

STATISTIK DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Band 49

**DIE KOSTENSTRUKTUR IN DER
GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT
UND IN AUSGEWÄHLTEN FREIEN BERUFEN**

(Ergebnisse der Kostenstrukturerhebung 1950)

Heft 6

VERKEHRSGEWERBE



Herausgeber: Statistisches Bundesamt · Wiesbaden

W. Kohlhammer-Verlag · Stuttgart-Köln

Inhalt

	Seite
Vorbemerkung	3
I. Grundlagen und Methoden der Erhebung	
1. Erhebungszweck	5
2. Gesetzliche Grundlagen	5
3. Erhebungseinheit	5
4. Erhebungsmerkmale	5
5. Durchführung der Erhebung und Aufbereitung des Erhebungsmaterials	6
6. Gruppierung der Unternehmungen	6
7. Repräsentation	6
8. Erhebungspapiere	8
II. Aufbau und Inhalt der Tabellen	
1. Steuerlicher Umsatz 1949 und 1950, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1950	13
Steuerlicher Umsatz — Umsatz je beschäftigte Person — Wirtschaftlicher Umsatz — Gesamt- leistung	
2. Kosten und Betriebsergebnis 1950	13
Stoffverbrauch — Umgesetzte Handelsware — Personalkosten — Instandhaltung — Steuern — Versicherungsprämien — Miet- und Pachtkosten — Abschreibungen — Zinsen für Fremd- kapital — Betriebsergebnis	
3. Beschäftigte und Personalkosten 1950 je Unternehmung	14
Personalstruktur — Personalkosten	
4. Posten des Jahresabschlusses 1950 je Unternehmung	15
Material- und Warenbestände — Forderungen und Verbindlichkeiten auf Grund von Waren- lieferungen und Leistungen	
III. Die Kostenstruktur im Verkehrsgewerbe	
Güterkraftwagennah- und -fernverkehr	16
Privater Personenkraftwagenverkehr	17
Spedition	17
Binnenschifffahrt	18
Binnenhäfen	18
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	19
Straßenbahnen	19
Öffentlicher Personenkraftwagenverkehr	19
IV. Tabellenteil	
1. Steuerlicher Umsatz 1949 und 1950, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1950	23
2. Kosten und Betriebsergebnis 1950	24
3. Beschäftigte und Personalkosten 1950 je Unternehmung	26
4. Posten des Jahresabschlusses 1950 je Unternehmung	27

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet
Erschienen im Oktober 1955

Vorbemerkung

Die Kostenstrukturerhebung wurde im Volkszählungsgesetz vom 27. Juli 1950 angeordnet und für das Geschäftsjahr 1950 in allen wichtigen Gewerbezweigen und in ausgewählten freien Berufen auf repräsentativer Grundlage durchgeführt.

Die Ergebnisse der Kostenstrukturerhebung für das Bundesgebiet werden nunmehr in sieben einzeln lieferbaren Heften des Bandes 49 der Statistik der Bundesrepublik Deutschland veröffentlicht, von denen

Heft 1 die Industrie

„ 2 das Handwerk

„ 3 den Großhandel und das Verlagsgewerbe

„ 4 den Einzelhandel

„ 5 das Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe

„ 6 das Verkehrsgewerbe und

„ 7 die Ärzte und Zahnärzte

behandelt. Die Ausführungen über Grundlagen und Methoden der Erhebung werden in allen Heften wiederholt. Es ist dabei zu beachten, daß die sachlichen Voraussetzungen für die Erhebung und daher auch die Erhebungsverfahren in den einzelnen Bereichen nicht ganz die gleichen waren, so daß dem Benutzer des gesamten Bandes empfohlen wird, die Ausführungen in jedem Heft zu lesen.

Das vorliegende Heft 6 enthält die Ergebnisse für das Verkehrsgewerbe. Bei der Beschaffung der Unterlagen haben die Organisationen der untersuchten Zweige des Verkehrsgewerbes bereitwillig mitgewirkt. Ihnen sei an dieser Stelle für die Mitarbeit besonders gedankt.

