle auftraten, waren daher bei den Erlösen aus Spedition, Umschlag und Lagerei nicht die ursprünglichen, sondern nur die — wie vorstehend ausgeführt — gekürzten Speditionserlöse auszuweisen.

Wurde von Unternehmen der Binnenschifffahrt auch Fernverkehr im Güterkraftverkehr (in der Funktion eines reinen Transportunternehmens) mit eigenen Kraftfahrzeugen betrieben, sollten die hierfür erzielten Beträge ebenfalls nicht bei den Erlösen in der Binnenschifffahrt (Güterverkehr), sondern bei den Erlösen aus sonstiger Verkehrstätigkeit aufgeführt werden. Entsprechend waren auch Beträge aus dem reinen Nahverkehr mit eigenen Kraftfahrzeugen zu melden.

Zu den sonstigen Umsätzen rechnen z. B. Provisionen für die Befrachtung fremder Schiffe, Provisionen aus Versicherungsvermittlung, Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung von betrieblichen Anlagen und Einrichtungen wie Garagen, Kraftfahrzeuge u. dgl. Auch hier waren Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen u. dgl., Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle, betriebsfremde Erträge wie Einnahmen aus der Vermietung und Verpachtung betriebsfremd genutzter Gebäude und Gebäudeteile sowie Zinsen, Dividenden u. dgl. ausdrücklich ausgenommen.

2. Kosten in % der Gesamtleistung

Ein Teil der in der Tabelle 2 dargestellten Kosten wie Personalkosten, Materialverbrauch, Miete und/oder Mietwert stimmt inhaltlich mit den Ausführungen beim Gewerblichen Güterkraftverkehr usw. überein.

Zu den Reparatur- und Instandhaltungskosten waren auch die Reparaturkosten für die Beseti-

gung von Havarieschäden an eigenen und fremden Schiffen und sonstige Kosten in Verbindung mit diesen Schäden (z. B. Anwalts- und Gutachterkosten) zu zählen. Durch Versicherungen erstattete Beträge wurden abgesetzt.

Die bei den Steuern gesondert ausgewiesene Umsatz- und Beförderungsteuer fiel bei Nebenbetrieben an.

Bei den Versicherungsprämien handelt es sich um solche für die Schiffsversicherung, für die Kfz-Kasko- und Haftpflichtversicherung, für Transport-, Güter-, Lager- und Speditionsversicherung u. dgl.

Als Reise- und Fahrtauslagen kommen in Frage: Schiffsabgaben für das leere Schiff, Steuermanns-(Lotsen-)gelder, Hafen- und Liegeplatzgelder, Grenzabfertigungsgebühren für das Schiff, Auslösungen sowie kleine Fahrt- und Reiseauslagen. Zu den fremden Schlepp- und Bugsierlöhnen zählen auch die Kanalschlepplöhne. Die vorstehend genannten Kosten waren ebenso wie fremde Umschlag- und Leichterkosten nur insoweit anzugeben, als sie vom erfragten Unternehmen getragen und nicht weiterberechnet wurden. Bei Betriebskombination mit Güterkraftverkehr waren hier auch Abgaben und Gebühren (z. B. für Frachtenprüfung — BAG — u. dgl.) mit anzugeben.

Zu den sonstigen Kosten zählen u. a. Provisionen für die Vermittlungstätigkeit von Maklern, Spediteuren usw., Fremdfrachten, Büromaterial, Porto und sonstige Postgebühren, Verbandsbeiträge, Eichkosten, Dampfkesselüberwachung, Gebühren des Wetterdienstes, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung sowie Werbe- und Reisekosten. Sie enthalten auch die von den Mitgliedern der Schifferbetriebsverbände an deren Ausgleichskassen zu zahlenden Beiträge. Diese Beiträge dienen zur Aufbesserung der Einnahmen jener Mitglieder, die frachtungünstige Transporte ausführen. Für die betreffenden Schiffseigner sind die Zuschüsse aus den Ausgleichskassen Frachteinnahmen. Daher erscheinen sie bei den Erlösen in der

Binnenschiffahrt (Beförderungsleistungen im Güterverkehr), wie dies vorstehend bereits angedeutet wurde. Diese Ausgleichskassen dürfen nicht mit der Frachten-Ausgleichskasse der Rheinschiffahrt im süddeutschen Kohlenverkehr verwechselt werden, die durch einen prozentualen Abzug von den Ruhrkohlenfrachten im Verkehr Ruhrgebiet — Süddeutschland gespeist wird. Aus dieser Kasse werden aber keine Zuschüsse an Schiffahrtstreibende geleistet, sondern ausschließlich an Kohlenempfänger. Die Beiträge zu dieser Kasse mindern die Erlöse der Binnenschiffahrt und waren daher beim Umsatz abzusetzen.

3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen

Im Gegensatz zum Gewerblichen Güterkraftverkehr usw. wurden die Teilbeschäftigten nicht gesondert erfragt. Es bedarf hier ebenfalls des Hinweises, daß alle Personen, die im befragten Unternehmen beschäftigt waren, auch Urlauber, Erkrankte und sonstige vorübergehend Abwesende, dauernd oder als Aushilfskräfte stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen Tätige voll gezählt wurden. Der Jahresdurchschnitt der tätigen Personen sollte in gleicher Weise wie beim Gewerblichen Güterkraftverkehr usw. ermittelt werden, wobei ebenfalls Personen, die 1963 den Grundwehrdienst ableisteten, für diese Zeit nicht mitzuzählen waren. Die Gliederung der tätigen Personen ist auf die besonderen Verhältnisse in der Binnenschiffahrt zugeschnitten.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Die gleichen Erläuterungen wie vorstehend beim Gewerblichen Güterkraftverkehr usw. gelten auch für die Tabelle 4 der Binnenschiffahrt.

C. See- und Küstenschiffahrt

Bei der See- und Küstenschiffahrt wurden gesonderte Ergebnisse erstellt für:

1. Güter- und Personenbeförderung über See (Seeschiffahrt)
2. Güter- und Personenbeförderung in Küstengewässern (Küstenschiffahrt).

In der Seeschiffahrt (Europäische und Übersee-Tramp- und Linienschiffahrt) sind im Gegensatz zur Erhebung 1959 diesmal auch Tankreedereien mit erfaßt worden. Unter Küstenschiffahrt wird die seewärtige Güter- und Personenbeförderung mit Küstenmotorschiffen, das heißt Einheiten bis zu 500 BRT, in nordwesteuropäischen Seeverkehrsgebieten verstanden.

Von einer Ausgliederung des Reedereibetriebsteils wurde diesmal abgesehen, da die hierfür bei der Erhebung 1959 erstellten gesonderten Ergebnisse nur einen geringen Ausgewert hatten.

Auch zu diesem Erhebungsbereich werden nachfolgend nur jene Positionen besonders erläutert, die in den bereits behandelten Verkehrszweigen nicht vorkommen bzw. inhaltlich von diesen abweichen. Einige Positionen des Fragebogens sind in Anbetracht der besonderen Situation der See- und Küstenschiffahrt zusammengefaßt dargestellt.

1. Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Der in Tabelle 1 dargestellte wirtschaftliche Umsatz umfaßt den Gesamtbetrag der im Geschäftsjahr abgerechneten betrieblichen Leistungen und Lieferungen ohne Rück-

sicht auf den Zahlungseingang. Erlösberichtigungen, wie Preisnachlässe, Rabatte, Boni, Retouren u. dgl. sowie Skonti, waren zu berücksichtigen. Durchlaufende Posten gemäß § 5 Abs. 3 UStG (Beträge, die im Namen und für Rechnung eines anderen vereinnahmt und verausgabt wurden) sollten weder hier noch bei den Kosten enthalten sein. Der wirtschaftliche Umsatz setzt sich hier aus den Erlösen des Unternehmensteils Reedereibetrieb und aus den „übrigen“ Umsätzen zusammen.

Zu den Erlösen aus dem Reedereibetrieb gehören in erster Linie die Erlöse aus Reisen (Bruttofrachten aus der Güterbeförderung, Erlöse aus Passagen und Umsätzen, die hiermit im Zusammenhang stehen, sowie Erlöse aus sonstigen Leistungen in der See- und Küstenschiffahrt), Einnahmen aus der Vercharterung von Seeschiffen, ferner aus Bereederung und Befrachtung von fremden Schiffen (ohne Gewinnanteile aus Partenreederei).

Wegen der unterschiedlichen Verhältnisse im Rechnungswesen sollten bei den Erlösen aus Reisen diesmal grundsätzlich die auf das Geschäftsjahr 1963 periodengerecht abgegrenzten Erlöse der im Geschäftsjahr 1962 begonnenen und erst 1963 beendeten bzw. der im Geschäftsjahr 1963 begonnenen und erst 1964 beendeten Reisen angegeben werden. In den Fällen, in denen dagegen eine periodengerechte Abgrenzung der Erlöse (und Kosten) aus Reisen nicht vorlag, konnten auch die Erlöse der im Geschäftsjahr 1963 verrechneten Reisen — unter besonderer Kennzeichnung im Fragebogen — eingesetzt werden. Demgegenüber war die Fragestellung bei der Erhebung 1959 grundsätzlich auf die verrechneten Reisen abgestellt, doch zeigte sich, daß die Angaben größtenteils periodengerecht abgegrenzt waren. Dies hat sich auch bei der jetzigen Erhebung bestätigt.

Zu den übrigen Umsätzen rechnen hier Erlöse aus Maklerei, Stauerei, Umschlag, Spedition und Lagerei, Erlöse aus der Binnenschifffahrt bzw. aus dem Güterkraftverkehr, ferner „Auslagen“, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbar sind (z. B. bei Betriebskombination mit Spedition und/oder Fernverkehr), Umsatz von selbsthergestellten Erzeugnissen (z. B. Schiffbau) und aus Reparaturen u. dgl. für Fremde, Umsatz von Handelsware (Handelsumsatz) sowie Provisionen, Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung sonstiger betrieblicher Anlagen, Einrichtungen u. dgl. Nicht aufzuführen waren auch hier Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen u. dgl. Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle, außerordentliche und betriebsfremde Erträge wie Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung von betriebsfremd genutzten Gebäuden und Gebäudeteilen sowie Zinsen, Dividenden u. dgl.

2. Kosten in % der Gesamtleistung

Die vorstehenden Ausführungen zu den Erlösen aus Reisen (periodengerecht abgegrenzte bzw. verrechnete Reisen) gelten sinngemäß auch für die hierauf entfallenden Kosten der Tabelle 2.

Zu den Löhnen und Gehältern zählen auch die Aufwendungen für die Verpflegung von Schiffspersonal. Die Position Sozialkosten setzt sich aus den zuvor erläuterten „gesetzlichen“ und „übrigen“ Sozialkosten zusammen.

Die Ruhegehälter und Pensionen waren nur aufzuführen, soweit sie nicht auf Grund früherer Rückstellungen gezahlt wurden.

Zu den Personal-Sonderkosten gehören jene Beträge, die zwar mit dem Personaleinsatz in Zusammenhang stehen, jedoch für die Beschäftigten keinen Einkommenscharakter haben (z. B. Musterungskosten, Krankenfürsorge im Ausland).

Der Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen (einschließlich Strom, Gas, Wasser u. dgl. — soweit nicht in der Position „Verbrauch von Brenn-, Kraft- und Schmierstoffen für Schiffe und sonstige Fahrzeuge“ erfaßt) schließt auch den Proviant für Passagiere und die Ausrüstung (Verbrauch von Schiffsmaterial, Ersatzteilen, Werkstattmaterial und Zubehör, wie Werkzeuge, Reinigungsmittel u. dgl.) ein.

Zusammen mit den Reparatur- und Instandhaltungskosten waren die nicht aktivierten Klassenkosten anzugeben. Die letzteren stellen die im vierjährigen Abstand anfallenden Kosten für die Inspektion und Überholung von Schiffskörper und Antriebsanlage dar. Durch Versicherungen erstattete Reparaturkosten u. dgl. sind abgesetzt.

Die Hafengebühren, Lade- und Löschkosten sowie Kommissionen enthalten z. B. Lotsengebühren, Hafengebühren und Taxen, Schleppgebühren, Bojengelder, Kaigelder, Kanalgebühren, Klarierungskosten, Leuchtfeuerabgaben, fremde Lade- und Löschkosten, Makler- und sonstige Provisionen.

In der Position Bereederungs- und Chartergebühren sowie Mieten und Pachten sind auch Kosten für gemietete sonstige Fahrzeuge, Maschinen sowie für betrieblich genutzte Gebäude, Räume u. dgl. enthalten.

Als Versicherungsprämien kommen Prämien für den Schiffspark, für Transport-, Güter-, Lager- und Speditionsversicherung, für Kfz-Kasko- und Haftpflichtversicherung u. dgl. in Frage.

In der Kostenposition Abschreibungen und Fremdkapitalzinsen sind die linearen Abschreibungen auf Seeschiffe, die steuerlichen Abschreibungen auf sonstige bewegliche Anlagegüter (sonstige Schiffe, Kraftfahrzeuge, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl.) und auf betrieblich genutzte Gebäude zusammengefaßt. Ferner sind einbezogen auch Abschreibungen auf Forderungen aus Leistungen und Warenlieferungen, die Sonderabschreibungen gemäß § 7 e EStG und die geringwertigen Wirtschaftsgüter gemäß § 6 (2) EStG (bis 600 DM im Einzelfall) sowie die Fremdkapitalzinsen. Sonderabschreibungen gemäß § 7 e EStG kamen bei den befragten Unternehmen nicht vor. Bei den Fremdkapitalzinsen handelt es sich um Zinsen für langfristige Schulden, für Lieferanten- und Bankkredite, Zinsen für sonstige Schulden einschließlich Diskont (ohne Wechselspesen) und Provisionen für Bankkredite (insbesondere Kredit- und Überziehungsprovisionen sowie Kreditbereitstellungsprovisionen). Sie waren nicht mit Zinserträgen zu saldieren. Bankspesen (z. B. Provisionen aus dem Zahlungsverkehr und aus dem Effektengeschäft) sind bei den „übrigen Kosten“ mit aufgeführt.

Zu den übrigen Kosten zählen z. B. Steuern, Auslagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG absetzbar sind (z. B. bei Betriebskombination mit Spedition und/oder Fernverkehr), Porto und Postgebühren, Büromaterial, Verbandsbeiträge, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung, Werbe- und Reisekosten sowie Bank- und Wechselspesen. Ausdrücklich ausgenommen waren Versicherungsbeiträge usw. für private Zwecke, Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer sowie Lastenausgleichsabgaben.

3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen

Die entsprechenden Ausführungen für die Binnenschifffahrt gelten auch in sinngemäßer Anwendung für Tabelle 3 der See- und Küstenschifffahrt. Im Gegensatz zur Binnenschifffahrt wurde allerdings das kalkulatorische Unternehmerentgelt nicht erfragt.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen

In den Verbindlichkeiten auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Schulden) sind solche aus Anschaffungen von Schiffen u. dgl. nicht enthalten. Es muß aber damit gerechnet werden, daß vereinzelt Kreditverpflichtungen hier mit angegeben wurden.

D. Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Für die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen werden diesmal auch gesonderte Ergebnisse für Unternehmen mit Schwerpunkt

1. Schienenverkehr
2. Straßenverkehr

ausgewiesen. Während bei der Erhebung 1959 der Güterverkehr im Vordergrund stand, wurden diesmal auch Unternehmen mit Schwerpunkt im Personenverkehr einbezogen.

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Der wirtschaftliche Umsatz (Tabelle 1) ist hier gegliedert in Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen, in „Auslagen“ — die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbar sind — und in „sonstige“ Umsätze.

Die Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen werden getrennt dargestellt für den Eisenbahn-

verkehr und den Kraftfahrzeugverkehr: außerdem in beiden Fällen auch für den Personen- und Güterverkehr. Nebenleistungen (z. B. Ein- und Ausladen, Umladen im Kraftfahrzeugverkehr) sowie die Beförderungsteuer sollten einbezogen werden.

Die sonstigen Umsätze enthalten z. B. Vergütungen der Deutschen Bundespost, Erlöse aus der Erzeugung oder Abgabe von Stoffen, Geräten, Werkzeugen u. dgl., aus der Abgabe von Wasser, Gas, Strom und Wärme sowie Einnahmen aus der Vermietung und Verpachtung betrieblich genutzter Anlagen und Einrichtungen. Wiederum nicht einzubeziehen waren Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen u. dgl., Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle, betriebsfremde Erträge wie Einnahmen aus der Vermietung und Verpachtung betriebsfremd genutzter Gebäude und Gebäudeteile sowie Zinsen, Dividenden u. dgl.

2. Kosten in % der Gesamtleistung

Zu den in Tabelle 2 ausgewiesenen gesetzlichen Sozialkosten zählen hier auch die Beiträge zur Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen.

Bei den Ruhegehältern und Pensionen waren nur die gesetzlichen Pensionen und die Aufwendungen für gesetzliche Hinterbliebenenfürsorge aufzuführen, die auf Grund des Bundesbeamtengesetzes (BBG) oder eines nach dem Beamtenrechtsrahmengesetz (BRRG) erlassenen weiteren Gesetzes oder einer Verordnung von öffentlich-rechtlichen Unternehmen, kommunalen Eigenbetrieben u. ä. an Ruhegehaltsempfänger, Witwen und Waisen gezahlt wurden. Leistungen auf Grund früherer Rückstellungen sollten nicht angegeben werden. Statt dessen waren die jährlichen Zuführungen zu Rückstellungen sowie Überweisungen an eine juristische selb-

ständige Pensionskasse bei den „übrigen“ Sozialkosten anzugeben.

Zu den sonstigen Steuern gehört hier z. B. die Grundsteuer, aber nicht die Körperschaft- und Vermögensteuer sowie die Lastenausgleichsabgaben.

Die Mieten und Pachten schließen auch die Aufwendungen für gemietete Fahrzeuge (z. B. Lokomotiven, Automobile, Lastkraftwagen) mit ein.

Die steuerlichen Abschreibungen sind gegliedert in Abschreibungen auf Fahrzeuge aller Art, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl. (auch Abschreibungen gemäß Berlinhilfegesetz (§ 14) für Berliner Betriebe sowie Sonderabschreibungen für Investitionen in bestimmten Grenzgebieten), in Abschreibungen auf betrieblich genutzte Gebäude und in Abschreibungen auf Forderungen aus Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände), soweit sie im Geschäftsjahr 1963 uneinbringlich geworden sind.

Als sonstige Kosten waren z. B. Ersatzleistungen an Dritte, soweit sie nicht von anderer Seite erstattet wurden, Aufwendungen für Büromaterial, Porto und sonstige Postgebühren, Verbandsbeiträge, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung, Werbe- und Reisekosten sowie Bankspesen anzugeben.

3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen

Zur Tabelle 3 sind keine besonderen Hinweise notwendig.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Auch zu den dargestellten Tatbeständen der Tabelle 4 bedarf es keiner Erläuterungen.

E. Öffentlicher Straßenverkehr

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Der wirtschaftliche Umsatz (Tabelle 1) ist hier gegliedert in Erlöse aus eigenen Verkehrsleistungen, Erlöse aus Umschlag, Lagerung und Spedition, Umsatz aus der Abgabe von Strom, Gas, Wasser und von selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen (auch Reparaturen u. dgl. für Fremde) sowie von gewonnenen Stoffen (z. B. Sand, Kies), Umsatz von Handelsware, Auslagen — die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbar sind — und in „sonstige“ Umsätze.

Bei den Erlösen aus eigenen Verkehrsleistungen wird auch unterschieden zwischen solchen im Personenverkehr sowie im Güterverkehr. In den erstgenannten Erlösen ist die im Beförderungsentgelt enthaltene oder eventuell gesondert eingezogene Beförderungsteuer enthalten. Die Erlöse im Güterverkehr stellen die Bruttofrachtbeträge dar.

Als sonstige Umsätze kommen hier insbesondere in Frage: Provisionen, Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung betrieblicher Anlagen und Einrichtungen (z. B. von Reklameflächen) sowie Erlöse aus dem Verkauf von Fahrplänen, Fundsachen u. dgl.

Nicht einbezogen werden sollten hier Abgeltungszahlungen für gemeinwirtschaftliche Lasten, Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen u. dgl., Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle, betriebsfremde Erträge wie Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung betriebsfremd genutzter Gebäude und Gebäudeteile sowie Zinsen, Dividenden u. dgl.

Außerdem wurden die erhaltenen Abgeltungszahlungen für Tarif- und sonstige gemeinwirtschaftliche

Auflagen gesondert erfragt. Zu den letzteren gehören z. B. Zahlungen der öffentlichen Hand für die Unterhaltung unrentabler Linien sowie Zinszuschüsse.

Die Gesamtleistung stellt die Summe aus dem wirtschaftlichen Umsatz, den erhaltenen Abgeltungszahlungen, den Bestandsveränderungen an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen und den innerbetrieblichen Leistungen dar.

2. Kosten in % der Gesamtleistung

Die Kostenartengliederung in Tabelle 2 stimmt inhaltlich weitgehend mit der der anderen Verkehrszweige überein, die vorstehend bereits ausführlich erläutert wurde. Zusätzlich wird hier die Konzessionsabgabe ausgewiesen.

3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen

Da die Verwaltungsarbeiten in einigen Fällen von der allgemeinen Stadtverwaltung erledigt wurden, ergaben sich bei der Ermittlung der in Tabelle 3 ausgewiesenen Zahl der tätigen Personen sowie bei den Personalkosten gewisse Schwierigkeiten. Es muß daher damit gerechnet werden, daß die Abgrenzung nicht immer restlos gelungen ist.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Auf besondere Erläuterungen kann verzichtet werden.

F. Reisevermittlung (Reisebüros)

Bei den Reisebüros wird unterschieden zwischen Unternehmen, die Reiseveranstaltung und/oder Reisevermittlung betreiben.

Bei der Reiseveranstaltung werden Reisen ausgeschrieben und im eigenen Namen angeboten, die ein touristisches Arrangement enthalten (Beförderung, Unterbringung, Verpflegung usw.).

Reisevermittlung liegt vor, wenn Reisedienstleistungen (von Verkehrsträgern, Beherbergungsbetrieben, Gaststätten usw., auch von Reiseveranstaltern) im fremden Namen für fremde Rechnung vermittelt werden.

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, mußte auf die Darstellung gesonderter Ergebnisse für Unternehmen mit Schwerpunkt in der Reiseveranstaltung verzichtet werden, da hier Schwierigkeiten infolge unterschiedlicher Verbuchung der „Durchlaufenden Posten“ gemäß § 5 Abs. 3 USTG aufgetreten sind.

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Der in Tabelle 1 ausgewiesene wirtschaftliche Umsatz setzt sich zusammen aus den Erlösen aus Reiseveranstaltung, Provisionen aus Reisevermittlung, übrigen Reisebüroumsatz, Erlöse aus Personenverkehr einschließlich Ausflugsverkehr, Handelsumsatz (gegebenenfalls auch Gaststättenumsatz), Umsatz von selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen und aus „sonstigen“ Umsätzen.

In die Erlöse aus Reiseveranstaltung waren auch die Leistungen aus dem Ferienziel-Reiseverkehr gemäß § 43 (2) Personen-Beförderungsgesetz¹⁾ vom 27. März 1961 (einschließlich Beförderungsteuer) einzubeziehen.

Die Provisionen aus Reisevermittlung werden zunächst in einer Position ausgewiesen; zusätzlich auch die hierin enthaltenen Provisionen aus dem DER-Geschäft (nach Vordruck 48), die Flugpassagen sowie die Schiffspassagen.

Zum übrigen Reisebüroumsatz gehören z. B. Provisionen aus Zahlungsmittel- und Dokumentenbeschaffung, Versicherungen, Eintrittskarten sowie Provisionen aus dem Verkauf von Kursbüchern, Fahrplänen u. dgl.

Bei den Erlösen aus Personenverkehr waren auch die Entgelte aus dem Ausflugsverkehr mit eigenen, gemieteten oder gecharterten Fahrzeugen (einschließlich Beförderungsteuer) anzugeben.

Zu den sonstigen Umsätzen rechnen z. B. Provisionen aus Handelsvertretung, Anzeigenagentur, Lotto- und Totoannahme u. dgl. Nicht einzubeziehen waren Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen u. dgl., betriebsfremde Erträge wie Einnahmen aus der Vermietung und Verpachtung

¹⁾ Ferienziel-Reisen liegen nach dem PBefG vor, wenn Reisen zu Erholungsaufenthalten vom Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem von ihm aufgestellten Plan zu einem Gesamtentgelt für Beförderung und Unterkunft mit oder ohne Verpflegung angeboten und ausgeführt werden.

betriebsfremd genutzter Gebäude und Gebäudeteile sowie Zinsen, Dividenden u. dgl.

Die Gesamtleistung, die sich üblicherweise aus der Summe des wirtschaftlichen Umsatzes und der Veränderung der Bestände an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen ergibt, ist hier mit dem wirtschaftlichen Umsatz identisch, da Bestandsveränderungen zu den zuvor genannten Erzeugnissen nicht festgestellt wurden.

2. Kosten in % der Gesamtleistung

Der bei den Kosten in Tabelle 2 ausgewiesene Handelswaren- und Materialeinsatz betrifft Unternehmen, die auch Handel betrieben oder Erzeugnisse selbst herstellten oder bearbeiteten. Der wirtschaftliche Schwerpunkt lag aber auch in diesen Fällen in der Reisevermittlung.

Zu den sonstigen Sachkosten für Geschäfts- und Betriebsräume zählen z. B. die Kosten für Heizung, Beleuchtung, Reinigung sowie für Instandhaltung (so weit sie nicht im Mietwert berücksichtigt wurden) u. dgl. Auch eventuelle Betriebsstoffe für eine eigene Herstellung, Be- oder Verarbeitung sollten hier angegeben werden.

Die Kraftfahrzeugkosten (soweit betriebsbedingt) setzen sich hier aus den Versicherungsprämien, den Reparatur- und Instandhaltungskosten, dem Kraftstoffverbrauch sowie den sonstigen laufenden Betriebskosten zusammen. Dagegen waren die Personalkosten, Mieten, Steuern und die Abschreibungen bei den dafür vorgesehenen Positionen anzugeben.

Die Reise- und Werbekosten sollten etwaige Kosten für Kraftfahrzeuge nicht enthalten. Diese waren bei den entsprechenden Kostenpositionen auszuweisen.

Die sonstigen Kosten — soweit vorstehend nicht erfaßt — schließen z. B. die Bürokosten wie Büromaterial, Drucksachen, Zeitungen u. dgl., Provisionen (ohne Provisionen für Angestellte und Vertreter im Angestelltenverhältnis, die bei den Löhnen und Gehältern mit aufzuführen waren), Versicherungsprämien, Verbandsbeiträge, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung sowie Bankspesen ein. Nicht zu berücksichtigen waren Kosten für Kraftfahrzeuge, Versicherungsbeiträge usw. für private Zwecke, Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer, Lastenausgleichsabgaben.

3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen

Zur Tabelle 3 sind keine besonderen Erläuterungen erforderlich.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Bestände an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen (Tabelle 4) wurden von den befragten Unternehmen nicht ausgewiesen.

III. Die Kostenstruktur im Verkehrsgewerbe 1963

Bei der Kostenstrukturstatistik 1963 im Verkehrsgewerbe wurde gegenüber 1959 der Erhebungsbereich durch die Einbeziehung der Lagerei und der Reisevermittlung (Reisebüros) erweitert, doch mußte aus erhebungstechnischen Gründen auch diesmal auf die Befragung verschiedener Teile des Straßenverkehrs (z. B. Personenbeförderung mit Personenkraftwagen), der Binnenwasserstraßen und -häfen sowie weiterer Zweige des Verkehrsgewerbes verzichtet werden. Trotzdem vermitteln die vorliegenden Ergebnisse für große Teile dieses Wirtschaftsbereiches einen interessanten und aufschlußreichen Einblick in dessen Kostensituation.

Obwohl auch diesmal bei der Aufbereitung ein größerer Ausfall gegenüber der Zahl der eingegangenen Fragebogen zu verzeichnen war, konnte die Zahl der verwertbaren Fragebogen von 3 463 für 1959 auf 4 294 für 1963 erhöht werden. Allerdings darf nicht übersehen werden, daß in der Gesamtzahl für 1963 auch 221 Meldungen für die Lagerei und die Reisevermittlung enthalten sind, die in die seinerzeitige Erhebung nicht einbezogen waren. Aber auch die verbleibende Steigerung ist beachtlich, wenn man bedenkt, daß die Kostenstrukturstatistik 1959 für den Gewerblichen Güterkraftverkehr, die Spedition, die Binnenschifffahrt und die Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen als auskunftspflichtige „Unternehmenserhebung“ der Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr durchgeführt wurde, während die Erhebung für 1963 auf repräsentativer und freiwilliger Basis auf Grund des Gesetzes über Kostenstrukturstatistik stattfand.

Die allgemein gute Besetzung in den einzelnen Verkehrszweigen ermöglichte auch diesmal eine den fachlichen Interessen gerecht werdende Gliederung nach Fachzweigen, die teilweise über die der „Systematik der Wirtschaftszweige“ (Ausgabe 1961) hinausgeht.

Für den Gewerblichen Güterkraftverkehr werden getrennte Ergebnisse dargestellt, und zwar a) Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr und b) im Fernverkehr. Bei der Spedition erwies sich wiederum die in der „Systematik der Wirtschaftszweige“ vorgesehene Abgrenzung der Möbelspedition vom Möbeltransport bei der Kostenstrukturstatistik als kaum durchführbar. Die Untersuchung wurde daher auf Möbelspedition und -transport mit Kraftfahrzeugen einerseits und auf die Spedition (ohne Möbelspedition) andererseits abgestellt. Maßgebend für die Zuordnung war in allen Fällen der von den erfaßten Unternehmen ausgewiesene wirtschaftliche Schwerpunkt. Bei der Spedition (ohne Möbelspedition) z. B. sind daher auch Unternehmen vertreten, die nebenbei Güterkraftverkehr oder Möbelspedition betrieben.

Zu der erstmals in die Kostenstrukturstatistik einbezogenen Lagerei zählen Unternehmen, die Waren beliebiger Art für kürzere oder längere Dauer einlagerten, soweit dies nicht überwiegend in Kühlhäusern oder im Umschlagbetrieb erfolgte.

Bei der Binnenschifffahrt wurden nur die Schiffsverkehrsunternehmen erfaßt, deren wirtschaftlicher Schwerpunkt in der Güterbeförderung mit Binnenschiffen lag. Die veröffentlichten

Daten geben einen Einblick in die Struktur der Reedereien und der Partikulierschifffahrt.

Die besondere Situation in der See- und Küstenschifffahrt erforderte wiederum die Zusammenfassung einiger der erfragten Tatbestände. Trotzdem dürften die ausgewiesenen Ergebnisse ausreichende Erkenntnisse über die Struktur dieses Bereichs vermitteln, zumal eine Trennung in Güter- und Personenbeförderung über See (Seeschifffahrt) sowie in Küstengewässern (Küstenschifffahrt) vorliegt.

Bei den Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen wurde der technischen Entwicklung vom Schienenbetrieb zum Betrieb mit Kraftfahrzeugen insoweit Rechnung getragen, als gesondert sowohl die Unternehmen mit Schwerpunkt Schienenverkehr als auch die Unternehmen mit Schwerpunkt Straßenverkehr untersucht wurden. Ebenso wurde diesmal der Personenverkehr stärker berücksichtigt, während bei der Erhebung 1959 der Güterverkehr im Vordergrund stand.

Der Öffentliche Straßenverkehr umfaßt hier öffentliche Verkehrsunternehmen verschiedener Art. Teilweise handelt es sich um Unternehmen die ausschließlich nur Bus- oder Straßenbahnbetrieb unterhalten, teilweise auch um solche mit Betriebskombinationen. Die Zusammensetzung der in den einzelnen Größenklassen erfaßten Unternehmen, über die später noch berichtet wird, dürfte den derzeitigen allgemeinen Betriebsverhältnissen entsprechen.

Wie bereits in Abschnitt I angedeutet, war unter der Bezeichnung „Reisebüros“ daran gedacht, die Kostensituation bei der Reisevermittlung sowie der Reiseveranstaltung zu untersuchen. Infolge der besonderen Verhältnisse in diesem Zweig ergaben sich aber bereits Schwierigkeiten bei der Ausfüllung der Fragebogen, und zwar bei der Gliederung des wirtschaftlichen Umsatzes und bei einigen Kostenpositionen im Zusammenhang mit der Verbuchung der „Durchlaufenden Posten“ gemäß § 5 Abs. 3 UStG. Während es bei den Unternehmen mit wirtschaftlichem Schwerpunkt in der Reisevermittlung gelang, durch eingehende Rückfragen die Unklarheiten größtenteils zu beseitigen, wurde dieses Ziel bei den erfaßten Veranstalter-Unternehmen überwiegend nicht erreicht. Die verbleibende Zahl brauchbarer Fragebogen von diesen Unternehmen reichte aber für eine Ergebniserstellung leider nicht aus.

Die nachfolgende Erörterung der Ergebnisse zu den untersuchten Verkehrszweigen wird in der im vorstehenden Abschnitt II aufgezeigten Reihenfolge vorgenommen. Während beim Gewerblichen Güterkraftverkehr, Speditions- und Lagereigewerbe die Besprechung größtenteils an Hand von Texttabellen erfolgt, werden bei den übrigen Verkehrszweigen die Daten fast nur aus dem Tabellenteil erörtert. Vereinzelt werden auch Vergleiche zwischen den Ergebnissen der einzelnen Zweige vorgenommen. Von einem allgemeinen Vergleich zwischen den einzelnen Verkehrszweigen wurde abgesehen, da dies wegen der fachlichen Sonderheiten, die teilweise zu unterschiedlichen Kostenpositionen führten, außerordentlich schwierig ist.

A. Gewerblicher Güterkraftverkehr, Spedition und Lagerei

Das Frageprogramm für diesen Verkehrsbereich, aus dem insgesamt 2 667 Unternehmen erfaßt wurden, war einheitlich. Infolgedessen lassen sich interessante Vergleiche zwischen den fünf dargestellten Zweigen

- a) Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr
- b) Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr
- c) Möbelspedition und -transport mit Kraftfahrzeugen

- d) Spedition (ohne Möbelspedition)
- e) Lagerei (ohne Kühlhäuser)

durchführen, wodurch die typischen Strukturunterschiede erkennbar werden. Allerdings wird ein umfassender Vergleich dadurch erschwert, daß die einzelnen Wirtschaftsklassen in Größenklassen nach der Gesamtleistung aufgegliedert sind, die in ihrer Abgrenzung teilweise nicht übereinstimmen. Bei

der Spedition (ohne Möbelspedition) handelt es sich beispielsweise um neun Größenklassen, während für die Lagerei (ohne Kühlhäuser) nur drei Größenklassen gebildet werden konnten. Die nachfolgende Erörterung der Ergebnisse erstreckt sich daher größtenteils auf ausgewählte Größenklassen, ähnlich wie bei der Kommentierung der Ergebnisse 1959. Für die vorstehend aufgeführten Zweige a) bis c) wurde die Größenklasse 250 000 bis unter 500 000 DM Gesamtleistung, für die Spedition die Größenklasse 1 Mill. bis unter 2 Mill. DM und für die Lagerei die Größenklasse 250 000 bis unter 1 Mill. DM Gesamtleistung gewählt, die für den jeweiligen Zweig ein besonderes Gewicht besitzen. Die hierfür in Frage kommenden Daten finden sich in mehreren Texttabellen, doch werden zur Abrundung des Strukturbildes zwischen durch auch besonders interessante Ergebnisse aus dem Tabellenteil herangezogen. Im allgemeinen wird bei der Erörterung angegeben, um welche Daten (Texttabelle oder Tabellenteil) es sich handelt.

1. Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung in ausgewählten Größenklassen

Dem ausgewiesenen wirtschaftlichen Umsatz, der im allgemeinen nur geringfügig von dem ebenfalls in Tabelle 1 des Tabellenteils dargestellten steuerlichen Umsatz abweicht, liegen die im Geschäftsjahr abgerechneten betrieblichen Leistungen und Lieferungen zugrunde, während sich der steuerliche Umsatz auf das Kalenderjahr bezieht. In nur 31 von insgesamt 2 667 Fällen stimmte das Geschäftsjahr nicht mit dem Kalenderjahr überein.

Der wirtschaftliche Umsatz vermittelt in seiner Aufgliederung wesentliche Erkenntnisse über die vielseitigen Funktionen der einzelnen Verkehrswege. Im gewerblichen Güterkraftverkehr stehen die Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen im Vordergrund. Im Speditions- und im Lagereigewerbe sind es naturgemäß die Erlöse aus Spedition einschließlich Möbelspedition und Lagerei sowie die Auslagen gemäß § 5 Abs. 4 UStG. Bei den letztgenannten handelt es sich um Entgelte für Aufwendungen bei der Versendung und Versicherung von Gütern durch ein anderes Unternehmen sowie für Zoll und Ausgleichsteuer, die für die Auftraggeber entrichtet wurden. Verschiedentlich spielt auch der Umsatz von Handelsware sowie von selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen eine gewisse Rolle.

Wie Texttabelle 1 zeigt, betragen die Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen bei den Unternehmen des Nahver-

kehrs in der Größenklasse 250 000 bis unter 500 000 DM 79,5% des wirtschaftlichen Umsatzes. Hiervon entfielen 68,5% auf den Nah- und 11,0% auf den Fernverkehr. Besonders zu erwähnen ist noch, daß in dieser Größenklasse des Güterkraftwagennahverkehrs der Umsatz von Handelsware 14,1% des wirtschaftlichen Umsatzes betrug. Daneben ist auch der Anteil von 3,9% für den Umsatz von selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen beachtenswert. In sämtlichen Größenklassen dieser Fachsparte, die im Tabellenteil dargestellt sind, schwanken die Anteile für die Gesamterlöse im Güterkraftverkehr zwischen 77,5 und 99,4% des wirtschaftlichen Umsatzes. Der vorstehend höchste Anteil (in der untersten Größenklasse 12 000 bis unter 20 000 DM) wurde ausschließlich im Nahverkehr erzielt, während in den übrigen Größenklassen zwischen 62,7 und 96,8% auf den Nahverkehr und zwischen 0,2 und 19,9% auf den Fernverkehr entfallen.

In der Gliederung des wirtschaftlichen Umsatzes der Unternehmen, die (überwiegend) Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr betreiben, stehen naturgemäß die Erlöse aus dem Fernverkehr im Vordergrund. So betragen für die in Texttabelle 1 dargestellte Größenklasse (250 000 bis unter 500 000 DM) die Erlöse aus dem Fernverkehr durchschnittlich 80,6%, während für die darunter liegende Größenklasse (100 000 bis unter 250 000 DM) 83,1% und in der nachfolgenden Größenklasse (500 000 bis unter 1 Mill. DM) 75,4% des wirtschaftlichen Umsatzes ausgewiesen wurden (vgl. Tabellenteil). Der Anteil der Erlöse aus dem Fernverkehr schwankte zwischen 54,5 und 87,4%, der Anteil der Erlöse aus dem Nahverkehr zwischen 9,0 und 13,1% des wirtschaftlichen Umsatzes (vgl. Tabellenteil). In der obersten Größenklasse (2 bis unter 10 Mill. DM) war der Anteil der Erlöse aus dem Fernverkehr mit 54,5% besonders niedrig. Daneben traten hier Erlöse aus dem Nahverkehr mit einem Anteil von 12,6%, aus der Spedition mit 10,9%, aus Umsatz von Handelsware mit 7,3% und „Auslagen“ mit einem Anteil von 11,4% auf.

Bevor auf die Ergebnisse im Speditions- und im Lagereigewerbe eingegangen wird, bedarf es auch an dieser Stelle einiger Ausführungen zur Umsatzgliederung, die die befragten Unternehmen wegen der Besonderheiten in diesem Fachzweig bei der Ausfüllung des Fragebogens beachten sollten. Bei den „Erlösen aus Spedition (einschließlich Möbelspedition) und Lagerei“ waren auch die im Speditionsertrag eingeschlossenen Erlöse für die An- und Abfuhr mit eigenen Fahrzeugen im Nahverkehr bzw. in der Speditionsrollfuhr anzugeben. Wurden bei der „Abwicklung von Speditionsaufträgen“ Transporte von Speditionsunternehmen mit eigenen Fahrzeugen im Fernverkehr durchgeführt, so waren die beförderungsteuer-

Texttabelle 1: Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1963 je Unternehmen in ausgewählten Größenklassen im gewerblichen Güterkraftverkehr, in der Spedition und Lagerei

Wirtschafts- klasse Nr. 1)	Zweig	Größen- klasse (Gesamt- leistung 1963 von ... bis unter ... 1 000 DM)	Er- faßte Un- ter- neh- men	Wirtschaftlicher Umsatz											Gesamtleistung*)	
				ins- gesamt	Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen			Er- löse aus Spe- di- tion (ein- schl. Mö- bel- spe- di- tion) und Lage- rei	Er- löse aus son- stiger Ver- kehrs- tätig- keit	Um- satz von Han- dels- ware	Um- satz von selbst- herge- stell- ten oder bear- beit- eten Er- zeug- nissen	Aus- lagen, die nach § 5 (4) UStG ab- setz- bar sind	Son- stige Um- sätze	je Un- ter- neh- men	je durch- schnitt- lich tätige Person	
					Güterkraftverkehr											
					ins- ge- samt	Fern- ver- kehr	Nah- ver- kehr									Per- so- nen- kraft- ver- kehr
50 17 4	Güterbeförderung mit Kraft- fahrzeugen im Nahverkehr	250— 500	144	369 080	79,5	11,0	68,5	0,1	1,0	—	14,1	3,9	0,8	0,6	369 945	39 490
50 17 7	Güterbeförderung mit Kraft- fahrzeugen im Fernverkehr	250— 500	247	375 509	93,7	80,6	13,1	0,2	1,9	0,0	2,4	0,5	1,0	0,3	375 595	43 719
aus 50 90 0 und 50 18 0 aus 50 90 0	Möbelspedition und -trans- port mit Kraftfahrzeugen ...	250— 500	61	359 115	42,0	36,1	5,9	0,0	46,3	—	5,4	0,1	5,3	0,9	359 114	23 631
aus 50 90 0	Spedition (ohne Möbel- spedition)	1 000—2 000	94	1 443 839	14,7	11,0	3,7	0,0	25,2	0,3	1,1	0,0	58,2	0,5	1 443 859	56 859
50 90 4	Lagerei (ohne Kühlhäuser) ..	250—1 000	33	517 511	4,2	—	4,2	—	77,9	—	0,7	0,7	15,1	1,4	517 745	30 063

*) Nach der Systematik der Wirtschaftszweige (Ausgabe 1961). — *) Gesamtleistung = Wirtschaftlicher Umsatz plus Bestandsveränderungen an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen plus aktivierte innerbetriebliche Leistungen.

pflüchtigen Beträge nicht bei den Erlösen aus Spedition usw., sondern bei den Erlösen aus dem Güterkraftverkehr (Fernverkehr) mit aufzuführen. Hierzu zählten auch die beim „grenzüberschreitenden“ Fernverkehr in Frage kommenden Erlöse. Sofern solche Fälle auftraten, waren daher bei den Erlösen aus Spedition usw. nicht die ursprünglichen, sondern nur die — wie vorstehend ausgeführt — gekürzten Speditionserlöse auszuweisen.

Wurde von Speditionsunternehmen auch Güterfernverkehr (in der Funktion eines „reinen“ Transportunternehmens) mit eigenen Fahrzeugen betrieben, sollten die hierfür erzielten Beträge ebenfalls nicht bei den Erlösen aus Spedition usw., sondern den Erlösen aus dem Güterkraftverkehr (Fernverkehr) aufgeführt werden. Entsprechend waren die Beträge aus dem Güterna hverkehr mit eigenen Fahrzeugen bei den Erlösen aus dem Güterkraftverkehr (Nahverkehr) anzugeben.

Bei der „Möbelspedition“ sollten in gleicher Weise die im Möbelfernverkehr erzielten beförderungsteuerpflichtigen Beträge (auch die Frachterlöse für die inländische und ausländische Strecke im grenzüberschreitenden Fernverkehr) nicht bei den Erlösen aus Spedition usw., sondern bei den Erlösen aus dem Güterkraftverkehr (Fernverkehr) ausgewiesen werden. Dagegen waren die übrigen Erlöse aus dem Möbelfernverkehr (einschließlich Meter- und Packergelder), die Erlöse aus Beförderungen innerhalb der Nahzone (einschließlich Meter- und Packergelder) sowie Erlöse aus Möbellagerung bei den Erlösen aus Spedition usw. anzugeben, es sei denn, daß es sich um „absetzbare Auslagen“ (§ 5 Abs. 4 UStG) oder um Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen im Personenkraftverkehr (Entgelte für die Mitnahme umziehender Personen) handelte. Bei „Möbeltransporten“, die im Laderaumausgleich durchgeführt wurden, war der Gesamterlös aufzuteilen. Der „abgebende“ Möbelspediteur (Auftragnehmer) sollte

- a) den ihm verbleibenden Anteil des Speditionserlöses bei den Erlösen aus Spedition usw. und
- b) den an den ausführenden Möbeltransporteur (Frachtführer) zu zahlenden Betrag bei den „absetzbaren Auslagen“ aufzuführen.