Die Erhebungsbogen wurden im Statistischen Bundesamt aufbereitet. Das durch die Erhebung gewonnene Zahlenmaterial ist nur unter einigen besonders wichtig erscheinenden Gesichtspunkten durch Bildung von Verhältnis- und Beziehungszahlen rechnerisch verarbeitet worden. Es bietet darüber hinaus noch viele Möglichkeiten einer weitergehenden und tiefer in die Einzelheiten vordringenden Untersuchung der Kostenstruktur in den einzelnen Zweigen des Verkehrsgewerbes.

Bei der Vorbereitung, Durchführung und Aufbereitung der Kostenstrukturerhebung war eine Reihe außergewöhnlicher Schwierigkeiten zu überwinden, die die Fertigstellung und Veröffentlichung der Ergebnisse leider sehr verzögert haben.

I. Grundlagen und Methoden der Erhebung

1. Erhebungszweck

Die Kostenstrukturserhebung 1950, deren Ergebnisse für das Verkehrsgewerbe in dem vorliegenden Heft veröffentlicht werden, wurde hauptsächlich durchgeführt, um die Unterlagen für die Aufstellung volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen, insbesondere für die Neuberechnung des Sozialprodukts, zu vervollständigen und zu verbessern¹⁾. Die Ergebnisse der Erhebung ermöglichen aber nicht nur eine Errechnung gesamtwirtschaftlicher Daten, sondern sie geben darüber hinaus einen detaillierten Überblick über die Vielfaltigkeit der Struktur der Unternehmungen in den wichtigsten Zweigen des Verkehrsgewerbes und sind daher für zahlreiche weitere Verwendungszwecke geeignet. Vor allem stellen sie ein wichtiges Hilfs- und Orientierungsmittel für die praktische wirtschafts- und verkehrspolitische Arbeit der Behörden, Kammern und sonstigen Organisationen der Wirtschaft dar, die, soweit sie sich mit der Vorbereitung konkreter Maßnahmen und ihrer Durchführung befaßt, weitgehend auf die besonderen Verhältnisse in den einzelnen Zweigen eingehen muß und daher ein fein gegliedertes Material über die Betriebsstruktur in den einzelnen Wirtschaftszweigen dringend benötigt. Auch der steuerlichen Praxis, der Wirtschaftsprüfung und Wirtschaftsberatung, der Kreditwirtschaft und den Betrieben selbst geben die Ergebnisse der Kostenstrukturserhebung wertvolle Hinweise.

Schließlich können die Ergebnisse der wirtschaftswissenschaftlichen Forschung, der Schulung des Nachwuchses an Hochschulen, Fachschulen und Berufsschulen, ferner auch der beruflichen Fortbildung nutzbar gemacht werden. Da verkehrswirtschaftliche Fragen in letzter Zeit stark im Vordergrund gestanden haben, können die Ergebnisse auch in der breiten Öffentlichkeit auf Interesse rechnen.

2. Gesetzliche Grundlagen

Die Erhebung ist durch das Volkszählungsgesetz (VZG) vom 27. Juli 1950 (BGBl. S. 335ff.) angeordnet worden. Nach § 2 dieses Gesetzes sollte zur Ergänzung der Volkszählung unter anderem eine Erhebung über die Kostenstruktur der nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsstätten vorgenommen werden, die auch nach dem 31. Dezember 1950 durchgeführt werden konnte. Wegen der verschiedenartigen Verhältnisse in den einzelnen Wirtschaftsbereichen setzte der Bundesminister des Innern im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft unter dem 26. Oktober 1951 als Zeitraum für die Durchführung der Erhebung die Zeit vom 1. November 1951 bis 31. Oktober 1952 fest. Berichtsjahr war das Geschäftsjahr 1950.

Das Frageprogramm wurde in Ziff. II der Anlage 2 zum Volkszählungsgesetz umrissen. § 3, Absatz 3 des Gesetzes sah jedoch vor, daß die Fragen in ihrem Wortlaut geändert und weiter aufgegliedert werden konnten, soweit der Inhalt der Fragestellung hierdurch nicht berührt wurde.