Der „ausführende“ Möbeltransporteur dagegen sollte den ihm zustehenden Anteil bei den Erlösen aus dem Güterkraftverkehr (Fernverkehr) angeben.

Auch soll nochmals erwähnt werden, daß es sich bei den aufgeführten „Auslagen“ gemäß § 5 Abs. 4 UStG — die hier eine recht beachtliche Rolle spielen — um Entgelte für Aufwendungen bei der Versendung und Versicherung von Gütern durch ein anderes Unternehmen handelt sowie für Zoll und Ausgleichsteuer, die für die Auftraggeber entrichtet wurden.

Auf Grund der vorstehend erwähnten Besonderheiten im Speditionsgewerbe wurden in der Möbelspedition und im Möbeltransport mit Kraftfahrzeugen für die in Texttafel 1 dargestellte Größenklasse (250 000 bis unter 500 000 DM) folgende wesentliche Umsatzanteile ermittelt: Erlöse aus Spedition (einschließlich Möbelspedition) und Lagerei 46,3%, Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen im Güterkraftverkehr 42,0% (davon 36,1% im Fernverkehr und 5,9% im Nahverkehr), Umsatz von Handelsware 5,4% sowie 5,3% an Auslagen. In diesen Anteilen wirken sich die hier auftretenden Betriebskombinationen Spedition, Möbelspedition, Möbeltransport und Güterkraftverkehr aus. Aus dem Tabellenteil geht hervor, daß die Erlöse aus Spedition usw. zwischen 32,3 und 78,2% des wirtschaftlichen Umsatzes und die aus dem Güterkraftverkehr zwischen 17,1 und 42,0% (hauptsächlich aus dem Fernverkehr) pendelten, während auf den Handelsumsatz zwischen 0,6 und 7,6% und auf die „Auslagen“ zwischen 2,6 und 29,7% entfielen. Der letztgenannte relativ hohe Auslagenanteil am Umsatz (gemäß § 5 Abs. 4 UStG) in der obersten Größenklasse (1 bis unter 10 Mill. DM) weist wiederum auf die enge Verknüpfung des Speditionsgewerbes und des Fernverkehrs hin, in denen die „Auslagen“ einen mehr oder minder starken „Leistungsfaktor“ darstellen.

Die Umsatzgliederung bei der Spedition (ohne Möbelspedition) für die in Texttafel 1 ausgewiesene Größenklasse

1 bis unter 2 Mill. DM zeigt, daß auf Erlöse aus Spedition usw. 25,2%, aus Güterkraftverkehr nur 14,7% und auf die „Auslagen“ 58,2% des wirtschaftlichen Umsatzes entfielen. Die letztgenannten erreichten in der obersten Größenklasse dieses Zweiges (25 bis unter 250 Mill. DM) mit 73,8% den höchsten Wert, während sie in der untersten Größenklasse (12 000 bis unter 100 000 DM) nur mit 15,6% ermittelt wurden (vgl. Tabellenteil).

Im Lagergewerbe stehen zwangsläufig die Erlöse aus der Lagerei im Vordergrund, doch sind auch Betriebskombinationen mit Spedition und Güterkraftverkehr zu verzeichnen. Auf die zusammengefaßt ausgewiesenen Erlöse aus Lagerei und Spedition entfielen in der hier dargestellten Größenklasse (250 000 bis unter 1 Mill. DM) 77,9% des wirtschaftlichen Umsatzes. Bei den wesentlichsten übrigen Umsatzanteilen handelte es sich um „Auslagen“ mit 15,1% und um Erlöse aus dem Güterkraftverkehr mit 4,2% (ausschließlich im Nahverkehr). In diesem Erhebungsbereich treten wesentlich geringere Schwankungen bei den verschiedenen Erlösen von Größenklasse zu Größenklasse auf. So bewegten sich z. B. die Erlöse aus Lagerei und Spedition nur zwischen 74,1 und 84,3% und die „Auslagen“ nur zwischen 8,4 und 15,1% (vgl. Tabellenteil).

Am Schluß der Texttafel 1 werden die Gesamtleistung je Unternehmen und je durchschnittlich tätige Person dargestellt.

Die Gesamtleistung je Unternehmen setzt sich für die hier ausgewiesenen Verkehrszweige aus der Summe des wirtschaftlichen Umsatzes, den Bestandsveränderungen an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen sowie den aktivierten innerbetrieblichen Leistungen zusammen. Im allgemeinen sind im Verkehrsgewerbe die Abweichungen vom wirtschaftlichen Umsatz relativ gering.

Wie im Abschnitt II bereits dargelegt wurde, sind bei der Ermittlung der Gesamtleistung je durchschnittlich tätige Person alle im Unternehmen Beschäftigten — unabhängig von ihrer tatsächlichen Leistung — voll gezählt worden. Das macht den Vergleich etwas problematisch. So senkt z. B. ein größerer Anteil von Lehrlingen, nicht voll mithelfenden Familienangehörigen und sonstigen Teilbeschäftigten den Wert der Gesamtleistung je durchschnittlich tätige Person. Auch wird dieser Wert von den zum Einsatz gelangenden technischen Einrichtungen sowie eventuellen Handels- und sonstigen Tätigkeiten beeinflusst.

Die Kopfquoten für die in Texttafel 1 dargestellten Zweige und Größenklassen schwanken zwischen 23 631 und 56 859 DM. Am unteren Ende steht die Möbelspedition und der Möbeltransport mit Kraftfahrzeugen (Größenklasse 250 000 bis unter 500 000 DM). Am nächsten kommt diesem Wert der für die Lagerei ausgewiesene mit 30 063 DM (Größenklasse 250 000 bis unter 1 Mill. DM). In beiden Fällen handelt es sich um arbeitsintensivere Zweige mit relativ hohen Beschäftigtenzahlen. Während es sich beim Möbeltransport hauptsächlich um Möbelträger und Packer handeln dürfte, kommen hierfür im Lagergeschäft überwiegend die mit der Ein- und Auslagerung betrauten Arbeitskräfte in Betracht. Auf Grund dieser Situation ist auch die im Tabellenteil ausgewiesene Gesamtleistung je durchschnittlich tätige Person in den obersten Größenklassen bei beiden Zweigen relativ niedrig. Während in der Möbelspedition usw. (Größenklasse 1 bis unter 10 Mill. DM) der Wert 34 489 DM betrug, lag er in der Lagerei (Größenklasse 1 bis unter 25 Mill. DM) mit 36 516 DM nicht wesentlich höher. Zum Vergleich sei noch der Gewerbliche Güterkraftverkehr, und zwar die obersten Größenklassen für den Nah- und für den Fernverkehr herangezogen. Hier wurden als Gesamtleistung je durchschnittlich tätige Person in den Größenklassen 2 bis unter 10 Mill. DM für den Nahverkehr 47 967 DM und für den Fernverkehr 44 220 DM ermittelt.

Betrachtet man sämtliche untersuchten Größenklassen der hier besprochenen Verkehrszweige, so zeigt sich im allgemeinen ein Anstieg der Gesamtleistung je durchschnittlich tätige Person von der untersten zur obersten Größenklasse (vgl. Tabellenteil). In der Spedition (ohne Möbelspedition) z. B. stieg die Kopfquote von 15 307 DM (Größenklasse 12 000 bis unter

100 000 DM) bis auf 104 379 DM (Größenklasse 25 bis unter 250 Mill. DM) an. Der erhebliche Anstieg in diesem Zweig steht im Zusammenhang mit den hier besonders ins Gewicht fallenden „Auslagen“, die als Umsatz- und damit auch als Leistungsanteil ebenfalls eine beachtliche Steigerung zu verzeichnen haben. Die Einbeziehung der „Auslagen“ in die Leistungsermittlung eines Unternehmens ist nicht ganz unproblematisch, da es sich meist um Entgelte für die Versendung durch fremde Unternehmen handelt. Trotzdem wurden die „Auslagen“ hier dem wirtschaftlichen Umsatz und damit der Gesamtleistung hinzugerechnet, da mit ihnen auch ein gewisser Arbeitsaufwand und ein eigenes Risiko verbunden sind. Dagegen blieben die besonders im Speditionsgewerbe häufig auftretenden „Durchlaufenden Posten“ gemäß § 5 Abs. 3 UStG (Beträge, die im Namen und für Rechnung eines anderen vereinnahmt und verausgabt wurden) unberücksichtigt. Zum Vergleich seien aus dem Tabellenteil auch noch die Kopfquoten für den Nahverkehr aufgeführt, die von 12 254 DM in der untersten Größenklasse (12 000 bis unter 20 000 DM) bis auf 47 967 DM in der obersten Größenklasse (2 bis unter 10 Mill. DM) anstiegen.

2. Ausgewählte Kosten in % der Gesamtleistung in ausgewählten Größenklassen

In der Texttafel 2 werden für die in der Texttafel 1 aufgeführten Zweige und Größenklassen die wesentlichsten Kostenarten dargestellt. Bereits im Fragebogen wurde darauf hingewiesen, daß als Kosten nur die auf das Geschäftsjahr entfallenden Beträge anzugeben waren und nicht die im Geschäftsjahr tatsächlich gezahlten. Nachzahlungen für vorhergehende Jahre und Vorauszahlungen für spätere waren ausdrücklich ausgeschlossen. Das gleiche galt für die „Durchlaufenden Posten“ gemäß § 5 Abs. 3 UStG, die auch beim Umsatz unberücksichtigt bleiben sollten. Dagegen wurden die „Auslagen“ gemäß § 5 Abs. 4 UStG sowohl beim Umsatz als auch bei den Kosten als gesonderte Position erfaßt und ausgewiesen.

Bei den in der Texttafel 2 enthaltenen Zweigen und Größenklassen sind zunächst die Personalkosten aufgeführt, denen im Verkehrsgewerbe eine wesentliche Bedeutung zukommt. Mit einem Anteil von 34,2 % an der Gesamtleistung stand die Lagerei (Größenklasse 250 000 bis unter 1 Mill. DM) an der Spitze der hier dargestellten Verkehrszweige und

Größenklassen. Es folgte mit einem annähernd gleich hohen Anteil von 33,1 % die Möbelspedition usw. in der Größenklasse 250 000 bis unter 500 000 DM. Dagegen wurden für die übrige Spedition (Größenklasse 1 bis unter 2 Mill. DM) die Personalkosten nur mit 15,1 % der Gesamtleistung ermittelt. Neben dem (bereits an anderer Stelle erwähnten) unterschiedlichen Personalbedarf in den einzelnen Zweigen und Größenklassen zeigt sich hier auch die gegenseitige Beeinflussung der einzelnen Kosten untereinander. Den relativ niedrigen Personalkosten in der Spedition (ohne Möbelspedition) stehen in den mittleren und oberen Größenklassen sehr hohe „Auslagen“ gegenüber.

Aus dem Tabellenteil (Tabelle 2) geht hervor, daß die Personalkosten im Nahverkehr von 2,4 % in der untersten Größenklasse (12 000 bis unter 20 000 DM) bis auf 23,3 % in der vorletzten Größenklasse anstiegen. Es folgte ein kleiner Rückgang auf 22,4 % in der obersten Größenklasse (2 bis unter 10 Mill. DM). Ein ähnliches Bild ergab sich für den Fernverkehr. Dagegen war bei der Spedition (ohne Möbelspedition) von der untersten Größenklasse (12 000 bis unter 100 000 DM) mit 19,3 % zuerst ein Anstieg auf 21,6 % in der Größenklasse 250 000 bis unter 500 000 DM zu verzeichnen, dem ein Rückgang bis auf 9,8 % in der obersten Größenklasse (25 bis unter 250 Mill. DM) folgte (vgl. hierzu das oben über die „Auslagen“ Gesagte). In der Möbelspedition und dem Möbeltransport mit Kraftfahrzeugen schwankten die Personalkosten in den dargestellten Größenklassen nur zwischen 24,6 und 33,1 %.

Bei der Erörterung der Personalkosten darf aber das kalkulatorische Unternehmerentgelt nicht übersehen werden, das in der untersten Größenklasse des Nahverkehrs mit 40,3 % der Gesamtleistung eine Spitzenstellung unter den Kosten einnimmt, wie Tabelle 2 des Tabellenteils ausweist. Das kalkulatorische Unternehmerentgelt stellt hier in erster Linie den Ausgleich für die Tätigkeit des Unternehmers (bzw. der Unternehmer) und der ohne Entlohnung im Unternehmen mithelfenden Familienangehörigen als Kfz-Fahrer und -Beifahrer dar.

Dem Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmierstoffen für Kraftfahrzeuge und sonstige Fahrzeuge kommt im Verkehrsgewerbe, je nach den besonderen Verhältnissen des betreffenden Verkehrszweiges, eine unterschiedliche Bedeutung zu. Bei den in

Texttafel 2: Ausgewählte Kosten in % der Gesamtleistung 1963 in ausgewählten Größenklassen im gewerblichen Güterkraftverkehr, in der Spedition und Lagerei

Wirtschafts- klasse Nr.	Zweig	Größen- klasse (Gesamt- leistung 1963 von ... bis unter ... 1 000 DM)	Gesamt- leistung je Unter- nehmen DM	Ausgewählte Kosten											Aus- lagen, die nach § 5 (4) UStG ab- setz- bar sind	Kos- ten ins- ge- samt ⁵⁾
				Per- sonal- kosten ¹⁾	Kal- kula- torisches Un- ter- neh- mer- ent- gelt	Ver- brauch von Kraft-, Brenn- und Schmier- stof- fen für Kraft- fahr- zeuge und son- stige Fahr- zeuge	Material- verbrauch und umgesetzte Handelsware		Re- para- tur- und In- stand- hal- tungs- kosten, soweit nicht akti- viert (nur Fremd- lei- stungen) ²⁾	Steu- ern	Ver- siche- rungs- prä- mien, Ab- gaben und Geb- ühren ³⁾	Steuerliche Abschrei- bungen (außer auf Gebäude) ⁴⁾		Fremd- kapi- tal- zin- sen		
							ins- ge- samt	Um- ge- setzte Han- dels- ware				ins- ge- samt	dar- unter auf Fahr- zeuge aller Art, Anla- gen, Mas- chi- nen, Ein- rich- tungs- gegen- stände u. dgl.			
				% der Gesamtleistung												
50 17 4	Güterbeförderung mit Kraft- fahrzeugen im Nahverkehr ...	250— 500	369 945	20,2	4,4	12,0	14,3	10,7	7,0	9,4	3,9	12,5	12,3	1,1	0,8	93,5
50 17 7	Güterbeförderung mit Kraft- fahrzeugen im Fernverkehr ...	250— 500	375 595	17,9	4,3	15,8	5,8	1,9	8,3	11,6	6,2	11,9	11,8	1,3	1,0	96,2
aus 50 90 0 und 50 18 0 aus 50 90 0	Möbelspedition und -trans- port mit Kraftfahrzeugen ...	250— 500	359 114	33,1	5,0	6,9	5,7	3,8	3,9	8,5	3,8	7,3	7,0	0,7	5,3	92,2
50 90 4	Spedition (ohne Möbel- spedition) ...	1 000— 2 000	1 443 859	15,1	1,6	2,7	2,4	0,9	1,7	3,3	1,2	2,6	2,5	0,3	58,2	95,2
	Lagerei (ohne Kühlhäuser) ...	250— 1 000	517 745	34,2	4,3	0,8	4,0	0,4	1,6	3,7	1,2	3,9	3,8	1,3	15,1	90,8

¹⁾ Löhne, Gehälter und Sozialkosten, jedoch ohne Spesen, Tagelöhner, Auslosungen u. ä. — ²⁾ Abzüglich von Versicherungen erstatteter Beträge. — ³⁾ Bei Betriebskombinationen mit Schifffahrt auch die Reise- und Fahrtauslagen, fremde Schlepp- und Bugsierlöhne sowie fremde Umschlag- und Leichterkosten. — ⁴⁾ Ohne Sonderabschreibungen gem. § 7e EStG und ohne geringwertige Wirtschaftsgüter gem. § 6 (2) EStG. — ⁵⁾ Einschl. kalkulatorisches Unternehmerentgelt.

Texttabelle 2 dargestellten Verkehrszweigen und Größenklassen waren die Anteile dieser Kostenposition im Gewerblichen Güterkraftverkehr (Größenklasse 250 000 bis unter 500 000 DM) am höchsten, da in diesen Sparten der Einsatz der Kraftfahrzeuge bei der Güterbeförderung im Vordergrund der wirtschaftlichen Tätigkeit steht. Im Fernverkehr belief sich der Anteil auf 15,8% und im Nahverkehr auf 12,0% der Gesamtleistung. In fast allen Größenklassen dieser beiden Verkehrszweige (vgl. Tabellenteil) überstieg der Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmierstoffen für Kraftfahrzeuge und sonstige Fahrzeuge den Materialverbrauch (enthaltend insbesondere den Verbrauch von Ersatzteilen, Bereifung, Werkstattmaterial und Zubehör) und die umgesetzte Handelsware. Während die Anteile für den Kraftstoffverbrauch usw. in sämtlichen Größenklassen des Nahverkehrs zwischen 10,7 und 13,8% der Gesamtleistung schwankten, wurde im Fernverkehr eine von 16,8% in der untersten Größenklasse (12 000 bis unter 100 000 DM) auf 10,7% in der obersten Größenklasse (2 bis unter 10 Mill. DM) fallende Tendenz festgestellt. Der in Texttabelle 2 für die Möbelspedition usw. in der Größenklasse 250 000 bis unter 500 000 DM ausgewiesene Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmierstoffen usw. mit 6,9% der Gesamtleistung erscheint zunächst recht hoch. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, daß in diesem Zweig auch Möbeltransportunternehmen vertreten sind, die auch andere Transportleistungen mit eigenen Kraftfahrzeugen erbringen. In der Spedition (ohne Möbelspedition) und Lagerei (ohne Kühlhäuser) wurde ein Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmierstoffen usw. für die hier dargestellten Größenklassen von 2,7 bzw. 0,8% ermittelt. Für sämtliche im Tabellenteil dargestellten Größenklassen lagen die Anteile zwischen 0,7 und 4,8% in der Spedition und zwischen 0,5 und 1,9% in der Lagerei. Wegen des teilweise recht wesentlichen Handelsumsatzes belief sich im Nahverkehr der Materialverbrauch (einschließlich umgesetzte Handelsware) zwischen 3,0 und 15,2% der Gesamtleistung, während er in der Spedition nur zwischen 2,0 und 5,0% schwankte (vgl. Tabellenteil).

Die Reparatur- und Instandhaltungskosten, bei denen es sich nur um Fremdleistungen (abzüglich der von Versicherungen erstatteten Beträge) handelt, traten ebenfalls im Gewerblichen Güterkraftverkehr etwas stärker in Erscheinung. In den ausgewählten Größenklassen betragen sie z. B. in der Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr 8,3%, wogegen der Anteil in der Lagerei nur mit 1,6% der Gesamtleistung ermittelt wurde (vgl. Texttabelle 2).

Die nachstehende Texttabelle 3 vermittelt ein eingehendes Bild über die Zusammensetzung der Steuern. Sie stellt somit eine Ergänzung der in Texttabelle 2 dargestellten Steuern insgesamt dar. Bei der relativ niedrigen Gewerbesteuer einschließlich Lohnsummensteuer ergaben sich für die hier ausgewiesenen Zweige und Größenklassen — abgesehen von der Spedition — keine größeren Unterschiede. Der auf diese Steuer entfallende Anteil lag zwischen 1,3 und 1,9%. Bei der Spedition betrug er dagegen nur 0,9%. Recht

unterschiedlich war der Anteil der Umsatzsteuer im Gewerblichen Güterkraftverkehr; er belief sich auf 0,7% bei den Fernverkehrsunternehmen und auf 3,1% der Gesamtleistung bei Nahverkehrsunternehmen jeweils in der Größenklassen 250 000 bis unter 500 000 DM. Dies ist eine Folge der unterschiedlichen Art der Besteuerung der Nah- und Fernverkehrsleistungen; beim Nahverkehr ist außerdem noch der Einfluß des Handelsumsatzes zu beachten. Während beim Güternahverkehr auf Grund der einschlägigen Bestimmungen Umsatzsteuer zu entrichten ist, unterliegen die Verkehrsleistungen im Güterfernverkehr der Beförderungsteuer. Die Anteile der Beförderungsteuer wurden bei Nahverkehrsunternehmen mit 0,7%, bei Fernverkehrsunternehmen dagegen mit 5,2% der Gesamtleistung ermittelt. Von dem Einsatz von Kraftfahrzeugen in den einzelnen Verkehrszweigen hängt auch die Höhe der in Texttabelle 3 ausgewiesenen Kraftfahrzeugsteuer ab. Sie beträgt z. B. in den ausgewählten Größenklassen im Güterfernverkehr 4,4%, dagegen im Lagereigewerbe nur 0,2% der Gesamtleistung.

In Texttabelle 2 folgen auf die Steuern die Versicherungsprämien, Abgaben und Gebühren, die in den ausgewählten Zweigen und Größenklassen zwischen 1,2 und 6,2% der Gesamtleistung schwankten. In dieser Kostenposition sind bei Betriebskombinationen mit Schifffahrt auch die im Geschäftsjahr 1963 angefallenen Reise- und Fahrtauslagen, fremde Schlepp- und Bugsierlöhne sowie fremde Umschlag- und Leichterkosten enthalten.

Die Kostenposition steuerliche Abschreibungen (außer auf Gebäude) umfaßt diejenigen auf Fahrzeuge aller Art, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl. sowie Abschreibungen auf Forderungen aus Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände), soweit sie im Laufe des Geschäftsjahres 1963 uneinbringlich geworden sind. Ausgeschaltet sind hier zunächst die Sonderabschreibungen gemäß § 7 e EStG und die geringwertigen Wirtschaftsgüter gemäß § 6 (2) EStG. Somit spiegeln sich bei den Abschreibungen, die das Kostenbild zum Teil wesentlich beeinflussen, die strukturellen Unterschiede der Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude) wider, da die Abschreibungen auf Forderungen aus Leistungen und Warenlieferungen in allen untersuchten Zweigen des Gewerblichen Güterkraftverkehrs, Speditionsgewerbes und in der Lagerei von untergeordneter Bedeutung sind.

Bei den in Texttabelle 2 dargestellten Zweigen und Größenklassen lagen die Abschreibungen zwischen 2,6% und 12,5% der Gesamtleistung, doch zeigt sich zwischen den beiden Zweigen des Gewerblichen Güterkraftverkehrs ein recht einheitliches Bild. Neben den bereits als höchsten Anteil zitierten 12,5% für den Nahverkehr, wurde für den Fernverkehr eine Abschreibungsquote von 11,9% der Gesamtleistung ermittelt. Zur Abrundung des Strukturbildes sollen auch noch einige Daten aus dem Tabellenteil aufgeführt werden. Die Abschreibungen auf Fahrzeuge aller Art, Anlagen usw. schwankten in den untersuchten Größenklassen des Nahverkehrs zwischen 9,6 und 14,7% der Gesamtleistung, im

Texttabelle 3: Steuern in % der Gesamtleistung 1963 in ausgewählten Größenklassen im gewerblichen Güterkraftverkehr, in der Spedition und Lagerei

Wirtschafts- klasse Nr.	Zweig	Größenklasse (Gesamtleistung von . . . bis unter . . . 1 000 DM)	Steuern					
			insgesamt	Gewerbe- steuer, Lohnsum- mensteuer	Umsatz- steuer	Kraftfahr- zeugsteuer	Beförde- rungsteuer	Sonstige Steuern ¹⁾
50 17 4	Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr	250 — 500	9,4	1,6	3,1	4,0	0,7	0,0
50 17 7	Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr	250 — 500	11,6	1,3	0,7	4,4	5,2	0,0
aus 50 90 0 und 50 18 0	Möbelspedition und -transport mit Kraftfahrzeugen	250 — 500	8,5	1,9	2,5	2,3	1,8	0,0
aus 50 90 0	Spedition (ohne Möbelspedition)	1 000 — 2 000	3,3	0,9	0,9	0,8	0,7	0,0
50 90 4	Lagerei (ohne Kühlhäuser)	250 — 1 000	3,7	1,8	1,6	0,2	—	0,1

¹⁾ Z. B. Urkundensteuer, aber nicht Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer, Lastenausgleichsabgaben, Grundsteuer; die letztere ist bereits im Mietwert abgegolten.

Fernverkehr zwischen 7,6 und 13,9%, während sie in der Spedition (ohne Möbelspedition) von 6,2% in der untersten Größenklasse (12 000 bis unter 100 000 DM) bis auf 1,3% in der obersten Größenklasse (25 bis unter 250 Mill. DM) zurückgingen (Prozentsatz u. a. beeinflußt durch hohen Anteil der „Auslagen“).

Bezüglich der Fremdkapitalzinsen erübrigen sich nähere Ausführungen, da ihr Anteil in allen im Tabellenteil aufgeführten Größenklassen der hier besprochenen Verkehrs-zweige meistens um die 1%-Grenze pendelt.

Auf eine Behandlung der „Auslagen“ gemäß § 5 Abs. 4 UStG kann verzichtet werden, da hierzu bei der Gliederung des wirtschaftlichen Umsatzes bereits eingehend Stellung genommen wurde. Es soll daher an dieser Stelle nur nochmals an die besondere Bedeutung der „Auslagen“ im Speditionsgewerbe erinnert werden, wobei auch die bereits mehrmals erwähnte Abhängigkeit der einzelnen Kostenpositionen voneinander nicht übersehen werden darf.

Zur Vervollständigung der Kostentabelle (Texttabelle 2) werden letztlich noch die Kosten insgesamt (einschließlich kalkulatorisches Unternehmerentgelt) aufgeführt, die für die ausgewählten Größenklassen der hier besprochenen Zweige zwischen 90,8 und 96,2% der Gesamtleistung betragen. Nach dem Tabellenteil bewegten sie sich beim Gewerblichen Güterkraftverkehr (Nah- und Fernverkehr) zwischen 92,3 und 98,9% der Gesamtleistung und bei der Spedition (ohne Möbelspedition) zwischen 92,4 und 99,2%.

3. Personalkosten und tätige Personen je Unternehmen in ausgewählten Größenklassen

In der nachstehenden Texttabelle 4 erscheinen die aufgliederten Personalkosten als Ergänzung zur Texttabelle 2, in der sie nur insgesamt aufgeführt sind. Die Darstellung erfolgt in % der Gesamtleistung, während die Personalkosten in Tabelle 3 des Tabellenteils in DM ausgewiesen werden. Zur Vervollständigung des Bildes sind auch noch das kalkulatorische Unternehmerentgelt sowie die Kostenposition Spesen, Tagegelder, Auslösungen u. ä. mit angegeben.

Der größte Teil der Personalkosten entfällt auf die zusammen erfragten Löhne und Gehälter, auf deren Erörterung verzichtet werden kann, da über die gesamten Personalkosten zuvor bereits berichtet wurde. Die Sozialkosten, die in gesetzliche und in übrige gegliedert sind, werden hier ebenfalls in % der Gesamtleistung ausgewiesen, während sie in Tabelle 3 des Tabellenteils in DM je Unternehmen und auch in % ihrer Summe dargestellt sind. Auf die Summe der Löhne und Gehälter bezogen, bewegten sich die gesamten Sozialkosten in den im Tabellenteil (Tabelle 3) aufgeführten Größenklassen dieser Zweige meist zwischen 13 und 15%.

Für die ausgewählten Größenklassen enthält Texttabelle 4 auch das kalkulatorische Unternehmerentgelt, das sich — abgesehen von der Spedition (ohne Möbelspedition) — zwischen 4,3 und 5,0% der Gesamtleistung bewegte. Der wesentlich niedrigere Wert von 1,6% für die Spedition (ohne Möbelspe-

dition) erklärt sich dadurch, daß in der Größenklasse 1 bis unter 2 Mill. DM etwa ein Drittel der erfaßten Unternehmen die Rechtsform einer Kapitalgesellschaft besaßen, ferner durch den hohen Anteil der „Auslagen“, der die übrigen Prozentsätze drückt.

Aus dem Tabellenteil ergibt sich, daß das kalkulatorische Unternehmerentgelt mit steigender Größenklasse im Nahverkehr von 40,3% (Größenklasse 12 000 bis unter 20 000 DM) bis auf 1,3% in der obersten Größenklasse (2 bis unter 10 Mill. DM) zurückging. Wesentlich niedriger war — aus den schon erwähnten Gründen — das kalkulatorische Unternehmerentgelt generell bei der Spedition (ohne Möbelspedition), denn hier betrug es in der untersten Größenklasse (12 000 bis unter 100 000 DM) nur 21,1% der Gesamtleistung und 0,0% in der obersten Größenklasse (25 bis unter 250 Mill. DM).

Die Spesen, Tagegelder, Auslösungen u. ä. traten in jenen Zweigen stärker hervor, in denen Ferntransporte abgewickelt werden. In den hier dargestellten Zweigen und Größenklassen ist dies im Güterfernverkehr und in der Möbelspedition und -transport mit Anteilen von 5,1 bzw. 3,3% der Gesamtleistung der Fall.

In Texttabelle 5 werden die erfragten tätigen Personen und deren Zusammensetzung ausgewiesen. Mit aufgeführt ist die durchschnittliche Gesamtleistung je Unternehmen in den ausgewählten Größenklassen.

Die Personalstruktur der hier behandelten Zweige des Verkehrsgewerbes ist vor allem durch das starke Hervortreten der Arbeiter gekennzeichnet. In den ausgewählten und in Texttabelle 5 aufgeführten Größenklassen schwankt deren Zahl zwischen 6 und 14 je Unternehmen. Dieses Bild verschiebt sich, wenn man sämtliche Größenklassen des Speditionsgewerbes betrachtet, die im Tabellenteil (Tabelle 3) dargestellt sind. Hier wird deutlich, daß speziell in diesem Zweig neben den Lohnempfängern auch die Angestellten eine wesentliche Rolle spielen. In einigen Größenklassen steht diese Beschäftigtengruppe sogar im Vordergrund, wie z. B. in der obersten Größenklasse (25 bis unter 250 Mill. DM) mit 263 Angestellten bei 494 tätigen Personen je Unternehmen insgesamt.

Charakteristisch für die überwiegend als Einzelirma oder Personengesellschaft betriebenen Unternehmen des Gewerblichen Güterkraftverkehrs ist auch die zu beobachtende relativ große Bedeutung der tätigen Inhaber und Mitinhaber sowie mithelfenden Familienangehörigen. Ihr Anteil an der Gesamtzahl der tätigen Personen fällt um so stärker ins Gewicht, je kleiner das Unternehmen ist. So betrug z. B. der durchschnittliche Anteil der tätigen Inhaber usw. im Güternahverkehr in der untersten Größenklasse (12 000 bis unter 20 000 DM) 78,6% aller Beschäftigten, während er in der in Texttabelle 5 aufgeführten Größenklasse (250 000 bis unter 500 000 DM) des gleichen Zweiges nur noch 18,1% ausmachte. Die Lehrlinge und Volontäre spielten dagegen in fast allen Zweigen und Größenklassen nur eine untergeordnete Rolle. Sie traten nur in den oberen Größenklassen der Spedition (ohne Möbelspedition) stärker in den Vordergrund (vgl. Tabellenteil). Den

Texttabelle 4: Personalkosten, kalkulatorisches Unternehmerentgelt sowie Spesen, Tagegelder, Auslösungen u. ä. in % der Gesamtleistung 1963 in ausgewählten Größenklassen im gewerblichen Güterkraftverkehr, in der Spedition und Lagerei

Wirtschafts- klasse Nr.	Zweig	Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... 1 000 DM)	Gesamtleistung je Unternehmen	Personalkosten				Kalku- lato- risches Unter- nehmer- entgelt	Spesen, Tage- gelder, Aus- lösungen u. ä.
				ins- gesamt	Löhne und Gehälter	Sozialkosten			
						gesetz- liche	übrige		
50 17 4	Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr	250 — 500	369 945	20,2	17,7	2,4	0,1	4,4	2,2
50 17 7	Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr	250 — 500	375 595	17,9	15,7	2,1	0,1	4,3	5,1
aus 50 90 0 und 50 18 0 aus 50 90 0	Möbelspedition und -transport mit Kraftfahrzeugen	250 — 500	359 114	33,1	29,1	3,8	0,2	5,0	3,3
50 90 4	Spedition (ohne Möbelspedition)	1 000 — 2 000	1 443 859	15,1	13,3	1,6	0,2	1,6	1,1
	Lagerei (ohne Kühlhäuser)	250 — 1 000	517 745	34,2	30,3	3,4	0,5	4,3	0,4

Texttabelle 5: Tätige Personen 1963 je Unternehmen in ausgewählten Größenklassen im gewerblichen Güterkraftverkehr, in der Spedition und Lagerei

Wirtschafts- klasse Nr.	Zweig	Größenklasse (Gesamtlei- stung 1963 von . . . bis unter . . . 1 000 DM)	Gesamt- leistung je Unter- nehmen DM	Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1963								
				Tätige Inhaber und Mitinhaber sowie mithel- fende Familien- angehörige		Angestellte		Lehr- linge und Volon- täre	Arbeiter und sonstiges Personal		Tätige Personen	
				ins- gesamt	dar- unter Teilbe- schäf- tigte	ins- gesamt	dar- unter Teilbe- schäf- tigte	insgesamt	dar- unter Teilbe- schäf- tigte	ins- gesamt	dar- unter Teilbe- schäf- tigte	
				Anzahl								
50 17 4	Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr	250 — 500	369 945	1,7	0,3	1,0	0,2	0,1	6,6	0,3	9,4	0,8
50 17 7	Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr	250 — 500	75 595	1,5	0,2	1,1	0,2	0,0	6,0	0,3	8,6	0,7
aus 50 90 0 und 50 18 0	Möbelspedition und -transport mit Kraftfahrzeugen	250 — 500	359 114	1,6	0,2	2,1	0,3	0,5	11,0	1,7	15,2	2,2
aus 50 90 0	Spedition (ohne Möbelspedition)	1 000 — 2 000	1 443 859	1,2	0,1	9,2	0,5	1,5	13,5	2,0	25,4	2,6
90 50 4	Lagerei (ohne Kühlhäuser)	250 — 1 000	517 745	1,0	0,1	4,7	0,3	1,1	10,4	0,4	17,2	0,8

gesondert ausgewiesenen Teilbeschäftigten kommt — abgesehen von den beiden obersten Größenklassen in der Spedition — kaum Bedeutung zu, so daß sich besondere Ausführungen hierzu erübrigen.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen in ausgewählten Größenklassen

Im Gegensatz zur Tabelle 4 des Tabellenteils sind in Texttabelle 6 neben der Gesamtleistung je Unternehmen nur die erfragten Bilanzposten am Ende des Geschäftsjahres für die ausgewählten Größenklassen aufgeführt. Aus der Aktivseite der Bilanz wurden die Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude), die Bestände und die Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen herangezogen. Verzichtet wurde hier auf die ebenfalls erfragten aber geringfügigen Bestände an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen, die im Tabellenteil erscheinen. Als einziger Passivposten können nur die Verbindlichkeiten auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen gebracht werden, da weitere nicht erfragt worden sind. Obwohl sich hieraus kein vollständiges Bild über die Vermögens- und Kapitalstruktur der Unternehmen in den einzelnen Verkehrszweigen ergibt, wird doch deutlich, daß das Schwergewicht des betrieblichen Vermögens im Verkehrsgewerbe bei den Sachanlagen sowie bei den Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen liegt.

Bei einer Beurteilung der Durchschnittswerte je Unternehmen des Anlagenvermögens ist zu berücksichtigen, daß diese auf Grund von Angaben aus der Steuerbilanz ermittelt worden sind. Die Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude) waren also unter Berücksichtigung der steuerlichen Abschreibungen (einschließlich der bei den Kosten erwähnten Sonderabschreibungen und geringwertigen Wirtschaftsgüter)

anzugeben. In diesem Zusammenhang bedarf es außerdem des Hinweises, daß die Anlagenwerte im einzelnen Fall je nach dem Alter der Anlagen in ganz unterschiedlicher Weise abgeschrieben sein können.

Wie nachstehende Texttabelle 6 zeigt, wurden in den beiden Zweigen des gewerblichen Güterkraftverkehrs die höchsten Anlagenwerte ermittelt, obgleich für die übrigen Sparten zum Teil höhere Größenklassen ausgewählt wurden. Während im Güter nahverkehr in der Größenklasse 250 000 bis unter 500 000 DM die Sachanlagen am Jahresende rd. 109 000 DM bei einer Gesamtleistung von rd. 370 000 DM betragen, erreichten sie im Güter fernverkehr für die gleiche Größenklasse rd. 98 000 DM bei einer Gesamtleistung von rd. 376 000 DM. Für die Möbelspedition und den -transport, ebenfalls in der Größenklasse 250 000 bis unter 500 000 DM, ergab sich ein Wert von rd. 55 000 DM bei rd. 359 000 DM Gesamtleistung.

Die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen usw. sowie an Handelsware spielten im allgemeinen keine besondere Rolle. Nur in den obersten Größenklassen verschiedener Zweige traten sie etwas stärker in Erscheinung (vgl. Tabellenteil).

Am Schluß der Texttabelle 6 werden die Forderungen und Verbindlichkeiten auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen aufgeführt. Während bei den beiden Zweigen des gewerblichen Güterkraftverkehrs in den hier dargestellten Größenklassen die Verbindlichkeiten die Forderungen überstiegen, waren bei den übrigen drei hier dargestellten Zweigen und Größenklassen des Speditionsgewerbes und der Lagerei die Forderungen höher als die Verbindlichkeiten. Besonders auffallend ist die Differenz in der Größenklasse 250 000 bis unter 1 Mill. DM bei der Lagerei mit am Jahresende rd. 45 000 DM Forderungen (= rd. 9% der Gesamtleistung) und rd. 18 000 DM Verbindlichkeiten (= rd. 3,5%).

Texttabelle 6: Posten des Jahresabschlusses 1963 je Unternehmen in ausgewählten Größenklassen im gewerblichen Güterkraftverkehr, in der Spedition und Lagerei

DM

Wirtschafts- klasse Nr.	Zweig	Größenklasse (Gesamtlei- stung 1963 von . . . bis unter . . . 1 000 DM)	Gesamt- leistung je Unter- nehmen	Sachanlagen (ohne Grund- stücke und Gebäude)	Bestände		Forderungen auf Grund von Leistun- gen und Waren- lieferungen (Außen- stände)	Verbind- lichkeiten auf Grund von Leistun- gen und Waren- lieferungen (Schulden)
					Roh-, Hilfs- und Betriebs- stoffe, Brenn- und Kraft- stoffe, Ersatz- teile u. dgl.	Handels- ware		
50 17 4	Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr	250 — 500	369 945	108 617	2 115	1 055	36 518	37 764
50 17 7	Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr	250 — 500	375 595	97 761	1 894	297	25 646	35 494
aus 50 90 0 und 50 18 0	Möbelspedition und -transport mit Kraftfahrzeugen	250 — 500	359 114	55 397	759	2 216	29 802	21 554
aus 50 90 0	Spedition (ohne Möbelspedition)	1 000 — 2 000	1 443 859	90 919	1 676	172	131 193	100 873
50 90 4	Lagerei (ohne Kühlhäuser)	250 — 1 000	517 745	94 351	351	90	44 557	18 242

Vergleicht man die Forderungen und Verbindlichkeiten am Jahresanfang und -ende von sämtlichen im Tabellenteil ausgewiesenen Größenklassen der behandelten fünf Zweige miteinander, so zeigt sich, daß im Güternahverkehr, bei der Möbelspedition usw., der Spedition und in der Lagerei die

erstgenannten fast durchweg dominierten. Dagegen überstiegen im Güterfernverkehr — schließt man die oberste Größenklasse (2 bis unter 10 Mill. DM) bei den Jahresendwerten aus — die Verbindlichkeiten an beiden Stichtagen die Forderungen.

B. Binnenschifffahrt (Güterbeförderung)

Wie an anderer Stelle bereits ausgeführt wurde, sind die hier erfaßten Unternehmen mit wirtschaftlichem Schwerpunkt in der Güterbeförderung nach der Art der Schifffahrt in die Sparten Reedereien und Partikulierschifffahrt entsprechend ihrer Kennzeichnung im Fragebogen eingruppiert worden. Da es sich im Vergleich zum vorstehend behandelten Erhebungsbereich Gewerblicher Güterkraftverkehr, Spedition und Lagerei um einen strukturell einheitlichen Verkehrsweig handelt, werden die Ergebnisse nur an Hand der Daten aus dem Tabellenteil erörtert.

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Der in Tabelle 1 dargestellte steuerliche Umsatz weicht auch in der Binnenschifffahrt im allgemeinen nur geringfügig vom wirtschaftlichen Umsatz ab, so daß davon abgesehen werden kann, hierauf näher einzugehen.

Wie die Gliederung des wirtschaftlichen Umsatzes zeigt, entfiel in allen Größenklassen sowohl der Reedereien als auch der Partikulierschifffahrt der überwiegende Teil auf die Erlöse in der Binnenschifffahrt, und zwar aus den Beförderungsleistungen im Güterverkehr. Bei den Reedereien betragen sie in der untersten Größenklasse (100 000 bis unter 500 000 DM) 91,5%. Mit steigender Größenklasse gingen sie bis auf 45,4% in der obersten Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) zurück. Diesem erheblichen Rückgang steht u. a. ein Anstieg des Handelsumsatzes von 4,1 bis auf 22,0% in der obersten Größenklasse gegenüber. Daneben spielen in den beiden oberen Größenklassen auch die Erlöse aus Spedition, Umschlag und Lagerei und von selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen sowie die „Auslagen“ eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Wesentlich ausgeglichener sind die Verhältnisse bei der Partikulierschifffahrt, denn hier schwankten die Erlöse aus den Beförderungsleistungen im Güterverkehr nur zwischen 95,2 und 99,0% in den aufgeführten fünf Größenklassen, die sich von 8 000 DM bis unter 1 Mill. DM erstrecken.

Die ebenfalls gesondert erfragten Erlöse aus den Beförderungsleistungen im Personenverkehr bewegten sich in beiden Sparten zumeist nur zwischen 0 und 0,3%. Dagegen traten die „sonstigen Leistungen in der Binnenschifffahrt“ (z. B. Lagergeschäft in Binnenschiffen, Vermietung von Schiffen) mit 1,1 bis 6,6% bei den Reedereien und 0,6 bis 4,8% bei der Partikulierschifffahrt schon etwas stärker in Erscheinung.

Erwähnt wurden schon die Erlöse aus Spedition, Umschlag und Lagerei, die in der obersten Größenklasse der Reedereien (10 bis unter 100 Mill. DM) mit 7,7% des Umsatzes ermittelt wurden, bei der Partikulierschifffahrt aber kaum auftraten.

Der Umsatz von Handelsware wurde in der Partikulierschifffahrt nur in den mittleren Größenklassen mit 0,2 bis 0,9% festgestellt, während er bei den Reedereien — wie vorstehend bereits ausgeführt — von 4,1% in der untersten Größenklasse (100 000 bis unter 500 000 DM) bis auf 9,9% in der vorletzten Größenklasse (2 bis unter 10 Mill. DM) anstieg. Bei dem hohen Anteil von 22% in der obersten Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) wirkt sich besonders der Handelsumsatz eines Unternehmens aus.

Auch dem Umsatz von selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen, bei dem es

sich zumeist um Sand- und Kiesbaggerei handelt, kommt in den oberen Größenklassen der Reedereien eine gewisse Bedeutung zu. So wurde dieser Umsatzanteil in der obersten Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) mit 6,6% ermittelt.

Die „Auslagen“ übersteigen diesen Anteil in der vorletzten Größenklasse (2 bis unter 10 Mill. DM) mit 13,2% ganz wesentlich, während sie in der obersten Größenklasse mit einem etwas geringeren Anteil von 10,3% ausgewiesen wurden. Sie traten in der Partikulierschifffahrt überhaupt nicht auf.

Die „sonstigen“ Umsätze, zu denen z. B. Provisionen für die Befrachtung fremder Schiffe zählen, bewegten sich bei den Reedereien in den dargestellten Größenklassen zwischen 1,2 und 3,8%, dagegen bei der Partikulierschifffahrt nur zwischen 0 und 0,5%.

Während bei den Reedereien in relativ geringem Umfang Bestandsveränderungen an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen zu verzeichnen waren, entfielen derartige Bestände bei der Partikulierschifffahrt vollständig.

Eine etwas größere Rolle spielen die aktivierten innerbetrieblichen Leistungen, bei denen es sich z. B. um Großreparaturen mit eigenen Arbeitskräften handelt, bei den Reedereien. Sie erreichten für die 13 in der obersten Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) erfaßten Unternehmen einen Betrag von 326 648 DM bei einem Gesamtumsatz von rd. 286 Mill. DM.

Am Schluß der Tabelle 1 erscheint die Gesamtleistung, die aus dem wirtschaftlichen Umsatz, den Bestandsveränderungen an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen und den aktivierten innerbetrieblichen Leistungen errechnet wurde.

Zur Darstellung der Gesamtleistung je durchschnittlich tätige Person muß auch an dieser Stelle auf die Problematik dieser Quote hingewiesen werden, da alle tätigen Personen unabhängig von ihrer tatsächlichen Leistung voll gezählt wurden. Dennoch bieten sie interessante Vergleichsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Größenklassen und Verkehrszweigen.

Auch hier ist ein Anstieg der Kopfquote von der untersten zur obersten Größenklasse festzustellen. So betrug sie bei den Reedereien in der untersten Größenklasse (100 000 bis unter 500 000 DM) 36 071 DM und in der obersten Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) 78 290 DM, also mehr als das Doppelte. Demgegenüber wurden bei der Partikulierschifffahrt Kopfquoten zwischen 8 326 DM (unterste Größenklasse 8 000 bis unter 20 000 DM) und 49 568 DM (oberste Größenklasse 250 000 bis unter 1 Mill. DM) ermittelt. Bei einem Vergleich der Kopfquoten beider Sparten miteinander darf der unterschiedliche Größenklassenbereich nicht übersehen werden. Bemerkenswert ist, daß die Kopfquote von 36 071 DM in der untersten Größenklasse der Reedereien (100 000 bis unter 500 000 DM) mit der Kopfquote der Partikulierschifffahrt in der Größenklasse 100 000 bis unter 250 000 DM mit 35 692 DM fast übereinstimmt.

2. Kosten in % der Gesamtleistung

Wie aus Tabelle 2 hervorgeht, zählen die Personalkosten zu den wesentlichsten Kostenfaktoren in der Binnenschifffahrt. Dabei sind recht unterschiedliche Tendenzen bei

einem Vergleich zwischen den einzelnen Größenklassen, einmal bei den Reedereien und zum anderen bei der Partikulierschiffahrt festzustellen. Abgesehen von der teilweise unterschiedlichen Größenordnung der erfaßten Unternehmen und der damit zusammenhängenden unterschiedlichen Zusammensetzung der in ihnen tätigen Personen ist auch die gegenseitige Beeinflussung der einzelnen Kostenarten auf das Kostengefüge (z. B. der Materialverbrauch einschließlich umgesetzte Handelsware oder die „Auslagen“) zu beachten. Während die Personalkosten bei den Reedereien von der untersten Größenklasse (100 000 bis unter 500 000 DM) mit 29,0 % der Gesamtleistung bis auf 14,7 % in der obersten Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) zurückgingen, stiegen sie in der Partikulierschiffahrt von 11,1 % (Größenklasse 8 000 bis unter 20 000 DM) bis auf 22,5 % der Gesamtleistung (Größenklasse 250 000 bis unter 1 Mill. DM) an. Berücksichtigt man bei dieser Betrachtung aber das kalkulatorische Unternehmerentgelt, so ändert sich das Bild ganz wesentlich, denn in der untersten Größenklasse der Partikulierschiffahrt betrug das kalkulatorische Unternehmerentgelt 42,9 % der Gesamtleistung, in der obersten Größenklasse aber nur noch 3,0 %. Personalkosten und kalkulatorisches Unternehmerentgelt zusammen bewegten sich in der Partikulierschiffahrt zwischen 54,0 % in der untersten Größenklasse und 25,5 % in der obersten Größenklasse, während die entsprechenden Werte bei den Reedereien 32,2 und 14,8 % lauteten, da hier das kalkulatorische Unternehmerentgelt mit 0,1 bis 3,2 % zumeist nur von untergeordneter Bedeutung ist.

Bei den Sozialkosten dominieren die gesetzlichen, die analog den Personalkosten verlaufen, da ihre Höhe von der Lohn- und Gehaltssumme bestimmt wird. Die übrigen Sozialkosten sind im allgemeinen unwesentlich, denn auf sie entfielen bei den Reedereien höchstens 0,5 % der Gesamtleistung. Bei der Partikulierschiffahrt dagegen betrug der Höchstwert nur 0,1 %.

Auch der Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmierstoffen für Schiffe und sonstige Fahrzeuge zeigt bei einem Vergleich der Größenklassen miteinander eine unterschiedliche Tendenz in den beiden Binnenschiffahrtssparten. Während bei den Reedereien sein Anteil von 9,5 % in der untersten Größenklasse (100 000 bis unter 500 000 DM) bis auf 1,9 % in der obersten Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) zurückging, ergab sich bei der Partikulierschiffahrt ein Anstieg von 6,5 % der Gesamtleistung (Größenklasse 8 000 bis unter 20 000 DM) bis auf 10,5 bzw. 10,2 % in den beiden oberen Größenklassen (100 000 bis unter 1 Mill. DM).

Es folgt in der Tabelle 2 die Position Materialverbrauch und umgesetzte Handelsware. Als Materialverbrauch wurde hier der Verbrauch von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfaßt, soweit er nicht bereits vorher als Kraftstoffverbrauch usw. anzugeben war. Hierzu gehört laut Fragebogen auch der Verbrauch von Schiffsmaterial, Ersatzteilen, Werkstattmaterial, Bereifung u. dgl. Bei den Reedereien bewegte sich der Materialverbrauch — abgesehen von der obersten Größenklasse — zwischen 2,2 und 2,9 %, bei der Partikulierschiffahrt zwischen 2,1 und 3,0 %. Mit 11,6 % nahm die oberste Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) eine Sonderstellung bei den Reedereien ein. Dieser hohe Anteil war durch besondere Betriebskombinationen (u. a. mit Schiffswerft) bedingt. Auch bezüglich der umgesetzten Handelsware kommt der obersten Größenklasse eine besondere Bedeutung zu, da die erfaßten Unternehmen teilweise in größerem Umfang Handel mit Kohle, Öl, Baustoffen oder Kies betrieben. Im Durchschnitt betrug der Einstandswert der umgesetzten Handelsware hier 20,3 % der Gesamtleistung, während sie in den darunter liegenden Größenklassen nur mit 3,8 bis 9,0 % — mit der Größenklasse ansteigend — ermittelt wurde. Demgegenüber fiel die umgesetzte Handelsware in den beiden mittleren Größenklassen der Partikulierschiffahrt mit 0,1 und 0,6 % kaum ins Gewicht.

Die Reparatur- und Instandhaltungskosten soweit sie nicht aktiviert wurden, schließen auch die Kosten für die nicht erstatteten Havarieschäden ein (abzüglich von Versicherungen erstattete Beträge). Wenn man von der ober-

sten Größenklasse der Reedereien, bei der diese Kostenposition nur mit 1,5 % der Gesamtleistung ermittelt wurde, abieht, entfielen in der Binnenschiffahrt (Reedereien und Partikulierschiffahrt) zwischen 3,0 und 7,1 % der Gesamtleistung auf die Reparatur- und Instandhaltungskosten.

Zur steuerlichen Belastung der Binnenschiffahrt ist einleitend nochmals darauf hinzuweisen, daß in den ausgewiesenen Steuern die Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer, die Grundsteuer sowie die Lastenausgleichs-abgaben nicht enthalten sind. Die Grundsteuer ist im Mietwert, dem hier aber keine besondere Bedeutung zukommt, abgegolten. Aus der Aufgliederung der Steuern wird ersichtlich, daß die Gewerbe- und Lohnsummensteuer den hauptsächlichen Anteil haben. Sie betragen bei den Reedereien zwischen 0,6 bis 2,3 % von den ausgewiesenen 1,0 bis 2,4 % Steuern insgesamt, wobei sich jeweils der höchste Wert auf die unterste Größenklasse (100 000 bis unter 500 000 DM) und der niedrigste auf die oberste Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) bezieht.

Umgekehrt war die Situation bei der Partikulierschiffahrt, denn hier standen der Gewerbe- und Lohnsummensteuer mit 1,5 % in der untersten Größenklasse (8 000 bis unter 20 000 DM) 2,5 % in der obersten Größenklasse (250 000 bis unter 1 Mill. DM) gegenüber. Die übrigen einzeln erfragten Steuern (Umsatzsteuer, Kraftfahrzeugsteuer, Beförderungsteuer und sonstige Steuern) waren hier fast durchweg ohne Belang.

Zum Vergleich seien noch die Steuern insgesamt für die Unternehmen des Gewerblichen Güterkraftverkehrs genannt. Bei den Unternehmen des Nahverkehrs lagen sie in den dargestellten Größenklassen zwischen 5,2 und 9,9 %, bei denen des Fernverkehrs zwischen 8,8 und 13,2 % der Gesamtleistung.

Mehr Gewicht als die Steuern hatten die Versicherungen (z. B. für die Schiffsversicherung). Bei der Partikulierschiffahrt pendelten sie zwischen 5,4 und 7,4 % der Gesamtleistung, während sie bei den Reedereien mit steigender Größenklasse von 6,4 auf 1,2 % zurückgingen.

Teilweise noch etwas höher war der Anteil der Kostenposition Reise- und Fahrtauslagen, fremde Schlepp- und Bugsierlöhne sowie fremde Umschlag- und Leichterkosten, soweit sie von den Unternehmen getragen wurden. Er schwankte bei den Reedereien zwischen 3,6 und 7,8 % und bei der Partikulierschiffahrt zwischen 4,2 und 9,6 % der Gesamtleistung.

Einen ganz entscheidenden Kostenfaktor stellen die steuerlichen Abschreibungen (ohne Sonderabschreibungen gemäß § 7 e EStG und ohne geringwertige Wirtschaftsgüter gemäß § 6, 2 EStG) dar. Es handelte sich hierbei überwiegend um die steuerlichen Abschreibungen auf Schiffe und sonstige Fahrzeuge, Anlagen, Einrichtungen u. dgl., da die Abschreibungen auf Forderungen aus Leistungen und Warenlieferungen mit 0 bis 0,3 % ganz unbedeutend waren. Für die Partikulierschiffahrt ergab sich für die steuerlichen Abschreibungen insgesamt von der untersten Größenklasse (8 000 bis unter 20 000 DM) bis zur obersten Größenklasse (250 000 bis unter 1 Mill. DM) ein wesentlicher Anstieg von 11,2 bis 21,8 %, während sie bei den Reedereien von 14,7 % (Größenklasse 100 000 bis unter 500 000 DM) bis auf 4,3 % in der obersten Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) zurückgingen. Hierbei sind die hohen Anteile der „Auslagen“ in den beiden oberen Größenklassen zu berücksichtigen.

Besonders zu erwähnen sind auch die Fremdkapitalzinsen, die bei den Reedereien mit 1,4 bis 6,2 % — mit der Größenklasse fallend — und bei der Partikulierschiffahrt mit 4,5 bis 8,0 % — im allgemeinen mit der Größenklasse steigend — ermittelt wurden.

„Auslagen“ nach § 5 Abs. 4 UStG traten, wie an anderer Stelle bereits ausgeführt wurde, nur bei den Reedereien auf. Einem Durchschnittswert von 1,9 % in der Größenklasse 500 000 bis unter 2 Mill. DM standen 13,2 und 10,3 % in den beiden nachfolgenden Größenklassen gegenüber.

Schließlich sind noch die „sonstigen“ Kosten zu erwähnen, die sich aus einer Vielzahl recht unterschiedlicher Posten wie Beiträge zu den Ausgleichskassen der Schifferbetriebsverbände, Provisionen für die Vermittlungstätigkeit von Mak-

lern, Spediteuren, Fremdfrachten usw. zusammensetzen. Insbesondere bei den Reedereien spielten sie in den oberen Größenklassen eine große Rolle, denn sie stiegen hier von 7,5 % in der untersten Größenklasse (100 000 bis unter 500 000 DM) bis auf 26,2 % in der obersten Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) an. Wesentlich ausgeglichener ist das Bild bei der Partikulierschiffahrt, denn hier bewegten sich die „sonstigen“ Kosten nur zwischen 7,6 und 10,7 % der Gesamtleistung.

Betrachtet man abschließend die Kosten insgesamt, in denen sich die Höhe der vorstehend besonders hervorgehobenen Positionen (Personalkosten, kalkulatorisches Unternehmerentgelt, Materialverbrauch, Reparatur- und Instandhaltungskosten, Versicherungsprämien, Reise- und Fahrtauslagen, Abschreibungen usw.) zusammengefaßt niederschlagen, so ergibt sich für die Partikulierschiffahrt, daß sie nur in den beiden oberen Größenklassen (100 000 bis unter 1 Mill. DM) mit 99,8 und 95,4 % unter dem Wert der Gesamtleistung lagen. In den darunter liegenden Größenklassen wurden die Kosten mit 100,4 bis 107,9 % der Gesamtleistung ermittelt. Etwas günstiger war das Ergebnis bei den Reedereien, bei denen die Kosten insgesamt zwischen 94,4 und 99,0 % der Gesamtleistung pendelten.

3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen

In der Tabelle 3 werden zunächst die im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1963 vorhandenen tätigen Personen aufgegliedert nach ihrer Tätigkeit und insgesamt ausgewiesen. Hieraus wird erneut ersichtlich, daß den tätigen Inhabern und mithelfenden Familienangehörigen in der Partikulierschiffahrt eine besondere Bedeutung zukommt. Gemessen an der Gesamtzahl der durchschnittlich tätigen Personen entfielen auf sie rd. 74 % in der untersten Größenklasse (8 000 bis unter 20 000 DM) und in der vorletzten Größenklasse (100 000 bis unter 250 000 DM) noch 33 %. In der obersten Größenklasse (250 000 bis unter 1 Mill. DM) betrug ihr Anteil 13 %. Demgegenüber ist ihr Anteil bei den Reedereien wesentlich geringer, beispielsweise in der Größenklasse 500 000 bis unter 2 Mill. DM nur rd. 7 % der Beschäftigten insgesamt. Schiffsführer und Kapitäne sowie Maschinisten und Matrosen spielen in der Partikulierschiffahrt nur in den oberen Größenklassen eine Rolle. Für diese beiden Gruppen zusammen wurden in der obersten Größenklasse durchschnittlich 5,6 Personen bei einer Gesamtzahl von 7,6 je Unternehmen festgestellt. Zum Vergleich sei die unterste Größenklasse (100 000 bis unter 500 000 DM) der Reedereien herangezogen, bei der auf die genannten Gruppen zusammen 4,4 Personen je Unternehmen entfielen, wobei die durchschnittliche Gesamtzahl mit 6,4 Personen festgestellt wurde. Ihr Anteil steigt von Größenklasse zu Größenklasse; für die oberste Größenklasse der Reedereien wurden bei 281,0 Beschäftigten je Unternehmen ermittelt: 31,9 Schiffsführer und Kapitäne, ferner 80,3 Maschinisten und Matrosen sowie 8,5 Schiffsjungen. Außer diesem Schiffspersonal waren noch durchschnittlich 76,2 Angestellte, ferner 8,3 Lehrlinge und Volontäre sowie 75,4 Arbeiter (und sonstiges Personal) im Durchschnitt vorhanden. Von der Partikulierschiffahrt wurde dieses „Landpersonal“ nur vereinzelt gemeldet.

Der zweite Teil der Tabelle 3 enthält DM-Beträge für die Personalkosten je Unternehmen im Geschäftsjahr 1963, während sie in der Tabelle 2 in % der Gesamtleistung aus-

gewiesen wurden. Zusätzlich werden die Sozialkosten insgesamt in % der Löhne und Gehälter aufgeführt. Für die Reedereien betragen sie zwischen 11,5 und 15,7 %. In dieser Größenordnung wurden sie auch bei der Partikulierschiffahrt zwischen 11,6 und 13,5 % der Löhne und Gehälter im Durchschnitt festgestellt. Wegen der besonderen Bedeutung, die dem kalkulatorischen Unternehmerentgelt in der Binnenschiffahrt zukommt, wurde es ebenfalls am Schluß dieser Tabelle nochmals in DM je Unternehmen angegeben.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Die in der Tabelle 4 aufgeführten Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude) zeigen durchweg keine großen Unterschiede zwischen den Werten am Anfang und am Ende des Geschäftsjahres. Die letzteren betragen in der untersten Größenklasse der Reedereien (100 000 bis unter 500 000 DM) im Durchschnitt 286 530 DM bei einer Gesamtleistung von 229 786 DM je Unternehmen. In der obersten Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) stand den Sachanlagen in Höhe von rd. 6,2 Mill. DM eine Gesamtleistung von rd. 22,0 Mill. DM gegenüber. Bei der Partikulierschiffahrt dagegen war der Wert der Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude) in allen Größenklassen höher als die Gesamtleistung je Unternehmen. Für die oberste Größenklasse (250 000 bis unter 1 Mill. DM) wurden hier ermittelt: Sachanlagen: 465 360 DM und Gesamtleistung 374 239 DM je Unternehmen.

Zum Vergleich seien einige Daten aus dem Gewerblichen Güterkraftverkehr und aus der Spedition (ohne Möbelspedition) genannt. Im Güternahverkehr ergaben sich für die Größenklasse 250 000 bis unter 500 000 DM Sachanlagenwerte in Höhe von 108 617 DM bei einer Gesamtleistung von 369 945 DM, dagegen bei der Spedition (ohne Möbeltransport) in der obersten Größenklasse (25 bis unter 250 Mill. DM): Sachanlagen: rd. 2,8 Mill. DM bei einer Gesamtleistung von rd. 52 Mill. DM je Unternehmen (hier ist u. a. der hohe Anteil der „Auslagen“ in der Gesamtleistung zu berücksichtigen).

Die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen usw. sowie an Handelsware spielten gegenüber den Werten der Sachanlagen auch bei den Reedereien im allgemeinen eine untergeordnete Rolle. In der Partikulierschiffahrt waren sie teilweise überhaupt nicht vorhanden, in anderen Fällen kaum nennenswert.

Wesentlich stärker traten dagegen die Forderungen und Verbindlichkeiten auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen in Erscheinung. Bei den Reedereien hielten sie sich in der untersten Größenklasse (100 000 bis unter 500 000 DM) am Jahresende mit 26 433 DM und 26 809 DM je Unternehmen fast die Waage (Gesamtleistung: 229 786 DM). In der obersten Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) dagegen überstiegen die Forderungen mit rd. 2,3 Mill. DM die Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 1,7 Mill. DM (Gesamtleistung rd. 22 Mill. DM) ganz wesentlich.

In der Partikulierschiffahrt handelt es sich um wesentlich geringere Beträge, da hier auch zumeist eine geringere Gesamtleistung je Unternehmen gegeben ist. Hier betragen in der obersten Größenklasse (250 000 bis unter 1 Mill. DM) am Jahresende die Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen 35 470 DM und die Verbindlichkeiten 35 669 DM bei einer Gesamtleistung von 374 239 DM je Unternehmen.

C. See- und Küstenschiffahrt

In Anbetracht der besonderen Situation in der See- und Küstenschiffahrt war es notwendig, einige Positionen des Frageprogramms bei der Ergebniserrstellung zusammenzufas-

sen. Dadurch wird zwar der Vergleich mit den anderen untersuchten Verkehrszweigen etwas erschwert, doch vermitteln die ausgewiesenen Tatbestände einen guten Einblick in die

Kostenstruktur dieses Zweiges, der in die beiden Sparten

- a) Güter- und Personenbeförderung über See (Seeschiffahrt) und
- b) Güter- und Personenbeförderung in Küstengewässern (Küstenschiffahrt)

gegliedert ist.

Bei einem Vergleich der beiden Sparten miteinander dürfen aber die unterschiedlichen Größenklassen nicht übersehen werden.

1. Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Die Gliederung des wirtschaftlichen Umsatzes (Tabelle 1) zeigt, daß sowohl in der Seeschiffahrt als auch in der Küstenschiffahrt die Erlöse aus dem Reedereibetrieb dominieren. Auf sie entfielen in der Seeschiffahrt für die drei dargestellten Größenklassen zwischen 88,4 und 91,0 % des wirtschaftlichen Umsatzes, während die „übrigen Umsätze“ zwischen 9,0 und 11,6 % schwankten. Die Küstenschiffahrt wies prozentual mit 85,9 bis 100 % noch höhere Erlöse aus dem Reedereibetrieb aus. Abgesehen von der obersten Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM), für die 14,1 % „übrige“ Umsätze ermittelt wurden, spielen diese Umsätze in den darunter liegenden Größenklassen der Küstenschiffahrt mit 0,0 bis 1,3 % praktisch keine Rolle.

Als „übrige“ Umsätze sind insbesondere Erlöse aus Maklerei und Stauerei zu nennen. Außerdem lagen aber auch Betriebskombinationen mit Spedition und Handel (Brennstoffe und Baustoffe) sowie mit Werftbetrieb in der obersten Größenklasse der Seeschiffahrt vor. Der recht hohe Anteil dieser Umsätze in der obersten Größenklasse der Küstenschiffahrt ist hauptsächlich auf die vielseitigen Betriebskombinationen zweier Unternehmen zurückzuführen.

Innerhalb der Erlöse aus dem Reedereibetrieb stehen die Erlöse aus Reisen im Vordergrund. Ihr Anteil betrug in der Seeschiffahrt zwischen 54,5 % in der untersten Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM) und 85,1 % des wirtschaftlichen Umsatzes in der obersten Größenklasse (25 Mill. DM und mehr). In der Küstenschiffahrt schwankten die Erlöse aus Reisen dagegen nur zwischen 79,0 und 87,1 %.

Besonders zu beachten sind in der untersten Größenklasse der beiden Sparten die Einnahmen aus der Vercharterung von Seeschiffen, auf die in der Seeschiffahrt 25,0 % und in der Küstenschiffahrt 21,0 % des wirtschaftlichen Umsatzes entfielen. In der obersten Größenklasse wurden sie nur noch mit 2,9 bzw. 3,2 % ermittelt.

Die Einnahmen aus Bereederung und Befrachtung fremder Schiffe waren demgegenüber mit 0,6 bis 8,9 % in der Seeschiffahrt und mit 0 bis 2,1 % in der Küstenschiffahrt wesentlich geringer.

Die ermittelte Gesamtleistung stimmt zumeist mit dem wirtschaftlichen Umsatz überein, da nur teilweise Bestände bzw. Bestandsveränderungen an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen sowie aktivierte innerbetriebliche Leistungen in relativ geringem Umfang gemeldet wurden.

Ebenso wie in anderen Zweigen steigt auch hier die Gesamtleistung je tätige Person mit der Größenklasse an. Der Quote von 39 197 DM in der untersten Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM) der Seeschiffahrt steht eine Quote von 58 161 DM in der obersten Größenklasse (25 Mill. DM und mehr) gegenüber. In der Küstenschiffahrt wurde eine Steigerung von 27 636 DM (Größenklasse 20 000 bis unter 500 000 DM) auf 43 767 (Größenklasse 500 000 bis unter 5 Mill. DM) ermittelt.

2. Kosten in % der Gesamtleistung

Auch in der See- und Küstenschiffahrt spielen die Personalkosten eine wesentliche Rolle, wie aus Tabelle 2 ersichtlich ist. Ohne Ruhegehälter, Pensionen und Personalsonderkosten (z. B. Musterungskosten) beliefen sie sich in der Seeschiffahrt zwischen 31,9 und 20,5 % der Gesamtleistung, wobei der höhere Wert auf die unterste Größenklasse und der

niedrigere auf die oberste Größenklasse entfiel. Bei der Küstenschiffahrt konnte diese Tendenz nicht festgestellt werden, denn hier lag der niedrigste Wert in der mittleren Größenklasse mit 18,0 % und der höchste in der obersten Größenklasse mit 25,6 %.

Aus erhebungstechnischen Gründen wurde in diesem Erhebungsbereich davon abgesehen, das kalkulatorische Unternehmerentgelt zu erfragen, was bei einem Kostenstrukturvergleich mit anderen Zweigen zu beachten ist.

Der Verbrauch von Brenn-, Kraft- und Schmierstoffen für Schiffe und sonstige Fahrzeuge pendelte zwischen 5,1 und 6,9 % der Gesamtleistung, wenn man beide Sparten zusammenbetrachtet.

Etwas stärker schwankte der Materialverbrauch einschließlich umgesetzte Handelsware, und zwar zwischen 1,7 und 8,9 %.

Die Reparatur- und Instandhaltungskosten, die hier auch die nicht aktivierten Klassekosten einschließen, stellen nur die Fremdleistungen abzüglich der von Versicherungen erstatteten Beträge dar. Sie waren in etwa von gleicher Größenordnung in beiden Sparten. Während sie in der Seeschiffahrt mit steigender Größenklasse von 6,9 auf 3,7 % zurückgingen, waren es in der Küstenschiffahrt 6,1 bis 3,7 % der Gesamtleistung.

Von ganz besonderer Bedeutung sind die Hafen-, Lade- und Löschkosten sowie Kommissionen, die in der obersten Größenklasse der Seeschiffahrt (25 Mill. DM und mehr) mit 34,2 % der Gesamtleistung sogar wesentlich über den Personalkosten (20,5 %) lagen. Auch in der darunter liegenden Größenklasse (5 bis unter 25 Mill. DM) wurden sie mit 26,6 % ermittelt bei einem Personalkostenanteil von 22,6 %. Mit 14,2 % in der untersten Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM) erreichten sie nur knapp 50 % der Personalkosten (31,9 %). Bei der Küstenschiffahrt ergab sich ein etwas uneinheitliches Bild, denn hier pendelten diese Kosten zwischen 19,4 % in der untersten Größenklasse (20 000 bis unter 250 000 DM) und 28,3 % in der mittleren Größenklasse (250 000 bis unter 500 000 DM), während sie in der obersten Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM) mit 22,7 % der Gesamtleistung anfielen. Die Personalkosten bewegten sich hier zwischen 18,0 und 25,6 %.

Von den weiteren aufgeführten Positionen ist noch die Zusammenfassung der Abschreibungen¹⁾ und Fremdkapitalzinsen zu erörtern, die ebenfalls einen wesentlichen Kostenfaktor darstellen. In der Seeschiffahrt entfielen hierauf zwischen 18,7 und 26,9 % und in der Küstenschiffahrt zwischen 16,7 und 23,1 % der Gesamtleistung. Die höheren Werte beziehen sich jeweils auf die unterste Größenklasse und die niedrigeren auf die oberste Größenklasse.

Nur in der obersten Größenklasse der Seeschiffahrt (25 Mill. DM und mehr) blieben die Kosten insgesamt mit 99,7 % ganz knapp unter der ermittelten Gesamtleistung, während sie in den beiden darunter liegenden Größenklassen mit 102,9 und 103,7 % die Gesamtleistung überstiegen. Etwas günstiger war die Situation bei der Küstenschiffahrt, da hier die Kosten insgesamt zwischen 91,7 und 96,1 % festgestellt wurden. Vorsorglich muß für beide Sparten nochmals darauf hingewiesen werden, daß für die in den erfaßten Einzelfirmen und Personengesellschaften tätigen Inhaber, Mitinhaber oder mithelfenden Familienangehörigen ein kalkulatorisches Unternehmerentgelt in der Kostensumme nicht enthalten ist.

3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen

Als Ergänzung zur Tabelle 3 des Tabellenteils, in der im ersten Teil die tätigen Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1963 je Unternehmen ausgewiesen werden, wird ihre Zusammensetzung in der nachstehenden Texttafel 7 in % der Gesamtzahl dargestellt.

Diese Tabelle zeigt, daß den tätigen Inhabern, Mitinhabern und mithelfenden Familienangehörigen insbesondere in den

¹⁾ Zusammensetzung vgl. Abschnitt II.

Texttabelle 7: Giedering der tätigen Personen in % der Gesamtzahl je Unternehmen in der See- und Küstenschiffahrt

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... 1 000 DM)	Gesamtleistung je Unternehmen	Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres				
		insgesamt	Tätige Inhaber und Mitinhaber sowie mithelfende Familien- angehörige	Kapitäne, Schiffs-offiziere und andere Angestellte	Decks-, Maschi- nen- und sonstiges Schiffspersonal (jedoch ohne Junggrade) im Lohnverhältnis sowie andere Arbeiter	Junggrade, Lehrlinge und Volontäre
50 30 0 Güter- und Personenbeförderung über See (Seeschiffahrt)						
500 — 5 000	2 249 491	57,4	1,7	52,0	33,4	12,9
5 000 — 25 000	13 418 277	236,2	0,6	40,3	45,7	13,4
25 000 und mehr	87 377 636	1 502,3	0,1	31,9	57,7	10,3
50 30 4 Güter- und Personenbeförderung in Küstengewässern (Küstenschiffahrt)						
20 — 250	159 561	5,8	21,9	18,3	31,4	28,4
250 — 500	341 817	8,1	15,4	20,3	33,2	31,1
500 — 5 000	1 194 848	27,3	3,7	30,2	50,0	16,1

unteren Größenklassen der Küstenschiffahrt eine besondere Bedeutung zukommt. In der untersten Größenklasse (20 000 bis unter 250 000 DM) entfielen auf sie mit 21,9 % mehr als ein Fünftel der tätigen Personen insgesamt, dagegen in der obersten Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM) nur noch 3,7 %. Mit steigender Größenklasse nahm hier sowohl der Anteil der Kapitäne usw. und des Decks-, Maschinen- und sonstigen Schiffspersonals usw. zu, und zwar für die Erstgenannten von 18,3 bis auf 30,2 % und für die Letztgenannten von 31,4 bis auf 50,0 %. Auch der Anteil der Junggrade, Lehrlinge und Volontäre war hier mit 16,1 bis 31,1 % in den aufgeführten Größenklassen recht hoch.

Die Zusammensetzung der tätigen Personen weicht hiervon in der Seeschiffahrt erheblich ab. Die tätigen Inhaber usw. traten hier gegenüber der Gesamtzahl wenig in Erscheinung, während auf die Kapitäne usw. zwischen 31,9 und 52,0 % und für das Decks-, Maschinen- und sonstige Schiffspersonal usw. 33,4 bis 57,7 % entfielen. Mit 10,3 bis 13,4 % der Gesamtzahl blieben die Junggrade usw. wesentlich hinter ihrem Anteil in der Küstenschiffahrt zurück.

Im zweiten Teil der Tabelle 3 werden wieder die Personalkosten in DM je Unternehmen aufgeführt, ferner die Ruhegehälter und Pensionen sowie die Personalsonderkosten (z. B. Musterungskosten). Aus der prozentualen Aufgliederung der Sozialkosten insgesamt in gesetzliche und übrige geht hervor, daß letzteren in den unteren Größenklassen der Küstenschiffahrt keine besondere Bedeutung beizumessen ist, während sie in der Seeschiffahrt etwas stärker in Erscheinung treten.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen

Die Größenordnung der in der Tabelle 4 ausgewiesenen Sachanlagen (Seeschiffe, sonstige Schiffe, Kraftfahrzeuge, sonstige Anlagen usw., aber ohne Grundstücke und Gebäude) wird besonders deutlich, wenn man sie im Verhältnis zur Gesamtleistung z. B. mit den entsprechenden Daten der Binnenschiffahrt vergleicht.

Sie betragen in der Seeschiffahrt z. B. in der obersten Größenklasse (25 Mill. DM und mehr) rd. 92,7 Mill. DM bei einer Gesamtleistung von rd. 87,4 Mill. DM je Unternehmen und in der obersten Größenklasse der Küstenschiffahrt (500 000 bis unter 5 Mill. DM) rd. 0,9 Mill. DM bei einer Gesamtleistung von 1,2 Mill. DM. Dagegen wurden bei der Binnenschiffahrt (Reedereien) in der obersten Größenklasse (10 bis unter 100 Mill. DM) Sachanlagen mit einem Wert von nur 6,2 Mill. DM und eine Gesamtleistung von rd. 22 Mill. DM je Unternehmen festgestellt.

Die Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen waren in der Küstenschiffahrt in allen Größenklassen niedriger als die Verbindlichkeiten. Dies traf auch für die beiden unteren Größenklassen der Seeschiffahrt zu, während hier in der obersten Größenklasse (25 Mill. DM und mehr) die Forderungen mit rd. 8,9 Mill. DM die Verbindlichkeiten mit rd. 6,8 Mill. DM um rd. 30 % überstiegen (Gesamtleistung: rd. 87,4 Mill. DM).

D. Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Im Gegensatz zur Erhebung 1959, bei der der Güterverkehr im Schienenverkehr im Vordergrund stand, wurden diesmal alle Arten von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen erfaßt, also z. B. auch Unternehmen mit ausschließlich Personenverkehr. Neben den Ergebnissen für den gesamten Erhebungsbereich wurden diesmal zusätzlich Ergebnisse für

- Nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Schwerpunkt Schienenverkehr
- Nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Schwerpunkt Straßenverkehr

erstellt. Im Hinblick auf die hieraus ersichtlichen Strukturunterschiede beschränkt sich die nachfolgende Ergebnisbesprechung auf diese beiden Gruppen.

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Bei den Unternehmen, deren Schwerpunkt im Schienenverkehr (Eisenbahnverkehr) lag, stellten die Erlöse aus

eigenen Beförderungsleistungen im Eisenbahnverkehr den hauptsächlichsten Anteil des wirtschaftlichen Umsatzes dar (Tabelle 1). Diese Erlöse betragen in den dargestellten Größenklassen zwischen 75,6 und 87,1 % des wirtschaftlichen Umsatzes, während die Erlöse aus dem Kraftfahrzeugverkehr mit 5,1 bis 17,9 % wesentlich niedriger waren. Im Eisenbahnverkehr übertrafen die Erlöse aus dem Güterverkehr mit 52,9 bis 71,5 % den Personenverkehr mit 15,6 bis 25,0 % recht erheblich. Die umgekehrte Situation wurde für den Kraftfahrzeugverkehr festgestellt, bei dem 4,5 bis 16,2 % auf Erlöse aus dem Personenverkehr und nur 0,6 bis 1,7 % des wirtschaftlichen Umsatzes auf den Güterverkehr entfielen.

Betrachtet man zum Vergleich die zweite Gruppe der Unternehmen mit Schwerpunkt Straßenverkehr (Kraftfahrzeugverkehr), so standen hier — wie zu erwarten — die Erlöse aus dem Kraftfahrzeugverkehr mit 74,1 und 78,1 % des wirtschaftlichen Umsatzes im Vordergrund. Hieran waren der Personenverkehr mit 66,5 und 76,0 %, der Güterverkehr mit 2,1 und 7,6 % beteiligt. Dementsprechend wurden hier für die Erlöse aus dem Eisenbahnverkehr nur 16,4 bzw. 20,0 % des

wirtschaftlichen Umsatzes festgestellt. Auch hier waren — wie bei der ersten Gruppe — die Erlöse aus dem Güterverkehr mit 13,3 bzw. 16,5% wesentlich höher als die Erlöse aus dem Personenverkehr mit nur 3,1 bzw. 3,5%.

Die „Auslagen“ nach § 5 Abs. 4 UStG traten in diesem Bereich kaum in Erscheinung, doch sind noch die „sonstigen“ Umsätze zu erwähnen, die sich bei der Gruppe a) zwischen 5,6 und 9,7% bewegten und bei der Gruppe b) mit 5,5 bzw. 5,9% ausgewiesen wurden.

Der Vergleich zwischen den beiden Gruppen wird bei den ermittelten Werten für die Gesamtleistung je durchschnittlich tätige Person wegen der nicht vermeidbaren unterschiedlichen Größenklassenabgrenzung etwas erschwert. Dennoch wird ersichtlich, daß diese Kopfquoten bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Straßenverkehr etwas höher als bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Schienenverkehr lagen. Während für die erstgenannten Werte zwischen 16 446 und 19 777 DM in den vier Größenklassen von 100 000 bis unter 50 Mill. DM ermittelt wurden, ergaben sich bei der zweiten Gruppe Kopfquoten von 21 005 bzw. 21 571 DM in den beiden Größenklassen von 250 000 bis unter 25 Mill. DM.

2. Kosten in % der Gesamtleistung

Mit mehr als 50% der Gesamtleistung standen die Personalkosten an der Spitze der in Tabelle 2 aufgeführten Kostenpositionen. Ohne Spesen, Tagegelder usw. sowie ohne Ruhegehälter und Pensionen bewegten sie sich in den Unternehmen mit Schwerpunkt Schienenverkehr zwischen 53,3 und 63,4% der Gesamtleistung. In den Unternehmen mit Schwerpunkt Straßenverkehr lagen sie mit 51,3 bzw. 52,7% in den dargestellten Größenklassen etwas darunter.

Größere Unterschiede zwischen beiden Unternehmensgruppen ergaben sich beim Verbrauch von Brenn-, Kraft- und Schmierstoffen sowie Fremdstrom für Fahrzeuge aller Art, der bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Schienenverkehr zwischen 4,9 und 7,7% der Gesamtleistung pendelte, dagegen bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Straßenverkehr auf 9,7 bzw. 11,0% anstieg.

Sehr unterschiedlich waren auch die Reparatur- und Instandhaltungskosten (nur Fremdleistungen abzüglich von Versicherungen erstattete Beträge), die mit 9,0 bis 12,1% bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Schienenverkehr wesentlich höher als bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Straßenverkehr waren. Sie betragen hier nur 2,9 bzw. 5,4%.

Auch die steuerlichen Belastungen zeigen interessante Unterschiede, die insbesondere aus den höheren Beträgen für die Kraftfahrzeug- und Beförderungsteuer bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Straßenverkehr resultieren. Die Steuern insgesamt wurden für diese Gruppe mit 4,9% in der obersten Größenklasse (2 bis unter 25 Mill. DM) und mit 6,2% in der untersten Größenklasse (250 000 bis unter 2 Mill. DM) ermittelt, während sie in der anderen Gruppe nur zwischen 3,0 und 3,8% der Gesamtleistung ausgewiesen wurden.

Von den nachfolgenden Kostenpositionen treten die steuerlichen Abschreibungen (ohne Sonderabschreibungen gemäß § 7 e EStG und ohne geringwertige Wirtschaftsgüter gemäß § 6, 2 EStG) besonders hervor. Im wesentlichen handelt es sich hierbei um die Abschreibungen auf Fahrzeuge aller Art, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl. Betrachtet man beide Gruppen zusammen, da bezüglich der Abschreibungen keine sehr wesentlichen Unterschiede festgestellt wurden, so bewegten sich die Abschreibungen insgesamt, also einschließlich Abschreibungen auf betrieblich genutzte Gebäude und auf Forderungen, zwischen 9,4 und 15,4%.

Die „sonstigen“ Kosten am Schluß der Kostenskala zeigten mit steigender Größenklasse eine sinkende Tendenz. In den Unternehmen mit Schwerpunkt Schienenverkehr gingen sie von der untersten Größenklasse bis zur obersten Größenklasse von 6,6 bis auf 2,8% und in Unternehmen der anderen Gruppe (Schwerpunkt Straßenverkehr) von 6,2 auf 4,4% der Gesamtleistung zurück.

Die Kosten insgesamt überstiegen in allen dargestellten Größenklassen mit 101,1 bis 123,9% die Gesamtleistung. Während sie bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Schienenverkehr zwischen 101,1 und 123,9 pendelten, wurden in den beiden Größenklassen der anderen Gruppe (Straßenverkehr) 101,6 und 103,6% ausgewiesen. Der niedrigste Wert entfiel jeweils auf die oberste Größenklasse.

3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen

Auch hinsichtlich der Personalstruktur zeichnet sich in Tabelle 3 bei der Aufgliederung der in den Unternehmen tätigen Personen ein bemerkenswerter Unterschied zwischen den beiden Unternehmensgruppen ab. Bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Schienenverkehr war die Zahl der Beamten und Angestellten durchweg in allen Größenklassen höher als die der Arbeiter und des sonstigen Personals (ohne Lehrlinge und Volontäre). Auf die erstgenannte Personengruppe entfielen in der obersten Größenklasse (2 bis unter 50 Mill. DM) rd. 207, dagegen auf die zweite nur rd. 184 Personen. Wesentlich anders war das Bild bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Straßenverkehr, bei denen für die genannten Personengruppen in der obersten Größenklasse (2 bis unter 25 Mill. DM) rd. 103 bzw. 190 ermittelt wurden. Bezogen auf die Gesamtzahl der tätigen Personen betrug der Anteil der Beamten und Angestellten jeweils in den vorstehend genannten obersten Größenklassen bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Schienenverkehr 51,5% und bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Straßenverkehr 34,2%. Die entsprechenden Anteile für die Arbeiter und sonstiges Personal (ohne Lehrlinge und Volontäre) lauteten 45,8 und 63,2%.

Im anderen Teil der Tabelle 3 erscheinen die Personalkosten usw. auch in DM je Unternehmen. Die „übrigen“ Sozialkosten stiegen auch hier im allgemeinen mit der Größenklasse an. Mit den gesetzlichen zusammen betragen sie — beide Unternehmensgruppen zusammen betrachtet — zwischen 16,5 und 22,7% der Löhne und Gehälter.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Die in Tabelle 4 ausgewiesenen Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude) haben sich in den meisten Größenklassen im Laufe des Geschäftsjahres geringfügig erhöht. Auch mit Rücksicht auf Vergleiche mit den Werten der anderen Verkehrszweige dürfte es angebracht sein, einige Anlagenwerte der Gesamtleistung je Unternehmen gegenüberzustellen.

Am Jahresende betragen die Sachanlagen bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Schienenverkehr in der untersten Größenklasse (100 000 bis unter 500 000 DM) rd. 608 000 DM bei einer Gesamtleistung von rd. 276 000 DM, dagegen in der obersten Größenklasse (2 bis unter 50 Mill. DM) rd. 9,6 Mill. DM bei einer Gesamtleistung von rd. 8 Mill. DM je Unternehmen. Demgegenüber betragen die Anlagenwerte bei der Gruppe mit Schwerpunkt Straßenverkehr rd. 3,7 Mill. DM und die Gesamtleistung rd. 6,5 Mill. DM in der oberen Größenklasse (2 bis unter 25 Mill. DM).

Die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Brenn- und Kraftstoffen, Ersatzteilen u. dgl. traten nur in der obersten Größenklasse (2 bis unter 50 Mill. DM) der Gruppe mit Schwerpunkt Schienenverkehr am Jahresende mit rd. 380 000 DM etwas stärker hervor.

Relativ niedrig sind auch die Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen, denn sie betragen in der vorstehend erwähnten Größenklasse am Jahresanfang rd. 450 000 DM und erhöhten sich bis zum Jahresende auf rd. 580 000 DM je Unternehmen (Gesamtleistung rd. 8,0 Mill. DM). Die Verbindlichkeiten auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen waren hier durchweg wesentlich höher als die Forderungen, denn sie wurden für diese Größenklasse mit rd. 1,2 Mill. DM am Jahresanfang und

rd. 1,1 Mill. DM am Jahresende — also mit nur geringer Veränderung — ermittelt.

Eine etwas andere Situation ergab sich bei den Unternehmen mit Schwerpunkt Straßenverkehr, da hier in der oberen

Größenklasse (2 bis unter 25 Mill. DM) am Jahresende den Forderungen von rd. 350 000 DM nur Verbindlichkeiten von rd. 260 000 DM bei einer Gesamtleistung von rd. 6,5 Mill. DM gegenüberstanden.

E. Öffentlicher Straßenverkehr

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Auch in diesem Verkehrszweig konnte gegenüber der Erhebung 1959 diesmal mit 72 erfaßten Unternehmen eine bessere Repräsentation erzielt werden. Wegen der recht unterschiedlichen Betriebsverhältnisse war es aber nicht möglich, eine Gruppierung der Unternehmen nach der Art der Verkehrsabwicklung vorzunehmen, die zweifelsohne recht interessante Aufschlüsse geben könnte. Bezüglich der Verkehrsabwicklung soll jedoch ergänzt werden, daß es sich in der untersten Größenklasse (250 000 bis unter 2 Mill. DM) überwiegend um Unternehmen handelt, die ausschließlich Kraftomnibusverkehr betreiben. Dies trifft weitgehend auch für die nachfolgende Größenklasse (2 bis unter 10 Mill. DM) zu, in der aber schon einige Unternehmen erfaßt wurden, die Kraftomnibus- und Straßenbahnverkehr betreiben. In der dritten Größenklasse (10 bis unter 50 Mill. DM) verschiebt sich das Schwergewicht der erfaßten Unternehmen zugunsten dieser Kraftomnibus-Straßenbahn-Kombinationen. Die oberste Größenklasse (50 bis unter 250 Mill. DM) enthält schließlich nur noch Unternehmen mit dieser kombinierten Verkehrsentwicklung, zu der in Einzelfällen noch Obus- und U-Bahn-Verkehr hinzukommen. Übrigens tritt der Obusverkehr auch in den anderen Größenklassen teilweise auf.

Neben diesen Kombinationen bei der Verkehrsabwicklung wurden weitere aus dem Verkehrsbereich (z. B. Hafenbahn, Schiffsverkehr) und aus anderen Gewerbebereichen (z. B. Energie- und Wasserversorgung oder Handel) festgestellt, wie auch aus der Gliederung des wirtschaftlichen Umsatzes (Tabelle 1) hervorgeht.

In der untersten Größenklasse (250 000 bis unter 2 Mill. DM) entfielen auf Erlöse aus eigenen Verkehrsleistungen 92,9% des wirtschaftlichen Umsatzes, wobei es sich fast ausschließlich um Erlöse aus dem Personenverkehr handelte. In den beiden nachfolgenden Größenklassen gingen diese Erlöse auf 89,3 und 88,4% zurück, denen hier mit 8,0 und 5,4% Umsätze aus der Abgabe von Strom, Gas und Wasser usw. gegenüberstanden. Die oberste Größenklasse (50 bis unter 250 Mill. DM) erreichte mit 95,4% Erlöse aus eigenen Verkehrsleistungen den höchsten Anteil. Von den übrigen Positionen des wirtschaftlichen Umsatzes sind nur noch die „sonstigen“ Umsätze erwähnenswert, die sich zwischen 2,2 und 4,8% bewegten.