Die Erhebung wurde gemäß § 3 Abs. 2 VZG auf repräsentativer Grundlage durchgeführt. Nach § 5 des Gesetzes bestand für die Kostenstrukturserhebung keine Verpflichtung zur Auskunftserteilung.

Alle Angaben der Erhebung unterlagen den besonders strengen Geheimhaltungsvorschriften des § 10 VZG. Um jede mißbrauchliche Verwertung der Einzelangaben auszuschließen, wurde im Erhebungsbogen auf die Angabe der Firmenbezeichnung sowie auf eine Unterschrift verzichtet. Die Erhebungsbogen trugen lediglich eine Kennnummer.

Nach § 6 Abs. 1 VZG hatte das Statistische Bundesamt die Kostenstrukturserhebung vorzubereiten. Absatz 2 des gleichen Paragraphen bestimmt, daß, vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes 3, die Statistischen Landesämter auch die ergänzenden Erhebungen durchführen sollten. Nach

dem letztgenannten Absatz konnte aber das Statistische Bundesamt im Einvernehmen mit der Obersten Landesbehörde des betreffenden Landes die ergänzenden Erhebungen ganz oder teilweise selbst vornehmen. Es konnte sich hierbei der Amtshilfe der Behörden bedienen oder die Durchführung sonstigen Stellen mit deren Einwilligung übertragen.

Das Statistische Bundesamt bat die Dienstaufsichtsbehörden der Statistischen Landesämter mit Schreiben vom 18. 6. 1951 gem. § 6, Abs. 3 VZG um ihre Zustimmung zur Aufbereitung der Kostenstrukturserhebung durch das Statistische Bundesamt sowie zur Beteiligung der Fachverbände an den Vorbereitungs- und Erhebungsarbeiten. Nachdem diese Zustimmung für alle Bundesländer und für West-Berlin vorlag, waren die vom Gesetz geforderten Voraussetzungen für die Aufbereitung der Kostenstrukturserhebung durch das Statistische Bundesamt sowie für die Beteiligung der Fachverbände an den Vorbereitungs- und Erhebungsarbeiten erfüllt. Für die zentrale Aufbereitung sprach vor allem die starke Zersplitterung des Materials, die bei einer dezentralisierten Aufbereitung nach Ländern eingetreten wäre und die eine sachliche Prüfung infolge Fehlens von Maßstäben sehr erschwert hätte. Das Erhebungsmaterial mußte vielmehr durch Vergleich in sich auf Wahrscheinlichkeit und Richtigkeit geprüft werden. Bei der geringen Zahl von Unternehmungen in jeder Größenklasse war ein solcher Vergleich nur von einer zentralen Prüfungs- und Aufbereitungsstelle durchzuführen.

Die Beteiligung der Fachverbände war erforderlich, weil die Kostenstrukturserhebung eine Berücksichtigung der Besonderheiten der Struktur der verschiedenen Wirtschaftszweige und ihres von dieser Struktur beeinflussten Rechnungswesens notwendig machte. Außerdem erschien die Beteiligung der Verbände angesichts der Freiwilligkeit der Erhebung dringend geboten. Schließlich waren die Verbände in der Lage, das Statistische Bundesamt bei der kritischen Beurteilung der Aufbereitungsergebnisse zu beraten.

Nach § 2 Abs. 2 des Berliner Volkszählungsgesetzes vom 30. August 1950 (Verordnungsblatt für Groß-Berlin I, S. 383) war das für die Bundesrepublik erlassene Volkszählungsgesetz auch für Groß-Berlin gültig, so daß die Kostenstrukturserhebung auch in West-Berlin durchgeführt werden konnte²⁾.