Die Gesamtleistung ergab sich aus der Summe des wirtschaftlichen Umsatzes, der erhaltenen Abgeltungszahlungen für Tarif- und sonstige gemeinwirtschaftliche Auflagen, der Bestandsveränderungen an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen sowie der aktivierten innerbetrieblichen Leistungen. Die Abgeltungszahlungen erreichten in der obersten Größenklasse im Durchschnitt rd. 5,7% der Gesamtleistung von rd. 101,0 Mill. DM je Unternehmen; die aktivierten innerbetrieblichen Leistungen dagegen nur rd. 1,2%.

Im Gegensatz zu anderen Erhebungsbereichen ist im Öffentlichen Straßenverkehr ein Rückgang der Gesamtleistung je durchschnittlich tätige Person mit steigender Größenklasse festzustellen. Sie ging von 22 281 DM in der untersten Größenklasse (250 000 bis unter 2 Mill. DM) auf 17 430 DM in der obersten Größenklasse (50 bis unter 250 Mill. DM) zurück. Hierzu ist ein Vergleich der Beschäftigtenzahlen je Unternehmen (vgl. Tabelle 3) interessant. Während für die unterste Größenklasse je Unternehmen 49,2 tätige Personen bei einer

Gesamtleistung von rd. 1,1 Mill. DM ermittelt wurden, waren es in der obersten Größenklasse 5 793,5 bei einer Gesamtleistung von rd. 101,0 Mill. DM.

2. Kosten in % der Gesamtleistung

Die erwähnte Steigerung des Personaleinsatzes von der untersten bis zur obersten Größenklasse wirkt sich natürlich auch bei den Personalkosten (Tabelle 2) aus. Wenn man von den Ruhegehältern und Pensionen absieht, stiegen sie von 51,0 bis auf 65,6% der Gesamtleistung an.

Relativ geringe Unterschiede traten beim Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmierstoffen sowie Fremdstrom für Fahrzeuge aller Art auf, der sich zwischen 9,2 und 10,1% bewegte.

Etwas niedriger war der Materialverbrauch einschließlich umgesetzte Handelsware mit 7,7 bis 9,2%. Der Hauptanteil entfiel dabei auf den „Materialverbrauch“, der neben dem Verbrauch von Rohstoffen und Ersatzteilen z. B. für eigene Reparaturarbeiten auch den Verbrauch von Werkstattmaterial, Zubehör u. dgl. enthielt.

Auf die Reparatur- und Instandhaltungskosten (Fremdleistungen nach Abzug der von Versicherungen erstatteten Beträge) entfielen zwischen 4,3 und 5,4% der Gesamtleistung.

Die Aufgliederung der Steuern zeigt, daß in den beiden unteren Größenklassen die Kraftfahrzeugsteuer und Beförderungsteuer und in der obersten Größenklasse die Gewerbe- und Lohnsummensteuer im Vergleich zu den anderen Steuern stärker in Erscheinung traten. Insgesamt wurden die Steuern in der untersten Größenklasse (250 000 bis unter 2 Mill. DM) mit 5,0% ermittelt. Mit steigender Größenklasse verminderten sie sich bis auf 1,9% in der obersten Größenklasse (50 bis unter 250 Mill. DM).

Die Konzessionsabgabe schwankt zwischen 1,7 und 2,6% der Gesamtleistung.

Als besonders beachtlicher Posten sind auch in diesem Verkehrszweig die steuerlichen Abschreibungen anzusehen; sie werden (ohne Sonderabschreibungen nach § 7 e EStG und ohne geringwertige Wirtschaftsgüter) mit 12,0 in der obersten Größenklasse und 13,6% in der untersten Größenklasse ausgewiesen. Ebenso wie in anderen Zweigen lag hierbei der Hauptanteil mit 11,1 bis 12,8% der Gesamtleistung bei den Abschreibungen auf Fahrzeuge aller Art, Anlagen, Einrichtungsgegenständen u. dgl.

Von den weiteren in Tabelle 2 aufgeführten Kostenpositionen haben die „sonstigen“ Kosten in der untersten Größenklasse mit 5,1% eine besondere Bedeutung, während sie sich in der obersten Größenklasse nur auf 1,6% belaufen.

Die ermittelten Kosten insgesamt bestätigten erneut die ungünstige Situation des Öffentlichen Straßenverkehrs, denn sie überstiegen mit Durchschnittswerten von 107,6 bis 114,7% die Gesamtleistung wesentlich.

3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen

Bei der Behandlung der Gesamtleistung je durchschnittlich tätige Person wurde bereits der wesentlich stärkere Personaleinsatz in der obersten Größenklasse gegenüber der untersten Größenklasse erörtert. Bemerkenswert ist noch, daß das Verhältnis der Beamten und Angestellten zu den Arbeitern und sonstigem Personal (ohne Lehrlinge und Volontäre) hier

in allen dargestellten Größenklassen relativ konstant ist (Tabelle 3). Von den tätigen Personen insgesamt entfielen auf die erstgenannte Gruppe 13,1 bis 14,0% und auf die letztgenannte Gruppe 84,8 bis 85,9%.

Bei den hier aufgeführten Personalkosten ergaben sich keine Besonderheiten.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Der Wert der Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude) hat sich nur in der obersten Größenklasse (50 bis unter 250 Mill. DM) im Laufe des Geschäftsjahres etwas stärker von rd. 164,3 auf rd. 182,1 Mill. DM erhöht. Die Gesamtleistung betrug hier rd. 101,0 Mill. DM je Unternehmen. In der untersten Größenklasse (250 000 bis unter 2 Mill. DM) wurden dagegen am Jahresende Sachanlagen im Werte von rd. 680 000 DM bei einer durchschnittlichen Gesamtleistung von rd. 1,1 Mill. DM festgestellt.

Von den ausgewiesenen Beständen sind nur die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Brenn- und Kraftstoffen, Ersatzteilen u. dgl. in den oberen Größenklassen besonders zu erwähnen. Am Jahresende ergaben sich für die vorletzte Größenklasse (10 bis unter 50 Mill. DM) rd. 1,3 Mill. DM und für die oberste Größenklasse (50 bis unter 250 Mill. DM) rd. 6,4 Mill. DM Bestände je Unternehmen.

Die Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen sind in allen Größenklassen am Jahresende höher als am Jahresanfang. Besonders gilt dies für die oberste Größenklasse, bei der sie von rd. 889 000 DM auf rd. 1,7 Mill. DM anstiegen.

Andererseits sind bei dieser Größenklasse die Verbindlichkeiten im Laufe des Geschäftsjahres von rd. 5,4 auf rd. 4,4 Mill. DM zurückgegangen. Auch bei der darunterliegenden Größenklasse (10 bis unter 50 Mill. DM) war ein allerdings nur leichter Rückgang von rd. 1,3 auf rd. 1,2 Mill. DM festzustellen, während sie bei den beiden unteren Größenklassen ebenso wie die Forderungen angestiegen sind.

F. Reisevermittlung (Reisebüros)

Wie an anderer Stelle bereits ausgeführt wurde, ergaben sich bei der erstmaligen Einbeziehung der Reisebüros in die Kostenstrukturstatistik Schwierigkeiten durch die unterschiedliche Behandlung der „durchlaufenden Posten“ gemäß § 5 Abs. 3 UStG seitens der Unternehmen mit Schwerpunkt in der Reiseveranstaltung. Es war daher nur möglich, Ergebnisse für Unternehmen zu erstellen, deren Schwerpunkt in der Reisevermittlung lag.

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Die Gliederung des wirtschaftlichen Umsatzes (Tabelle 1) läßt erkennen, daß alle übrigen Umsatzpositionen gegenüber den Provisionen aus Reisevermittlung in den Hintergrund traten, denn auf diese entfielen 84,7 bis 91,2%. In der obersten Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM) wurden mit 5,5% auch etwas höhere Erlöse aus Reiseveranstaltung ermittelt. Der „übrige“ Reisebüroumsatz (z. B. Provisionen aus dem Verkauf von Fahrplänen, Eintrittskarten u. dgl.) ging von 6,4% in der untersten Größenklasse (10 000 bis unter 100 000 DM) bis auf 2,5% des wirtschaftlichen Umsatzes in der obersten Größenklasse zurück. Auch die Erlöse aus dem Personenverkehr einschließlich Ausflugsverkehr spielten mit 1,2 bis 2,5% nur eine untergeordnete Rolle. Mit 1,9% tritt zwar der Umsatz von selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen in der obersten Größenklasse gegenüber den anderen Größenklassen etwas stärker hervor, doch ist dies durch einen Einzelfall bedingt. Die „sonstigen“ Umsätze, z. B. aus Lotto- und Totoannahme, Versicherungsvertretung, Garagenvermietung, Anzeigenvermittlung und Provisionen aus Handelsvertretung, zeigten von Größenklasse zu Größenklasse ebenfalls eine sinkende Tendenz, denn sie betragen in der untersten Größenklasse 5,7% und in der vorletzten Größenklasse (250 000 bis unter 500 000 DM) nur noch 1,1% des wirtschaftlichen Umsatzes. Der Anstieg in der nachfolgenden obersten Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM) auf 2,2% erklärt sich hauptsächlich aus der besonderen Betriebskombination eines Unternehmens.

Da Bestände an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen nicht vorhanden waren und die hier kaum auftretenden innerbetrieblichen Leistungen nicht erfragt wurden, ist in diesem Erhebungsbereich die Gesamtleistung mit dem wirtschaftlichen Umsatz identisch. Als Gesamtleistung je durchschnittlich tätige Person wurden in der untersten

Größenklasse (10 000 bis unter 100 000 DM) 12 469 DM ermittelt. Bis zur obersten Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM) stieg diese Kopfquote auf 21 410 DM an.

2. Kosten in % der Gesamtleistung

Aus drucktechnischen Gründen erscheint hier die Tabelle 2 hinter der Tabelle 3 (Tätige Personen und Personalkosten 1963 je Unternehmen).

Bei der Betrachtung der Personalkosten darf nicht übersehen werden, daß in diesem Erhebungsbereich auch ein kalkulatorisches Unternehmerentgelt für die Tätigkeit der tätigen Inhaber, Mitinhaber und mithelfenden Familienangehörigen erfragt wurde. Auf diese beiden Positionen entfielen in der untersten Größenklasse (10 000 bis unter 100 000 DM) 27,9 und 21,0% der Gesamtleistung, dagegen in der obersten Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM) 42,3 und 1,8%, zusammengefaßt also 48,9 bzw. 44,1%.

Die Sachkosten für Geschäfts- und Betriebsräume, die sowohl die Miete als auch den Mietwert der eigenen Geschäfts- und Betriebsräume, auch die Pacht, ferner Kosten für Heizung, Beleuchtung, Instandhaltung usw. einschließen, bewegten sich zwischen 6,4 und 9,3% der Gesamtleistung.

Von den Steuern, die zwischen 5,1 und 6,9% pendelten, entfielen die hauptsächlichsten Anteile auf die Umsatzsteuer sowie auf die Gewerbe- und Lohnsummensteuer. Die erstere stieg von der untersten Größenklasse bis zur obersten Größenklasse von 2,9 bis auf 4,0% an, während die Gewerbe- und Lohnsummensteuer keine einheitliche Tendenz aufwies. Sie bewegten sich zwischen 1,9 und 2,8%.

Die Sachanlagen spielten bei den untersuchten Reisebüros im Vergleich zu anderen Verkehrszweigen keine so große Rolle. Infolgedessen traten hier nur relativ geringe steuerliche Abschreibungen auf Einrichtungsgegenstände, Kraftfahrzeuge u. dgl. auf. Zusammen mit den Abschreibungen auf Forderungen aus Leistungen und Warenlieferungen wurden sie relativ konstant mit 2,2 bis 2,5% ermittelt.

Die hier gesondert erfragten Porto und sonstigen Postgebühren einerseits und Reise- und Werbekosten andererseits stellen wesentliche Kostenfaktoren dar. Porto und Postgebühren beliefen sich auf 5,1 bis 7,1%, während die Reise- und Werbekosten mit 5,8 bis 8,9% noch darüber hinausgingen.

Noch höher waren die „sonstigen“ Kosten, in denen die allgemeinen Bürokosten sehr wesentlich sind. In der untersten Größenklasse erreichten die „sonstigen“ Kosten 6,1 %, in der obersten Größenklasse sogar 11,2 % der Gesamtleistung.

Die Kosten insgesamt (einschl. kalkulatorisches Unternehmerentgelt) betragen zwischen 86,2 und 90,4 % der Gesamtleistung.

3. Tätige Personen und Personalkosten je Unternehmen

Die Gliederung der tätigen Personen (Tabelle 3) zeigt, daß in den Reisebüros in größerem Umfang Lehrlinge und Volontäre vorhanden sind, während Arbeiter und sonstiges Personal (ohne Angestellte) nur in geringer Anzahl ausgewiesen wurden. Der Hauptanteil entfiel auf die Angestellten (einschließlich Vertreter im Angestelltenverhältnis), denn je Unternehmen wurden z. B. in der obersten Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM) 37,7 Angestellte, ferner 5,3 Lehrlinge und Volontäre, aber nur 1,7 Arbeiter und sonstiges Personal neben 0,9 tätigen Inhabern usw. bei durchschnittlich 45,6 tätigen Personen insgesamt festgestellt.

Zu den Personalkosten sind Besonderheiten nicht zu erwähnen.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Vorstehend wurde bei den Abschreibungen bereits auf den im Vergleich zu anderen Zweigen relativ geringen Wert der Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude) hingewiesen. Am Jahresende wurden sie in der untersten Größenklasse (10 000 bis unter 100 000 DM) nur mit durchschnittlich rd. 5 300 DM je Unternehmen bei einer Gesamtleistung von rd. 51 400 DM festgestellt. Mit steigender Größenklasse erhöht sich ihr Wert zwar, doch erreichten sie in der obersten Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM) auch nur rd. 62 000 DM. Hier betrug die Gesamtleistung je Unternehmen rd. 1 Mill. DM.

Im Verhältnis hierzu wurden in der obersten Größenklasse sehr beachtliche Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen mit rd. 221 000 DM und Verbindlichkeiten mit rd. 423 000 DM je Unternehmen ausgewiesen.

Tabellenteil

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Erfasste Unternehmen					Steuerlicher Umsatz im Kalenderjahr		Wirtschaftlicher Umsatz im Geschäftsjahr		Vom wirtschaftlichen			
	ins- gesamt	Einzel- firmen und Per- sonen- gesell- schaften	Kapital- gesell- schaften	Ge- nossen- schaften	Son- stige	der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unter- nehmen	der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unter- nehmen	Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen			
										Güterkraftverkehr			Per- sonen- kraft- ver- kehr
										ins- gesamt	Fern- ver- kehr	Nah- ver- kehr	
Anzahl					DM				%				

50 17 4 Güterbeförderung mit

12 000 – 20 000 . . .	33	32	–	–	1	546 432	16 559	539 169	16 338	99,4	–	99,4	0,1
20 000 – 50 000 . . .	119	113	–	–	6	4 053 233	34 061	3 988 753	33 519	97,0	0,2	96,8	0,4
50 000 – 100 000 . . .	147	138	–	–	9	10 936 155	74 396	10 761 078	73 205	92,5	1,6	90,9	0,3
100 000 – 250 000 . . .	182	166	–	–	16	30 819 905	169 340	30 536 038	167 780	86,7	6,2	80,5	0,3
250 000 – 500 000 . . .	144	136	1	–	7	53 638 446	372 489	53 147 448	369 080	79,5	11,0	68,5	0,1
500 000 – 1 Mill. . . .	119	113	2	–	4	82 776 316	695 599	82 852 715	696 241	77,5	10,8	66,7	0,8
1 Mill. – 2 Mill. . . .	58	53	3	–	2	77 481 764	1 335 892	76 992 243	1 327 452	83,1	19,9	63,2	0,1
2 Mill. – 10 Mill. . . .	15	14	1	–	–	45 084 517	3 005 634	44 609 111	2 973 941	79,5	16,8	62,7	–

50 17 7 Güterbeförderung mit

12 000 – 100 000 . . .	65	61	1	–	3	4 639 147	71 371	4 621 398	71 098	96,4	87,4	9,0	0,8
100 000 – 250 000 . . .	120	111	–	–	9	20 005 584	166 713	19 768 309	164 736	95,2	83,1	12,1	0,1
250 000 – 500 000 . . .	247	228	12	–	7	94 139 556	381 132	92 750 832	375 509	93,7	80,6	13,1	0,2
500 000 – 1 Mill. . . .	313	298	13	–	2	222 567 797	711 079	220 575 785	704 715	88,3	75,4	12,9	0,3
1 Mill. – 2 Mill. . . .	173	162	10	–	1	233 468 691	1 349 530	232 149 219	1 341 903	82,9	70,0	12,9	0,4
2 Mill. – 10 Mill. . . .	54	49	5	–	–	173 030 807	3 204 274	172 332 100	3 191 335	67,1	54,5	12,6	0,7

aus 50 90 0 und 50 18 0 Möbelspedition

12 000 – 100 000 . . .	57	54	–	–	3	3 387 428	59 429	3 394 303	59 549	17,1	12,7	4,4	0,0
100 000 – 250 000 . . .	69	67	1	–	1	12 261 022	177 696	12 238 230	177 366	34,7	31,8	2,9	0,6
250 000 – 500 000 . . .	61	59	2	–	–	21 819 958	357 704	21 906 026	359 115	42,0	36,1	5,9	0,0
500 000 – 1 Mill. . . .	39	37	2	–	–	27 991 137	717 721	28 506 113	730 926	41,2	37,7	3,5	0,6
1 Mill. – 10 Mill. . . .	27	26	1	–	–	46 740 586	1 731 133	46 162 686	1 709 729	35,5	26,7	8,8	0,0

aus 50 90 0 Spedition

12 000 – 100 000 . . .	28	23	4	–	1	1 417 443	50 623	1 392 910	49 747	7,3	–	7,3	–
100 000 – 250 000 . . .	44	41	3	–	–	7 235 513	164 443	7 260 712	165 016	11,6	4,8	6,8	–
250 000 – 500 000 . . .	56	45	10	1	–	20 927 672	373 708	20 859 733	372 495	7,9	2,5	5,4	–
500 000 – 1 Mill. . . .	91	73	17	–	1	65 100 866	715 394	66 551 142	731 331	9,3	5,7	3,6	–
1 Mill. – 2 Mill. . . .	94	71	23	–	–	135 563 538	1 442 165	135 720 848	1 443 839	14,7	11,0	3,7	0,0
2 Mill. – 5 Mill. . . .	96	71	24	–	1	307 435 999	3 202 458	310 354 524	3 232 860	11,7	9,0	2,7	–
5 Mill. – 10 Mill. . . .	48	35	13	–	–	337 773 723	7 036 953	335 420 187	6 987 921	9,5	8,2	1,3	0,0
10 Mill. – 25 Mill. . . .	32	23	9	–	–	487 988 541	15 249 642	488 648 199	15 270 256	7,7	5,7	2,0	–
25 Mill. – 250 Mill. . . .	23	6	17	–	–	1 190 339 377	51 753 886	1 185 859 490	51 559 108	2,9	1,9	1,0	0,0

50 90 4 Lagerei

12 000 – 250 000 . . .	48	42	4	–	2	6 027 534	125 574	6 119 261	127 485	3,7	0,7	3,0	–
250 000 – 1 Mill. . . .	36	30	5	–	1	18 647 940	517 998	18 630 399	517 511	4,2	–	4,2	–
1 Mill. – 25 Mill. . . .	29	11	16	–	2	82 932 193	2 859 731	82 857 546	2 857 157	1,6	0,4	1,2	–

1) Gesamtleistung = Wirtschaftlicher Umsatz plus Bestandsveränderungen an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen plus aktivierte innerbetriebliche Leistungen. – 2) Unternehmen

Umsatz entfielen auf						Bestandsveränderungen (Zu-(+) bzw. Abnahme (-) an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen der erfaßten Unternehmen im Geschäftsjahr	Innerbetriebliche Leistungen, soweit aktiviert,	Gesamtleistung ¹⁾			Von den erfaßten Unternehmen waren			Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
Erlöse aus Spedition (einschl. Möbelspedition) und Lagerei	Erlöse aus sonstiger Verkehrstätigkeit	Umsatz von Handelsware	Umsatz von selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen	Auslagen, die nach § 5 (4) UStG absetzbar sind	Sonstige Umsätze			der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durchschnittlich tätige Person	Vertriebenenunternehmen ²⁾	Unternehmen von Deutschen aus der SBZ ³⁾ mit ohne Bundesflüchtlingsausweis C	Anzahl	
%						DM			Anzahl					

Kraftfahrzeugen im Nahverkehr

-	-	-	-	-	0,5	-	-	539 169	16 338	12 254	1	1	6	12 000 - 20 000
0,9	-	1,1	0,0	0,1	0,5	-	-	3 988 753	33 519	19 457	10	3	9	20 000 - 50 000
1,2	-	5,0	0,3	0,0	0,7	-	7 843	10 768 921	73 258	24 475	9	3	8	50 000 - 100 000
1,6	-	8,1	1,9	0,4	1,0	+ 5 955	44 964	30 586 957	168 060	30 224	16	3	8	100 000 - 250 000
1,0	-	14,1	3,9	0,8	0,6	+ 87 818	36 877	53 272 143	369 945	39 490	9	1	9	250 000 - 500 000
2,3	0,1	14,1	2,7	1,8	0,7	+ 3 433	46 849	82 902 997	696 664	39 179	10	2	7	500 000 - 1 Mill.
4,0	0,1	6,5	2,5	3,3	0,4	-	63 892	77 056 135	1 328 554	39 988	3	-	4	1 Mill. - 2 Mill.
4,4	-	5,6	3,0	6,2	1,3	-	-	44 609 111	2 973 941	47 967	1	1	2	2 Mill. - 10 Mill.

Kraftfahrzeugen im Fernverkehr

2,0	-	0,5	0,0	0,2	0,1	-	-	4 621 398	71 098	32 545	5	1	8	12 000 - 100 000
1,5	0,0	2,4	0,0	0,1	0,7	-	5 000	19 773 309	164 778	37 880	9	10	10	100 000 - 250 000
1,9	0,0	2,4	0,5	1,0	0,3	- 3 673	24 720	92 771 879	375 595	43 719	23	3	15	250 000 - 500 000
4,5	0,0	3,6	0,5	2,1	0,7	- 1 100	63 083	220 637 768	704 913	44 083	22	3	29	500 000 - 1 Mill.
7,0	0,1	3,0	1,7	4,0	0,9	-	608 010	232 757 229	1 345 418	41 475	7	4	19	1 Mill. - 2 Mill.
10,9	0,5	7,3	1,2	11,4	0,9	- 6 000	485 602	172 811 702	3 200 217	44 220	1	-	6	2 Mill. - 10 Mill.

und -transport mit Kraftfahrzeugen

78,2	-	1,4	-	2,6	0,7	-	1 443	3 395 746	59 574	14 764	3	1	2	12 000 - 100 000
59,0	-	0,8	0,8	2,9	1,2	- 2 458	-	12 235 772	177 330	18 290	2	4	6	100 000 - 250 000
46,3	-	5,4	0,1	5,3	0,9	- 44	-	21 905 982	359 114	23 631	-	1	3	250 000 - 500 000
39,7	0,0	7,6	-	9,1	1,8	-	68 414	28 574 527	732 680	27 008	3	1	2	500 000 - 1 Mill.
32,3	0,1	0,6	0,0	29,7	1,8	-	18 313	46 180 999	1 710 407	34 489	2	-	-	1 Mill. - 10 Mill.

(ohne Möbelspedition)

73,8	-	1,7	0,3	15,6	1,3	-	-	1 392 910	49 747	15 307	-	-	2	12 000 - 100 000
51,3	-	2,4	0,0	33,7	1,0	-	1 000	7 261 712	165 039	29 519	5	1	3	100 000 - 250 000
45,1	-	1,1	-	44,3	1,6	-	500	20 860 233	372 504	35 537	3	-	5	250 000 - 500 000
33,7	0,0	1,8	-	54,0	1,2	-	20 209	66 571 351	731 553	43 005	5	1	4	500 000 - 1 Mill.
25,2	0,3	1,1	0,0	58,2	0,5	-	1 860	135 722 708	1 443 859	56 859	2	2	4	1 Mill. - 2 Mill.
22,9	0,9	1,1	0,2	62,3	0,9	-	64 603	310 419 127	3 233 533	66 033	-	3	5	2 Mill. - 5 Mill.
20,1	0,3	2,6	0,0	67,0	0,5	-	4 800	335 424 987	6 988 021	72 352	3	-	1	5 Mill. - 10 Mill.
15,0	0,8	2,6	0,4	73,1	0,4	-	114 775	488 762 974	15 273 843	91 051	-	-	3	10 Mill. - 25 Mill.
16,7	2,4	3,3	0,5	73,8	0,4	+ 133 470	65 200	1 186 058 160	51 567 746	104 379	1	-	1	25 Mill. - 250 Mill.

(ohne Kühllhäuser)

84,3	-	0,6	1,5	8,4	1,5	+ 724	-	6 119 985	127 500	20 332	1	-	7	12 000 - 250 000
77,9	-	0,7	0,7	15,1	1,4	-	8 412	18 638 811	517 745	30 063	1	-	3	250 000 - 1 Mill.
74,1	2,4	5,5	4,8	9,3	2,3	-	142 479	83 000 025	2 862 070	36 516	1	-	2	1 Mill. - 25 Mill.

mit Bundesvertriebenenausweis A oder B. - 3) Sowjetische Besatzungszone Deutschlands und Sowjetsektor von Berlin.

Gewerblicher Güterkraftverkehr
Spedition und Lagerei

2. Kosten in % der

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Gesamt- leistung je Unternehmen	Personalkosten				Kalkula- torisches Unter- nehmer- entgelt	Spesen, Tagegelder, Aus- lösungen u.ä.	Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmier- stoffen für Kraft- fahrzeuge und sonstige Fahrzeuge
		ins- gesamt	Löhne und Gehälter	Sozialkosten				
				gesetz- liche	übrige			
DM							% der	

50 17 4 Güterbeförderung mit

12 000 – 20 000 . . .	16 338	2,4	2,2	0,2	–	40,3	1,1	13,8
20 000 – 50 000 . . .	33 519	8,4	7,4	1,0	0,0	26,7	1,7	12,4
50 000 – 100 000 . . .	73 258	15,6	13,7	1,9	0,0	15,1	2,2	13,0
100 000 – 250 000 . . .	168 060	18,8	16,5	2,2	0,1	8,2	1,9	13,2
250 000 – 500 000 . . .	369 945	20,2	17,7	2,4	0,1	4,4	2,2	12,0
500 000 – 1 Mill. . . .	696 664	22,3	19,6	2,6	0,1	3,4	2,2	10,7
1 Mill. – 2 Mill. . . .	1 328 554	23,3	20,4	2,7	0,2	2,1	3,0	11,2
2 Mill. – 10 Mill. . . .	2 973 941	22,4	19,4	2,6	0,4	1,3	2,3	10,7

50 17 7 Güterbeförderung mit

12 000 – 100 000 . . .	71 098	8,8	7,8	1,0	0,0	13,5	3,9	16,8
100 000 – 250 000 . . .	164 778	13,8	12,0	1,7	0,1	8,7	5,0	16,1
250 000 – 500 000 . . .	375 595	17,9	15,7	2,1	0,1	4,3	5,1	15,8
500 000 – 1 Mill. . . .	704 913	19,5	17,2	2,2	0,1	3,1	4,7	14,5
1 Mill. – 2 Mill. . . .	1 345 418	22,1	19,4	2,5	0,2	1,9	4,4	13,7
2 Mill. – 10 Mill. . . .	3 200 217	21,8	19,0	2,4	0,4	1,1	3,7	10,7

aus 50 90 0 und 50 18 0 Möbelspedition

12 000 – 100 000 . . .	59 574	24,6	21,7	2,8	0,1	17,5	2,1	7,6
100 000 – 250 000 . . .	177 330	32,6	28,9	3,6	0,1	9,1	3,0	6,6
250 000 – 500 000 . . .	359 114	33,1	29,1	3,8	0,2	5,0	3,3	6,9
500 000 – 1 Mill. . . .	732 680	32,0	28,3	3,5	0,2	3,4	3,3	6,2
1 Mill. – 10 Mill. . . .	1 710 407	29,8	26,3	3,2	0,3	1,6	2,3	4,5

aus 50 90 0 Spedition

12 000 – 100 000 . . .	49 747	19,3	17,1	2,1	0,1	21,1	1,7	4,8
100 000 – 250 000 . . .	165 039	19,8	17,6	2,1	0,1	8,4	0,8	4,4
250 000 – 500 000 . . .	372 504	21,6	19,3	2,2	0,1	4,2	0,8	2,5
500 000 – 1 Mill. . . .	731 553	18,7	16,5	2,0	0,2	2,4	0,8	2,6
1 Mill. – 2 Mill. . . .	1 443 859	15,1	13,3	1,6	0,2	1,6	1,1	2,7
2 Mill. – 5 Mill. . . .	3 233 533	13,9	12,3	1,4	0,2	0,7	0,8	2,3
5 Mill. – 10 Mill. . . .	6 988 021	12,9	11,3	1,3	0,3	0,4	0,7	1,9
10 Mill. – 25 Mill. . . .	15 273 843	10,4	9,2	1,0	0,2	0,2	0,6	1,5
25 Mill. – 250 Mill. . . .	51 567 746	9,8	8,5	1,0	0,3	0,0	0,3	0,7

50 90 4 Lagerei

12 000 – 250 000 . . .	127 500	34,7	30,7	3,7	0,3	10,2	0,5	1,9
250 000 – 1 Mill. . . .	517 745	34,2	30,3	3,4	0,5	4,3	0,4	0,8
1 Mill. – 25 Mill. . . .	2 862 070	31,6	27,0	3,1	1,5	0,5	0,2	0,5

1) Einschl. Verbrauch von Strom, Gas, Wasser u. dgl. sowie von Ersatzteilen, Bereifung, Werkstattmaterial und Zubehör wie Werkzeuge, Reinigungsmittel u. dgl. – 2) Abzüglich von Versiche

Materialverbrauch und umgesetzte Handelsware			Reparatur- und Instand- haltungskosten, soweit nicht aktiviert (nur Fremd- leistungen) 2)	Miete und/oder Mietwert für Geschäfts- und Betriebsräume sowie Pacht			Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
ins- gesamt	Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebs- stoffen 1)	Umgesetzte Handels- ware		ins- gesamt	Miete für Geschäfts- und Betriebs- räume sowie Pacht	Mietwert der eigenen Geschäfts- und Betriebs- räume	
Gesamtleistung							

Kraftfahrzeugen im Nahverkehr

3,0	3,0	—	7,7	2,1	1,0	1,1	12 000 — 20 000
3,7	2,8	0,9	7,3	1,1	0,5	0,6	20 000 — 50 000
6,6	2,6	4,0	6,9	1,4	0,5	0,9	50 000 — 100 000
9,2	3,4	5,8	7,6	1,2	0,4	0,8	100 000 — 250 000
14,3	3,6	10,7	7,0	1,0	0,5	0,5	250 000 — 500 000
15,2	4,2	11,0	6,6	1,2	0,5	0,7	500 000 — 1 Mill.
9,5	4,5	5,0	6,3	1,1	0,5	0,6	1 Mill. — 2 Mill.
8,9	5,1	3,8	5,8	0,7	0,2	0,5	2 Mill. — 10 Mill.

Kraftfahrzeugen im Fernverkehr

4,3	3,9	0,4	8,3	0,9	0,3	0,6	12 000 — 100 000
5,3	3,6	1,7	7,9	0,8	0,2	0,6	100 000 — 250 000
5,8	3,9	1,9	8,3	0,9	0,3	0,6	250 000 — 500 000
6,7	3,9	2,8	8,1	1,1	0,4	0,7	500 000 — 1 Mill.
7,1	4,7	2,4	6,6	1,4	0,6	0,8	1 Mill. — 2 Mill.
10,1	3,9	6,2	5,5	1,4	0,5	0,9	2 Mill. — 10 Mill.

und -transport mit Kraftfahrzeugen

3,1	1,9	1,2	3,6	2,4	1,6	0,8	12 000 — 100 000
2,5	2,0	0,5	4,6	2,5	1,4	1,1	100 000 — 250 000
5,7	1,9	3,8	3,9	2,4	1,0	1,4	250 000 — 500 000
8,0	2,3	5,7	4,3	2,3	1,1	1,2	500 000 — 1 Mill.
3,6	3,1	0,5	2,9	2,5	1,1	1,4	1 Mill. — 10 Mill.

(ohne Möbelspedition)

3,0	1,6	1,4	2,6	3,9	2,5	1,4	12 000 — 100 000
3,1	1,5	1,6	2,7	2,3	1,6	0,7	100 000 — 250 000
2,0	1,1	0,9	1,7	2,4	2,0	0,4	250 000 — 500 000
2,2	0,7	1,5	1,9	2,2	1,6	0,6	500 000 — 1 Mill.
2,4	1,5	0,9	1,7	1,2	0,8	0,4	1 Mill. — 2 Mill.
2,0	1,0	1,0	1,6	1,2	0,8	0,4	2 Mill. — 5 Mill.
3,3	1,0	2,3	1,2	1,0	0,7	0,3	5 Mill. — 10 Mill.
3,4	0,9	2,5	1,1	0,9	0,6	0,3	10 Mill. — 25 Mill.
5,0	1,9	3,1	0,8	1,3	0,8	0,5	25 Mill. — 250 Mill.

(ohne Kühllhäuser)

3,6	3,2	0,4	2,4	14,6	12,3	2,3	12 000 — 250 000
4,0	3,6	0,4	1,6	12,0	9,6	2,4	250 000 — 1 Mill.
10,7	5,6	5,1	4,2	10,2	7,0	3,2	1 Mill. — 25 Mill.

rungen erstatteter Beträge.

Gewerblicher Güterkraftverkehr
Spedition und Lagerei

2. Kosten in % der

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Steuern						Ver- sicherungs- prämien, Abgaben und Gebühren 2)
	ins- gesamt	Gewerbe- steuer, Lohnsummen- steuer	Umsatz- steuer	Kraft- fahrzeug- steuer	Beförderung- steuer	Sonstige Steuern 1)	

% der

50 17 4 Güterbeförderung mit

12 000 - 20 000 . . .	5,2	0,5	1,0	3,7	-	-	3,8
20 000 - 50 000 . . .	8,6	1,3	2,6	4,7	0,0	0,0	4,5
50 000 - 100 000 . . .	9,5	1,5	3,0	4,9	0,1	0,0	4,2
100 000 - 250 000 . . .	9,9	1,7	3,4	4,4	0,4	0,0	4,1
250 000 - 500 000 . . .	9,4	1,6	3,1	4,0	0,7	0,0	3,9
500 000 - 1 Mill. . . .	8,6	1,6	2,9	3,4	0,7	0,0	3,5
1 Mill. - 2 Mill. . . .	9,2	1,6	2,8	3,5	1,3	0,0	4,1
2 Mill. - 10 Mill. . . .	8,8	1,6	2,9	3,2	1,1	0,0	3,5

50 17 7 Güterbeförderung mit

12 000 - 100 000 . . .	13,2	1,2	0,3	6,0	5,7	0,0	6,9
100 000 - 250 000 . . .	12,0	1,6	0,6	4,4	5,4	0,0	6,6
250 000 - 500 000 . . .	11,6	1,3	0,7	4,4	5,2	0,0	6,2
500 000 - 1 Mill. . . .	11,1	1,5	0,8	3,9	4,9	0,0	5,5
1 Mill. - 2 Mill. . . .	10,5	1,4	1,0	3,7	4,4	0,0	4,8
2 Mill. - 10 Mill. . . .	8,8	1,2	1,0	3,0	3,6	0,0	4,0

aus 50 90 0 und 50 18 0 Möbelspedition

12 000 - 100 000 . . .	8,7	2,4	2,5	3,1	0,7	0,0	4,8
100 000 - 250 000 . . .	9,0	2,2	2,7	2,4	1,7	0,0	3,9
250 000 - 500 000 . . .	8,5	1,9	2,5	2,3	1,8	0,0	3,8
500 000 - 1 Mill. . . .	7,2	1,6	2,2	1,7	1,7	-	3,2
1 Mill. - 10 Mill. . . .	5,4	1,1	1,7	1,2	1,4	0,0	2,6

aus 50 90 0 Spedition

12 000 - 100 000 . . .	5,6	1,9	2,3	1,3	0,0	0,1	2,2
100 000 - 250 000 . . .	5,1	1,5	1,9	1,4	0,3	-	1,8
250 000 - 500 000 . . .	3,8	1,0	1,6	0,9	0,2	0,1	2,5
500 000 - 1 Mill. . . .	3,4	0,9	1,3	0,8	0,4	0,0	1,3
1 Mill. - 2 Mill. . . .	3,3	0,9	0,9	0,8	0,7	0,0	1,2
2 Mill. - 5 Mill. . . .	2,7	0,6	0,8	0,7	0,6	0,0	1,3
5 Mill. - 10 Mill. . . .	2,3	0,6	0,7	0,5	0,5	0,0	1,0
10 Mill. - 25 Mill. . . .	1,8	0,4	0,6	0,4	0,4	0,0	0,7
25 Mill. - 250 Mill. . . .	1,1	0,3	0,5	0,2	0,1	0,0	0,7

50 90 4 Lagerei

12 000 - 250 000 . . .	4,0	1,7	1,8	0,5	0,0	0,0	1,6
250 000 - 1 Mill. . . .	3,7	1,8	1,6	0,2	-	0,1	1,2
1 Mill. - 25 Mill. . . .	4,3	2,5	1,7	0,1	0,0	0,0	1,2

1) Z.B. Kundensteuer, aber nicht Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer, Lastenausgleichsabgaben, Grundsteuer; die letztere ist bereits im Mietwert abgegolten.
2) bungen gem. § 7 e EStG und ohne GWG gem. § 6 (2) EStG.

insgesamt	Steuerliche Abschreibungen (außer auf Gebäude) 3)		Sonderabschreibungen gem. § 7 e EStG	Geringwertige Wirtschaftsgüter gem. § 6 (2) EStG	Fremdkapitalzinsen	Auslagen, die nach § 5 (4) UStG absetzbar sind	Sonstige Kosten	Kosten insgesamt	Nachrichtlich	Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
	auf Fahrzeuge aller Art, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl.	auf Forderungen aus Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände)							Reparatur- und Instandhaltungskosten brutto, vor Abzug von Versicherungen erstatteter Beträge	
Gesamtleistung										

Kraftfahrzeugen im Nahverkehr

9,6	9,6	—	—	0,2	0,1	—	3,3	92,7	7,7	12 000 — 20 000
14,7	14,6	0,1	0,0	0,1	0,8	0,1	3,9	94,1	7,5	20 000 — 50 000
14,8	14,7	0,1	0,0	0,2	1,2	0,0	4,1	94,9	7,1	50 000 — 100 000
13,3	13,1	0,2	0,0	0,2	1,2	0,4	4,2	93,5	7,8	100 000 — 250 000
12,5	12,3	0,2	0,0	0,2	1,1	0,8	4,4	93,5	7,4	250 000 — 500 000
10,9	10,8	0,1	0,0	0,2	0,9	1,8	5,0	92,6	7,0	500 000 — 1 Mill.
12,0	11,8	0,2	0,0	0,2	1,5	3,3	5,4	92,3	6,8	1 Mill. — 2 Mill.
12,6	12,5	0,1	—	0,2	1,1	6,2	7,9	92,4	6,4	2 Mill. — 10 Mill.

Kraftfahrzeugen im Fernverkehr

13,9	13,9	0,0	0,3	0,1	1,3	0,2	6,7	98,9	8,6	12 000 — 100 000
12,6	12,6	0,0	0,0	0,2	1,2	0,1	6,4	96,7	8,4	100 000 — 250 000
11,9	11,8	0,1	0,0	0,1	1,3	1,0	6,1	96,2	8,8	250 000 — 500 000
10,6	10,5	0,1	0,1	0,2	1,1	2,1	5,8	94,2	8,8	500 000 — 1 Mill.
10,1	9,9	0,2	0,0	0,2	1,2	4,0	6,1	94,2	7,2	1 Mill. — 2 Mill.
7,7	7,6	0,1	0,1	0,2	1,1	11,4	6,0	93,5	6,0	2 Mill. — 10 Mill.

und -transport mit Kraftfahrzeugen

8,1	7,9	0,2	0,0	0,5	0,4	2,6	5,7	91,5	3,6	12 000 — 100 000
8,2	8,0	0,2	0,0	0,4	0,6	2,9	6,2	92,1	4,7	100 000 — 250 000
7,3	7,0	0,3	0,0	0,3	0,7	5,3	6,0	92,2	4,1	250 000 — 500 000
6,1	5,8	0,3	—	0,4	1,0	9,1	6,1	92,7	4,5	500 000 — 1 Mill.
4,2	4,1	0,1	—	0,2	0,6	29,6	5,9	95,8	3,1	1 Mill. — 10 Mill.

(ohne Möbelspedition)

6,5	6,2	0,3	—	0,5	1,3	15,6	11,0	99,0	2,6	12 000 — 100 000
4,6	4,5	0,1	0,0	0,1	0,6	33,7	4,8	92,4	2,7	100 000 — 250 000
2,6	2,5	0,1	0,0	0,1	0,6	44,3	6,0	95,1	1,9	250 000 — 500 000
2,5	2,4	0,1	0,0	0,2	0,5	53,9	4,1	96,5	1,9	500 000 — 1 Mill.
2,6	2,5	0,1	0,0	0,1	0,3	58,2	3,5	95,2	1,8	1 Mill. — 2 Mill.
2,2	2,0	0,2	0,0	0,2	0,4	62,3	5,1	96,8	1,7	2 Mill. — 5 Mill.
1,7	1,6	0,1	0,0	0,2	0,3	67,0	2,6	96,6	1,3	5 Mill. — 10 Mill.
1,5	1,4	0,1	—	0,1	0,3	73,0	2,3	97,9	1,1	10 Mill. — 25 Mill.
1,4	1,3	0,1	—	0,1	0,3	73,8	4,0	99,2	0,8	25 Mill. — 250 Mill.

(ohne Kühllhäuser)

3,3	3,3	0,0	—	0,3	1,0	8,4	9,6	96,2	2,4	12 000 — 250 000
3,9	3,8	0,1	0,1	0,2	1,3	15,1	7,9	90,8	1,7	250 000 — 1 Mill.
7,2	7,1	0,1	0,0	1,1	2,0	9,3	6,0	89,1	4,3	1 Mill. — 25 Mill.