3. Erhebungseinheit

Erhebungseinheit war die Unternehmung einschließlich aller Verwaltungs- und Hilfsbetriebe. Als Verkehrsunternehmungen wurden solche Unternehmungen angesehen, deren wirtschaftlicher Schwerpunkt nach ihren eigenen Angaben im Verkehrsgewerbe lag. Der sogenannte Werkverkehr wurde also nicht erfaßt. Unternehmungen, die sich nicht auf das Verkehrsgewerbe allein beschränken, sondern z. B. auch Handel treiben oder Reparaturbetriebe unterhalten, die nicht nur für die eigene Unternehmung tätig sind, wurden, sofern ihr Schwergewicht beim Verkehrsgewerbe lag, trotzdem mit ihrem Gesamtumsatz und den gesamten bei ihnen angefallenen Kosten erfaßt. Der Umsatz aus Handelstätigkeit oder Reparaturen wird in solchen Fällen als Teil des Gesamtumsatzes gesondert ausgewiesen. Das bedeutet also, daß die Kostenstrukturserhebung nicht auf die Verkehrsfunktion als solche abgestellt war, sondern auf die Institutionen, die vorwiegend Verkehrsfunktionen ausüben, in ihrer Gesamtheit.

4. Erhebungsmerkmale

Erhebungsmerkmal waren in erster Linie die Kosten, und zwar die ursprünglichen Kosten in ihrer Gliederung nach Kostenarten. Ferner wurden außer dem Verkehrszweig (Kennzeichnung des Gewerbes unter Berücksichtigung von Betriebskombinationen) und der Rechtsform insbesondere die folgenden Angaben erfragt: die Zahl der beschäftigten

¹⁾ Vgl. hierzu Bartels, H.: „Das Programm der Kostenstrukturserhebung 1950“ in „Wirtschaft und Statistik“, 3. Jg., N. F., Heft 10, Okt. 1951, S. 382/385.

²⁾ Die Ergebnisse für West-Berlin werden in der Reihe der Statistischen Berichte (für das Verkehrsgewerbe Arb.Nr. II/7/28) veröffentlicht.

Personen am Stichtag der Arbeitsstättenzählung und im Durchschnitt des Geschäftsjahres, die Bestände, Forderungen und Verbindlichkeiten zu Beginn und am Ende des Geschäftsjahres, der steuerliche Umsatz, der wirtschaftliche Umsatz, gegliedert nach Umsatz aus eigenen Verkehrsleistungen, Umsatz von Handelsware und sonstigem Umsatz, und die innerbetrieblichen Leistungen. Im einzelnen geben hierüber die auf den Seiten 8 bis 12 abgedruckten Erhebungspapiere Aufschluß¹⁾.

Erhebungsbogen und Richtlinien erwiesen sich bei der Durchführung der Erhebung im allgemeinen als brauchbar. Nur in einigen — allerdings nebensächlichen — Punkten wären, wie die Erfahrung gezeigt hat, noch eingehendere Erläuterungen am Platze gewesen.

5. Durchführung der Erhebung und Aufbereitung des Erhebungsmaterials

Die Kostenstrukturserhebung wurde vom Statistischen Bundesamt nach mehrmaliger Beratung in dem dazu gebildeten Fachausschuß, dem außer Vertretern der beteiligten Ministerien, der Statistischen Landesämter und des Statistischen Bundesamts auch Vertreter der verschiedenen Bereiche der gewerblichen Wirtschaft angehörten, sorgfältig vorbereitet. Die Erhebungsbogen wurden, soweit möglich, auf das Rechnungswesen im Verkehrsgewerbe abgestimmt. Dazu wurden eingehende Ausfüllungsrichtlinien gegeben, um eine möglichst einheitliche Beantwortung der gestellten Fragen zu gewährleisten. Bei dem Stand des Rechnungswesens im Verkehrsgewerbe muß natürlich damit gerechnet werden, daß dies nicht in allen Fällen voll erreicht worden ist.