2) Bei Betriebskombinationen mit Schifffahrt auch die Reise- und Fahrtauslagen, fremde Schlepp- und Bugsierlöhne sowie fremde Umschlag- und Leichterkosten. — 3) Ohne Sonderabschrei-

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres								
	Tätige Inhaber und Mitinhaber sowie mithelfende Familienangehörige		Angestellte		Lehr- linge und Volontäre	Arbeiter und sonstiges Personal		Tätige Personen	
	ins- gesamt	darunter Teil- beschäf- tigte	ins- gesamt	darunter Teil- beschäf- tigte	insgesamt	darunter Teil- beschäf- tigte	ins- gesamt	darunter Teil- beschäf- tigte	
	Anzahl								

50 17 4 Güterbeförderung mit

12 000 - 20 000 . .	1,1	0,1	0,1	0,0	-	0,2	0,2	1,4	0,3
20 000 - 50 000 . .	1,2	0,2	0,0	-	-	0,5	0,1	1,7	0,3
50 000 - 100 000 . .	1,3	0,2	0,1	0,0	0,0	1,6	0,3	3,0	0,5
100 000 - 250 000 . .	1,5	0,3	0,4	0,1	0,0	3,6	0,6	5,5	1,0
250 000 - 500 000 . .	1,7	0,3	1,0	0,2	0,1	6,6	0,3	9,4	0,8
500 000 - 1 Mill. . .	1,8	0,3	2,3	0,3	0,2	13,5	0,5	17,8	1,1
1 Mill. - 2 Mill. . .	1,7	0,1	4,9	0,3	0,7	25,9	0,7	33,2	1,1
2 Mill. - 10 Mill. . .	1,9	0,1	9,2	0,6	0,3	50,6	3,4	62,0	4,1

50 17 7 Güterbeförderung mit

12 000 - 100 000 . .	1,3	0,3	0,2	0,0	-	0,7	0,1	2,2	0,4
100 000 - 250 000 . .	1,7	0,4	0,4	0,1	-	2,2	0,2	4,3	0,7
250 000 - 500 000 . .	1,5	0,2	1,1	0,2	0,0	6,0	0,3	8,6	0,7
500 000 - 1 Mill. . .	1,6	0,2	2,3	0,2	0,3	11,8	0,5	16,0	0,9
1 Mill. - 2 Mill. . .	1,7	0,2	5,7	0,4	0,8	24,2	0,6	32,4	1,2
2 Mill. - 10 Mill. . .	1,7	0,1	14,8	0,6	2,9	53,0	1,3	72,4	2,0

aus 50 90 0 und 50 18 0 Möbelspedition

12 000 - 100 000 . .	1,4	0,2	0,2	0,1	-	2,4	1,0	4,0	1,3
100 000 - 250 000 . .	1,6	0,2	1,1	0,3	0,2	6,8	1,9	9,7	2,4
250 000 - 500 000 . .	1,6	0,2	2,1	0,3	0,5	11,0	1,7	15,2	2,2
500 000 - 1 Mill. . .	1,7	0,2	5,8	0,4	0,8	18,8	1,5	27,1	2,1
1 Mill. - 10 Mill. . .	1,1	0,0	12,9	0,6	1,8	33,8	1,9	49,6	2,5

aus 50 90 0 Spedition

12 000 - 100 000 . .	1,4	0,1	1,0	0,3	0,3	0,6	0,3	3,3	0,7
100 000 - 250 000 . .	1,4	0,2	1,4	0,2	0,3	2,5	0,4	5,6	0,8
250 000 - 500 000 . .	1,1	0,1	3,8	0,5	0,7	4,9	1,0	10,5	1,6
500 000 - 1 Mill. . .	1,2	0,1	7,0	0,4	1,2	7,6	0,9	17,0	1,4
1 Mill. - 2 Mill. . .	1,2	0,1	9,2	0,5	1,5	13,5	2,0	25,4	2,6
2 Mill. - 5 Mill. . .	1,1	0,1	20,0	0,6	3,9	24,0	1,4	49,0	2,1
5 Mill. - 10 Mill. . .	1,1	0,1	46,2	1,3	7,8	41,5	2,0	96,6	3,4
10 Mill. - 25 Mill. . .	0,9	0,1	72,3	2,1	14,4	80,1	8,3	167,7	10,5
25 Mill. - 250 Mill. . .	0,3	-	263,1	6,4	46,7	183,9	20,1	494,0	26,5

50 90 4 Lagerei

12 000 - 250 000 . .	1,2	0,1	1,4	0,2	0,4	3,3	0,5	6,3	0,8
250 000 - 1 Mill. . .	1,0	0,1	4,7	0,3	1,1	10,4	0,4	17,2	0,8
1 Mill. - 25 Mill. . .	0,6	0,0	21,3	0,5	1,3	55,2	5,8	78,4	6,3

Löhne und Gehälter	Personalkosten			in % der Löhne und Gehälter	Nachrichtlich	Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . DM bis unter . . . DM)
	Sozialkosten					
	insgesamt	gesetz- liche	übrige		Kalkulatorisches Unternehmer- entgelt	
DM			%		DM	

Kraftfahrzeugen im Nahverkehr

358	39	100,0	—	10,8	6 585	12 000 — 20 000
2 475	345	98,0	2,0	13,9	8 959	20 000 — 50 000
10 064	1 380	98,8	1,2	13,7	11 043	50 000 — 100 000
27 783	3 828	97,1	2,9	13,8	13 822	100 000 — 250 000
65 524	9 325	95,6	4,4	14,2	16 267	250 000 — 500 000
136 314	18 782	95,0	5,0	13,8	23 558	500 000 — 1 Mill.
271 400	37 844	94,1	5,9	13,9	28 444	1 Mill. — 2 Mill.
575 798	89 081	87,8	12,2	15,5	39 200	2 Mill. — 10 Mill.

Kraftfahrzeugen im Fernverkehr

5 521	679	99,8	0,2	12,3	9 570	12 000 — 100 000
19 740	2 903	94,4	5,6	14,7	14 342	100 000 — 250 000
58 834	8 049	95,9	4,1	13,7	16 222	250 000 — 500 000
121 251	16 660	94,8	5,2	13,7	21 991	500 000 — 1 Mill.
261 566	37 207	91,2	8,8	14,2	26 020	1 Mill. — 2 Mill.
607 614	89 621	86,9	13,1	14,7	35 443	2 Mill. — 10 Mill.

und -transport mit Kraftfahrzeugen

12 905	1 683	98,1	1,9	13,0	10 432	12 000 — 100 000
51 320	6 586	97,9	2,1	12,8	16 207	100 000 — 250 000
104 625	14 199	96,2	3,8	13,6	17 832	250 000 — 500 000
207 358	27 417	93,6	6,4	13,2	24 721	500 000 — 1 Mill.
450 120	59 029	91,9	8,1	13,1	27 978	1 Mill. — 10 Mill.

(ohne Möbelspedition)

8 486	1 071	95,8	4,2	12,6	10 499	12 000 — 100 000
29 090	3 629	94,9	5,1	12,5	13 887	100 000 — 250 000
71 759	8 570	96,4	3,6	11,9	15 586	250 000 — 500 000
120 520	15 727	91,7	8,3	13,0	17 646	500 000 — 1 Mill.
192 312	25 903	89,4	10,6	13,5	22 410	1 Mill. — 2 Mill.
398 611	53 867	85,1	14,9	13,5	22 127	2 Mill. — 5 Mill.
786 375	112 010	82,6	17,4	14,2	30 976	5 Mill. — 10 Mill.
1 406 329	196 302	81,0	19,0	14,0	29 148	10 Mill. — 25 Mill.
4 370 849	663 803	75,1	24,9	15,2	20 348	25 Mill. — 250 Mill.

(ohne Kühlhäuser)

39 098	5 040	93,1	6,9	12,9	12 947	12 000 — 250 000
156 674	20 398	87,8	12,2	13,0	22 249	250 000 — 1 Mill.
771 737	131 177	67,8	32,2	17,0	15 517	1 Mill. — 25 Mill.

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude)		Be			
			Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Brenn- und Kraftstoffe, Ersatzteile u. dgl.		Handelsware	
	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende
	DM					
					50 17 4	Güterbeförderung mit
12 000 – 20 000 . .	5 206	5 660	6	9	–	–
20 000 – 50 000 . .	11 891	11 307	57	56	17	9
50 000 – 100 000 . .	25 137	24 501	158	145	71	55
100 000 – 250 000 . .	48 654	53 610	643	751	189	311
250 000 – 500 000 . .	99 832	108 617	1 606	2 115	753	1 055
500 000 – 1 Mill. . .	146 559	168 394	2 350	2 453	2 966	3 112
1 Mill. – 2 Mill. . .	322 395	322 154	4 943	5 979	4 146	4 040
2 Mill. – 10 Mill. . .	651 641	751 328	8 618	13 265	9 121	9 991
					50 17 7	Güterbeförderung mit
12 000 – 100 000 . .	24 612	21 209	212	233	–	–
100 000 – 250 000 . .	49 052	46 650	484	647	115	102
250 000 – 500 000 . .	99 980	97 761	1 665	1 894	239	297
500 000 – 1 Mill. . .	171 314	169 755	4 319	4 887	917	1 235
1 Mill. – 2 Mill. . .	276 775	277 770	7 271	9 657	1 311	1 535
2 Mill. – 10 Mill. . .	518 670	553 609	23 207	25 971	6 318	6 938
					aus 50 90 0 und 50 18 0	Möbelspedition
12 000 – 100 000 . .	11 894	12 243	42	36	28	27
100 000 – 250 000 . .	32 834	30 127	169	206	78	27
250 000 – 500 000 . .	53 063	55 397	524	759	2 024	2 216
500 000 – 1 Mill. . .	82 865	93 691	2 459	2 486	3 311	4 499
1 Mill. – 10 Mill. . .	141 286	136 025	4 048	5 848	178	530
					aus 50 90 0	Spedition
12 000 – 100 000 . .	11 225	9 005	8	2	1 321	679
100 000 – 250 000 . .	17 482	17 545	37	33	161	236
250 000 – 500 000 . .	22 865	26 900	91	111	85	81
500 000 – 1 Mill. . .	44 985	44 339	1 332	1 473	410	389
1 Mill. – 2 Mill. . .	91 735	90 919	1 538	1 676	180	172
2 Mill. – 5 Mill. . .	159 665	151 811	5 548	7 004	1 081	2 024
5 Mill. – 10 Mill. . .	315 872	329 600	13 741	14 959	1 744	3 799
10 Mill. – 25 Mill. . .	637 616	638 484	21 023	21 496	9 075	9 823
25 Mill. – 250 Mill. . .	3 026 232	2 817 912	54 320	60 301	56 249	27 610
					50 90 4	Lagerei
12 000 – 250 000 . .	15 367	17 322	304	341	–	–
250 000 – 1 Mill. . .	92 363	94 351	293	351	100	90
1 Mill. – 25 Mill. . .	1 179 897	1 403 293	12 762	14 228	12 492	20 105

1) Bedingt durch 2 Einzelfälle.

stande		Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände)		Verbindlichkeiten auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Schulden)		Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
Selbsthergestellte oder bearbeitete Erzeugnisse		am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	
am Anfang	am Ende	DM				

Kraftfahrzeugen im Nahverkehr

–	–	916	816	1 168	1 184	12 000 – 20 000
–	–	1 726	1 654	1 247	1 635	20 000 – 50 000
–	–	4 740	5 269	4 827	4 282	50 000 – 100 000
79	112	14 708	15 701	10 515	12 064	100 000 – 250 000
728	1 337	36 196	36 518	35 374	37 764	250 000 – 500 000
69	98	63 089	77 667	64 695	71 978	500 000 – 1 Mill.
–	–	122 670	135 012	102 960	114 885	1 Mill. – 2 Mill.
–	–	281 213	352 406	349 742	346 172	2 Mill. – 10 Mill.

Kraftfahrzeugen im Fernverkehr

–	–	3 792	4 390	5 160	5 757	12 000 – 100 000
–	–	9 405	10 702	13 896	15 619	100 000 – 250 000
48	33	27 597	25 646	34 151	35 494	250 000 – 500 000
24	20	56 733	60 317	62 938	66 132	500 000 – 1 Mill.
–	–	119 341	131 699	150 362	149 758	1 Mill. – 2 Mill.
171	60	266 995	294 708	258 037	268 889	2 Mill. – 10 Mill.

und -transport mit Kraftfahrzeugen

–	–	2 771	2 911	1 690	1 492	12 000 – 100 000
118	82	13 573	14 319	10 049	8 132	100 000 – 250 000
21	20	29 017	29 802	18 266	21 554	250 000 – 500 000
–	–	59 135	68 570	34 518	44 449	500 000 – 1 Mill.
–	–	117 481	127 884	105 901	97 510	1 Mill. – 10 Mill.

(ohne Möbelspedition)

–	–	16 655	16 047	11 900	10 789	12 000 – 100 000
–	–	15 832	16 307	14 112	13 408	100 000 – 250 000
–	–	45 019	49 441	41 108	45 339	250 000 – 500 000
–	–	86 755	90 182	66 422	62 159	500 000 – 1 Mill.
–	–	122 439	131 193	93 903	100 873	1 Mill. – 2 Mill.
–	–	378 148	366 204	239 723	249 213	2 Mill. – 5 Mill.
–	–	697 013	756 605	506 655	549 139	5 Mill. – 10 Mill.
–	–	1 095 142	1 180 633	824 796	959 487	10 Mill. – 25 Mill.
91 829	97 632	5 012 317	5 405 192	5 109 681	5 133 966	25 Mill. – 250 Mill.

(ohne Kuhlhäuser)

116	132	9 145	10 724	5 561	6 604	12 000 – 250 000
–	–	40 251	44 557	20 527	18 242	250 000 – 1 Mill.
–	–	279 697	290 647	160 385	306 086 ¹⁾	1 Mill. – 25 Mill.

**Binnenschifffahrt
(Güterbeförderung)**

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Erfaßte Unternehmen				Steuerlicher Umsatz im Kalenderjahr		Wirtschaftlicher Umsatz im Geschäftsjahr		Vom wirtschaftlichen				
	insgesamt	Einzel- firmen und Per- sonen- gesell- schaf- ten	Kapi- tal- gesell- schaf- ten	Son- stige (einschl. Genos- sen- schaf- ten)	der erfaßten Unter- nehmen insgesamt	je Unter- nehmen	der erfaßten Unter- nehmen insgesamt	je Unter- nehmen	Erlöse in der Binnenschifffahrt				Erlöse aus Spedi- tion, Um- schlag und Lage- rei
									insgesamt	Be- förde- rungs- lei- stungen im Güter- verkehr	Be- förde- rungs- lei- stungen im Per- sonen- verkehr	Son- stige Lei- stungen in der Binnen- schiff- fahrt	
Anzahl				DM									

aus 50 20 4 Reede													
100 000 - 500 000 . . .	27	15	2	10	6 176 350	228 753	6 204 243	229 786	94,7	91,5	0,3	2,9	-
500 000 - 2 Mill. . . .	27	21	5	1	25 877 457	958 424	25 744 180	953 488	82,4	79,9	-	2,5	1,7
2 Mill. - 10 Mill. . . .	17	8	9	-	83 599 528	4 917 619	85 353 313	5 020 783	61,7	59,1	1,5	1,1	6,9
10 Mill. - 100 Mill. . . .	13	3	8	2	277 539 028	21 349 156	285,632 488	21 971 730	52,0	45,4	-	6,6	7,7

aus 50 20 4 Partikulier													
8 000 - 20 000 . . .	63	58	-	5	1 011 737	16 059	1 007 458	15 991	100,0	95,2	-	4,8	-
20 000 - 50 000 . . .	465	436	-	29	16 266 653	34 982	16 180 848	34 797	100,0	96,5	0,1	3,4	0,0
50 000 - 100 000 . . .	385	306	-	79	27 655 023	71 831	27 175 340	70 585	99,7	99,0	0,1	0,6	-
100 000 - 250 000 . . .	177	109	1	67	24 811 589	140 178	24 377 432	137 725	98,5	96,5	0,1	1,9	-
250 000 - 1 Mill. . . .	20	10	1	9	7 797 120	389 856	7 484 780	374 239	99,6	97,4	-	2,2	-

1) Gesamtleistung = Wirtschaftlicher Umsatz plus Bestandsveränderungen an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen plus aktivierte innerbetriebliche Leistungen. - 2) Unternehmen

2. Kosten in % der

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Gesamt- leistung je Unternehmen	Personalkosten				Kalkula- torisches Unter- nehmer- entgelt	Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmier- stoffen für Schiffe und sonstige Fahrzeuge	Materialverbrauch und umgesetzte Handelsware			
		insgesamt	Löhne und Gehälter	Sozialkosten				insgesamt	Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebs- stoffen ¹⁾	Umgesetzte Handelsware	
				gesetzliche	ubrige						% der
										DM	% der

aus 50 20 4 Reede										
100 000 - 500 000 . . .	229 786	29,0	26,0	3,0	0,0	3,2	9,5	6,7	2,9	3,8
500 000 - 2 Mill. . . .	953 594	25,8	22,8	2,8	0,2	2,4	7,5	8,6	2,2	6,4
2 Mill. - 10 Mill. . . .	5 032 585	18,2	15,9	1,9	0,4	0,3	3,3	11,2	2,2	9,0
10 Mill. - 100 Mill. . . .	21 999 395	14,7	12,7	1,5	0,5	0,1	1,9	32,0	11,6	20,3

aus 50 20 4 Partikulier										
8 000 - 20 000 . . .	15 991	11,1	9,9	1,2	-	42,9	6,5	2,1	2,1	-
20 000 - 50 000 . . .	34 810	14,4	12,8	1,6	0,0	25,3	7,2	3,0	3,0	-
50 000 - 100 000 . . .	70 604	19,3	17,0	2,2	0,1	13,6	8,0	2,9	2,8	0,1
100 000 - 250 000 . . .	137 725	19,5	17,2	2,3	0,0	8,2	10,5	3,1	2,5	0,6
250 000 - 1 Mill. . . .	374 239	22,5	19,9	2,5	0,1	3,0	10,2	2,1	2,1	-

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Versicherungs- prämien	Reise- und Fahrtauslagen, fremde Schlepp- und Bugsierlöhne sowie fremde Umschlag- und Leichterkosten ⁵⁾	Steuerliche Abschreibungen (außer auf Gebäude ⁶⁾)			Sonderab- schreibungen gem. § 7 e EStG
			insgesamt	auf Schiffe und sonstige Fahrzeuge, Anlagen, Maschinen, Einrichtungs- gegenstände u. dgl.	auf Forderungen aus Leistungen und Warenlieferungen	
						% der

aus 50 20 4 Reede						
100 000 - 500 000 . . .	6,4	5,4	14,7	14,7	0,0	-
500 000 - 2 Mill. . . .	3,9	5,9	12,5	12,4	0,1	-
2 Mill. - 10 Mill. . . .	1,8	7,8	7,4	7,3	0,1	-
10 Mill. - 100 Mill. . . .	1,2	3,6	4,3	4,0	0,3	-

aus 50 20 4 Partikulier						
8 000 - 20 000 . . .	5,4	4,2	11,2	11,2	0,0	0,4
20 000 - 50 000 . . .	5,8	8,5	15,5	15,5	0,0	0,0
50 000 - 100 000 . . .	7,1	9,6	17,4	17,4	0,0	0,0
100 000 - 250 000 . . .	7,4	4,3	21,7	21,7	0,0	0,0
250 000 - 1 Mill. . . .	6,0	7,2	21,8	21,8	-	-

1) Einschl. Verbrauch von Strom, Gas, Wasser u. dgl. sowie von Schiffsmaterial, Ersatzteilen, Bereifung, Werkstattmaterial und Zubehör wie Werkzeuge, Reinigungsmittel u. dgl. - 2) Abzüglich Grundsteuer; die letztere ist bereits im Mietwert abgegolten. - 3) Soweit sie von den Unternehmen getragen wurden. - 4) Ohne Sonderabschreibungen gem. § 7 e EStG und ohne GWG gem. § 6(2)

Umsatz entfielen auf					Bestandsveränderungen (Zu-(+) bzw. Abnahme (-)) an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen der erfaßten Unternehmen im Geschäftsjahr	Innerbetriebliche Leistungen, soweit aktiviert,	Gesamtleistung ¹⁾			Von den erfaßten Unternehmen waren			Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)
Erlöse aus sonstiger Verkehrstätigkeit	Umsatz von Handelsware	Umsatz von selbsterhergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen	Auslagen, die nach § 5 (4) UStG absetzbar sind	Sonstige Umsätze			der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durchschnittlich tätige Person	Vertriebenenunter- nehmen ²⁾	Unternehmen von Deutschen aus der SBZ ³⁾ mit ohne Bundesfluchtlings- ausweis C	Anzahl	
%					DM			Anzahl					

reien

-	4,1	-	-	1,2	-	-	6 204 243	229 786	36 071	2	-	-	100 000 - 500 000
1,6	7,2	1,4	1,9	3,8	+ 2 880	-	25 747 060	953 594	43 418	-	-	3	500 000 - 2 Mill.
1,6	9,9	4,5	13,2	2,2	+ 13 153	187 482	85 553 948	5 032 585	65 458	-	-	-	2 Mill. - 10 Mill.
0,2	22,0	6,6	10,3	1,2	+ 33 000	326 648	285 992 136	21 999 395	78 290	-	-	-	10 Mill. - 100 Mill.

schifffahrt

-	-	-	-	0,0	-	-	1 007 458	15 991	8 326	-	-	-	8 000 - 20 000
-	-	-	-	0,1	-	6 000	16 186 848	34 810	15 655	70	4	38	20 000 - 50 000
0,0	0,2	-	-	0,1	-	7 500	27 182 840	70 604	25 693	38	3	22	50 000 - 100 000
-	0,9	0,1	-	0,5	-	-	24 377 432	137 725	35 692	12	2	3	100 000 - 250 000
-	-	0,3	-	0,1	-	-	7 484 780	374 239	49 568	-	1	-	250 000 - 1 Mill.

mit Bundesvertriebenenausweis A oder B. - 3) Sowjetische Besatzungszone Deutschlands und Sowjetsektor von Berlin.

Gesamtleistung 1963

Reparatur- und Instand- haltungskosten, soweit nicht aktiviert, auch für Havarie- schäden (nur Fremdleistungen) ²⁾	Miete und/oder Mietwert für Geschäfts- und Betriebsräume sowie Pacht			Steuern						Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)
	insgesamt	Miete für Geschäfts- und Betriebs- räume sowie Pacht	Mietwert der eigenen Geschäfts- und Betriebs- räume	insgesamt	Gewerbesteuer, Lohnsummensteuer	Umsatzsteuer	Kraftfahrzeugsteuer	Beförderungsteuer ³⁾	Sonstige Steuern ⁴⁾	

reien

6,6	1,0	1,0	0,0	2,4	2,3	0,1	0,0	-	-	-	100 000 - 500 000
7,1	0,4	0,3	0,1	2,2	1,9	0,2	0,1	-	0,0	-	500 000 - 2 Mill.
3,0	1,6	1,1	0,5	1,4	1,0	0,3	0,1	0,0	0,0	-	2 Mill. - 10 Mill.
1,5	0,8	0,7	0,1	1,0	0,6	0,3	0,0	0,0	0,0	-	10 Mill. - 100 Mill.

schifffahrt

6,9	0,1	-	0,1	1,5	1,5	0,0	-	-	-	-	8 000 - 20 000
6,4	0,1	0,1	0,0	1,9	1,9	0,0	0,0	-	0,0	-	20 000 - 50 000
6,0	0,1	0,0	0,1	2,3	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-	50 000 - 100 000
5,9	0,1	0,1	0,0	2,6	2,5	0,1	0,0	-	0,0	-	100 000 - 250 000
4,1	0,1	0,1	-	2,5	2,5	0,0	0,0	-	-	-	250 000 - 1 Mill.

Geringwertige Wirtschaftsgüter gem. § 6 (2) EStG	Fremdkapitalzinsen	Auslagen, die nach § 5 (4) UStG absetzbar sind	Sonstige Kosten	Kosten insgesamt	Nachrichtlich	Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)
					Reparatur- und Instand- haltungskosten brutto, vor Abzug von Versicherungen erstatteter Beträge	

reien

0,1	6,2	-	7,5	98,8	9,1	100 000 - 500 000
0,1	4,5	1,9	12,6	95,5	8,8	500 000 - 2 Mill.
0,1	2,9	13,2	22,1	94,4	3,6	2 Mill. - 10 Mill.
0,0	1,4	10,3	26,2	99,0	1,8	10 Mill. - 100 Mill.

schifffahrt

0,3	4,5	-	10,7	107,9	6,9	8 000 - 20 000
0,3	5,1	-	9,2	102,7	6,9	20 000 - 50 000
0,2	6,4	-	7,6	100,4	6,9	50 000 - 100 000
0,2	8,0	-	8,4	99,8	8,0	100 000 - 250 000
0,1	7,9	-	8,0	95,4	5,9	250 000 - 1 Mill.

von Versicherungen erstatteter Beträge. - 3) Für Nebenbetriebe. - 4) Z.B. Urkundensteuer, aber nicht Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer, Lastenausgleichsabgaben, EStG.

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres						
	Tätige Inhaber und Mitinhaber sowie mithelfende Familien- angehörige	Schiffsführer, Kapitäne	Maschinisten, Matrosen	Schiffsjungen	Angestellte	Lehrlinge und Volontäre	Arbeiter und sonstiges Personal
	Anzahl						

	aus 50 20 4 Reede						
100 000 – 500 000 . . .	0,7	1,7	2,7	0,5	0,7	0,1	0,0
500 000 – 2 Mill. . . .	1,5	4,2	10,3	0,8	3,4	0,1	1,7
2 Mill. – 10 Mill. . . .	0,7	14,4	23,5	3,9	16,7	2,1	15,6
10 Mill. – 100 Mill. . . .	0,4	31,9	80,3	8,5	76,2	8,3	75,4

	aus 50 20 4 Partikulier						
8 000 – 20 000 . . .	1,4	0,0	0,1	0,3	–	–	0,1
20 000 – 50 000 . . .	1,3	0,1	0,5	0,3	0,0	0,0	0,0
50 000 – 100 000 . . .	1,2	0,3	0,9	0,3	0,0	0,0	0,0
100 000 – 250 000 . . .	1,3	0,6	1,5	0,4	0,0	0,0	0,1
250 000 – 1 Mill. . . .	1,0	2,0	3,6	0,6	0,3	–	0,1

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude)		Be			
			Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Brenn- und Kraftstoffe, Ersatzteile u. dgl.		Handelsware	
	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende
	DM					

	aus 50 20 4 Reede					
100 000 – 500 000 . . .	306 431	286 530	1 702	1 484	–	–
500 000 – 2 Mill. . . .	730 418	803 755	3 531	4 136	20 494	71 673
2 Mill. – 10 Mill. . . .	2 542 957	2 605 058	154 848	164 019	15 998	22 138
10 Mill. – 100 Mill. . . .	6 380 328	6 214 699	169 420	168 601	3 400	5 982

	aus 50 20 4 Partikulier					
8 000 – 20 000 . . .	13 293	23 283	56	55	–	–
20 000 – 50 000 . . .	41 081	41 279	78	74	–	–
50 000 – 100 000 . . .	98 340	95 492	189	186	–	–
100 000 – 250 000 . . .	208 844	208 960	391	519	14	16
250 000 – 1 Mill. . . .	478 342	465 360	846	923	–	–

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Anschaffungen von Schiffen. – Es ist aber damit zu rechnen, daß hier auch vereinzelt Kreditverpflichtungen enthalten sind

kosten 1963 je Unternehmen

Binnenschifffahrt
(Güterbeförderung)

insgesamt	Löhne und Gehälter	Personalkosten				in % der Löhne und Gehälter	Nachrichtlich	Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
		Sozialkosten					Kalkulatorisches Unternehmerentgelt	
		insgesamt	gesetzliche	übrige	DM			
						DM		

reien

6,4	59 796	6 903	99,4	0,6	11,5	7 437	100 000 – 500 000
22,0	217 680	28 920	92,3	7,7	13,3	23 148	500 000 – 2 Mill.
76,9	801 724	116 312	80,7	19,3	14,5	17 029	2 Mill. – 10 Mill.
281,0	2 802 665	438 830	73,6	26,4	15,7	16 615	10 Mill. – 100 Mill.

schifffahrt

1,9	1 585	184	100,0	–	11,6	6 865	8 000 – 20 000
2,2	4 443	580	97,6	2,4	13,1	8 790	20 000 – 50 000
2,7	11 982	1 612	96,0	4,0	13,5	9 570	50 000 – 100 000
3,9	23 696	3 118	98,5	1,5	13,2	11 287	100 000 – 250 000
7,6	74 584	9 585	95,8	4,2	12,9	11 138	250 000 – 1 Mill.

am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1963

stände		Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände)		Verbindlichkeiten ¹⁾ auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Schulden)		Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
Selbsthergestellte oder bearbeitete Erzeugnisse						
am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	
DM						

reien

–	–	23 778	26 433	24 039	26 809	100 000 – 500 000
–	106	80 027	109 802	98 801	121 652	500 000 – 2 Mill.
19 956	20 730	521 234	796 631	479 810	667 217	2 Mill. – 10 Mill.
8 154	10 692	2 351 655	2 347 348	1 837 787	1 718 312	10 Mill. – 100 Mill.

schifffahrt

–	–	209	393	255	283	8 000 – 20 000
–	–	1 057	1 144	1 045	1 076	20 000 – 50 000
–	–	2 909	3 153	2 123	1 868	50 000 – 100 000
–	–	6 411	7 218	6 112	5 858	100 000 – 250 000
–	–	31 193	35 470	42 355	35 669	250 000 – 1 Mill.

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)	Erfasste Unternehmen				Wirtschaftlicher Umsatz im Geschäftsjahr		Vom wirtschaftlichen Umsatz entfielen			
	ins- gesamt	Einzel- firmen und Personen- gesell- schaften	Kapital- gesell- schaften	Sonstige (einschl. Parten- reedereien)	der erfassten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	Erlöse aus dem Reedereibetrieb			
							ins- gesamt	Erlöse aus Reisen	Einnahmen aus der Verchar- terung von See- schiffen	Einnahmen aus Be- reederung und Be- frachtung fremder Schiffe 1)
Anzahl					1 000 DM		%			
50 30 0 Güter- und Personen										
500 000 - 5 Mill. ...	18	11	5	2	40 490,8	2 249,5	88,4	54,5	25,0	8,9
5 Mill. - 25 Mill. ...	18	10	5	3	241 529,0	13 418,3	91,0	72,0	15,0	4,0
25 Mill. und mehr ...	9	5	3	1	784 793,9	87 199,3	88,6	85,1	2,9	0,6
50 30 4 Güter- und Personenbeförderung										
20 000 - 250 000 ...	53	45	1	7	8 455,5	159,5	100,0	79,0	21,0	-
250 000 - 500 000 ...	48	31	-	17	16 407,2	341,8	98,7	87,1	11,6	-
500 000 - 5 Mill. ...	20	17	1	2	23 799,0	1 189,9	85,9	80,6	3,2	2,1

1) Ohne Gewinnanteile aus Partenreederei. - 2) Gesamtleistung = Wirtschaftlicher Umsatz plus Bestandsveränderungen an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen plus aktivierte

2. Kosten in % der

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)	Gesamt- leistung je Unternehmen	Personalkosten (ohne Ruhe- gehälter und Pensionen sowie ohne Personal-Sonderkosten)			Ruhe- gehälter und Pen- sionen 1)	Per- sonal- Sonder- kosten 2)	Verbrauch von Brenn- Kraft- und Schmier- stoffen für Schiffe und sonstige Fahrzeuge	Materialverbrauch und umgesetzte Handelsware		
		ins- gesamt	Löhne und Gehälter	Sozial- kosten				ins- gesamt	Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebs- stoffen 3)	Umge- setzte Handels- ware
50 30 0 Güter- und Personen										
500 000 - 5 Mill. ...	2 249,5	31,9	29,0	2,9	0,1	0,2	6,3	1,7	1,7	-
5 Mill. - 25 Mill. ...	13 418,3	22,6	20,3	2,3	0,1	0,3	6,1	8,9	3,6	5,3
25 Mill. und mehr ...	87 377,6	20,5	17,5	3,0	0,1	0,2	6,9	6,2	5,1	1,1
50 30 4 Güter- und Personenbeförderung										
20 000 - 250 000 ...	159,6	23,3	20,9	2,4	0,1	0,1	5,1	3,5	3,5	-
250 000 - 500 000 ...	341,8	18,0	16,3	1,7	-	0,1	6,4	2,8	2,8	-
500 000 - 5 Mill. ...	1 194,8	25,6	22,7	2,9	0,1	0,0	5,4	3,3	3,3	0,0

1) Soweit sie nicht auf Grund früherer Rückstellungen gezahlt wurden. - 2) Z.B. Musterungskosten. - 3) Einschl. Verbrauch von Strom, Gas, Wasser u. dgl. sowie von Proviant für Passagiere.

3. Tätige Personen und Personal

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)	Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres					(ohne Ruhegehälter)	
	Tätige Inhaber und Micinhaber sowie mithelfende Familien- angehörige	Kapitane, Schiffs- offiziere, Schiffs- ingenieure und andere Angestellte	Decks-, Maschinen- und sonstiges Schiffspersonal (jedoch ohne Junggrade) im Lohnverhältnis sowie andere Arbeiter	Junggrade, Lehrlinge und Volontäre	insgesamt	insgesamt	Löhne und Gehälter
50 30 0 Güter- und Personen							
500 000 - 5 Mill. ...	1,0	29,8	19,2	7,4	57,4	651,9	
5 Mill. - 25 Mill. ...	1,3	95,2	108,1	31,6	236,2	2 727,8	
25 Mill. und mehr ...	0,9	480,1	866,5	154,8	1 502,3	15 283,5	
50 30 4 Güter- und Personenbeförderung							
20 000 - 250 000 ...	1,3	1,1	1,8	1,6	5,8	33,3	
250 000 - 500 000 ...	1,3	1,6	2,7	2,5	8,1	55,6	
500 000 - 5 Mill. ...	1,0	8,3	13,6	4,4	27,3	271,0	

1) Soweit sie nicht auf Grund früherer Rückstellungen gezahlt wurden. - 2) Z.B. Musterungskosten.

4. Posten des Jahresabschlusses 1963 je Unternehmen

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)	Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude)	Bestände			Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände)	Verbindlichkeiten ¹⁾ auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Schulden)
		Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Brenn- und Kraftstoffe, Ersatzteile u. dgl.	Handelsware	Selbst- hergestellte oder bearbeitete Erzeugnisse		
50 30 0 Güter- und Personenbeförderung über See (Seeschifffahrt)						
500 000 - 5 Mill. ...	2 499,6	26,5	-	-	358,5	476,9
5 Mill. - 25 Mill. ...	13 664,5	125,7	19,6	-	1 318,8	1 996,7
25 Mill. und mehr ...	92 719,6	837,6	61,9	41,7	8 921,9	6 770,0

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Anschaffungen von Seeschiffen. - Es ist aber damit zu rechnen, daß hier auch vereinzelt Kreditverpflichtungen enthalten sind.

auf	Bestands- veränderungen (Zu (+) bzw. Abnahme (-) an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen der erfaßten Unternehmen im Geschäftsjahr	Inner- betriebliche Leistungen, soweit aktiviert,	Gesamtleistung 2)			Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)
			der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durchschnitt- lich tätige Person	
Übrige Umsätze						
			1 000 DM		DM	

beförderung über See (Seeschifffahrt)

11,6	-	-	40 490,8	2 249,5	39 197	500 000 - 5 Mill.
9,0	-	-	241 529,0	13 418,3	56 817	5 Mill. - 25 Mill.
11,4	- 900,0	2 504,9	786 398,7	87 377,6	58 161	25 Mill. und mehr

in Küstengewässern (Küstenschifffahrt)

0,0	-	1,3	8 456,7	159,6	27 636	20 000 - 250 000
1,3	-	-	16 407,2	341,8	42 178	250 000 - 500 000
14,1	+ 30,7	67,3	23 897,0	1 194,8	43 767	500 000 - 5 Mill.

innerbetriebliche Leistungen.

Gesamtleistung 1963

Reparatur- und Instand- haltungskosten sowie Klasse- kosten, soweit nicht aktiviert (nur Fremd- leistungen) 4)	Hafen-, Lade- und Loschkosten sowie Kom- missionen	Bereede- rungs- und Charter- gebühren sowie Mieten und Pachten	Ver- sicherungs- prämien	Abschrei- bungen und Fremd- kapital- zinsen	Übrige Kosten	Kosten insgesamt	Nachrichtlich	Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)
							Reparatur- und Instand- haltungskosten brutto, vor Abzug von Ver- sicherungen erstatteter Beträge	
Gesamtleistung								

beförderung über See (Seeschifffahrt)

6,9	14,2	2,0	7,4	26,9	5,4	102,9	8,8	500 000 - 5 Mill.
4,3	26,6	4,9	5,0	21,6	3,3	103,7	5,2	5 Mill. - 25 Mill.
3,7	34,2	2,0	2,8	18,7	4,3	99,7	4,5	25 Mill. und mehr

in Küstengewässern (Küstenschifffahrt)

6,1	19,4	1,1	8,9	23,1	5,4	96,1	6,2	20 000 - 250 000
4,2	28,3	0,9	7,4	22,2	4,2	94,4	4,5	250 000 - 500 000
3,7	22,7	1,8	5,7	16,7	6,7	91,7	5,1	500 000 - 5 Mill.

Ausrüstung, ferner Verbrauch von Schiffsmaterial, Ersatzteilen, Werkstattmaterial und Zubehör wie Werkzeuge, Reinigungsmittel u. dgl. - 4) Abzüglich von Versicherungen erstatteter Beträge.

kosten 1963 je Unternehmen

Personalkosten und Pensionen sowie ohne Personal-Sonderkosten)				Ruhegehälter und Pensionen 1)	Personal- Sonderkosten 2)	Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)
Sozialkosten						
insgesamt	gesetzliche	ubrige	in % der Löhne und Gehälter			
1 000 DM		%				1 000 DM

beförderung über See (Seeschifffahrt)

65,2	92,1	7,9	10,0	1,9	5,7	500 000 - 5 Mill.
306,7	78,0	22,0	11,2	19,2	40,0	5 Mill. - 25 Mill.
2 638,9	59,4	40,6	17,3	75,4	209,3	25 Mill. und mehr

in Küstengewässern (Küstenschifffahrt)

3,7	97,8	2,2	11,1	0,1	0,1	20 000 - 250 000
5,9	99,0	1,0	10,6	-	0,2	250 000 - 500 000
34,2	73,5	26,5	12,6	1,4	0,5	500 000 - 5 Mill.

4. Posten des Jahresabschlusses 1963 je Unternehmen

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)	Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude)	Bestände			Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände)	Verbindlichkeiten 1) auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Schulden)
		Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Brenn- und Kraftstoffe, Ersatzteile u. dgl.	Handelsware	Selbst- hergestellte oder bearbeitete Erzeugnisse		

50 30 4 Güter- und Personenbeförderung in Küstengewässern (Küstenschifffahrt)

20 000 - 250 000 ...	192,7	0,4	-	-	2,9	18,9
250 000 - 500 000 ...	419,7	1,3	-	-	17,1	34,8
500 000 - 5 Mill. ...	892,8	8,4	0,1	1,5	111,0	140,6

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Anschaffungen von Seeschiffen. - Es ist aber damit zu rechnen, daß hier auch vereinzelt Kreditverpflichtungen enthalten sind.

Nichtbundeseigene Eisenbahnen

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Erfaßte Unternehmen			Steuerlicher Umsatz im Kalenderjahr		Wirtschaftlicher Umsatz im Geschäftsjahr		Vom wirtschaftl. Erlöse aus eigenen im Eisenbahnverkehr		
	insgesamt	Kapital- gesell- schaften	Sonstige	der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	insgesamt	Per- sonen- verkehr	Güter- verkehr
	Anzahl			1 000 DM						

	50 05 und aus 50 1 Nicht									
100 000 – 500 000 . . .	15	7	8	4 501,1	300,1	4 333,0	288,9	74,7	12,8	61,9
500 000 – 1 Mill. . . .	21	15	6	16 144,9	768,8	15 388,8	732,8	62,9	18,8	44,1
1 Mill. – 2 Mill. . . .	28	22	6	39 195,7	1 399,8	39 157,9	1 398,5	58,8	15,1	43,7
2 Mill. – 50 Mill. . . .	23	19	4	176 166,7	7 659,4	171 565,8	7 459,4	67,1	12,9	54,2

	50 05 Nichtbundeseigene Eisenbahnen									
100 000 – 500 000 . . .	13	6	7	3 659,8	281,5	3 555,9	273,5	87,1	15,6	71,5
500 000 – 1 Mill. . . .	16	11	5	12 125,6	757,8	11 408,0	713,0	77,9	25,0	52,9
1 Mill. – 2 Mill. . . .	20	15	5	26 899,3	1 345,0	27 229,7	1 361,5	75,6	19,7	55,9
2 Mill. – 50 Mill. . . .	16	12	4	129 719,7	8 107,5	126 394,1	7 899,6	85,2	16,4	68,8

	aus 50 1 Nichtbundeseigene Eisen									
250 000 – 2 Mill. . . .	15	12	3	17 156,9	1 143,8	16 686,1	1 112,4	20,0	3,5	16,5
2 Mill. – 25 Mill. . . .	7	7	–	46 447,0	6 635,3	45 171,7	6 453,1	16,4	3,1	13,3

1) Einschl. Nebenleistungen wie Ein- und Ausladen, Umladen im Kraftfahrzeugverkehr sowie einschl. Beförderungsteuer. – 2) Gesamtleistung = Wirtschaftlicher Umsatz plus aktivierte inner

3. Tätige Personen und Personal

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres							
	Beamte und Angestellte		Lehrlinge und Volontäre		Arbeiter und sonstiges Personal		Tätige Personen	
	insgesamt	darunter Teil- beschäftigte	insgesamt	darunter Teil- beschäftigte	insgesamt	darunter Teil- beschäftigte	insgesamt	darunter Teil- beschäftigte

	50 05 und aus 50 1 Nicht							
100 000 – 500 000 . . .	8,9	0,1	0,5	–	7,3	1,1	16,6	1,1
500 000 – 1 Mill. . . .	20,4	0,1	0,7	–	20,6	1,4	41,7	1,5
1 Mill. – 2 Mill. . . .	35,9	0,5	1,2	–	35,5	1,7	72,6	2,2
2 Mill. – 50 Mill. . . .	175,5	3,1	10,1	–	186,0	6,2	371,6	9,3

	50 05 Nichtbundeseigene Eisenbahnen							
100 000 – 500 000 . . .	9,3	0,1	0,4	–	6,5	0,9	16,2	1,0
500 000 – 1 Mill. . . .	22,4	0,1	0,5	–	20,9	1,4	43,8	1,5
1 Mill. – 2 Mill. . . .	38,9	0,6	1,2	–	32,4	1,8	72,5	2,4
2 Mill. – 50 Mill. . . .	207,3	4,2	11,2	–	184,3	5,1	402,8	9,2

	aus 50 1 Nichtbundeseigene Eisen							
250 000 – 2 Mill. . . .	20,6	0,2	1,2	–	31,3	1,5	53,1	1,7
2 Mill. – 25 Mill. . . .	102,8	0,5	7,6	–	190,0	8,9	300,4	9,4

1) Soweit sie nicht auf Grund früherer Rückstellungen gezahlt wurden.

lichen Umsatz entfielen auf			Auslagen, die nach § 5 (4) UStG absetzbar sind	Sonstige Umsätze	Innerbetriebliche Leistungen, soweit aktiviert, der erfaßten Unternehmen im Geschäftsjahr	Gesamtleistung 2)			Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
Beförderungsleistungen 1)						der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durchschnittlich tätige Person	
im Kraftfahrzeugverkehr									
insgesamt	Personenverkehr	Güterverkehr	%			1 000 DM	DM		

bundeseigene Eisenbahnen

20,3	19,4	0,9	—	5,0	37,0	4 370,0	291,3	17 550	100 000 – 500 000
28,5	26,4	2,1	0,0	8,6	144,7	15 533,5	739,7	17 732	500 000 – 1 Mill.
34,8	31,0	3,8	0,1	6,3	401,4	39 559,3	1 412,8	19 459	1 Mill. – 2 Mill.
24,3	23,3	1,0	—	8,6	1 257,5	172 823,3	7 514,1	20 218	2 Mill. – 50 Mill.

mit Schwerpunkt Schienenverkehr

7,3	6,2	1,1	—	5,6	37,0	3 592,9	276,4	17 109	100 000 – 500 000
12,7	11,7	1,0	0,0	9,4	120,7	11 528,7	720,5	16 446	500 000 – 1 Mill.
17,9	16,2	1,7	0,1	6,4	391,5	27 621,2	1 381,1	19 036	1 Mill. – 2 Mill.
5,1	4,5	0,6	—	9,7	1 066,2	127 460,3	7 966,3	19 777	2 Mill. – 50 Mill.

bahnen mit Schwerpunkt Straßenverkehr

74,1	66,5	7,6	—	5,9	33,9	16 720,0	1 114,7	21 005	250 000 – 2 Mill.
78,1	76,0	2,1	—	5,5	191,2	45 363,0	6 480,4	21 571	2 Mill. – 25 Mill.

betriebliche Leistungen.

kosten 1963 je Unternehmen

Löhne und Gehälter	Personalkosten (ohne Spesen, Tagegelder, Auslösungen u.ä. sowie ohne Ruhegehälter und Pensionen)				Nachrichtlich		Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
	Sozialkosten			in % der Löhne und Gehälter	Spesen, Tagegelder, Auslösungen u.ä.	Ruhegehälter und Pensionen 1)	
	insgesamt	gesetzliche	übrige				
1 000 DM	%				1 000 DM		

bundeseigene Eisenbahnen

134,9	22,2	85,2	14,8	16,5	1,7	0,8	100 000 – 500 000
368,7	65,7	76,9	23,1	17,8	7,0	9,7	500 000 – 1 Mill.
629,9	135,2	61,3	38,7	21,5	16,7	11,8	1 Mill. – 2 Mill.
3 263,5	704,3	67,7	32,3	21,6	105,8	52,8	2 Mill. – 50 Mill.

mit Schwerpunkt Schienenverkehr

134,3	22,1	83,9	16,1	16,5	2,0	0,9	100 000 – 500 000
388,1	68,3	77,7	22,3	17,6	5,7	12,4	500 000 – 1 Mill.
606,6	130,4	60,7	39,3	21,5	12,9	15,5	1 Mill. – 2 Mill.
3 463,7	786,1	65,7	34,3	22,7	134,1	55,7	2 Mill. – 50 Mill.

bahnen mit Schwerpunkt Straßenverkehr

487,7	100,6	65,7	34,3	20,6	17,8	1,6	250 000 – 2 Mill.
2 805,9	517,3	71,8	28,2	18,4	41,3	46,2	2 Mill. – 25 Mill.

Nichtbundeseigene Eisenbahnen

2. Kosten in % der

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Gesamtleistung je Unternehmen	Personalkosten (ohne Spesen, Tagegelder, Auslosungen u.ä. sowie ohne Ruhegehälter und Pensionen)				Spesen, Tagegelder, Auslosungen u.ä.	Ruhegehälter und Pensionen 1)
		insgesamt	Löhne und Gehälter	Sozialkosten			
				gesetzliche	ubrige		
1 000 DM							% der

50 05 und aus 50 1 Nicht

100 000 - 500 000 . . .	291,3	53,9	46,3	6,5	1,1	0,6	0,3
500 000 - 1 Mill. . . .	739,7	58,7	49,8	6,8	2,1	1,0	1,3
1 Mill. - 2 Mill. . . .	1 412,8	54,2	44,6	5,9	3,7	1,2	0,8
2 Mill. - 50 Mill. . . .	7 514,1	52,8	43,4	6,3	3,1	1,4	0,7

50 05 Nichtbundeseigene Eisenbahnen

100 000 - 500 000 . . .	276,4	56,6	48,6	6,7	1,3	0,7	0,3
500 000 - 1 Mill. . . .	720,5	63,4	53,9	7,4	2,1	0,8	1,7
1 Mill. - 2 Mill. . . .	1 381,1	53,3	43,9	5,7	3,7	0,9	1,1
2 Mill. - 50 Mill. . . .	7 966,3	53,4	43,5	6,5	3,4	1,7	0,7

aus 50 1 Nichtbundeseigene Eisen

250 000 - 2 Mill. . . .	1 114,7	52,7	43,7	5,9	3,1	1,6	0,1
2 Mill. - 25 Mill. . . .	6 480,4	51,3	43,3	5,7	2,3	0,6	0,7

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Ver- sicherungs- prämien	Mieten und Pachten	Steuerliche Abschreibungen 5)				Sonder- abschrei- bungen gem. § 7e EStG
			insgesamt	auf Fahrzeuge aller Art, Anlagen, Maschinen, Ein- richtungs- gegenstände u. dgl.	auf betrieblich genutzte Gebäude	auf Forderungen aus Leistungen und Waren- lieferungen (Außen- stände)	

50 05 und aus 50 1 Nicht

100 000 - 500 000 . . .	1,3	6,9	15,0	13,5	1,5	0,0	-
500 000 - 1 Mill. . . .	1,2	5,0	13,3	12,5	0,7	0,1	-
1 Mill. - 2 Mill. . . .	1,3	3,1	14,2	13,6	0,6	0,0	0,1
2 Mill. - 50 Mill. . . .	1,0	3,2	10,8	10,1	0,7	0,0	0,0

50 05 Nichtbundeseigene Eisenbahnen

100 000 - 500 000 . . .	1,2	7,9	15,3	13,6	1,7	0,0	-
500 000 - 1 Mill. . . .	1,1	5,1	14,2	13,4	0,7	0,1	-
1 Mill. - 2 Mill. . . .	1,1	4,0	15,4	14,8	0,6	0,0	0,1
2 Mill. - 50 Mill. . . .	1,0	3,4	9,4	8,8	0,6	0,0	0,0

aus 50 1 Nichtbundeseigene Eisen

250 000 - 2 Mill. . . .	1,5	2,1	11,7	10,7	0,6	0,0	-
2 Mill. - 25 Mill. . . .	1,1	2,8	14,4	13,6	0,8	0,0	-

1) Soweit sie nicht auf Grund früherer Rückstellungen gezahlt wurden. - 2) Sowie von Ersatzteilen, Bereifung, Werkstattmaterial und Zubehör (einschl. Werkzeuge, Reinigungsmittel u. dgl.). - § 7e EStG und ohne GWG gem. § 6 (2) EStG.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1963

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude)		Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Brenn- und Kraftstoffen, Ersatzteilen u. dgl.		Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände)		Verbindlichkeiten auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Schulden)	
	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende
	1 000 DM							

50 05 und aus 50 1 Nichtbundeseigene Eisenbahnen

100 000 - 500 000 . . .	586,3	596,3	13,6	20,0	35,0	39,9	88,3	98,6
500 000 - 1 Mill. . . .	1 406,4	1 424,2	53,5	48,5	97,9	108,5	132,0	157,0
1 Mill. - 2 Mill. . . .	1 838,2	1 957,0	68,8	72,6	63,9	79,1	179,2	207,3
2 Mill. - 50 Mill. . . .	7 681,3	7 784,1	347,3	323,7	405,2	511,6	913,3	854,1

Gesamtleistung 1963

Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Verbrauch von Brenn-, Kraft- und Schmierstoffen, Fremdstrom für Fahrzeuge aller Art	Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen ²⁾	Reparatur- und Instandhaltungskosten, soweit nicht aktiviert (nur Fremdleistungen ³⁾)	Steuern					Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)
			insgesamt	Gewerbesteuer, Lohnsummensteuer	Umsatzsteuer	Kraftfahrzeugsteuer	Beförderungssteuer	

Gesamtleistung

bundeseigene Eisenbahnen

6,2	4,7	8,9	3,9	0,8	0,2	0,8	1,8	0,3	100 000 – 500 000
8,7	5,9	9,2	4,3	0,7	0,4	0,7	2,2	0,3	500 000 – 1 Mill.
8,1	5,7	7,1	3,9	0,7	0,3	0,8	1,9	0,2	1 Mill. – 2 Mill.
7,2	4,8	10,3	3,8	1,0	0,3	0,4	1,9	0,2	2 Mill. – 50 Mill.

mit Schwerpunkt Schienenverkehr

4,9	5,0	10,3	3,0	0,9	0,3	0,6	0,9	0,3	100 000 – 500 000
7,7	5,4	11,2	3,8	0,9	0,4	0,4	1,7	0,4	500 000 – 1 Mill.
6,9	5,3	9,0	3,1	0,8	0,3	0,4	1,4	0,2	1 Mill. – 2 Mill.
6,3	4,6	12,1	3,5	1,2	0,3	0,2	1,6	0,2	2 Mill. – 50 Mill.

bahnen mit Schwerpunkt Straßenverkehr

11,0	6,8	2,9	6,2	0,4	0,4	1,7	3,5	0,2	250 000 – 2 Mill.
9,7	5,3	5,4	4,9	0,7	0,3	1,2	2,5	0,2	2 Mill. – 25 Mill.

Geringwertige Wirtschaftsgüter gem. § 6 (2) EStG	Freinkapitalzinsen	Auslagen, die nach § 5 (4) UStG absetzbar sind	Sonstige Kosten	Kosten insgesamt	Nachrichtlich		Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)
					Reparatur- und Instandhaltungskosten brutto, vor Abzug von Versicherungen erstatteter Beträge		

Gesamtleistung

bundeseigene Eisenbahnen

0,0	2,9	—	7,2	111,8	9,4	100 000 – 500 000
0,2	2,6	0,0	6,7	118,1	9,3	500 000 – 1 Mill.
0,1	1,9	0,1	5,4	107,1	7,4	1 Mill. – 2 Mill.
0,2	1,7	—	3,2	101,2	10,5	2 Mill. – 50 Mill.

mit Schwerpunkt Schienenverkehr

0,1	3,4	—	6,6	115,3	10,9	100 000 – 500 000
0,1	3,2	0,0	6,2	123,9	11,3	500 000 – 1 Mill.
0,1	2,2	0,1	5,5	108,2	9,1	1 Mill. – 2 Mill.
0,2	2,0	—	2,8	101,1	12,3	2 Mill. – 50 Mill.

bahnen mit Schwerpunkt Straßenverkehr

0,1	1,1	—	6,2	103,6	3,4	250 000 – 2 Mill.
0,1	0,9	—	4,4	101,6	5,5	2 Mill. – 25 Mill.

3) Abzüglich von Versicherungen erstatteter Beträge. — 4) Z.B. Grundsteuer, aber nicht Körperschaft- und Vermögensteuer, Lastenausgleichsabgaben. — 5) Ohne Sonderabschreibungen gem.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1963

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)	Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude)		Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Brenn- und Kraftstoffen, Ersatzteilen u. dgl.		Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände)		Verbindlichkeiten auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Schulden)	
	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende

1 000 DM

50 05 Nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Schwerpunkt Schienenverkehr

100 000 – 500 000 ...	591,3	607,6	14,6	21,7	38,7	44,2	95,3	107,0
500 000 – 1 Mill. ...	1 622,3	1 615,9	58,3	51,6	121,1	131,8	126,2	149,2
1 Mill. – 2 Mill. ...	1 915,1	2 075,3	73,4	76,9	59,7	80,9	197,6	240,4
2 Mill. – 50 Mill. ...	9 370,4	9 569,8	414,3	384,4	448,7	581,6	1 204,9	1 115,4

aus 50 1 Nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Schwerpunkt Straßenverkehr

250 000 – 2 Mill. ...	1 189,6	1 226,0	44,3	47,1	49,1	52,6	127,0	132,8
2 Mill. – 25 Mill. ...	3 820,4	3 702,6	194,1	184,8	305,8	351,6	246,6	256,8

Öffentlicher Straßenverkehr
(aus 50 10/3)

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Erfasste Unternehmen				Steuerlicher Umsatz im Kalenderjahr		Wirtschaftlicher Umsatz im Geschäftsjahr		Vom wirtschaftlichen		
	ins- gesamt	Kapital- gesell- schaften	Kommunale Eigen- betriebe	Sonstige	der erfaßten Unter- nehmen insgesamt	je Unter- nehmen	der erfaßten Unter- nehmen insgesamt	je Unter- nehmen	Erlöse aus eigenen Verkehrsleistungen		
									ins- gesamt	im Per- sonen- verkehr	im Güter- verkehr
Anzahl				1 000 DM				%			
250 000 - 2 Mill. . .	17	10	7	-	18 417,2	1 083,4	18 617,8	1 095,2	92,9	92,6	0,3
2 Mill. - 10 Mill. . .	28	16	10	2	139 301,0	4 975,0	137 666,9	4 916,7	89,3	89,2	0,1
10 Mill. - 50 Mill. . .	19	14	5	-	440 071,1	23 161,6	436 444,8	22 970,8	88,4	88,0	0,4
50 Mill. - 250 Mill. . .	8	6	2	-	749 898,7	93 737,3	752 199,8	94 025,0	95,4	93,8	1,6

1) Gesamtleistung = Wirtschaftlicher Umsatz plus erhaltene Abgeltungszahlungen für Tarif- und sonstige gemeinwirtschaftliche Auflagen plus Bestandsveränderungen an selbsthergestellten oder

2. Kosten in % der

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Gesamt- leistung je Unternehmen	Personalkosten (ohne Ruhegehälter und Pensionen)				Ruhe- gehälter und Pen- sionen 1)	Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmier- stoffen, Fremdstrom für Fahrzeuge aller Art	Materialverbrauch und umgesetzte Handelsware		
		ins- gesamt	Löhne und Gehälter	Sozialkosten				ins- gesamt	Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebs- stoffen 2)	Umge- setzte Handels- ware
				gesetz- liche	übrige					
1 000 DM		% der								
250 000 - 2 Mill. . . .	1 097,0	51,0	44,1	5,1	1,8	4,2	10,1	7,7	7,2	0,5
2 Mill. - 10 Mill. . . .	4 985,2	56,4	48,1	5,5	2,8	1,7	9,2	9,2	8,7	0,5
10 Mill. - 50 Mill. . . .	23 453,2	58,4	48,9	5,7	3,8	3,3	9,6	8,6	7,3	1,3
50 Mill. - 250 Mill. . . .	100 979,1	65,6	55,4	6,4	3,8	3,2	9,8	8,2	7,9	0,3

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Konzessionsabgabe		Mieten und Pachten	Steuerliche Abschreibungen 5)			
	ins- gesamt	darunter gestundet		ins- gesamt	auf Fahr- zeuge aller Art, Anlagen, Maschinen, Einrichtungs- gegenstände u. dgl.	auf betrieblich genutzte Gebäude	auf Forderungen aus Leistungen und Waren- lieferungen (Außenstände)
250 000 - 2 Mill. . . .	1,7	-	1,6	13,6	12,8	0,8	0,0
2 Mill. - 10 Mill. . . .	2,2	0,5	1,7	12,2	11,4	0,8	0,0
10 Mill. - 50 Mill. . . .	2,6	0,2	0,4	12,1	11,1	0,9	0,1
50 Mill. - 250 Mill. . . .	1,8	0,3	2,4	12,0	11,2	0,8	0,0

1) Soweit sie nicht auf Grund früherer Rückstellungen gezahlt wurden. - 2) Einschl. Verbrauch von fremdbezogenem Strom, Gas, Wasser u. dgl. sowie von Ersatzteilen, Bereifung, Werkstatt-
mehrgesteuer, Lastenausgleichsabgaben. - 3) Ohne Sonderabschreibungen gem. § 7c EStG und ohne GWG gem. § 6 (2) EStG. - 4) Einschl. Konzessionsabgabe.

Umsatz entfielen auf					Erhaltene Abgeltungszahlungen für Tarif- und sonst. gemeinwirtschaftl. Auflagen	Bestandsveränderungen (Zu-(+) bzw. Abnahme (-)) an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen	Innerbetriebliche Leistungen, soweit aktiviert,	Gesamtleistung 1)			Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
Erlöse aus Umschlag, Lagerung und Spedition	Umsatz aus der Abgabe von Strom, Gas und Wasser, von selbstherg. o. bearb. Erzeugnissen sowie von gew. Stoffen	Umsatz von Handelsware	Auslagen, die nach § 5 (4) UStG absetzbar sind	Sonstige Umsätze				der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durchschnittlich tätige Person	
%					1 000 DM			DM			
0,2	1,2	0,5	0,4	4,8	23,9	-	7,6	18 649,3	1 097,0	22 281	250 000 - 2 Mill.
-	8,0	0,5	-	2,2	133,8	+ 15,1	1 769,5	139 585,4	4 985,2	20 259	2 Mill. - 10 Mill.
0,0	5,4	1,9	-	4,3	1 056,2	+ 1,5	8 107,7	445 610,2	23 453,2	18 299	10 Mill. - 50 Mill.
0,0	1,0	0,4	0,2	3,0	45 687,5	-	9 945,4	807 832,8	100 979,1	17 430	50 Mill. - 250 Mill.

bearbeiteten Erzeugnissen plus aktivierte innerbetriebliche Leistungen.

Gesamtleistung 1963

Reparatur- und Instandhaltungskosten, soweit nicht aktiviert (nur Fremdleistungen) 3)	Steuern						Versicherungsprämien	Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
	insgesamt	Gewerbesteuer, Lohnsummensteuer	Umsatzsteuer	Kraftfahrzeugsteuer	Beförderungsteuer	Sonstige Steuern 4)		
Gesamtleistung								
5,4	5,0	0,8	0,2	1,5	2,3	0,2	1,3	250 000 - 2 Mill.
4,3	3,5	0,8	0,1	1,0	1,4	0,2	1,1	2 Mill. - 10 Mill.
4,7	2,0	0,8	0,1	0,5	0,4	0,2	1,0	10 Mill. - 50 Mill.
4,3	1,9	1,0	0,1	0,4	0,1	0,3	0,9	50 Mill. - 250 Mill.

Sonderabschreibungen gem. § 7e EStG	Geringwertige Wirtschaftsgüter gem. § 6 (2) EStG	Fremdkapitalzinsen	Auslagen, die nach § 5 (4) UStG absetzbar sind	Sonstige Kosten	Kosten insgesamt 6)	Nachrichtlich	Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
						Reparatur- und Instandhaltungskosten brutto, vor Abzug von Versicherungen erstatteter Beträge	
Gesamtleistung							
-	0,1	1,7	0,4	5,1	108,9	5,6	250 000 - 2 Mill.
0,0	0,1	2,9	-	3,3	107,7	4,5	2 Mill. - 10 Mill.
-	0,3	2,5	-	2,1	107,6	5,0	10 Mill. - 50 Mill.
0,0	0,1	2,7	0,2	1,6	114,7	4,5	50 Mill. - 250 Mill.

material und Zubehör wie Werkzeuge, Reinigungsmittel u. dgl. - 3) Abzüglich von Versicherungen erstatteter Beträge. - 4) Z.B. Grundsteuer, aber nicht Einkommen-, Körperschaft- und Ver-

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres							
	Beamte und Angestellte		Lehrlinge und Volontäre		Arbeiter und sonstiges Personal		Tätige Personen	
	ins- gesamt	darunter Teil- beschäf- tigte	ins- gesamt	darunter Teil- beschäf- tigte	ins- gesamt	darunter Teil- beschäf- tigte	ins- gesamt	darunter Teil- beschäf- tigte
	Anzahl							
250 000 – 2 Mill. . . .	6,9	0,2	0,3	–	42,0	1,5	49,2	1,7
2 Mill. – 10 Mill. . . .	32,3	1,3	4,2	–	209,5	5,3	246,1	6,6
10 Mill. – 50 Mill. . . .	170,1	0,3	25,0	–	1 086,6	58,7	1 281,7	59,0
50 Mill. – 250 Mill. . . .	777,8	0,9	37,1	–	4 978,6	228,4	5 793,5	229,3

1) Soweit sie nicht auf Grund früherer Rückstellungen gezahlt wurden.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)	Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude)		Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Brenn- und Kraftstoffe, Ersatzteile u. dgl.		Handelsware		Be
	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	
	1 000 DM						
250 000 – 2 Mill. . . .	603,8	678,9	31,8	32,8	0,2	0,2	
2 Mill. – 10 Mill. . . .	3 482,1	3 579,3	242,4	248,1	0,1	0,0	
10 Mill. – 50 Mill. . . .	26 164,2	27 491,9	1 469,4	1 333,9	6,7	4,6	
50 Mill. – 250 Mill. . . .	164 326,5	182 095,1	5 788,3	6 439,9	7,4	7,5	

Löhne und Gehälter	Personalkosten (ohne Ruhegehälter und Pensionen)				Nachrichtlich	Großenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
	Sozialkosten				Ruhe- gehälter und Pensionen 1)	
	ins- gesamt	gesetz- liche	ubrige	in % der Löhne und Gehälter		
1 000 DM	%			1 000 DM		
483,5	75,9	74,0	26,0	15,7	45,7	250 000 – 2 Mill.
2 396,7	414,3	66,1	33,9	17,3	82,7	2 Mill. – 10 Mill.
11 474,5	2 234,6	59,7	40,3	19,5	760,3	10 Mill. – 50 Mill.
55 938,6	1 034,7	62,8	37,2	18,5	3 235,4	50 Mill. – 250 Mill.

am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1963

stande		Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände)		Verbindlichkeiten auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Schulden)		Großenklasse (Gesamtleistung 1963 von . . . bis unter . . . DM)
Selbsthergestellte oder bearbeitete Erzeugnisse		am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	
am Anfang	am Ende	1 000 DM				
–	–	15,1	45,0	41,6	67,4	250 000 – 2 Mill.
0,7	1,2	92,5	99,5	398,3	449,8	2 Mill. – 10 Mill.
0,0	0,1	579,5	704,1	1 303,8	1 218,5	10 Mill. – 50 Mill.
–	–	888,5	1 722,0	5 416,7	4 396,8	50 Mill. – 250 Mill.

Reisevermittlung (Reisebüros)
(50 96 5)

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)	Erfasste Unternehmen				Steuerlicher Umsatz im Kalenderjahr		Wirtschaftlicher Umsatz im Geschäftsjahr		Vom wirtschaftlichen				
	insgesamt	Einzel- firmen und Per- sonen- gesell- schaf- ten	Kapi- tal- gesell- schaf- ten	Son- stige	der erfaßten Unter- nehmen insgesamt	je Unter- nehmen	der erfaßten Unter- nehmen insgesamt	je Unter- nehmen	Erlöse aus Reise- ver- an- stal- tung	Provisionen aus Reisevermittlung			
										insgesamt	darunter aus		
	Anzahl				DM				%				
10 000 - 100 000 ...	33	29	-	4	1 694 867	51 359	1 695 844	51 389	-	84,7	26,5	7,4	2,4
100 000 - 250 000 ...	37	25	10	2	5 949 928	160 808	5 949 736	160 803	0,0	88,2	26,9	22,4	3,2
250 000 - 500 000 ...	22	15	7	-	7 104 404	322 927	7 041 505	320 068	1,1	91,2	31,4	28,8	3,7
500 000 - 5 Mill. ...	16	8	7	1	15 426 267	964 141	15 608 135	975 508	5,5	85,4	24,4	22,7	6,5

1) Gesamtleistung = Wirtschaftlicher Umsatz plus Bestandsveränderungen an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen. - 2) Unternehmen mit Bundesvertriebenenausweis A oder B. -

3. Tätige Personen und Personal

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)	Tätige Inhaber und Mitinhaber sowie mithelfende Familienangehörige		Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres				Tätige Personen		
			Angestellte (einschl. Vertreter im Angestellten- verhältnis)		Lehrlinge und Volontäre	Arbeiter und sonstiges Personal			
	insgesamt	darunter Teilbe- schäftigte	insgesamt	darunter Teilbe- schäftigte	insgesamt		darunter Teilbe- schäftigte	insgesamt	darunter Teilbe- schäftigte
	Anzahl								
10 000 - 100 000 ...	1,2	0,2	1,7	0,5	1,1	0,1	0,1	4,1	0,8
100 000 - 250 000 ...	0,8	0,1	7,3	0,9	2,6	0,6	0,4	11,3	1,4
250 000 - 500 000 ...	1,2	0,1	12,5	1,9	3,9	0,9	0,6	18,5	2,6
500 000 - 5 Mill. ...	0,9	-	37,7	3,2	5,3	1,7	0,6	45,6	3,8

2. Kosten in % der

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)	Gesamt- leistung je Unternehmen	Personalkosten				Kalkula- torisches Unter- nehmer- entgelt	Handels- waren- und Material- einsatz	Kosten für Hotels, Pensionen usw. (einschl. Verpfle- gung) 1)	Sachkosten für Betriebsräume	
		insgesamt	Löhne und Gehälter	Sozialkosten					insgesamt	Miete für Geschäfts- und Betriebs- räume sowie Pacht
				gesetzliche	übrige					
	DM									
% der										
10 000 - 100 000 ...	51 389	27,9	24,8	3,0	0,1	21,0	1,6	-	9,3	5,2
100 000 - 250 000 ...	160 803	41,8	36,8	3,9	1,1	6,8	2,6	-	7,3	4,7
250 000 - 500 000 ...	320 068	38,7	34,1	3,6	1,0	5,0	1,0	-	6,4	3,9
500 000 - 5 Mill. ...	975 508	42,3	37,7	3,7	0,9	1,8	0,9	-	6,6	4,8

2. Kosten in % der Gesamtleistung 1963

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)	Steuerliche Abschreibungen (außer auf Gebäude) 2)			Gering- wertige Wirt- schafts- güter gem. § 6 (2) EStG	Fremd- kapital- zinsen	Porto und sonstige Post- gebühren	Reise- und Werbe- kosten	Sonstige Kosten	Kosten insgesamt
	insgesamt	auf Ein- richtungs- gegenstände, Kraft- fahrzeuge, Maschinen u. dgl.	auf Forde- rungen aus Leistungen und Waren- lieferungen (Außen- stände)						
	10 000 - 100 000 ...	2,2	2,2	0,0	0,9	0,2	5,7	5,8	6,1
100 000 - 250 000 ...	2,3	2,2	0,1	0,6	0,3	5,6	7,4	7,9	90,4
250 000 - 500 000 ...	2,5	1,9	0,6	1,1	0,2	7,1	6,8	8,9	86,2
500 000 - 5 Mill. ...	2,4	2,0	0,4	0,4	0,4	5,1	8,9	11,2	87,7

1) Bei Reiseveranstaltung jedoch ohne Personalkosten. - 2) Soweit sie nicht im Mietwert berücksichtigt sind, z.B. Heizung, Beleuchtung, Reinigung, Instandhaltungskosten u. dgl., ggf. auch Betriebsstoffe für eigene Herstellung oder Bearbeitung von Erzeugnissen. - 3) Versicherungsprämien, Reparatur- und Instandhaltungskosten, Kraftstoff- und sonstige Betriebskosten, ohne anteilige Personalkosten, Mieten, Steuern und Abschreibungen. - 4) Z.B. Urkundensteuer, aber nicht Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer, Lastenausgleichsabgaben, Grundsteuer. Die letztere ist bereits im Mietwert abgegolten. - 5) Ohne GWG gem. § 6 (2) EStG.

Umsatz entfielen auf					Bestandsveränderungen (Zu- (+) bzw. Abnahme (-)) an selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen in den erfaßten Unternehmen im Geschäftsjahr	Gesamtleistung 1)			Von den erfaßten Unternehmen waren			Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)
Übrigen Reisebüroumsatz	Erlöse aus Personenverkehr einschl. Ausflugsverkehr (ohne Ferienzziel-Reiseverkehr)	Handelsumsatz (auch Gaststättenumsatz)	Umsatz von selbsthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen	Sonstige Umsätze		der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durchschnittlich tätige Person	Vertriebenunternehmen 2)	Unternehmen von Deutschen aus der SBZ 3)		
					mit					ohne Bundesfluchtlingausweis C		
%					DM			Anzahl				
6,4	1,5	1,7	-	5,7	-	1 695 844	51 389	12 469	4	3	1	10 000 - 100 000
5,3	1,2	3,1	0,0	2,2	-	5 949 736	160 803	14 267	6	-	2	100 000 - 250 000
4,0	1,4	1,2	-	1,1	-	7 041 505	320 068	17 300	-	-	3	250 000 - 500 000
2,5	2,5	-	1,9	2,2	-	15 608 135	975 508	21 410	-	-	-	500 000 - 5 Mill.

3) Sowjetische Besatzungszone Deutschlands und Sowjetsektor von Berlin.

kosten 1963 je Unternehmen

Löhne und Gehälter	Personalkosten				in % der Löhne und Gehälter	Nachrichtlich	Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)
	Sozialkosten			Kalkulatorisches Unternehmerentgelt			
	insgesamt	gesetzliche	übrige			DM	
DM	%			DM			
12 750	1 600	95,7	4,3	12,6	10 768	10 000 - 100 000	
59 133	8 133	77,4	22,6	13,8	10 855	100 000 - 250 000	
109 274	14 656	77,7	22,3	13,4	15 873	250 000 - 500 000	
368 082	44 983	79,5	20,5	12,2	17 313	500 000 - 5 Mill.	

Gesamtleistung 1963

Geschäfts- und sowie Pacht		Mieten für fremde Fahrzeuge	Kraftfahrzeugkosten, soweit betriebsbedingt 3)	Steuern						Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)
Mietwert der eigenen Geschäfts- und Betriebsräume	Sonstige Sachkosten für Geschäfts- und Betriebsräume 2)			insgesamt	Gewerbesteuer, Lohnsummensteuer	Umsatzsteuer	Kraftfahrzeugsteuer	Beförderungsteuer	Sonstige Steuern 4)	
0,7	3,4	0,0	1,6	5,1	1,9	2,9	0,2	0,1	0,0	10 000 - 100 000
0,5	2,1	0,8	0,9	6,1	2,1	3,8	0,1	0,1	0,0	100 000 - 250 000
0,4	2,1	0,2	1,3	6,9	2,8	4,0	0,1	0,0	0,0	250 000 - 500 000
-	1,8	0,4	0,7	6,6	2,3	4,0	0,1	0,2	0,0	500 000 - 5 Mill.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1963

Größenklasse (Gesamtleistung 1963 von ... bis unter ... DM)	Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude)		Bestände				Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände)		Verbindlichkeiten auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen (Schulden)	
	am Anfang	am Ende	Handelsware und Material zur gewerblichen Be- oder Verarbeitung		Selbsthergestellte oder bearbeitete Erzeugnisse		am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende
			am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende				
	DM									
10 000 - 100 000 ...	5 523	5 308	291	363	-	-	2 659	2 707	7 657	7 052
100 000 - 250 000 ...	14 566	13 875	937	915	-	-	15 198	27 453	25 782	36 017
250 000 - 500 000 ...	29 743	30 129	690	698	-	-	44 487	48 136	76 822	91 523
500 000 - 5 Mill. ...	55 623	61 585	-	-	-	-	202 766	220 836	355 535	422 477

Kenn-Nr.:

Es wird gebeten, einen ausgefüllten Fragebogen

**Gewerblicher Güterkraftverkehr,
Spedition (einschl. Möbelspedition)
und Lagerei**

bis spätestens _____
zurückzusenden an:

Diese Statistik wird gemäß „Gesetz über Kostenstrukturstatistik (KoStrukStatG)“ vom 12. Mai 1959 (BGBl. 1959 I, S. 245) durchgeführt.

Die Angaben werden für das **Gesamtunternehmen** erbeten.

Unternehmen mit Handel, eigener Herstellung, Reparatur u. ä. füllen daher diesen Fragebogen unter Einschluß dieser Tätigkeiten aus. Eine etwa vorhandene Landwirtschaft ist dagegen **nicht** miteinzubeziehen.

Berichtsjahr ist das **Geschäftsjahr 1963**. Alle Wertangaben bitte in **vollen DM** eintragen.

In die Spalten, für die Zahlenangaben nicht in Betracht kommen, ist ein Strich (—) zu setzen.

Bevor Sie den Fragebogen ausfüllen, beachten Sie bitte zu den mit ○ gekennzeichneten Positionen die Ausführungen in den beigefügten „Ausfüllungsrichtlinien“.

Die Geheimhaltung aller Einzelangaben ist gesetzlich gesichert; die Einzelangaben werden nur zu statistischen Zwecken verwendet.

I. Allgemeine Fragen

1. **Geschäftsjahr** ①: vom _____ bis _____ 19 _____

5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16

2. **Kennzeichnung des Unternehmens:**

- a) Güterkraftverkehr, Nahverkehr
- b) Güterkraftverkehr, Fernverkehr
- c) Personenkraftverkehr
- d) Spedition (ohne Möbelspedition)
- e) Möbelspedition und -transport
- f) Lagerei

g) Sonstige verkehrswirtschaftliche Tätigkeit: _____

h) Sonstige Tätigkeiten (z. B. Kohlenhandel): _____

(Zutreffendes bitte ankreuzen bzw. sonstige Tätigkeiten aufführen; bei **Betriebskombinationen** zu a) bis h) bitte außerdem den **wirtschaftlichen Schwerpunkt** unterstreichen.)

3. **Rechtsform des Unternehmens:**

Einzelfirma — OHG — KG — GmbH — KGaA — AG — Genossenschaft — Sonstige: _____ 17

(Zutreffendes bitte unterstreichen oder sonstige Rechtsform angeben)

4. **Ist das Unternehmen** ②

- a) ein Vertriebenunternehmen (Bundesvertriebenenausweis A oder B)?
- b) ein Unternehmen von „Deutschen aus der SBZ“
 - aa) mit Bundesflüchtlingsausweis C (Sowjetzonenflüchtling)?
 - bb) ohne Bundesflüchtlingsausweis C?

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

18
(Nicht ausfüllen)

5. **Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1963** ③

- a) Tätige Inhaber und Mitinhaber sowie mithelfende Familienangehörige ④
- b) Angestellte ⑤
- c) Lehrlinge und Volontäre
- d) Arbeiter und sonstiges Personal ⑥

	Zahl ④ der		Gesamtzahl der Beschäftigten	KA 0
	Vollbeschäftigten	Teilbeschäftigten		
a)				1
b)				2
c)		 		3
d)				4
Summe a) bis d)				5

Summe a) bis d)

II. Posten des Jahresabschlusses[Ⓢ]
(entsprechend der Steuerbilanz)

1. **Sachanlagen** (ohne Grundstücke und Gebäude)
(z. B. Fahrzeuge aller Art, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl.)
2. **Bestände**
 - a) an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Brenn- und Kraftstoffen, Ersatzteilen u. dgl.
 - b) an Handelsware
(fertig bezogene Waren zum Wiederverkauf)
 - c) an selbthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen (zum Verkauf)
3. **Forderungen auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen**
(Außenstände)
4. **Verbindlichkeiten auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen**
(Schulden)

	KA 1		KA 2
	am Anfang	am Ende	
	des Geschäftsjahres 1963		
	in vollen DM		
			1
			2
			3
			4
			5
			6

III. Jahresumsatz 1963

1. **Steuerlicher Gesamtumsatz im Kalenderjahr 1963**
(Steuerfreier und steuerpflichtiger Umsatz gemäß Umsatzsteuererklärung **einschl.** des Freibetrages von 12000 DM gem. § 7a UStG sowie der beförderungsteuerpflichtigen Entgelte und der nach § 5 Abs. 4 UStG absetzbaren Auslagen — auch Eigenverbrauch)

	KA 3
in vollen DM	
	1

- Entspricht der steuerliche Gesamtumsatz
den **vereinnahmten** Entgelten (d. h. den tatsächlichen Einnahmen)
- oder den **vereinbarten** Entgelten (d. h. dem Gesamtbetrag der abgerechneten Leistungen und Lieferungen ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang)?
- (Zutreffendes bitte ankreuzen)

2. **Wirtschaftlicher Gesamtumsatz im Geschäftsjahr 1963**
(Abgerechnete Leistungen und Lieferungen (auch Eigenverbrauch) **ohne** Rücksicht auf den Zahlungseingang **einschl.** der nichtsteuerbaren Umsätze [z. B. in Freihäfen und in Zollauschlussgebieten])
Erlösberichtigungen (Preisnachlässe, Rabatte, Boni, Retouren usw.) sind zu berücksichtigen; desgl. Skonti.
Durchlaufende Posten nach § 5 Abs. 3 UStG (Beträge, die im Namen und für Rechnung eines Anderen vereinnahmt und verausgabt wurden) gehören weder zum Umsatz noch zu den Kosten.

- A. **Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen**
 1. **im Güterkraftverkehr** (Bruttofrachtbeträge) — auch Möbeltransport — **einschl.** Nebenleistungen (z. B. Ein- und Ausladen, Umladen), jedoch **ohne** Auslagen nach Pos. F
 - a) im Fernverkehr — auch Möbeltransport —
 - b) im Nahverkehr
 2. **im Personenkraftverkehr** (Beförderungsentgelte einschl. der ggf. gesondert eingezogenen Beförderungssteuer)
- B. **Erlöse aus Spedition (einschl. Möbelspedition) und Lagerei**[Ⓢ], jedoch **ohne** Auslagen nach Pos. F, aber **einschl.** der im Speditionsvertrag eingeschlossenen Erlöse für die An- und Abfuhr mit **eigenen** Fahrzeugen im **Nahverkehr** bzw. in der Speditionsrollfuhr

	KA 4
in vollen DM	
	2
	3
	4
	5
	6

- C. **Erlöse aus sonstiger Verkehrstätigkeit** (z. B. Binnenschifffahrt)
- D. **Umsatz von Handelsware** (Handelsumsatz)
- E. **Umsatz von selbthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen**
(z. B. Betonsteinherstellung; auch Reparaturen, Baggerarbeiten u. dgl. für Fremde) sowie von gewonnenen Stoffen (z. B. Sand, Kies)
- F. **Auslagen**, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt **absetzbar** sind, für die Versendung und Versicherung durch ein anderes Unternehmen sowie für Zoll und Ausgleichsteuer, die für die Auftraggeber entrichtet wurden[Ⓢ] } z. B. bei Spedition u, Fernverkehr
- G. **Sonstige Umsätze**
(z. B. Provisionen, Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung betrieblicher Anlagen und Einrichtungen wie Garagen, Fahrzeuge)
Nicht aufzuführen sind Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen u. dgl., Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle, betriebsfremde Erträge wie Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung von betriebsfremden Gebäuden und Gebäudeteilen sowie Zinsen, Dividenden u. dgl.

Gesamtumsatz

	KA 4
in vollen DM	
	1
	2
	3
	4
	5

IV. Innerbetriebliche Leistungen, soweit aktiviert, im Geschäftsjahr 1963

- (z. B. selbsterstellte Anlagen, Großreparaturen)
(Mit eigenen Arbeitskräften hergestellte Anlagen zur eigenen Verwendung zu Herstellungskosten, d. h. Material + Löhne + Gehälter + Gemeinkostenanteil)

	KA 4
in vollen DM	
	6

V. Kosten im Geschäftsjahr 1963

Als **Kosten** sind die auf das **Geschäftsjahr 1963 entfallenden Beträge** anzugeben, **nicht** die in diesem Geschäftsjahr tatsächlich gezahlten. Nachzahlungen für vorhergehende Jahre und Vorauszahlungen für spätere dürfen daher in den Zahlenangaben **nicht** enthalten sein. Kosten für vermietete bzw. verpachtete **betriebsfremde** Gebäude, Gebäudeteile u. dgl. sowie für eine etwa vorhandene Landwirtschaft dürfen **nicht** mitaufgeführt werden.

	in vollen DM	KA 5
1. Löhne und Gehälter (ohne Spesen, Tagegelder, Auslösung u. ä.) (Bar- und Sachbezüge brutto , d. h. vor Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen, aber ohne Arbeitgeberanteile) ⑪		1
2. Sozialkosten		
a) gesetzliche (Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung — Kranken-, Renten- und Arbeitslosenversicherung —, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Beiträge zur Familienausgleichskasse)		2
b) übrige ⑫		3
3. Kalkulatorisches Unternehmerentgelt ⑬ (Nur auszufüllen von Einzelfirmen und Personengesellschaften)		4
4. Spesen, Tagegelder, Auslösungen u. ä.		5
5. Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmierstoffen für Kraftfahrzeuge und sonstige Fahrzeuge ⑭		6
		KA 6
6. Verbrauch von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen (einschl. Strom, Gas, Wasser usw.), soweit nicht unter Pos. 5 erfaßt, sowie von Ersatzteilen, Bereifung, Werkstattmaterial und Zubehör (einschl. Werkzeuge, Reinigungsmittel u. dgl.) ⑮		1
7. Einstandswert der umgesetzten Handelsware ⑯ (Fertigbezogene Waren zum Wiederverkauf)		2
8. Reparatur- und Instandhaltungskosten ⑰ insgesamt, soweit nicht aktiviert (nur Fremdleistungen)		3
Hiervon wurden von Versicherungen erstattet	DM	4
9. Miete und/oder Mietwert für Geschäfts- und Betriebsräume sowie Pacht		
a) Miete für Geschäfts- und Betriebsräume (einschl. Garagen, Lagerräume, ohne betriebsfremd genutzte Räume sowie Pacht)		5
b) Mietwert der eigenen Geschäfts- und Betriebsräume ⑱ <input type="checkbox"/> (Nutzungswert der vom Unternehmen genutzten Räume auf eigenen Grundstücken, ohne Kosten für Heizung, Beleuchtung u. dgl.		6
		KA 7
10. Steuern		
a) Gewerbesteuer nach dem Gewerbeertrag und Gewerbekapital, Lohnsummensteuer		1
b) Umsatzsteuer		2
c) Kraftfahrzeugsteuer		3
d) Beförderungsteuer		4
e) Sonstige Steuern (z. B. Urkundensteuer, aber nicht Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer, Lastenausgleichsabgaben, Grundsteuer; die letztere ist bereits im Mietwert [Ziff. V, 9 b] abgegolten)		5
11. Versicherungsprämien, Abgaben und Gebühren ⑳ (z. B. für Kfz-Kasko- und Haftpflichtversicherung, für Transport-, Güter-, Lager-, Speditionsversicherung usw., Gebühren für Frachtenprüfung — BAG — u. dgl.)		6
Übertrag:		

		in vollen DM
Übertrag:		
		KA 8
12. Steuerliche Abschreibungen¹⁸⁾ (außer auf Gebäude) (ohne Sonderabschreibungen gem. § 7e EStG und ohne geringwertige Wirtschaftsgüter gem. § 6 Abs. 2 EStG)		
a) auf Fahrzeuge aller Art, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl.		1
b) Abschreibungen auf Forderungen aus Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände), soweit sie im Geschäftsjahr 1963 uneinbringlich geworden sind		2
13. Sonderabschreibungen gem. § 7e EStG		3
14. Geringwertige Wirtschaftsgüter gem. § 6 Abs. 2 EStG (bis 600 DM im Einzelfall), soweit vorstehend nicht bei den Ersatzteilen usw. (Pos. 6) miterfaßt; auch Behälter des Behälterverkehrs, Paletten und Faltkisten		4
15. Fremdkapitalzinsen, brutto¹⁹⁾		5
16. Auslagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbar sind (vgl. Ziff. III, 2 F) (z. B. bei Spedition und Fernverkehr)		6
		KA 9
17. Sonstige Kosten, soweit vorstehend nicht erfaßt (z. B. Provisionen, Fremdfrachten, Büromaterial, Porto und Postgebühren, Verbandsbeiträge, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung, allgemeine Werbe- und Reisekosten, Werbe- und Abfertigungsvergütung nach VO PR 3/59, Bankspesen)		1
Nicht aufzuführen sind hier: Versicherungsbeiträge usw. für private Zwecke, Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer, Lastenausgleichsabgaben, an Kunden gewährte Rabatte, Preisnachlässe, Skonti u. dgl., die vom Umsatz (vgl. Ziff. III, 2) abzusetzen sind		
18. Kosten insgesamt		2

Kostenstrukturstatistik 1963

Gewerblicher Güterkraftverkehr, Spedition (einschl. Möbelspedition) und Lagerei

Richtlinien für die Ausfüllung des Fragebogens

Vorbemerkung

Die in dem Fragebogen gemachten Einzelangaben unterliegen den **Geheimhaltungsvorschriften** des § 12, Abs. 1 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke (BGBl. 1953 I, S. 1314 ff.) und werden nur für statistische Zwecke verwendet. Durch das Kennnummernsystem und den Verzicht auf Unterschrift und Firmenangabe wird darüber hinaus jedem Mißbrauch der Angaben vorgebeugt.

Es wird gebeten, bei der Ausfüllung des Fragebogens nicht nur die darin enthaltenen Hinweise, sondern zu den mit gekennzeichneten

Positionen auch die nachstehenden Ausführungen zu beachten. Reichen die vorhandenen Unterlagen zur Beantwortung einzelner Fragen nicht aus, genügen sorgfältige Schätzungen.

Die Erhebung wendet sich grundsätzlich an das **Gesamtunternehmen** (einschl. Zweigbetriebe). Unternehmen mit Handel, eigener Herstellung, Reparatur u. ä. füllen daher den Fragebogen unter **Einschluß** dieser Tätigkeiten aus. Eine etwa vorhandene Landwirtschaft ist dagegen **nicht** einzubeziehen.

- ① Deckt sich das **Geschäftsjahr** nicht mit dem Kalenderjahr, so ist das Geschäftsjahr zugrunde zu legen, das spätestens am 31. 3. 1964 endete.
- ② Ein **Vertriebenenunternehmen** ist ein Unternehmen, dessen Inhaber den Bundesvertriebenenausweis A oder B besitzt. Personen- oder Kapitalgesellschaften, deren Kapital mindestens zu 50% in Händen von Personen liegt, die den Bundesvertriebenenausweis A oder B besitzen, sind ebenfalls Vertriebenenunternehmen.
Deutsche aus der SBZ sind Personen, die — ohne Vertriebene zu sein — als deutsche Staatsangehörige oder Volkszugehörige nach Kriegsende aus der sowjetischen Besatzungszone oder dem Sowjetsektor von Berlin in das Bundesgebiet einschl. Berlin (West) gekommen sind, einschl. ihrer nachgeborenen Kinder. Sofern sie als Sowjetzonenflüchtlinge den Bundesflüchtlingsausweis C besitzen, ist die Kennzeichnung des Unternehmens bei aa) vorzunehmen; anderenfalls bei bb). Bezüglich der Personen- oder Kapitalgesellschaften gilt für die Deutschen aus der SBZ bzw. Sowjetzonenflüchtlinge das Vorstehende sinngemäß. Liegt das Kapital von Personen- oder Kapitalgesellschaften zu gleichen Teilen in Händen von Sowjetzonenflüchtlingen (mit Ausweis C) einerseits und Deutschen aus der SBZ (ohne Ausweis C) andererseits, so ist das Unternehmen unter aa) zu kennzeichnen. Unternehmen, die zur Hälfte Vertriebenen und zur anderen Hälfte Deutschen aus der SBZ oder Sowjetzonenflüchtlingen gehören, sind als Vertriebenenunternehmen (a) auszuweisen. Sind Vertriebene, Deutsche aus der SBZ mit oder ohne Ausweis C Inhaber des Unternehmens oder zusammen mit 50% am Kapital beteiligt, so ist das Unternehmen, je nach dem Übergewicht der Kapitalbeteiligung zu kennzeichnen. Soweit hierbei Sowjetzonenflüchtlinge (mit Ausweis C) vertreten sind, ist gleichzeitig eine Kennzeichnung bei aa) erforderlich, falls nicht auf Grund der Kapitalbeteiligung das Unternehmen bereits auf Grund der vorhergehenden Ausführungen als solches gekennzeichnet werden mußte.
- ③ Der **Jahresdurchschnitt** errechnet sich aus der Summe der tätigen Personen an den Monatsenden geteilt durch zwölf. Personen, die 1963 den Grundwehrdienst ableisteten, sind für die Dauer desselben **nicht** mitzuzählen.
- ④ Als **Vollbeschäftigte** gelten alle Personen, die während der vollen, üblichen (wöchentlichen) Arbeitszeit des meldenden Unternehmens beschäftigt waren. Auch vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber sind dabei voll zu zählen. Zu den **Teilbeschäftigten** rechnen alle Personen, die dauernd stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen beschäftigt waren.
- ⑤ Hier sind auch solche **mithelfende Familienangehörige** einzusetzen, die neben einer hauptberuflichen Tätigkeit in einem anderen Betrieb auch in dem meldenden Unternehmen (z. B. für Buchführungsarbeiten) tätig waren. Familienangehörige, die im befragten Unternehmen in einem vertraglichen Lohn-, Gehalts- oder Lehrverhältnis standen, sind nach der Art ihrer Stellung im Unternehmen nur in die Zeilen b) bis d) einzutragen.
- ⑥ Zu den **Angestellten** zählen auch Gesellschafter, Vorstandsmitglieder und andere leitende Kräfte, soweit sie vom befragten Unternehmen Bezüge erhalten, die steuerlich als „Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit“ angesehen werden.
- ⑦ Für die Abgrenzung der **Arbeiter** von den Angestellten ist die Versicherungspflicht in der Arbeiterrentenversicherung maßgebend.
- ⑧ Wird eine **Bilanz** nicht erstellt, so sind die Angaben nach bestem Wissen zu machen.
- ⑨ Werden bei der **Abwicklung von Speditionsaufträgen** Transporte von Speditionsunternehmen mit **eigenen** Fahrzeugen im Fernverkehr durchgeführt, so sind unter Pos. A 1a jene Beträge aufzuführen, die **beförderungsteuerpflichtig** sind; bei **grenzüberschreitendem** Fernverkehr sind die dafür in Frage kommenden Erlöse ebenfalls in Pos. A 1a einzutragen. Unter Pos. B dürfen daher in diesen Fällen nicht die ursprünglichen Speditionserlöse eingesetzt werden. Diese müssen vielmehr um die vorstehend genannten Beträge gekürzt werden. Falls die Erlöse für den grenzüberschreitenden Verkehr auch durch sorgfältige Schätzung nicht ausgegliedert werden können, ist dies in dem hierfür vorgesehenen Kästchen bei Pos. B durch ein Kreuz (x) zu kennzeichnen. Soweit von Speditionsunternehmen auch Güterfernverkehr (in der Funktion eines **reinen** Transportunternehmens) mit **eigenen** Fahrzeugen betrieben wird, sind die hierfür erzielten Erlöse ebenfalls unter Pos. A 1a einzusetzen. Entsprechend müssen die Erlöse für den reinen Güternahverkehr mit **eigenen** Fahrzeugen unter Pos. A 1b ausgewiesen werden. Die im Speditionsertrag eingeschlossenen Erlöse für die An- und Abfuhr im Nahverkehr bzw. in der Speditionsrollfuhr sind dagegen in Pos. B mit anzugeben. Unter **An- und Abfuhr** sind z. B. der Vor- und Nachlauf des Sammelladungsverkehrs im Orts- und Nahverkehrsbereich, die Rollung des Lagergutes, soweit die Erlöse in den Lager- und Umschlagsätzen enthalten sind, sowie Nahverkehrsleistungen, die in den Übernahmeätzen eingeschlossen sind, zu verstehen. Beim **Möbelfernverkehr** sind die beförderungsteuerpflichtigen Beträge ebenfalls **nicht** hier, sondern unter Pos. A 1a auszu-

weisen; auch der Frachterlös für die inländische und ausländische Strecke im **grenzüberschreitenden** Fernverkehr. Sollte letzterer auch durch sorgfältige Schätzung nicht aus Pos. B auszugliedern sein, ist dies in dem hierfür vorgesehenen Kästchen (Pos. B) durch ein Kreuz (X) zu kennzeichnen.