Die Auswahl der befragten Unternehmungen erfolgte durch die Organisationen des Verkehrsgewerbes, und zwar die Arbeitsgemeinschaften Güternahverkehr, Güterfernverkehr und Personenverkehr sowie Spedition und Lagerei, den Verband Deutscher Nichtbundeseigener Eisenbahnen, den Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe, den Verband der Deutschen Binnenschiffahrt nach einem vom Statistischen Bundesamt aufgestellten Erhebungsplan. Der unterschiedliche Stand des betrieblichen Rechnungswesens war neben der Freiwilligkeit der Erhebung ein wesentlicher Grund dafür, daß eine echte Zufallsauswahl unter der Gesamtheit der Verkehrsunternehmen nicht getroffen werden konnte. Mit Hilfe der Verbände mußten vielmehr unter Beachtung der sonstigen Auswahlgesichtspunkte (Repräsentation, Schichtung, regionale Streuung) solche Unternehmungen ausgewählt werden, von denen angenommen werden konnte, daß sie in der Lage sind, den Erhebungsbogen auszufüllen. Die Erhebungsbogen wurden teils von den genannten Organisationen, teils vom Statistischen Bundesamt direkt an die befragten Unternehmungen versandt. Insgesamt gingen aus dem Bundesgebiet für das Verkehrsgewerbe 858 brauchbare Erhebungsbogen ein. Sie verteilen sich in angemessenem Verhältnis auf alle Bundesländer, Verkehrsgebiete und auf kleinere, mittlere und größere Gemeinden.

In allen den Fällen, in denen offenbare Unstimmigkeiten in den Angaben vorlagen oder Zweifel auftauchten, wurde versucht, diese durch Rückfragen zu klären, um so eine einheitliche Ausweisung der gleichen wirtschaftlichen Tatbestände in allen Erhebungsbogen zu erreichen. Diese Rückfragen nahmen erhebliche Zeit in Anspruch. Da die Erhebungsbogen zur Wahrung der Geheimhaltung nur mit einer Kennnummer versehen waren, mußten die Rückfragen, soweit die Versendung der Erhebungsbogen durch die Organisationen erfolgt war, auch über diese geleitet werden, da bei ihnen der Kennnummernschlüssel unter Verschuß lag.

Die Aufbereitung des Erhebungsmaterials erfolgte zentral im Statistischen Bundesamt, und zwar nach dem manuellen Verfahren.

¹⁾ Abgedruckt wird nur die Fassung B des Erhebungsbogens mit den dazugehörigen Ausfüllungsrichtlinien. Im privaten Personenkraftwagenverkehr, im Güterkraftwagennah- und -fernverkehr und im Speditionsgewerbe wurde eine vereinfachte Fassung (A) benutzt.

6. Gruppierung der Unternehmungen

Die erfaßten Unternehmungen wurden grundsätzlich nach dem systematischen Verzeichnis der Arbeitsstätten gegliedert. Ihre Zuordnung zu den einzelnen Wirtschaftsklassen (vierstellige Nummern der Arbeitsstätten-systematik) erfolgte nach dem wirtschaftlichen Schwerpunkt, wie er im Erhebungsbogen von den Unternehmungen selbst angegeben worden war. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß die Grenzen zwischen den einzelnen Klassen des Verkehrsgewerbes zum Teil flüchtig sind. So sind z. B. zahlreiche der nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Zuge der technischen Entwicklung vom Schienenbetrieb zum Betrieb mit Kraftfahrzeugen übergegangen. Die Abgrenzung der nicht bundeseigenen Eisenbahnen ist daher gegenüber dem öffentlichen Personenkraftwagenverkehr und auch gegenüber den Straßenbahnen in manchen Fällen problematisch. Der Personenkraftwagenverkehr, der in der Systematik der Arbeitsstätten in einer Klasse zusammengefaßt ist, wurde bei der Kostenstrukturserhebung in privaten und öffentlichen Personenkraftwagenverkehr aufgegliedert, da Funktionen und Kosten in diesen beiden Gruppen von Unternehmungen unterschiedlich sind. Der Güterkraftwagenfernverkehr wurde hingegen mit dem von der Arbeitsstättenzählung besonders erfaßten gemischten Güterkraftwagennah- und -fernverkehr zusammengefaßt, da die Unternehmungen des Güterkraftwagenfernverkehrs sich in der Regel auch mit dem Güterkraftwagennahverkehr befassen.

Die Binnenschiffahrt ist bei der Arbeitsstättenzählung mit der Hafenschiffahrt in einer Klasse zusammengefaßt worden. Von der Kostenstrukturserhebung wurden nur Binnenschiffahrts-Unternehmungen erfaßt. Ebenso beschränkt sich die Erfassung der Klasse „Binnenwasserstraßen- und -hafenbetriebe“ (8570) auf die Binnenhäfen, da die Binnenwasserstraßen nicht in die Kostenstrukturserhebung einbezogen wurden.