Die übrigen Erlöse aus dem **Möbelfernverkehr** (einschließlich Mefer- und Packergelder), die Erlöse aus **Beförderungen innerhalb der Nahzone** (einschließlich Mefer- und Packergelder) sowie Erlöse aus Möbellagerung sind unter Pos. B auszuweisen, soweit sie nicht als „absetzbare Auslagen“ unter Pos. F, als „Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen im Personenverkehr“ unter Pos. A 2 (Entgelte für die Mitnahme umziehender Personen) aufzuführen sind oder als „Durchlaufende Posten“ überhaupt nicht zum Umsatz gehören. Zu den „absetzbaren Auslagen“ (Pos. F) gehören im Möbeltransport auch die selbstgezahlten Versicherungsprämien (Transportversicherung, s. Handbuch für den Möbeltransport 1956, S. 183).

Bei **Möbelferntransporten**, die im Laderaumausgleich durchgeführt werden, ist der Gesamterlös aufzuteilen. Der **abgebende** Möbelspediteur (Auftragnehmer) führt

- a) den ihm verbleibenden Anteil des Speditionserlöses unter Pos. B und
- b) den an den ausführenden Möbeltransporteur (Frachtführer) zu zahlenden Betrag unter Pos. F („absetzbare Auslagen“) auf.

Der **ausführende** Möbeltransporteur weist den ihm zustehenden Anteil unter Pos. A 1 a („Erlöse aus eigenen Beförderungsleistungen im Fernverkehr“) aus.

- ⑩ Die bei den befragten Unternehmen für die **Versendung durch Fremde** entstehenden „Auslagen“ (§ 5 Abs. 4 UStG) dürfen in Pos. A und B nicht enthalten sein. Sie sind gesondert sowohl unter Pos. F als auch bei den Kosten unter Ziff. V, 16 aufzuführen. Grundsätzlich sind die **durchlaufenden Posten** (§ 5 Abs. 3 UStG) weder beim Umsatz noch bei den Kosten anzugeben. Falls aus buchungstechnischen Gründen eine genaue Trennung dieser Beträge von den „Auslagen“ auf erhebliche Schwierigkeiten stößt, genügt eine sorgfältig geschätzte Angabe der „Auslagen“ (Pos. F).

- ⑪ **Ohne Entgelt** für tätige Inhaber und Mitinhaber sowie für mit-helfende Familienangehörige, die im befragten Unternehmen in **keinem** vertraglichen Lohn-, Gehalts- oder Lehrverhältnis standen.

Zu den **Löhnen und Gehältern** gehören auch an Aushilfskräfte gezahlte Vergütungen, ferner Bezüge von Gesellschaftern, Vorstandsmitgliedern und anderen leitenden Kräften, soweit sie steuerlich als „Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit“ angesehen werden. Einzubeziehen sind Weihnachtsgelder, Gratifikationen u. ä. Die **Sachbezüge** sind mit dem Betrag einzusetzen, der dem Lohnsteuerabzug zugrunde gelegt wurde.

Nicht einzubeziehen sind hier Zahlungen auf Grund des Kinder-geldgesetzes; statt dessen sind in den **gesetzlichen** Sozialkosten die Beiträge zur Familienausgleichskasse mit anzugeben.

- ⑫ Die **übrigen** Sozialkosten umfassen die auf tariflicher, betriebs- und brancheüblicher Grundlage beruhenden bzw. freiwillig ge-währten Sozialaufwendungen. In Betracht kommen insbesondere:

- Umzugsvergütungen,
- Aufwendungen für zusätzliche Invaliden-, Alters- und Hinter-bliebenenfürsorge,
- Sterbegelder und Aufwendungen bei Beisetzungen,
- Unterstützungen in Notfällen,

Beiträge zum Einkauf von Arbeitnehmern in Unfall-, Lebens- und Rentenversicherungen sowie zu Belegschaftsversicherungen, Freiwillige Aufwendungen für Unfallverhütungen und Gesund-heitsfürsorge,

Aufwendungen zur Verbilligung von Personalverpflegung usw., Aufwendungen für Betriebsfeiern u. dgl.

Hierzu zählen **nicht** Beiträge zur Lebensversicherung, Krankenkasse u. dgl. des Unternehmers für sich und seine Familie.

- ⑬ Als **kalkulatorisches Unternehmerentgelt** ist von **Einzel-firmen und Personengesellschaften** ein angemessenes Entgelt für die Tätigkeit des Inhabers (der Inhaber) und der im Unter-nehmen mit-helfenden Familienangehörigen, soweit sie in keinem Lohn-, Gehalts- oder Lehrverhältnis im Unternehmen stehen, anzugeben. Als angemessen gilt die Höhe des durchschnittlichen Gehalts von Angestellten mit entsprechender Tätigkeit.

- ⑭ Es sind jeweils möglichst die **Einstandswerte** = Einstandspreis zuzüglich Beschaffungskosten (Fracht, Zoll, Umsatzausgleichs-steuer u. dgl.) **abzüglich** Rabatte, Boni, Preisnachlässe sowie bei Lieferanten erzielte Skonti einzusetzen.

- ⑮ Bei **Betriebskombination mit Schifffahrt** sind hier auch die Reparaturkosten für die Beseitigung von **Havarieschäden** an eigenen und fremden Schiffen und sonstige Kosten in Verbindung mit diesen Schäden (Anwalts- und Gutachterkosten u. dgl.), mit anzugeben.

- ⑯ Der **Mietwert** richtet sich nach der üblichen Miete für Räume in gleichem Umfang und gleicher Lage. Kosten, die üblicherweise der Vermieter zu tragen hätte, sind im Mietwert abgegolten und hierin mit zu verrechnen, wie z. B. Grundsteuer, sonstige Ab-gaben für Grundstücke, steuerliche Abschreibungen. Sie dürfen also nicht unter den anderen Kosten im Fragebogen erscheinen bzw. eingerechnet werden.

Werden das **eigene** Grundstück und Gebäude **vollständig** vom befragten Unternehmen genutzt, so daß die Angabe eines Miet-werts auf Schwierigkeiten stößt, so sind hier in einer Summe anzugeben: Abschreibungen, Prämien für Gebäudeversicherung, Grundsteuer, Gebühren und Beiträge für Gebäude, Hypotheken- und Grundschuldzinsen (ohne Tilgungsbeträge); außerdem ist dieser Fall in dem vorgesehenen Kästchen durch ein Kreuz zu kennzeichnen. Die übrigen Kosten (z. B. Brennstoffe für Hei-zung, Strom für Beleuchtung, Instandhaltungskosten) sind bei Ziff. V, 6 und V, 8 auszuweisen.

- ⑰ Hier sind bei einer **Betriebskombination mit Schifffahrt** auch die **Reise- und Fahrtauslagen** (Schiffahrtsabgaben, Steuer-manns-(Lotsen-)Gelder, Hafen- und Liegeplatzgelder, Vorspann und Schlepphilfe beim Aufnehmen, Grenzabfertigungsgebühren für das Schiff u. dgl.), **fremde Schlepp- und Bugsierlöhne** sowie **fremde Umschlag- und Leichterkosten** mit aufzuführen, so- weit sie vom Unternehmen getragen wurden.

- ⑱ Von den **Unternehmen in Berlin (West)** sind hier die Ab-schreibungen nach dem Berlinhilfe-Gesetz (§ 14) einzusetzen; desgl. die Sonderabschreibungen für Investitionen in bestimmten Grenzgebieten.

- ⑲ Zu den **Fremdkapitalzinsen**, die **nicht** mit den Zinserträgen zu saldieren sind, gehören die Zinsen für langfristige Schulden, für Lieferanten- und Bankkredite, Zinsen für sonstige Schulden einschl. Diskont (ohne Wechselspesen) und Provisionen für Bank-kredite (insbesondere Kredit- und Überziehungsprovisionen so-wie Kreditbereitstellungsprovisionen). **Bankspesen** (z. B. Pro- visionen aus dem Zahlungsverkehr und aus dem Effektengeschäft) sind dagegen unter Ziff. V, 17 anzugeben.

**Binnenschifffahrt
(Güterbeförderung)**

Kenn-Nr.:

Es wird gebeten, **einen** ausgefüllten Fragebogen

bis spätestens _____
zurückzusenden an:

Diese Statistik wird gemäß „Gesetz über Kostenstrukturstatistik (KoStrukStatG)“ vom 12. Mai 1959 (BGBl. 1959 I, S. 245) durchgeführt.

Die Angaben werden für das **Gesamtunternehmen** erbeten.

Unternehmen mit Handel, eigener Herstellung, Reparatur u. ä. füllen daher diesen Fragebogen unter Einschluß dieser Tätigkeiten aus. Eine etwa vorhandene Landwirtschaft ist dagegen **nicht** miteinzubeziehen.

Berichtsjahr ist das **Geschäftsjahr 1963**. Alle Wertangaben bitte in **vollen DM** eintragen.

In die Spalten, für die Zahlenangaben nicht in Betracht kommen, ist ein Strich (—) zu setzen.

Bevor Sie den Fragebogen ausfüllen, beachten Sie bitte zu den mit gekennzeichneten Positionen die Ausführungen in den beigefügten „Ausfüllungsrichtlinien“.

Die Geheimhaltung aller Einzelangaben ist gesetzlich gesichert; die Einzelangaben werden nur zu statistischen Zwecken verwendet.

I. Allgemeine Fragen

1. **Geschäftsjahr** ①: vom _____ bis _____ 19_____

5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16

2. **Kennzeichnung des Unternehmens:**

- a) Güterschifffahrt (ohne Tankschifffahrt)
- b) Tankschifffahrt
- c) Schlepp- und Schubschifffahrt
- d) Personenschifffahrt
- e) Sonstige verkehrswirtschaftliche Tätigkeit: _____

3. **Art der Schifffahrt:**

- a) Partikulierschifffahrt ②
- b) Reederei ③

f) Sonstige Tätigkeiten (z. B. Kohlenhandel): _____

(Zutreffendes bitte ankreuzen bzw. sonstige Tätigkeiten aufführen; bei **Betriebskombinationen** zu a) bis f) bitte außerdem den **wirtschaftlichen Schwerpunkt** unterstreichen.)

4. **Rechtsform des Unternehmens:**

Einzelfirma — OHG — KG — GmbH — KGaA — AG — Genossenschaft — Sonstige: _____ 17

(Zutreffendes bitte unterstreichen oder sonstige Rechtsform angeben)

5. **Ist das Unternehmen** ④

- a) ein Vertriebenenunternehmen (Bundesvertriebenenausweis A oder B)?
- b) ein Unternehmen von „Deutschen aus der SBZ“
 - aa) mit Bundesflüchtlingsausweis C (Sowjetzonenflüchtling)?
 - bb) ohne Bundesflüchtlingsausweis C?

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

18
(Nicht ausfüllen)

6. **Tätige Personen** im Durchschnitt des **Geschäftsjahres 1963** ⑤

- a) Tätige Inhaber und Mitinhaber sowie mithelfende Familienangehörige ⑥
- b) Schiffsführer, Kapitäne
- c) Maschinisten, Matrosen } im Lohn- oder Angestelltenverhältnis
- d) Schiffsjungen }
- e) Angestellte ⑦
- f) Lehrlinge und Volontäre
- g) Arbeiter und sonstiges Personal ⑧

Anzahl	KA 0
	1
	2
	3
	4
	5
	6
	7
	8

Summe a) bis g)

II. Posten des Jahresabschlusses ⁸⁾

(entsprechend der Steuerbilanz)

1. **Sachanlagen** (ohne Grundstücke und Gebäude)
(z. B. Schiffe und Fahrzeuge aller Art, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl.)
2. **Bestände**
 - a) an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Brenn- und Kraftstoffen, Ersatzteilen u. dgl.
 - b) an Handelsware
(fertig bezogene Waren zum Wiederverkauf)
 - c) an selbthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen (zum Verkauf)
3. **Forderungen** auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen
(Außenstände)
4. **Verbindlichkeiten** auf Grund von Leistungen und Warenlieferungen
(Schulden)

	KA 1		KA 2
	am Anfang	am Ende	
	des Geschäftsjahres 1963		
	in vollen DM		
			1
			2
			3
			4
			5
			6

III. Jahresumsatz 1963

1. Steuerlicher Gesamtumsatz im Kalenderjahr 1963

(Steuerfreier und steuerpflichtiger Umsatz gemäß Umsatzsteuererklärung **einschl.** des Freibetrages von 12000 DM gem. § 7a UStG sowie der beförderungsteuerpflichtigen Entgelte und der nach § 5 Abs. 4 UStG absetzbaren Auslagen – auch Eigenverbrauch)

	KA 3
in vollen DM	
	1

Entspricht der steuerliche Gesamtumsatz

- den **vereinnahmten** Entgelten (d. h. den tatsächlichen Einnahmen)
- oder den **vereinbarten** Entgelten (d. h. dem Gesamtbetrag der abgerechneten Leistungen und Lieferungen **ohne** Rücksicht auf den Zahlungseingang)?

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

2. Wirtschaftlicher Gesamtumsatz im Geschäftsjahr 1963

(Abgerechnete Leistungen und Lieferungen (auch Eigenverbrauch) **ohne** Rücksicht auf den Zahlungseingang **einschl.** der nichtsteuerbaren Umsätze [z. B. in Freihäfen und in Zollausschlußgebieten])

Erlösberichtigungen (Preisnachlässe, Rabatte, Boni, Retouren usw.) sind zu berücksichtigen; desgl. Skonti.

Durchlaufende Posten nach § 5 Abs. 3 UStG (Beträge, die im Namen und für Rechnung eines Anderen vereinnahmt und verausgabt wurden) gehören weder zum Umsatz noch zu den Kosten.

A. Erlöse in der Binnenschifffahrt

1. aus Beförderungsleistungen im Güterverkehr

einschl. Zuschüssen aus Ausgleichskassen der Schifferbetriebsverbände (nach Abzug der Abgaben zu Fracht- und Ausgleichskassen) sowie **Erlöse aus Schlepp- und Schubleistungen** einschl. Nebenleistungen

2. aus Beförderungsleistungen im Personenverkehr

3. aus sonstigen Leistungen in der Binnenschifffahrt

(z. B. Lagergeschäft in Binnenschiffen, Vermietung von Schiffen, Erlöse aus Leistungen von Kranschiffen usw.)

B. Erlöse aus Spedition, Umschlag und Lagerei ¹⁰⁾, jedoch **ohne** Auslagen nach Pos. F

C. Erlöse aus sonstiger Verkehrstätigkeit (z. B. Güterkraftverkehr, Personenkraftverkehr und Seeschifffahrt)

D. Umsatz von Handelsware (Handelsumsatz)

E. Umsatz von selbthergestellten oder bearbeiteten Erzeugnissen

(z. B. Betonsteinherstellung; auch Reparaturen u. dgl. für Fremde) sowie von gewonnenen Stoffen (z. B. Sand, Kies), ferner Baggerarbeiten u. dgl.

F. Auslagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt **absetzbar** sind, für die Versendung und Versicherung durch ein anderes Unternehmen sowie für Zoll und Ausgleichsteuer, die für die Auftraggeber entrichtet wurden ¹¹⁾

} z. B. bei Spedition und Fernverkehr

G. Sonstige Umsätze

(z. B. Provisionen für Befrachtung fremder Schiffe, Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung von Garagen, Kraftfahrzeugen)

Nicht aufzuführen sind Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen u. dgl., Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle, **betriebsfremde** Erträge wie Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung von **betriebsfremden** Gebäuden und Gebäudeteilen sowie Zinsen, Dividenden u. dgl.

Gesamtumsatz

in vollen DM	
	2
	3
	4
	5
	6
	KA 4
	1
	2
	3
	4
	5

IV. Innerbetriebliche Leistungen, soweit aktiviert, im Geschäftsjahr 1963

(z. B. selbsterstellte Schiffsausrüstung, Maschinen)

(Mit eigenen Arbeitskräften hergestellte Anlagen zur eigenen Verwendung zu Herstellungskosten, d. h. Material + Löhne + Gehälter + Gemeinkostenanteil)

in vollen DM	
	6

V. Kosten im Geschäftsjahr 1963

Als **Kosten** sind die auf das **Geschäftsjahr 1963 entfallenden Beträge** anzugeben, **nicht** die in diesem Geschäftsjahr tatsächlich gezahlten. Nachzahlungen für vorhergehende Jahre und Vorauszahlungen für spätere dürfen daher in den Zahlenangaben **nicht** enthalten sein. Kosten für vermietete bzw. verpachtete betriebsfremde Gebäude, Gebäudeteile u. dgl. sowie für eine etwa vorhandene Landwirtschaft dürfen **nicht** mitaufgeführt werden.

	in vollen DM	
1. Löhne und Gehälter (Bar- und Sachbezüge brutto , d. h. vor Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen, aber ohne Arbeitgeberanteile) ¹²		KA 5 1
2. Sozialkosten		
a) gesetzliche (Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung – Kranken-, Renten- und Arbeitslosenversicherung –, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Beiträge zur Familienausgleichskasse)		2
b) übrige ¹³		3
3. Kalkulatorisches Unternehmerentgelt ¹⁴ (Nur auszufüllen von Einzelfirmen und Personengesellschaften)		4
4. Verbrauch von Kraft-, Brenn- und Schmierstoffen für Schiffe und sonstige Fahrzeuge ¹⁵		5
5. Verbrauch von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen (einschl. Strom, Gas, Wasser usw.), soweit nicht unter Pos. 4 erfaßt, sowie von Schiffsmaterial, Ersatzteilen, Bereifung, Werkstattmaterial und Zubehör (einschl. Werkzeuge, Reinigungsmittel u. dgl.) ¹⁶		6 KA 6
6. Instandswert der umgesetzten Handelsware ¹⁵ (Fertig bezogene Waren zum Wiederverkauf)		1
7. Reparatur- und Instandhaltungskosten insgesamt, soweit nicht aktiviert, auch für Havarieschäden ¹⁶ (nur Fremdleistungen)		2
Hiervon wurden von Versicherungen erstattet _____ DM		3
8. Miete und/oder Mietwert für Geschäfts- und Betriebsräume sowie Pacht		
a) Miete für Geschäfts- und Betriebsräume (einschl. Lagerräume, Garagen, ohne betriebsfremd genutzte Räume) sowie Pacht		4
b) Mietwert der eigenen Geschäfts- und Betriebsräume ¹⁷ <input type="checkbox"/> (Nutzungswert der vom Unternehmen genutzten Räume auf eigenen Grundstücken, ohne Kosten für Heizung, Beleuchtung u. dgl.)		5
9. Steuern		
a) Gewerbesteuer nach dem Gewerbeertrag und Gewerbekapital, Lohnsummensteuer		6
b) Umsatzsteuer (für Nebenbetriebe)		KA 7 1
c) Kraftfahrzeugsteuer		2
d) Beförderungsteuer (für Nebenbetriebe)		3
e) Sonstige Steuern (z. B. Urkundensteuer, aber nicht Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer, Lastenausgleichsabgaben, Grundsteuer; die letztere ist bereits im Mietwert [Ziff. V, 8b] abgegolten)		4
10. Versicherungsprämien (z. B. für Schiffsversicherung, für Kfz-Kasko- und Haftpflichtversicherung, für Transport-, Güter-, Lager- und Speditionsversicherung u. dgl.)		5
11. Reise- und Fahrtauslagen, fremde Schlepp- und Bugsierlöhne sowie fremde Umschlag- und Leichterkosten ¹⁸ , soweit sie vom Unternehmen getragen wurden		6
Übertrag:		

	in vollen DM	
Übertrag:		KA 8
12. Steuerliche Abschreibungen¹⁹ (außer auf Gebäude) (ohne Sonderabschreibungen gem. § 7e EStG und ohne geringwertige Wirtschaftsgüter gem. § 6 Abs. 2 EStG)		
a) auf Schiffe und sonstige Fahrzeuge, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl.		1
b) Abschreibungen auf Forderungen aus Leistungen und Warenlieferungen (Außenstände), soweit sie im Geschäftsjahr 1963 uneinbringlich geworden sind		2
13. Sonderabschreibungen gem. § 7e EStG		3
14. Geringwertige Wirtschaftsgüter gem. § 6 Abs. 2 EStG (bis 600 DM im Einzelfall), soweit vorstehend nicht bei den Ersatzteilen usw. (Pos. 5) miterfaßt; auch Behälter des Behälter- verkehrs, Paletten und Faltkisten		4
15. Fremdkapitalzinsen, brutto²⁰		5
16. Auslagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbar sind (vgl. Ziff. III, 2 F) (z. B. bei Spedition und Fernverkehr)		6
		KA 9
17. Sonstige Kosten, soweit vorstehend nicht erfaßt (z. B. Beiträge zu Ausgleichskassen der Schifferbetriebsverbände, Provisionen für die Vermittlungstätigkeit von Maklern, Spediteuren usw., Fremdfrachten, Büromaterial, Porto und Postgebühren, Verbandsbeiträge, Eichkosten, Dampfkesselüberwachung, Gebühren des Wetterdienstes, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung, Werbe- und Reisekosten, Bankspesen)		1
Nicht aufzuführen sind hier: Versicherungsbeiträge usw. für private Zwecke , Einkommen-, Körperschaft-, Erbschaft- und Vermögensteuer, Lastenausgleichsabgaben, Abgaben zur Frachten-Ausgleichskasse der Rheinschifffahrt im süddeutschen Kohlenverkehr, die ebenso wie an Kunden gewährte Rabatte, Preisnachlässe, Skonti u. dgl. vom Umsatz (vgl. Ziff. III, 2) abzusetzen sind		
18. Kosten insgesamt		2

Kostenstrukturstatistik 1963

Binnenschifffahrt

(Güterbeförderung)

Richtlinien für die Ausfüllung des Fragebogens

Vorbemerkung

Die in dem Fragebogen gemachten Einzelangaben unterliegen den **Geheimhaltungsvorschriften** des § 12, Abs. 1 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke (BGBl. 1953 I, S. 1314ff.) und werden nur für statistische Zwecke verwendet. Durch das Kennnummernsystem und den Verzicht auf Unterschrift und Firmenangabe wird darüber hinaus jedem Mißbrauch der Angaben vorgebeugt.

Es wird gebeten, bei der Ausfüllung des Fragebogens nicht nur die darin enthaltenen Hinweise, sondern zu den mit gekennzeichneten

Positionen auch die nachstehenden Ausführungen zu beachten. Reichen die vorhandenen Unterlagen zur Beantwortung einzelner Fragen nicht aus, genügen sorgfältige Schätzungen.

Die Erhebung wendet sich grundsätzlich an das **Gesamtunternehmen** (einschl. Zweigbetriebe). Unternehmen mit Handel, eigener Herstellung, Reparatur u. ä. füllen daher den Fragebogen unter **Einschluß** dieser Tätigkeiten aus. Eine etwa vorhandene Landwirtschaft ist dagegen **nicht** einzubeziehen.

① Deckt sich das **Geschäftsjahr** nicht mit dem **Kalenderjahr**, so ist das Geschäftsjahr zugrunde zu legen, das spätestens am 31. 3. 1964 endete.

② **Partikulier** (Privatschiffer, Kleinschiffer) ist derjenige Schiffs-eigner, der in der Regel mit nicht mehr als drei Binnenschiffen gewerblich Güter für andere befördert (bzw. Kähne schleppt), als Kleingewerbetreibender im Sinne des § 4 Abs. 1 HGB über keinen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb verfügt und seine Transporte im allgemeinen über Reedereien, Befrachter oder andere erhält, ohne selbst zu werben (akquirieren).

③ **Reederei** ist ein Schifffahrtsunternehmen, das Transporte gewerbsmäßig übernimmt, sie mit eigenen bzw. von ihm ausgerüsteten und sonstigem fremden Schiffsraum unter Verwendung eigener oder fremder Schleppkraft durchführt und zu diesem Zweck über eine kaufmännische Organisation an Land verfügt, mit der es die Fahrzeuge einteilt (disponiert) und im allgemeinen Fracht- und Schleppgut wirbt (akquiriert).

④ Ein **Vertriebenenunternehmen** ist ein Unternehmen, dessen Inhaber den Bundesvertriebenenausweis A oder B besitzt. Personen- oder Kapitalgesellschaften, deren Kapital mindestens zu 50% in Händen von Personen liegt, die den Bundesvertriebenenausweis A oder B besitzen, sind ebenfalls Vertriebenenunternehmen.

Deutsche aus der SBZ sind Personen, die – ohne Vertriebene zu sein – als deutsche Staatsangehörige oder Volkszugehörige nach Kriegsende aus der sowjetischen Besatzungszone oder dem Sowjetsektor von Berlin in das Bundesgebiet einschl. Berlin (West) gekommen sind, einschl. ihrer nachgeborenen Kinder.

Sofern sie als Sowjetzonenflüchtlinge den Bundesflüchtlingsausweis C besitzen, ist die Kennzeichnung des Unternehmens bei aa) vorzunehmen; anderenfalls bei bb). Bezüglich der Personen- oder Kapitalgesellschaften gilt für die Deutschen aus der SBZ bzw. Sowjetzonenflüchtlinge das Vorstehende sinngemäß.

Liegt das Kapital von Personen- oder Kapitalgesellschaften zu gleichen Teilen in Händen von Sowjetzonenflüchtlingen (mit Ausweis C) einerseits und Deutschen aus der SBZ (ohne Ausweis C) andererseits, so ist das Unternehmen unter aa) zu kennzeichnen. Unternehmen, die zur Hälfte Vertriebenen und zur anderen Hälfte Deutschen aus der SBZ oder Sowjetzonenflüchtlingen gehören, sind als Vertriebenenunternehmen (a) auszuweisen. Sind Vertriebene, Deutsche aus der SBZ mit oder ohne Ausweis C Inhaber des Unternehmens oder zusammen mit 50% am Kapital beteiligt, so ist das Unternehmen, je nach dem Übergewicht der Kapitalbeteiligung zu kennzeichnen. Soweit hierbei Sowjetzonenflüchtlinge (mit Ausweis C) vertreten sind, ist gleichzeitig eine Kennzeichnung bei aa) erforderlich, falls nicht auf Grund der

Kapitalbeteiligung das Unternehmen bereits auf Grund der vorhergehenden Ausführungen als solches gekennzeichnet werden mußte.

⑤ Der **Jahresdurchschnitt** errechnet sich aus der Summe der tätigen Personen an den Monatsenden geteilt durch zwölf. Personen, die 1963 den Grundwehrdienst ableisteten, sind für die Dauer desselben **nicht** mitzuzählen.

Alle Personen, die im Unternehmen tätig waren, sind hier **voll** zu zählen; auch vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber, dauernd stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen Tätige.

⑥ Hier sind auch solche **mithelfende Familienangehörige** einzusetzen, die neben einer hauptberuflichen Tätigkeit in einem anderen Betrieb auch in dem meldenden Unternehmen (z. B. für Buchführungsarbeiten) tätig waren. Familienangehörige, die im befragten Unternehmen in einem vertraglichen Lohn-, Gehalts- oder Lehrverhältnis standen, sind nach der Art ihrer Stellung im Unternehmen nur in die Zeilen b) bis g) einzutragen.

⑦ Zu den **Angestellten** zählen auch Gesellschafter, Vorstandsmitglieder und andere leitende Kräfte, soweit sie vom befragten Unternehmen Bezüge erhalten, die steuerlich als „Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit“ angesehen werden.

⑧ Für die Abgrenzung der **Arbeiter** von den Angestellten ist die Versicherungspflicht in der Arbeiterrentenversicherung maßgebend.

⑨ Wird eine **Bilanz** nicht erstellt, so sind die Angaben nach bestem Wissen zu machen.

⑩ Bei **Betriebskombination mit Spedition**:

Werden bei der Abwicklung von Speditionsaufträgen Transporte mit **eigenen** Schiffen bzw. Kraftfahrzeugen durchgeführt, so sind die Erlöse für diese Beförderungsleistungen unter Pos. A 1 bzw. C aufzuführen. Unter Pos. B dürfen daher in diesen Fällen nicht die ursprünglichen Speditionserlöse eingesetzt werden. Diese müssen vielmehr um die vorstehend genannten Erlöse gekürzt werden.

Soweit auch **Fernverkehr** im Güterkraftverkehr (in der Funktion eines **reinen** Transportunternehmens) mit **eigenen** Kraftfahrzeugen betrieben wird, sind die hierfür erzielten Erlöse ebenfalls unter Pos. C einzusetzen. Entsprechend müssen die Erlöse für den **reinen Nahverkehr** mit **eigenen** Kraftfahrzeugen unter Pos. C ausgewiesen werden. Die im Speditionsertrag eingeschlossenen Erlöse für die An- und Abfuhr im Nahverkehr bzw. in der Speditionsröllfuhr sind dagegen in Pos. B mit anzugeben.

Unter **An- und Abfuhr** sind z. B. der Vor- und Nachlauf des Sammelladungsverkehrs im Orts- und Nahverkehrsbereich, die

Rollung des Lagergutes, soweit die Erlöse in den Lager- und Umschlagsätzen enthalten sind, sowie Nahverkehrsleistungen, die in den Übernahmeätzen eingeschlossen sind, zu verstehen.

- ⑪ Die bei den befragten Unternehmen für die **Versendung durch Fremde** entstehenden „Auslagen“ (§ 5 Abs. 4 UStG) dürfen in Pos. A, B und C nicht enthalten sein. Sie sind gesondert sowohl unter Pos. F als auch bei den Kosten unter Ziff. V, 16 aufzuführen. Grundsätzlich sind die **durchlaufenden Posten** (§ 5 Abs. 3 UStG) weder beim Umsatz noch bei den Kosten anzugeben. Falls aus buchungstechnischen Gründen eine genaue Trennung dieser Beträge von den „Auslagen“ auf erhebliche Schwierigkeiten stößt, genügt eine sorgfältig geschätzte Angabe der „Auslagen“ (Pos. F).

- ⑫ **Ohne Entgelt** für tätige Inhaber und Mitinhaber sowie für mit-helfende Familienangehörige, die im befragten Unternehmen in **keinem** vertraglichen Lohn-, Gehalts- oder Lehrverhältnis standen.

Zu den **Löhnen und Gehältern** gehören auch an Aushilfskräfte gezahlte Vergütungen, ferner Bezüge von Gesellschaftern, Vorstandsmitgliedern und anderen leitenden Kräften, soweit sie steuerlich als „Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit“ angesehen werden. Einzu beziehen sind Weihnachtsgelder, Gratifikationen u. ä. Die **Sachbezüge** sind mit dem Betrag einzusetzen, der dem Lohnsteuerabzug zugrunde gelegt wurde.

Nicht einzu beziehen sind hier Zahlungen auf Grund des **Kinder-geldgesetzes**; statt dessen sind in den **gesetzlichen Sozialkosten** die Beiträge zur Familienausgleichskasse mit anzugeben.

- ⑬ Die **übrigen Sozialkosten** umfassen die auf tariflicher, betriebs- und brancheüblicher Grundlage beruhenden bzw. freiwillig ge-währten Sozialaufwendungen. In Betracht kommen insbesondere:

Umzugsvergütungen,

Aufwendungen für zusätzliche Invaliden-, Alters- und Hinter-bliebenenfürsorge,

Sterbegelder und Aufwendungen bei Beisetzungen, Unterstützungen in Notfällen,

Beiträge zum Einkauf von Arbeitnehmern in Unfall-, Lebens- und Rentenversicherungen sowie zu Belegschaftsversicherun-gen,

Freiwillige Aufwendungen für Unfallverhütungen und Gesund-heitsfürsorge,

Aufwendungen zur Verbilligung von Personalverpflegung usw., Aufwendungen für Betriebsfeiern u. dgl.

Hierzu zählen **nicht** Beiträge zur Lebensversicherung, Krankenkasse u. dgl. des Unternehmers für sich und seine Familie.

- ⑭ Als **kalkulatorisches Unternehmerentgelt** ist von **Einzel-firmen** und **Personengesellschaften** ein angemessenes Entgelt für die Tätigkeit des Inhabers (der Inhaber) und der im Unter-nehmen mithelfenden Familienangehörigen, soweit sie in keinem Lohn-, Gehalts- oder Lehrverhältnis im Unternehmen stehen, anzugeben. Als angemessen gilt die Höhe des durchschnittlichen Gehalts von Angestellten mit entsprechender Tätigkeit.

- ⑮ Es sind jeweils möglichst die **Einstandswerte** = Einstandspreis zuzüglich Beschaffungskosten (Fracht, Zoll, Umsatzausgleichs-steuer u. dgl.) **abzüglich** Rabatte, Boni, Preisnachlässe sowie bei Lieferanten erzielte Skonti einzusetzen.

- ⑯ Hierzu gehören auch die **Reparaturkosten** für die Beseitigung von **Havarieschäden** an eigenen und fremden Schiffen und sonstige Kosten in Verbindung mit diesen Schäden (Anwalts- und Gut-achterkosten u. dgl.).

- ⑰ Der **Mietwert** richtet sich nach der üblichen Miete für Räume in gleichem Umfang und gleicher Lage. Kosten, die üblicherweise der Vermieter zu tragen hätte, sind im Mietwert abgegolten und hierin mit zu verrechnen, wie z. B. Grundsteuer, sonstige Ab-gaben für Grundstücke, steuerliche Abschreibungen. Sie dürfen also nicht unter den anderen Kosten im Fragebogen erscheinen bzw. eingerechnet werden.

Werden das **eigene Grundstück** und Gebäude **vollständig** vom befragten Unternehmen genutzt, so daß die Angabe eines Miet-werts auf Schwierigkeiten stößt, so sind hier in einer Summe anzugeben: Abschreibungen, Prämien für Gebäudeversicherung, Grundsteuer, Gebühren und Beiträge für Gebäude, Hypotheken- und Grundschuldzinsen (ohne Tilgungsbeträge); außerdem ist dieser Fall in dem vorgesehenen Kästchen durch ein Kreuz zu kennzeichnen. Die übrigen Kosten (z. B. Brennstoffe für Hei-zung, Strom für Beleuchtung, Instandhaltungskosten) sind bei Ziff. V, 5 und V, 7 auszuweisen.

- ⑱ Bei **Betriebskombination mit Güterkraftverkehr** sind hier auch **Abgaben und Gebühren** (z. B. Gebühren für Fracht-prüfung – BAG – u. dgl.) anzugeben.

- ⑲ Von den **Unternehmen in Berlin (West)** sind hier die Ab-schreibungen nach dem Berlinhilfe-Gesetz (§ 14) einzusetzen; desgl. die Sonderabschreibungen für Investitionen in bestimmten Grenzgebieten.

- ⑳ Zu den **Fremdkapitalzinsen**, die **nicht** mit den Zinserträgen zu saldieren sind, gehören die Zinsen für langfristige Schulden, für Lieferanten- und Bankkredite, Zinsen für sonstige Schulden einschl. Diskont (ohne Wechselspesen) und Provisionen für Bank-kredite (insbesondere Kredit- und Überziehungsprovisionen so-wie Kreditbereitstellungsprovisionen). **Bankspesen** (z. B. Pro- visionen aus dem Zahlungsverkehr und aus dem Effektingeschäft) sind dagegen unter Ziff. V, 17 anzugeben.

Kenn-Nr.:

Es wird gebeten, einen ausgefüllten Fragebogen

bis spätestens 31. 12. 1964
zurückzusenden an:

Kostenstrukturstatistik 1963

Seeschifffahrt

Diese Statistik wird gemäß "Gesetz über Kostenstrukturstatistik (KoStrukStatG)" vom 12. Mai 1959 (BGBl. 1959 I, S. 245) durchgeführt.
Die Angaben werden für das Gesamtunternehmen erbeten.
Unternehmen mit Binnenschifffahrt, Schiffbau u.ä. füllen daher diesen Fragebogen unter Einschluß dieser Tätigkeiten aus.
Berichtsjahr ist das Geschäftsjahr 1963. Alle Wertangaben bitte in vollen DM eintragen.
In die Spalten, für die Zahlenangaben nicht in Betracht kommen, ist ein Strich (-) zu setzen.
Bevor Sie den Fragebogen ausfüllen, beachten Sie bitte zu den mit gekennzeichneten Positionen die Ausführungen in den beigefügten "Ausfüllungsrichtlinien".
Die Geheimhaltung aller Einzelangaben ist gesetzlich gesichert; die Einzelangaben werden nur zu statistischen Zwecken verwendet.

I. Allgemeine Fragen

1. Geschäftsjahr ^①: vom _____ bis _____ 19__

2. Kennzeichnung des Unternehmens:

a) Personenbeförderung über See

e) Sonstige verkehrswirtschaftliche Tätigkeit: _____

b) Güterbeförderung über See

c) Personenbeförderung in Küstengewässern
bzw. Küstenschifffahrt ^②

f) Sonstige Tätigkeiten: _____

d) Güterbeförderung in Küstengewässern
bzw. Küstenschifffahrt ^②

(Zutreffendes bitte ankreuzen bzw. sonstige Tätigkeiten aufführen; bei Betriebskombinationen zu a) bis f) bitte außerdem den wirtschaftlichen Schwerpunkt unterstreichen.)

3. Rechtsform des Unternehmens:

Einzelfirma - OHG - KG - GmbH -

KGaA - AG - Partenreederei - Sonstige: _____

(Zutreffendes bitte unterstreichen bzw. sonstige Rechtsform angeben)

4. Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1963 ^③
(Land- und Seepersonal)

a) Tätige Inhaber und Mitinhaber sowie mithelfende Familienangehörige ^④

b) Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffssingenieure und andere Angestellte ^⑤

c) Deck-, Maschinen- und sonstiges Schiffspersonal (jedoch ohne Junggrade)
im Lohnverhältnis sowie andere Arbeiter ^⑥

d) Junggrade, Lehrlinge und Volontäre

Summe a) bis d)

Anzahl

Kostenstrukturstatistik 1963

Seeschifffahrt

Richtlinien für die Ausfüllung des Fragebogens

Vorbemerkung

Die in dem Fragebogen gemachten Einzelangaben unterliegen den Geheimhaltungsvorschriften des § 12, Abs.1 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke (BGBl. 1953 I, S.1314 ff.) und werden nur für statistische Zwecke verwendet. Durch das Kennnummernsystem und den Verzicht auf Unterschrift und Firmenangabe wird darüber hinaus jedem Mißbrauch der Angaben vorgebeugt.

Es wird gebeten, bei der Ausfüllung des Fragebogens nicht nur die darin enthaltenen Hinweise, sondern zu den mit ○ gekennzeichneten Positionen auch die nachstehenden Ausführungen zu beachten. Reichen die vorhandenen Unterlagen zur Beantwortung einzelner Fragen nicht aus, genügen sorgfältige Schätzungen.

Die Erhebung wendet sich grundsätzlich an das Gesamtunternehmen. Unternehmen mit Binnenschifffahrt, Schiffbau u.a. füllen daher den Fragebogen unter Einschluß dieser Tätigkeiten aus.

- ① Deckt sich das Geschäftsjahr nicht mit dem Kalenderjahr, so ist das Geschäftsjahr zugrunde zu legen, das spätestens am 31. 3. 1964 endete.
- ② Unter Küstenschifffahrt wird die seewärtige Güterbeförderung mit Küstenmotorschiffen - d.h. Einheiten bis zu 500 BRT - in den nordwesteuropäischen Seeverkehrsgebieten verstanden.
- ③ Der Jahresdurchschnitt errechnet sich aus der Summe der tätigen Personen an den Monatsenden geteilt durch zwölf. Personen, die 1963 den Grundwehrdienst ableisteten, sind für die Dauer desselben nicht mitzuzählen.

Alle Personen, die im Unternehmen tätig waren, sind hier voll zu zählen; auch vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber, dauernd stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen Tätige.

- ④ Hier sind auch solche mithelfende Familienangehörige einzusetzen, die neben einer hauptberuflichen Tätigkeit in einem anderen Betrieb auch in dem meldenden Unternehmen (z.B. für Buchführungsarbeiten) tätig waren. Familienangehörige, die im befragten Unternehmen in einem vertraglichen Lohn-, Gehalts- oder Lehrverhältnis standen, sind nach der Art ihrer Stellung im Unternehmen nur in die Zeilen b) bis d) einzutragen.

- ⑤ Zu den Angestellten zählen auch Gesellschafter, Vorstandsmitglieder und andere leitende Kräfte, soweit sie vom befragten Unternehmen Bezüge erhalten, die steuerlich als "Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit" angesehen werden.
- ⑥ Für die Abgrenzung der Arbeiter von den Angestellten ist die Versicherungspflicht in der Arbeiterrentenversicherung maßgebend.
- ⑦ Sofern in der Umsatzsteuererklärung auch nichtsteuerbare Umsätze enthalten waren, sind diese hier ebenfalls mitaufzuführen.
- ⑧ Falls eine periodengerechte Abgrenzung der im Geschäftsjahr 1962 begonnenen und erst 1963 beendeten bzw. der im Geschäftsjahr 1963 begonnenen und 1964 beendeten Reisen nicht vorgenommen wurde, sind die Erlöse der im Geschäftsjahr 1963 verrechneten Reisen einzusetzen. Dieser Fall ist in dem vorgesehenen Kästchen durch ein Kreuz zu kennzeichnen. Das gleiche gilt sinngemäß für die Kosten.
- ⑨ Unternehmen, die in ihrer Gewinn- und Verlustrechnung "andere aktivierte Eigenleistungen" entsprechend den neuen aktienrechtlichen Bestimmungen ausweisen, geben hier diesen Wert an.
- ⑩ Zu den Löhnen und Gehältern gehören auch an Aushilfskräfte gezahlte Vergütungen, ferner Bezüge von Gesellschaftern, Vorstandsmitgliedern und anderen leitenden Kräften, soweit sie steuerlich als "Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit" angesehen werden. Einzubeziehen sind Weihnachtsgelder, Gratifikationen u.ä. Die Sachbezüge sind mit dem Betrag einzusetzen, der dem Lohnsteuerabzug zugrunde gelegt wurde.

Nicht einzubeziehen sind hier Zahlungen auf Grund des Kindergeldgesetzes; statt dessen sind in den gesetzlichen Sozialkosten die Beiträge zur Familienausgleichskasse anzugeben.

- ⑪ Die übrigen Sozialkosten umfassen die auf tariflicher, betriebs- und branchenüblicher Grundlage beruhenden bzw. freiwillig gewährten Sozialaufwendungen.