Bei der Spedition erwies sich wiederum die in der Arbeitsstättenzählung durchgeführte gesonderte Behandlung der Möbelspedition einschließlich Möbeltransport bei der Kostenstrukturserhebung als nicht durchführbar. Auch hier wurden daher die Ergebnisse unter Zusammenfassung zweier Klassen der Systematik der Arbeitsstätten ermittelt. Im übrigen muß hier, wie noch näher auszuführen sein wird, mit Überschneidungen mit der Wirtschaftsklasse 8470 (Fuhrwerke) und 8717 (Lagereigewerbe) gerechnet werden.

Innerhalb der einzelnen Verkehrszweige wurden die erfaßten Unternehmungen nach Größenklassen zusammengefaßt, und zwar in Anlehnung an die Größenklassengliederung der Arbeitsstättenzählung. Die Abgrenzung der Größenklassen erfolgt jedoch nicht wie bei dieser nach dem (steuerbaren) Umsatz, sondern nach dem Wert der Gesamtleistung.

In den unteren Größenklassen sind in manchen Verkehrszweigen Unternehmungen enthalten, die ihrem Inhaber nur eine sehr bescheidene Existenzgrundlage bieten. Bei der Überprüfung der Ergebnisse wurde wiederholt die Frage aufgeworfen, ob so kleine Unternehmungen als repräsentativ angesehen werden können. Es ist indessen zu berücksichtigen, daß das Einkommen der Inhaber aus Verkehrsleistungen, zuweilen durch eine Rente, durch Einkommen des Ehegatten, durch Einkommen aus Landwirtschaft u. a. m. ergänzt wird. Es ist auch möglich, daß es sich bei einem Teil der erfaßten Unternehmungen um Neugründungen handelt, die noch nicht voll zur Entfaltung gekommen waren. Im übrigen läßt sich an Hand des Ergebnisses der Arbeitsstättenzählung von 1950 nachweisen, daß es in diesem Jahre zahlreiche Kleinunternehmungen insbesondere im Güterkraftwagennah- und Personenkraftwagenverkehr gab²⁾.

7. Repräsentation

Die folgende Tabelle gibt darüber Aufschluß, wie sich die erfaßten Unternehmungen ihrer Zahl und ihrem Umsatz

²⁾ StBRD Band 45, Heft 2.

Erfaste Unternehmungen und ihr Umsatz nach Wirtschaftsklassen
im Vergleich zum Ergebnis der Arbeitsstättenzählung 1950

Lfd. Nr.	Klasse	Verkehrszweig	Unternehmungen			Umsätze 1949		
			lt. Arbeitsstättenzählung 1950	von der Kostenstruktur-erhebung erfaßt	Repräsentationsgrad	lt. Arbeitsstättenzählung 1950	von der Kostenstruktur-erhebung erfaßt	Repräsentationsgrad
			Anzahl		vH	1000 DM		vH
1	8311 8315	} Nichtbundeseigene Eisenbahnen	133	111	83,5	135 436	165 299	122,0
2	8350	Straßenbahnen	88	25	28,4	577 693	225 456	39,0
3	8410/1	Privater Personenkraftwagenverkehr	11 816	59	0,6	292 027	7 951	5,1
4	8410/2	Öffentlicher Personenkraftwagenverkehr		10			8 935	
5	8441 8447	} Güterkraftwagenfernverkehr	14 053	195	1,4	468 005	17 709	3,8
6	8444	Güterkraftwagenannahverkehr	21 590	206	1,0	281 132	15 124	5,4
7	8551	Binnenschifffahrt	3 414	54	1,6	420 318	63 167	15,0
8	8570	Binnenhäfen	363	40	11,0	111 766	40 525	36,3
9	8711 8714	} Spedition einschl. Möbelspedition und -transport	5 645	158	2,8	838 559	61 678	7,4
Insgesamt			57 102	858	1,5	3 124 936	603 844	19,3

nach auf die einzelnen Verkehrszweige verteilen und welcher Repräsentationsgrad in den einzelnen Zweigen und für die Gesamtheit der untersuchten Verkehrszweige erreicht worden ist. Dieser Repräsentationsgrad entspricht dem Verhältnis der Zahl und des Umsatzes der von der Kostenstruktur-erhebung erfaßten Unternehmungen zu der Gesamtzahl der Unternehmungen und ihrer Umsätze nach dem Ergebnis der Arbeitsstättenzählung 1950¹⁾.