In Betracht kommen insbesondere:

Direkte Zuwendungen an die Arbeitnehmer oder deren Familienangehörige bei besonderen Anlässen, wie z.B. Weihnachtsgeschenke, Jubiläumsgelder, Treueprämien, Zuwendungen aus Anlaß von Familienereignissen, Baraufwendungen anlässlich von Betriebsfeiern, Belegschaftsausflügen usw.,

Beihilfen und Zuschüsse zu Erholungs- und Kuraufenthalten und für sonstige Zwecke,

steuerlich anerkannte Jahresrückstellungen für spätere Altersversorgungsleistungen, Zuweisungen an Pensions- und Unterstützungskassen,

sonstige Kosten für die wirtschaftliche Sicherung der Arbeitnehmer, wie z.B. der Einkauf in Unfall-, Lebens- und Altersversicherungen, Beiträge oder Beitragsteile zu Weiter-, Über- bzw. Zusatzversicherungen und an private Krankenkassen,

Beiträge zur Ausbildung und Fortbildung (Zahlung von Handelsschulgeld, Umlagebeträge für Berufs- und Fachschulen), Mietbeihilfen und -zuschüsse, Zuschüsse für Verpflegung und Kleidung, Trennungentschädigungen, Umzugsvergütungen, Fahrtkostenersatz und -zuschüsse für Fahrten von und zu der Arbeitsstätte, Wegezeitentschädigungen, Geldzuweisungen für Lehrlingsheime, Kantinen sowie für den Gesundheitsdienst, die Betriebsfürsorge u.dgl.

Hierzu gehören nicht Kosten, die im Rahmen von betrieblichen Sozialeinrichtungen (wie Gesundheitsdienst, Betriebsfürsorge u.dgl.) für Löhne und Gehälter, Materialkosten usw. entstanden sind. Diese sind unter Ziff. V,1 bis 2a) und 3 bis 21 aufzuführen.

- ⑫ Es handelt sich hier um jene Beträge, die zwar mit dem Personaleinsatz in Zusammenhang stehen, jedoch für die Beschäftigten keinen Einkommenscharakter haben (z.B. Musterungskosten, Krankenfürsorge im Ausland).
- ⑬ Es sind jeweils möglichst die Einstandswerte = Einstandspreis zuzüglich Beschaffungskosten (Fracht, Zoll, Umsatzausgleichsteuer u.dgl.) abzüglich Rabatte, Boni, Preisnachlässe sowie bei Lieferanten erzielte Skonti einzusetzen.
- ⑭ Bei einer Betriebskombination mit Erzeugung (z.B. Schiffbau) ist hier auch der Verbrauch von Fertigungsstoffen usw. mitanzugeben.
- ⑮ Die Klassekosten sind hier nur mit aufzuführen, soweit sie nicht aktiviert wurden. Abschreibungen auf aktivierte Klassekosten sind unter Ziff. V,15 mit auszuweisen.
- ⑯ Zu den Fremdkapitalzinsen, die nicht mit den Zinserträgen zu saldieren sind, gehören die Zinsen für langfristige Schulden, für Lieferanten- und Bankkredite, Zinsen für sonstige Schulden einschl. Diskont (ohne Wechselfees) und Provisionen für Bankkredite (insbesondere Kredit- und Überziehungsprovisionen sowie Kreditbereitstellungsprovisionen). Bankspesen (z.B. Provisionen aus dem Zahlungsverkehr und aus dem Effektengeschäft) sind dagegen unter Ziff. V,21 anzugeben.

Kenn-Nr.:

Es wird gebeten, einen ausgefüllten Fragebogen

bis spätestens 31. 12. 1964
zurückzusenden an:

Kostenstrukturstatistik 1963

Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Statistisches Bundesamt
62 Wiesbaden
Postfach 828

Diese Statistik wird gemäß "Gesetz über Kostenstrukturstatistik (KoStrukStatG)" vom 12. Mai 1959 (BGBl. 1959 I, S. 245) durchgeführt.
Die Angaben werden für das Gesamtunternehmen erbeten.
Unternehmen mit Kraftfahrzeugverkehr und sonstigen Tätigkeiten füllen daher diesen Fragebogen unter Einschluß dieser Tätigkeiten aus.
Berichtsjahr ist das Geschäftsjahr 1963. Alle Wertangaben bitte in vollen DM eintragen.
In die Spalten, für die Zahlenangaben nicht in Betracht kommen, ist ein Strich (-) zu setzen.
Bevor Sie den Fragebogen ausfüllen, beachten Sie bitte zu den mit gekennzeichneten Positionen die Ausführungen in den beigefügten "Ausfüllungsrichtlinien".
Die Geheimhaltung aller Einzelangaben ist gesetzlich gesichert; die Einzelangaben werden nur zu statistischen Zwecken verwendet.

1. Allgemeine Fragen

1. Geschäftsjahr^①: vom _____ bis _____ 19__

2. Kennzeichnung des Unternehmens:

- a) Eisenbahn-Personenverkehr
- b) Eisenbahn-Güterverkehr
- c) Kraftfahrzeug-Personenverkehr
- d) Kraftfahrzeug-Güterverkehr

- e) Sonstige verkehrswirtschaftliche Tätigkeit: _____
- f) Sonstige Tätigkeiten: _____

(Zutreffendes bitte ankreuzen bzw. sonstige Tätigkeiten aufführen; bei Betriebskombinationen zu a) bis f) bitte außerdem den wirtschaftlichen Schwerpunkt unterstreichen.)

3. Rechtsform des Unternehmens:

GmbH - KGaA - AG - Sonstige: _____

(Zutreffendes bitte unterstreichen oder sonstige Rechtsform angeben)

4. Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1963^②

- a) Beamte, Angestellte^④
- b) Lehrlinge und Volontäre
- c) Arbeiter und sonstiges Personal^⑤

Summe a) bis c)

Zahl ^③ der		Gesamtzahl der Beschäftigten
Voll- beschäftigten	Teil- beschäftigten	

Kostenstrukturstatistik 1963

Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Richtlinien für die Ausfüllung des Fragebogens

Vorbemerkung

Die in dem Fragebogen gemachten Einzelangaben unterliegen den Geheimhaltungsvorschriften des § 12, Abs.1 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke (BGBl. 1953 I, S.1314 ff.) und werden nur für statistische Zwecke verwendet. Durch das Nummernsystem und den Verzicht auf Unterschrift und Firmenangabe wird darüber hinaus jedem Mißbrauch der Angaben vorgebeugt.

Es wird gebeten, bei der Ausfüllung des Fragebogens nicht nur die darin enthaltenen Hinweise sondern zu den mit ○ gekennzeichneten Positionen auch die nachstehenden Ausführungen zu beachten. Reichen die vorhandenen Unterlagen zur Beantwortung einzelner Fragen nicht aus, genügen sorgfältige Schätzungen.

Die Erhebung wendet sich grundsätzlich an das Gesamtunternehmen. Unternehmen mit Kraftfahrzeugverkehr und sonstigen Tätigkeiten füllen daher den Fragebogen unter Einschluß dieser Tätigkeiten aus.

- ① Deckt sich das Geschäftsjahr nicht mit dem Kalenderjahr, so ist das Geschäftsjahr zugrunde zu legen, das spätestens am 31. 3. 1964 endete.
- ② Der Jahresdurchschnitt errechnet sich aus der Summe der tätigen Personen an den Monatsenden geteilt durch zwölf. Personen, die 1963 den Grundwehrdienst ableisteten, sind für die Dauer desselben nicht mitzuzählen.

Alle Personen, die im Unternehmen tätig waren, sind hier voll zu zählen; auch vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber, dauernd stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen Tätige.

- ③ Als Vollbeschäftigte gelten alle Personen, die während der vollen, üblichen (wöchentlichen) Arbeitszeit des meldenden Unternehmens beschäftigt waren. Auch vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber sind dabei voll zu zählen. Zu den Teilbeschäftigten rechnen alle Personen, die dauernd stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen beschäftigt waren.
- ④ Zu den Angestellten zählen auch Gesellschafter, Vorstandsmitglieder und andere leitende Kräfte, soweit sie vom befragten Unternehmen Bezüge erhalten, die steuerlich als "Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit" angesehen werden.
- ⑤ Für die Abgrenzung der Arbeiter von den Angestellten ist die Versicherungspflicht in der Arbeiterrentenversicherung maßgebend.

- ⑥ Unternehmen, die in ihrer Gewinn- und Verlustrechnung "andere aktivierte Eigenleistungen" entsprechend den neuen aktienrechtlichen Bestimmungen ausweisen, geben hier diesen Wert an.
- ⑦ Zu den Löhnen und Gehältern gehören auch an Aushilfskräfte gezahlte Vergütungen, ferner Bezüge von Gesellschaftern, Vorstandsmitgliedern und anderen leitenden Kräften, soweit sie steuerlich als "Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit" angesehen werden. Einzubeziehen sind Weihnachtsgelder, Gratifikationen u.ä. Die Sachbezüge sind mit dem Betrag einzusetzen, der dem Lohnsteuerabzug zugrunde gelegt wurde.
- Nicht einzubeziehen sind hier Zahlungen auf Grund des Kindergeldgesetzes; statt dessen sind in den gesetzlichen Sozialkosten die Beiträge zur Familienausgleichskasse anzugeben.
- ⑧ Die übrigen Sozialkosten umfassen die auf tariflicher, betriebs- und branchenüblicher Grundlage beruhenden bzw. freiwillig gewährten Sozialaufwendungen.

In Betracht kommen insbesondere:

Direkte Zuwendungen an die Arbeitnehmer oder deren Familienangehörige bei besonderen Anlässen, wie z.B. Weihnachtsgeschenke, Jubiläumsgelder, Treueprämien, Zuwendungen aus Anlaß von Familienereignissen, Baraufwendungen anlässlich von Betriebsfeiern, Belegschaftsausflügen usw.,

Beihilfen und Zuschüsse zu Erholungs- und Kuraufhalten und für sonstige Zwecke,

direkte Pensionszahlungen sowie laufende Zahlungen für die Witwen- und Waisenversorgung, sofern sie nicht aus früheren Rückstellungen finanziert werden, aber nicht die unter Ziff. V,4 anzugebenden Ruhegehälter und Pensionen,

steuerlich anerkannte Jahresrückstellungen für spätere Altersversorgungsleistungen, Zuweisungen an Pensions- und Unterstützungskassen,

sonstige Kosten für die wirtschaftliche Sicherung der Arbeitnehmer, wie z.B. der Einkauf in Unfall-, Lebens- und Altersversicherungen, Beiträge oder Beitragsteile zu Weiter-, Über- bzw. Zusatzversicherungen und an private Krankenkassen,

Beiträge zur Ausbildung und Fortbildung (Zahlung von Handelsschulgeld, Umlagebeträge für Berufs- und Fachschulen), Mietbeihilfen und -zuschüsse, Zuschüsse für Verpflegung und Kleidung, Trennungsschädigungen, Umzugsvergütungen, Fahrtkostenersatz und -zuschüsse für Fahrten von und zu der Arbeitsstätte, Wegezeitentschädigungen, Geldzuweisungen für Lehrlingsheime, Kantinen sowie für den Gesundheitsdienst, die Betriebsfürsorge u.dgl.

Hierzu gehören nicht Kosten, die im Rahmen von betrieblichen Sozialeinrichtungen (wie Gesundheitsdienst, Betriebsfürsorge u.dgl.) für Löhne und Gehälter, Materialkosten usw. entstanden sind. Diese sind unter Ziff. V,1 bis 2a und 3 bis 16 aufzuführen.

⑨ Hier sind nur die Ruhegehälter und Pensionen (Witwen- und Waisengelder) aufzuführen, die auf Grund des Bundesbeamtengesetzes (BBG) oder auf Grund eines nach dem Beamtenrechtsrahmengesetz (BRRG) erlassenen weiteren Gesetzes oder einer Verordnung von öffentlich-rechtlichen Unternehmen, kommunalen Eigenbetrieben u.ä. an Ruhegehaltsempfänger, Witwen und Waisen gezahlt werden.

Soweit diese auf Grund früherer Rückstellungen gezahlt werden, sind sie nicht aufzuführen. Die jährlichen Zuführungen zu den Rückstellungen sowie Überweisungen an eine juristisch selbständige Pensionskasse sind unter Ziff. V,2b mit anzugeben.

⑩ Es sind jeweils möglichst die Einstandswerte = Einstandspreis zuzüglich Beschaffungskosten (Fracht, Zoll, Umsatzausgleichsteuer u.dgl.) abzüglich Rabatte, Boni, Preisnachlässe sowie bei Lieferanten erzielte Skonti einzusetzen.

⑪ Zu den Fremdkapitalzinsen, die nicht mit den Zinserträgen zu saldieren sind, gehören die Zinsen für langfristige Schulden, für Lieferanten- und Bankkredite, Zinsen für sonstige Schulden einschl. Diskont (ohne Wechselspesen) und Provisionen für Bankkredite (insbesondere Kredit- und Überziehungsprovisionen sowie Kreditbereitstellungsprovisionen). Bankspesen (z.B. Provisionen aus dem Zahlungsverkehr und aus dem Effektengeschäft) sind dagegen unter Ziff. V,16 anzugeben.

Kenn-Nr.:

Es wird gebeten, einen ausgefüllten Fragebogen
bis spätestens 31. 12. 1964
zurückzusenden an:

Kostenstrukturstatistik 1963

Öffentlicher Straßenverkehr

Statistisches Bundesamt
62 Wiesbaden
Postfach 828

Diese Statistik wird gemäß "Gesetz über Kostenstrukturstatistik (KoStrukStatG)" vom 12. Mai 1959 (BGBl. 1959 I, S. 245) durchgeführt.
Die Angaben werden für das Gesamtunternehmen erbeten.
Unternehmen mit Energieversorgung und sonstigen Tätigkeiten füllen daher diesen Fragebogen unter Einschluß dieser Tätigkeiten aus.
Berichtsjahr ist das Geschäftsjahr 1963. Alle Wertangaben bitte in vollen DM eintragen.
In die Spalten, für die Zahlenangaben nicht in Betracht kommen, ist ein Strich (-) zu setzen.
Bevor Sie den Fragebogen ausfüllen, beachten Sie bitte zu den mit gekennzeichneten Positionen die Ausführungen in den beigefügten "Ausfüllungsrichtlinien".
Die Geheimhaltung aller Einzelangaben ist gesetzlich gesichert; die Einzelangaben werden nur zu statistischen Zwecken verwendet.

I. Allgemeine Fragen

1. Geschäftsjahr ^①: vom _____ bis _____ 19__

2. Kennzeichnung des Unternehmens:

- a) Straßenbahnverkehr
- b) Kraftomnibusverkehr
- c) Obusverkehr
- d) U-Bahnverkehr
- e) Sonstige verkehrswirtschaftliche Tätigkeit: _____
- f) Sonstige Tätigkeiten: _____

(Zutreffendes bitte ankreuzen bzw. sonstige Tätigkeiten aufführen; bei Betriebskombinationen zu a) bis f) bitte außerdem den wirtschaftlichen Schwerpunkt unterstreichen.)

3. Rechtsform des Unternehmens:

KG - GmbH - KGaA - AG - Kommunaler Eigenbetrieb - Sonstige: _____

(Zutreffendes bitte unterstreichen oder sonstige Rechtsform angeben)

4. Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1963 ^②

- a) Beamte, Angestellte ^④
- b) Lehrlinge und Volontäre
- c) Arbeiter und sonstiges Personal ^⑤

Summe a) bis c)

Voll- beschäftigten	Zahl ^③ der		Gesamtzahl der Beschäftigten
	Teil- beschäftigten		

Kostenstrukturstatistik 1963

Öffentlicher Straßenverkehr

Richtlinien für die Ausfüllung des Fragebogens

Vorbemerkung

Die in dem Fragebogen gemachten Einzelangaben unterliegen den Geheimhaltungsvorschriften des § 12, Abs.1 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke (BGBl. 1953 I, S.1314 ff.) und werden nur für statistische Zwecke verwendet. Durch das Kennnummernsystem und den Verzicht auf Unterschrift und Firmenangabe wird darüber hinaus jedem Mißbrauch der Angaben vorgebeugt.

Es wird gebeten, bei der Ausfüllung des Fragebogens nicht nur die darin enthaltenen Hinweise, sondern zu den mit ○ gekennzeichneten Positionen auch die nachstehenden Ausführungen zu beachten. Reichen die vorhandenen Unterlagen zur Beantwortung einzelner Fragen nicht aus, genügen sorgfältige Schätzungen.

Die Erhebung wendet sich grundsätzlich an das Gesamtunternehmen. Unternehmen mit Energieversorgung und sonstigen Tätigkeiten füllen daher den Fragebogen unter Ein-schluß dieser Tätigkeiten aus.

- ① Deckt sich das Geschäftsjahr nicht mit dem Kalenderjahr, so ist das Geschäftsjahr zugrunde zu legen, das spätestens am 31. 3. 1964 endete.
- ② Der Jahresdurchschnitt errechnet sich aus der Summe der tätigen Personen an den Monatsenden geteilt durch zwölf. Personen, die 1963 den Grundwehrdienst ableisteten, sind für die Dauer desselben nicht mitzuzählen.
- ③ Als Vollbeschäftigte gelten alle Personen, die während der vollen, üblichen (wöchentlichen) Arbeitszeit des meldenden Unternehmens beschäftigt waren. Auch vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urläuber sind dabei voll zu zählen. Zu den Teilbeschäftigten rechnen alle Personen, die dauernd stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen beschäftigt waren.
- ④ Zu den Angestellten zählen auch Gesellschafter, Vorstandsmitglieder und andere leitende Kräfte, soweit sie vom befragten Unternehmen Bezüge erhalten, die steuerlich als "Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit" angesehen werden.
- ⑤ Für die Abgrenzung der Arbeiter von den Angestellten ist die Versicherungspflicht in der Arbeiterrentenversicherung maßgebend.

⑥ Unternehmen, die in ihrer Gewinn- und Verlustrechnung "andere aktivierte Eigenleistungen" entsprechend den neuen aktienrechtlichen Bestimmungen ausweisen, geben hier diesen Wert an.

⑦ Zu den Löhnen und Gehältern gehören auch an Aushilfskräfte gezahlte Vergütungen, ferner Bezüge von Gesellschaftern, Vorstandsmitgliedern und anderen leitenden Kräften, soweit sie steuerlich als "Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit" angesehen werden. Einzubeziehen sind Weihnachtsgelder, Gratifikationen u.ä. Die Sachbezüge sind mit dem Betrag einzusetzen, der dem Lohnsteuerabzug zugrunde gelegt wurde.

Nicht einzubeziehen sind hier Zahlungen auf Grund des Kindergeldgesetzes; statt dessen sind in den gesetzlichen Sozialkosten die Beiträge zur Familienausgleichskasse anzugeben.

⑧ Die übrigen Sozialkosten umfassen die auf tariflicher, betriebs- und branchenüblicher Grundlage beruhenden bzw. freiwillig gewährten Sozialaufwendungen.

In Betracht kommen insbesondere:

Direkte Zuwendungen an die Arbeitnehmer oder deren Familienangehörige bei besonderen Anlässen, wie z.B. Weihnachtsgeschenke, Jubiläumsgelder, Treueprämien, Zuwendungen aus Anlaß von Familienereignissen, Baraufwendungen anläßlich von Betriebsfeiern, Belegschaftsausflügen usw.,

Beihilfen und Zuschüsse zu Erholungs- und Kuraufenthalten und für sonstige Zwecke,

direkte Pensionszahlungen sowie laufende Zahlungen für die Witwen- und Waisenversorgung, sofern sie nicht aus früheren Rückstellungen finanziert werden, aber nicht die unter Ziff. V,3 anzugebenden Ruhegehälter und Pensionen,

steuerlich anerkannte Jahresrückstellungen für spätere Altersversorgungsleistungen, Zuweisungen an Pensions- und Unterstützungskassen,

sonstige Kosten für die wirtschaftliche Sicherung der Arbeitnehmer, wie z.B. der Einkauf in Unfall-, Lebens- und Altersversicherungen, Beiträge oder Beitragsteile zu Weiter-, Über- bzw. Zusatzversicherungen und an private Krankenkassen,

Beiträge zur Ausbildung und Fortbildung (Zahlung von Handelsschulgeld, Umlagebeträge für Berufs- und Fachschulen), Mietbeihilfen und -zuschüsse, Zuschüsse für Verpflegung und Kleidung, Trennungsschädigungen, Umzugsvergütungen, Fahrtkostenersatz und -zuschüsse für Fahrten von und zu der Arbeitsstätte, Wegezeitentschädigungen, Geldzuweisungen für Lehrlingsheime, Kantinen sowie für den Gesundheitsdienst, die Betriebsfürsorge u.dgl.

Hierzu gehören nicht Kosten, die im Rahmen von betrieblichen Sozialeinrichtungen (wie Gesundheitsdienst, Betriebsfürsorge u.dgl.) für Löhne und Gehälter, Materialkosten usw. entstanden sind. Diese sind unter Ziff. V,1 bis 2a) und 3 bis 17 aufzuführen.

- ⑨ Hier sind nur die Ruhegehälter und Pensionen (Witwen- und Waisengelder) aufzuführen, die auf Grund des Bundesbeamtengesetzes (BBG) oder auf Grund eines nach dem Beamtenrechtsrahmengesetz (BRRG) erlassenen weiteren Gesetzes oder einer Verordnung von öffentlich-rechtlichen Unternehmen, kommunalen Eigenbetrieben u.ä. an Ruhehaltsempfänger, Witwen und Waisen gezahlt werden.

Soweit diese auf Grund früherer Rückstellungen gezahlt werden, sind sie nicht aufzuführen. Die jährlichen Zuführungen zu den Rückstellungen sowie Überweisungen an eine juristisch selbständige Pensionskasse sind unter Ziff. V,2b) mit anzugeben.

- ⑩ Es sind jeweils möglichst die Einstandswerte = Einstandspreis zuzüglich Beschaffungskosten (Fracht, Zoll, Umsatzausgleichsteuer u.dgl.) abzüglich Rabatte, Boni, Preisnachlässe sowie bei Lieferanten erzielte Skonti einzusetzen.
- ⑪ Hier sind in Berlin (West) die Abschreibungen nach dem Berlinhilfe-Gesetz (§ 14) einzusetzen; desgl. die Sonderabschreibungen für Investitionen in bestimmten Grenzgebieten.
- ⑫ Zu den Fremdkapitalzinsen, die nicht mit den Zinserträgen zu saldieren sind, gehören die Zinsen für langfristige Schulden, für Lieferanten- und Bankkredite, Zinsen für sonstige Schulden einschl. Diskont (ohne Wechselspesen) und Provisionen für Bankkredite (insbesondere Kredit- und Überziehungsprovisionen sowie Kreditbereitstellungsprovisionen). Bankspesen (z.B. Provisionen aus dem Zahlungsverkehr und aus dem Effektengeschäft) sind dagegen unter Ziff. V,17 anzugeben.

Kenn-Nr.:

Es wird gebeten, einen ausgefüllten Fragebogen

bis spätestens 31. 12. 1964
zurückzusenden an:

Kostenstrukturstatistik 1963

Statistisches Bundesamt
62 Wiesbaden
Postfach 828

Reiseveranstaltung und Reisevermittlung
(Reisebüros)

Diese Statistik wird gemäß "Gesetz über Kostenstrukturstatistik (KoStrukStatG)" vom 12. Mai 1959 (BGBI. 1959 I, S. 245) durchgeführt.

Die Angaben werden für das Gesamtunternehmen erbeten.

Reisebüros mit Verkehrsbetrieb, Handelsvertretung u.ä. füllen daher diesen Fragebogen unter Einschluß dieser Tätigkeiten aus.

Eine etwa vorhandene Landwirtschaft ist dagegen nicht miteinzubeziehen.

Berichtsjahr ist das Geschäftsjahr 1963. Alle Wertangaben bitte in vollen DM eintragen.

In die Spalten, für die Zahlenangaben nicht in Betracht kommen, ist ein Strich (-) zu setzen.

Bevor Sie den Fragebogen ausfüllen, beachten Sie bitte zu den mit gekennzeichneten Positionen die Ausführungen in den beigefügten "Ausfüllungsrichtlinien".

Die Geheimhaltung aller Einzelangaben ist gesetzlich gesichert; die Einzelangaben werden nur zu statistischen Zwecken verwendet.

I. Allgemeine Fragen

1. Geschäftsjahr ¹: vom _____ bis _____ 19 _____

2. Kennzeichnung des Unternehmens:

- a) Reiseveranstaltung ²
- b) Reisevermittlung ³
- c) Personenbeförderung (ohne Reiseveranstaltung)

d) Sonstige Tätigkeiten (z.B. Handelsvertretung, Einzelhandel): _____

(Zutreffendes bitte ankreuzen bzw. sonstige Tätigkeiten aufführen; bei Betriebskombinationen zu a) bis d) bitte außerdem den wirtschaftlichen Schwerpunkt unterstreichen.)

3. Rechtsform des Unternehmens:

Einzelfirma - OHG - KG - GmbH - KGaA - AG - Genossenschaft - Sonstige: _____

4. Ist das Unternehmen ⁴

- a) ein Vertriebenunternehmen (Bundesvertriebenenausweis A oder B)?
- b) ein Unternehmen von "Deutschen aus der SBZ"
- aa) mit Bundesflüchtlingsausweis C (Sowjetzonenflüchtling)?
- bb) ohne Bundesflüchtlingsausweis C?

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

(Nicht ausfüllen)

5. Tätige Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1963 ⁵

- a) Tätige Inhaber und Mitinhaber sowie mithelfende Familienangehörige ⁷
- b) Angestellte ⁸ (einschl. Vertreter im Angestelltenverhältnis)
- c) Lehrlinge und Volontäre
- d) Arbeiter und sonstiges Personal ⁹

Summe a) bis d)

Zahl ⁶ der Vollbeschäftigten	der Teilbeschäftigten	Gesamtzahl der Beschäftigten
	X	

Kostenstrukturstatistik 1963

Reiseveranstaltung und Reisevermittlung

(Reisebüros)

Richtlinien für die Ausfüllung des Fragebogens

Vorbemerkung

Die in dem Fragebogen gemachten Einzelangaben unterliegen den Geheimhaltungsvorschriften des § 12, Abs.1 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke (BGBl. 1953 I, S.1314 ff.) und werden nur für statistische Zwecke verwendet. Durch das Kennnummernsystem und den Verzicht auf Unterschrift und Firmenangabe wird darüber hinaus jedem Mißbrauch der Angaben vorgebeugt.

Es wird gebeten, bei der Ausfüllung des Fragebogens nicht nur die darin enthaltenen Hinweise, sondern zu den mit ○ gekennzeichneten Positionen auch die nachstehenden Ausführungen zu beachten. Reichen die vorhandenen Unterlagen zur Beantwortung einzelner Fragen nicht aus, genügen sorgfältige Schätzungen.

Die Erhebung wendet sich grundsätzlich an das Gesamtunternehmen (einschl. Zweigbetriebe). Reisebüros mit Verkehrsbetrieb, Handelsvertretung u.ä. füllen daher den Fragebogen unter Einschluß dieser Tätigkeiten aus. Eine etwa vorhandene Landwirtschaft ist dagegen nicht einzubeziehen.

- ① Deckt sich das Geschäftsjahr nicht mit dem Kalenderjahr, so ist das Geschäftsjahr zugrunde zu legen, das spätestens am 31. 3. 1964 endete.
- ② Reiseveranstaltung betreiben die Unternehmen, die Fahrgäste befördern, am Zielort der Reise Unterkunft und/oder Verpflegung als Eigengeschäft (d.h. im eigenen Namen für eigene oder fremde Rechnung) gewähren oder vermitteln und sonstige Dienstleistungen anbieten. Kennzeichen für die Reiseveranstaltung ist der Pauschalpreis für alle gebotenen Verkehrs- und Dienstleistungen.
- ③ Reisevermittlung betreiben die Unternehmen, die Beförderungsverträge zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgästen vermitteln oder sie in fremdem Namen für fremde Rechnung abschließen.
- ④ Ein Vertriebenenunternehmen ist ein Unternehmen, dessen Inhaber den Bundesvertriebenenausweis A oder B besitzt. Personen- oder Kapitalgesellschaften, deren Kapital mindestens zu 50 % in Händen von Personen liegt, die den Bundesvertriebenenausweis A oder B besitzen, sind ebenfalls Vertriebenenunternehmen.

Deutsche aus der SBZ sind Personen, die - ohne Vertriebene zu sein - als deutsche Staatsangehörige oder Volkszugehörige nach Kriegsende aus der sowjetischen Besatzungszone oder dem Sowjetsektor von Berlin in das Bundesgebiet einschl. Berlin (West) gekommen sind, einschl. ihrer nachgeborenen Kinder.

Sofern sie als Sowjetzonenflüchtlinge den Bundesflüchtlingsausweis C besitzen, ist die Kennzeichnung des Unternehmens bei aa) vorzunehmen; anderenfalls bei bb). Bezüglich der Personen- oder Kapitalgesellschaften gilt für die Deutschen aus der SBZ bzw. Sowjetzonenflüchtlinge das Vorstehende sinngemäß. Liegt das Kapital von Personen- oder Kapitalgesellschaften zu gleichen Teilen in Händen von Sowjetzonenflüchtlingen (mit Ausweis C) einerseits und Deutschen aus der SBZ (ohne Ausweis C) andererseits, so ist das Unternehmen unter aa) zu kennzeichnen. Unternehmen, die zur Hälfte Vertriebenen und zur anderen Hälfte Deutschen aus der SBZ oder Sowjetzonenflüchtlingen gehören, sind als Vertriebenenunternehmen (a) auszuweisen. Sind Vertriebene, Deutsche aus der SBZ mit oder ohne Ausweis C Inhaber des Unternehmens oder zusammen mit 50 % am Kapital beteiligt, so ist das Unternehmen, je nach dem Übergewicht der Kapitalbeteiligung zu kennzeichnen. Soweit hierbei Sowjetzonenflüchtlinge (mit Ausweis C) vertreten sind, ist gleichzeitig eine Kennzeichnung bei aa) erforderlich, falls nicht auf Grund der Kapitalbeteiligung das Unternehmen bereits auf Grund der vorhergehenden Ausführungen als solches gekennzeichnet werden mußte.

- ⑤ Der Jahresdurchschnitt errechnet sich aus der Summe der tätigen Personen an den Monatsenden geteilt durch zwölf. Personen, die 1963 den Grundwehrdienst ableisteten, sind für die Dauer desselben nicht mitzuzählen.
- ⑥ Als Vollbeschäftigte gelten alle Personen, die während der vollen, üblichen (wöchentlichen) Arbeitszeit des meldenden Unternehmens beschäftigt waren. Auch vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber sind dabei voll zu zählen. Zu den Teilbeschäftigten rechnen alle Personen, die dauernd stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen beschäftigt waren.
- ⑦ Hier sind auch solche mithelfende Familienangehörige einzusetzen, die neben einer hauptberuflichen Tätigkeit in einem anderen Betrieb auch in dem meldenden Unternehmen (z.B. für Buchführungsarbeiten) tätig waren. Familienangehörige, die im befragten Unternehmen in einem vertraglichen Lohn-, Gehalts- oder Lehrverhältnis standen, sind nach der Art ihrer Stellung im Unternehmen nur in die Zeilen b) bis d) einzutragen.
- ⑧ Zu den Angestellten zählen auch Gesellschafter, Vorstandsmitglieder und andere leitende Kräfte, soweit sie vom befragten Unternehmen Bezüge erhalten, die steuerlich als "Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit" angesehen werden.
- ⑨ Für die Abgrenzung der Arbeiter von den Angestellten ist die Versicherungspflicht in der Arbeiterrentenversicherung maßgebend.
- ⑩ Zu den Sachanlagen (ohne Grundstücke und Gebäude) zählen auch Einbauten in fremden Grundbesitz.
- ⑪ Ferienziel-Reisen sind nach dem Personen-Beförderungsgesetz vom 27. 3. 1961 "Reisen zu Erholungsaufenthalten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen

oder Personenkraftwagen nach einem von ihm aufgestellten Plan zu einem Gesamtentgelt für Beförderung und Unterkunft mit oder ohne Verpflegung anbietet und ausführt".

⑫ Unter Ziff. III, 2 B sind zunächst sämtliche Provisionseinnahmen aus der Reisevermittlung aufzuführen. Zusätzlich zu diesem Gesamtbetrag sind danach die hierin enthaltenen Beträge aus dem DER-Geschäft, den Flug- und Schiffspassagen in die folgenden entsprechend gekennzeichneten Zeilen einzutragen.

⑬ Ohne Entgelt für tätige Inhaber und Mitinhaber sowie für mithelfende Familienangehörige, die im befragten Unternehmen in keinem vertraglichen Lohn-, Gehalts- oder Lehrverhältnis standen.

Zu den Löhnen und Gehältern gehören auch an Aushilfskräfte gezahlte Vergütungen, ferner Bezüge von Gesellschaftern, Vorstandsmitgliedern und anderen leitenden Kräften, soweit sie steuerlich als "Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit" angesehen werden. Einzubeziehen sind Weihnachtsgelder, Gratifikationen u.ä. Die Sachbezüge sind mit dem Betrag einzusetzen, der dem Lohnsteuerabzug zugrunde gelegt wurde.

Nicht einzubeziehen sind hier Zahlungen auf Grund des Kindergeldgesetzes; statt dessen sind in den gesetzlichen Sozialkosten die Beiträge zur Familienausgleichskasse mit anzugeben.

⑭ Die übrigen Sozialkosten umfassen die auf tariflicher, betriebs- und branchenüblicher Grundlage beruhenden bzw. freiwillig gewährten Sozialaufwendungen. In Betracht kommen insbesondere:

Umzugsvergütungen,
Aufwendungen für zusätzliche Invaliden-, Alters- und Hinterbliebenenfürsorge,
Sterbegelder und Aufwendungen bei Beisetzungen,
Unterstützungen in Notfällen,
Beiträge zum Einkauf von Arbeitnehmern in Unfall-, Lebens- und Rentenversicherungen sowie zu Belegschaftsversicherungen,
Freiwillige Aufwendungen für Unfallverhütungen und Gesundheitsfürsorge,
Aufwendungen zur Verbilligung von Personalverpflegung usw.,
Aufwendungen für Betriebsfeiern u.dgl.

Hierzu zählen nicht Beiträge zur Lebensversicherung, Krankenkasse u.dgl. des Unternehmers für sich und seine Familie.

⑮ Als kalkulatorisches Unternehmerentgelt ist von Einzelfirmen und Personengesellschaften ein angemessenes Entgelt für die Tätigkeit des Inhabers (der Inhaber) und der im Unternehmen mithelfenden Familienangehörigen, soweit sie in keinem Lohn-, Gehalts- oder Lehrverhältnis im Unternehmen stehen, anzugeben. Als angemessen gilt die Höhe des durchschnittlichen Gehalts von Angestellten mit entsprechender Tätigkeit.

⑯ Es sind jeweils möglichst die Einstandswerte - Einstandspreis zuzüglich Beschaffungskosten (Fracht, Zoll, Umsatzausgleichsteuer u.dgl.) abzüglich Rabatte, Boni, Preisnachlässe sowie bei Lieferanten erzielte Skonti einzusetzen.

- ①7 Hierbei handelt es sich sowohl um Mieten für fremde als auch um Aufwendungen für eigene Hotels, Pensionen u.dgl. am Zielort.
- ①8 Der Mietwert richtet sich nach der üblichen Miete für Räume in gleichem Umfang und gleicher Lage. Kosten, die üblicherweise der Vermieter zu tragen hätte, sind im Mietwert abgegolten und hierin mit zu verrechnen, wie z.B. Grundsteuer, sonstige Abgaben für Grundstücke, steuerliche Abschreibungen. Sie dürfen also nicht unter den anderen Kosten im Fragebogen erscheinen bzw. eingerechnet werden.

Werden das eigene Grundstück und Gebäude vollständig vom befragten Unternehmen genutzt, so daß die Angabe eines Mietwerts auf Schwierigkeiten stößt, so sind hier in einer Summe anzugeben: Abschreibungen, Prämien für Gebäudeversicherung, Grundsteuer, Gebühren und Beiträge für Gebäude, Hypotheken- und Grundschuldzinsen (ohne Tilgungsbeträge); außerdem ist dieser Fall in dem vorgesehenen Kästchen durch ein Kreuz zu kennzeichnen. Die übrigen Kosten (z.B. Brennstoffe für Heizung, Strom für Beleuchtung, Instandhaltungskosten) sind bei Ziff. IV,6c) auszuweisen.

- ①9 Soweit sie nicht im Mietwert berücksichtigt sind.
- ②0 Kosten für Fahrpersonal sind unter Ziff. IV,1, die Miete bzw. der Mietwert für Garagen unter Ziff. IV,6, die Miete für fremde Fahrzeuge unter Ziff. IV,7 und die steuerlichen Abschreibungen unter Ziff. IV,10a) aufzuführen. Falls ein Sammelkonto für die Kraftfahrzeugkosten besteht und die Ausgliederung der einzelnen Kostenarten auf besondere Schwierigkeiten stößt, genügt eine sorgfältig geschätzte Angabe bei den einzelnen Positionen.
- ②1 Von den Unternehmen in Berlin (West) sind hier die Abschreibungen nach dem Berlinhilfe-Gesetz (§ 14) einzusetzen; desgl. die Sonderabschreibungen für Investitionen in bestimmten Grenzgebieten.
- ②2 Zu den Fremdkapitalzinsen, die nicht mit den Zinserträgen zu saldieren sind, gehören die Zinsen für langfristige Schulden, für Lieferanten- und Bankkredite, Zinsen für sonstige Schulden einschl. Diskont (ohne Wechselspesen) und Provisionen für Bankkredite (insbesondere Kredit- und Überziehungsprovisionen sowie Kreditbereitstellungsprovisionen). Bankspesen (z.B. Provisionen aus dem Zahlungsverkehr und aus dem Effektengeschäft) sind dagegen unter Ziff. IV,15 anzugeben.

In der Fachserie C **Unternehmen und Arbeitsstätten** sind in

Reihe 1: Die Kostenstruktur in der Wirtschaft

bisher folgende Veröffentlichungen erschienen:

1. Turnus

I. Industrie und Energiewirtschaft 1958

mit den Ergebnissen für 172 Zweige der Industrie (einschl. Bauindustrie) und 5 Zweige der Energiewirtschaft und Wasserversorgung
(insgesamt 6107 Meldungen)

Ergänzungsheft Berlin (West)

II. Handwerk 1958

mit den Ergebnissen für 89 Handwerkszweige (einschl. Bauhandwerk)
(insgesamt 8345 Meldungen)

Ergänzungsheft Berlin (West)

III. Verkehrsgewerbe 1959

mit den Ergebnissen für 5 Verkehrszeige
(insgesamt 3463 Meldungen)

IV. Freie Berufe 1959

mit den Ergebnissen für 7 Berufssparten
(insgesamt 8939 Meldungen)

V. Großhandel, Handelsvertreter und -makler, Verlagswesen 1960

mit den Ergebnissen für 94 Großhandelszweige einschl. 14 Zusammenfassungen (insgesamt 10307 Meldungen), für 8 Gruppen der Handelsvertreter und -makler (insgesamt 3831 Meldungen) und für 6 Zweige des Verlagswesens (insgesamt 866 Meldungen)

Ergänzungsheft Berlin (West) – Großhandel

VI. Gastgewerbe 1961

mit den Ergebnissen für 8 Fachzweige
(insgesamt 3483 Meldungen)

Ergänzungsheft Berlin (West)

VII. Einzelhandel 1961

mit den Ergebnissen für 54 Einzelhandelszweige
(insgesamt 14676 Meldungen)

Ergänzungsheft Berlin (West)

2. Turnus

I. Industrie und Energiewirtschaft 1962

mit den Ergebnissen für 188 Zweige der Industrie (einschl. Bauindustrie) und 5 Zweigen der Energiewirtschaft und Wasserversorgung
(insgesamt 8957 Meldungen)

II. Handwerk 1962

mit den Ergebnissen für 52 Handwerkszweige (einschl. Bauhandwerk)
(insgesamt 5423 Meldungen)

III. Verkehrsgewerbe 1963

mit den Ergebnissen für 6 Verkehrszeige
(insgesamt 4294 Meldungen)

IV. Freie Berufe 1963

mit den Ergebnissen für 6 Berufssparten bzw. -gruppen
(insgesamt 10365 Meldungen)

zu **V. Großhandel, Handelsvertreter und -makler, Verlagswesen 1964**

Vorbericht 1: Verlagswesen

Diese Veröffentlichungen sind vom VERLAG W. KOHLHAMMER (Abt. Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes), 65 Mainz, Postfach 1150 zu beziehen.

Fachserie C:

Unternehmen und Arbeitsstätten

Reihe 1: Die Kostenstruktur in der Wirtschaft

Die in dieser Reihe erscheinenden Ergebnisse der Kostenstrukturstatistik geben ein Bild von der Zusammensetzung der Kosten, bezogen auf den Produktionswert (bzw. die Gesamtleistung oder Einnahmen). Die Kostenstrukturstatistik wird auf repräsentativer und freiwilliger Grundlage in vierjährigem Turnus nacheinander in der gewerblichen Wirtschaft und bei Freien Berufen durchgeführt. Bisher wurden das produzierende Gewerbe (für 1958 und 1962), das Verkehrsgewerbe und die Freien Berufe (für 1959 und 1963), der Großhandel, die Handelsvertreter und -makler sowie das Verlagswesen (für 1960), das Gastgewerbe und der Einzelhandel (für 1961) untersucht. Im zweiten Turnus ist zur Zeit die Erhebung im Großhandel, bei Handelsvertretern und -maklern sowie im Verlagswesen (für 1964) im Gange. Die Angaben über die Struktur der Kosten und die Bedeutung der einzelnen Kostenrelationen in den verschiedenen Erhebungsbereichen und Unternehmens- bzw. Praxisgrößen sind auch für das einzelne Unternehmen bzw. die einzelne Praxis zur Überprüfung der eigenen Kostensituation von Nutzen.

Die Reihe ist zunächst in 7 Einzeltitel aufgeteilt:

- I. Industrie und Energiewirtschaft
- II. Handwerk
- III. Verkehrsgewerbe
- IV. Freie Berufe
- V. Großhandel, Handelsvertreter und -makler, Verlagswesen
- VI. Gastgewerbe
- VII. Einzelhandel

Teilergebnisse werden nach Bedarf und Möglichkeit vorweg in Vorberichten veröffentlicht. Für Berlin (West) erschienen im ersten Turnus z.T. Ergänzungshefte.

Reihe 2: Kapitalgesellschaften

I. Abschlüsse der Aktiengesellschaften

In einem jährlich erscheinenden Heft wird über die Ergebnisse der Bilanzstatistik berichtet. Grundlage der Berechnungen sind die Pflichtveröffentlichungen der Aktiengesellschaften im Bundesanzeiger, daneben die freiwillig zur Verfügung gestellten Geschäftsberichte. Um die Vergleichbarkeit der Zahlen mit dem Vorjahr zu gewährleisten, werden stets die Bilanzen und Erfolgsrechnungen zweier Jahre für die gleichen Gesellschaften gegenübergestellt. Der Tabellenteil enthält rund 60 Bilanzpositionen in der Gliederung nach etwa 50 Wirtschaftsgruppen sowie genaue Darstellungen über die Entwicklung des Anlagevermögens und über die Gewinn- und Verlustrechnungen. Er wird ergänzt durch ausführliche textliche Erläuterungen, in denen die Bilanzen analysiert werden sowie durch ein jeweils auf den neuesten Stand gebrachtes Verzeichnis aller Aktiengesellschaften.

Sonderbeiträge

In unregelmäßiger Folge erscheinen hier weitere Ergebnisse aus der Statistik der Kapitalgesellschaften, z. B. das ausführliche Zahlenmaterial über das Eigentum am Kapital der Aktiengesellschaften (vorgesehen).

Reihe 3: Öffentliche Unternehmen

I. Abschlüsse der kommunalen Versorgungs- und Verkehrsunternehmen

In dieser Reihe werden die Jahresabschlüsse (Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen) von Wirtschaftsunternehmen des Bundes, der Länder sowie der Gemeinden und Gemeindeverbände veröffentlicht. Solche Wirtschaftsunternehmen bestehen entweder in selbständiger Rechtsform als Kapitalgesellschaften (AG, GmbH) oder sie werden als gemeindliche oder staatliche Eigenbetriebe auf Grund der Eigenbetriebsverordnung bzw. nach § 15 Reichshaushaltsordnung geführt. Soweit auch gemeindliche und staatliche Einrichtungen und Anstalten als Eigenbetriebe bestehen, ist später auch ihre Einbeziehung in die Statistik vorgesehen.

Sonderbeiträge

In unregelmäßiger Folge sind hier Veröffentlichungen vorgesehen, die Ergebnisse über andere Aufgabengebiete der öffentlichen Unternehmen bringen.

Ergebnisse einmaliger Zählungen

Als einmalige Veröffentlichungen erscheinen hier die Ergebnisse der „Nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsstättenzählung“.

Systematische Verzeichnisse

Systematik der Wirtschaftszweige

Grundsystematik mit Erläuterungen (Ausgabe 1961)

Systematik mit Betriebs- u. ä. Benennungen (Ausgabe 1961)

Alphabetisches Verzeichnis der Betriebs- u. ä. Benennungen (Ausgabe 1961)

Prospekte mit ausführlichen Angaben sind beim W. KOHLHAMMER VERLAG, 65 Mainz, Postfach 1150 erhältlich.

HERAUSGEBER: STATISTISCHES BUNDESAMT · WIESBADEN
VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH · STUTTGART UND MAINZ