Der Gesamtumsatz der Verkehrswirtschaft (ohne Bundesbahn und Bundespost) betrug 1949 nach der Arbeitsstättenzählung 1950²⁾ 3 636,4 Mill. DM. Davon entfielen auf die in die Kostenstruktur-erhebung einbezogenen Verkehrszweige 3 124,9 Mill. DM (85,9 vH). Nicht untersucht wurden vor allem die Seeschifffahrt, ferner das Fuhrgewerbe (Pferdebetrieb), das Sachverständigen- und Lotsenwesen der See- und Binnenschifffahrt, die Seehäfen, Taucherei-, Fähr- und Flößereibetriebe, Binnenwasserstraßen, Unternehmungen, die überwiegend Lagerei betreiben, sodann der Kraftfahr-unterricht, die private Kraftfahrzeugüberwachung, die Garagen, Reise- und Auswanderungsbüros und Schlafwagen- und Speisewagenunternehmungen.

Zahl der erfaßten Unternehmungen

Die Gegenüberstellung der von der Kostenstruktur-erhebung und von der Arbeitsstättenzählung erfaßten Zahl von Unternehmungen ist angesichts der zur Systematik der Verkehrszweige gemachten Ausführungen nicht ganz unproblematisch. Setzt man sich darüber hinweg, so ergibt sich der höchste, rechnerische Repräsentationsgrad (83,5 vH) der Zahl der erfaßten Unternehmungen nach bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen. In beträchtlichem Abstand folgen die Straßenbahnen mit 28,4 vH und die Binnenhäfen mit

11,0 vH. Bei den übrigen Verkehrszweigen bleibt der Repräsentationsgrad unter 3 vH, im Personenkraftwagenverkehr sogar unter 1 vH. Bei der Beurteilung dieser Zahlen ist indessen zu berücksichtigen, daß die Zahl der überhaupt vorhandenen Unternehmungen in den erstgenannten Verkehrszweigen verhältnismäßig gering ist, während sie in der Binnenschifffahrt, im Speditionsgewerbe und insbesondere im Güter- und Personenkraftwagenverkehr in die Tausende geht. Entscheidend für die Aussagekraft der Ergebnisse ist im übrigen nicht nur das Verhältnis der Zahl der erfaßten Unternehmungen zu ihrer Gesamtzahl, sondern die Erfassung einer hinreichenden absoluten Zahl von Unternehmungen, soweit diese eine gewisse Einheitlichkeit ihrer Struktur erkennen lassen. In stark besetzten Gewerbezweigen mit einheitlicher Struktur genügt deshalb unter Umständen schon ein verhältnismäßig geringer Anteil an der Gesamtzahl der Unternehmungen, um zu einem repräsentativen Ergebnis zu gelangen. Deshalb können die Ergebnisse auch in den Zweigen mit geringem Repräsentationsgrad durchaus brauchbar sein. Bei der Überprüfung der Ergebnisse mit den Sachverständigen der Verbände hat sich ergeben, daß sie tatsächlich als repräsentativ angesehen werden können.

Umsatz der erfaßten Unternehmungen

Betrachtet man die Umsätze der von der Arbeitsstättenzählung 1950 erfaßten Unternehmungen und des von der Kostenstruktur-erhebung erfaßten Teils in ihrem Verhältnis zueinander, so ergibt sich durchweg ein höherer rechnerischer Repräsentationsgrad, wie die letzte Spalte der Tabelle erkennen läßt. Das ist eine Folge der besseren Erfassung der größeren Unternehmungen. Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen steigt der über den Umsatz ermittelte Repräsentationsgrad sogar über 100 vH. Die Erklärung dafür kann nur in den oben behandelten Abgrenzungsschwierigkeiten zu suchen sein.

¹⁾ Der Repräsentationsgrad wurde errechnet, ehe die Ergebnisse der Umsatzsteuerveranlagungsstatistik 1950 vorlagen. Aus Mangel an Arbeitskräften mußte darauf verzichtet werden, die Ergebnisse der Kostenstruktur-erhebung auch noch zu dieser Statistik in Beziehung zu setzen. — ²⁾ StBRD Band 45, Heft 2.

Kostenstrukturerhebung 1950

Angeordnet durch Volkszählungsgesetz 1950 (BGBl. 1950, S. 335)

Verkehrswirtschaft

Bevor Sie den Fragebogen ausfüllen, lesen Sie bitte die „Richtlinien für die Ausfüllung“.

Beachten Sie bitte auch die Hinweise und Fußnoten im Fragebogen.

Berichtsjahr ist das **Geschäftsjahr 1950¹⁾**. Alle Wertangaben werden in vollen DM erbeten.

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

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

Die Angaben werden im Grundsatz für das Gesamtunternehmen erbeten.

I. Allgemeine Fragen:

1. Geschäftsjahr: _____ bis _____ 1950

2. Kennzeichnung des Gewerbes: _____

(Genaue Kennzeichnung des Unternehmens unter Berücksichtigung von Betriebskombinationen, z. B. Reederei und Kohlenhandel; wirtschaftlichen Schwerpunkt bitte unterstreichen).

3. Rechtsform der Unternehmung

1) Die Unternehmung wird betrieben:

a) als Einzelfirma — OHG — KG — GmbH — KGaA — AG — Genossenschaft —
(Zutreffendes bitte unterstreichen)

b) unter einer sonstigen Rechtsform: _____

c) von einer Körperschaft des öffentlichen Rechts, soweit nicht in privater Gesellschaftsform betrieben; ja — nein

2) Beteiligung der öffentlichen Hand

(Nur von Unternehmen in Gesellschaftsform des privaten Rechts auszufüllen).

In welcher Höhe sind an Ihrem Unternehmen Körperschaften des öffentlichen Rechts beteiligt?

(in vH. des Stammkapitals bzw. Grundkapitals) v H

4. Beschäftigte Personena) Am 13. 9. 1950 (Stichtag der Arbeitsstättenzählung)²⁾

b) Im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1950:

Art der Tätigkeit	Zahl der Beschäftigten
(1) Tätiger Inhaber und tätige Mitinhaber	
(2) Mithelfende Familienangehörige ³⁾	
(3) Angestellte und Beamte und Schiffspersonal im Angestelltenverhältnis, z. B. Kapitän	
(4) Arbeiter und Schiffspersonal im Lohnverhältnis, z. B. Matrosen	
(5) Kaufmännische und gewerbliche Lehrlinge, Schiffsjungen	
(6) Insgesamt:	

¹⁾ Deckt sich das Geschäftsjahr nicht mit dem Kalenderjahr, ist das Geschäftsjahr zugrunde zu legen, das mit dem größten Teil in das Kalenderjahr 1950 fällt.²⁾ Einschl. tätige Inhaber und tätige Mitinhaber sowie mithelfende Familienangehörige.³⁾ Im Betrieb tätige Familienangehörige, die in einem Lohn- oder Lehrverhältnis stehen, sind nach Art ihrer Tätigkeit nur in die Zeilen (3) bis (5) einzusetzen.

II. Posten des Jahresabschlusses

(entsprechend der Einkommen- und Körperschaftsteuerbilanz)

1. Bestände an:

a) Hilfs- und Betriebsstoffen, Brenn- und Treibstoffen, Ersatzteilen, Bereifungen, fremdbezogenen Teilen, Schiffsmaterialien u. dgl. ...

b) Handelsware

2. Forderungen

auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen

3. Verbindlichkeiten

auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen

Jahresabschluß am	
..... 1949 1950
DM	DM

III. Jahresumsatz

1. Steuerlicher Gesamtumsatz des Unternehmens (steuerpflichtiger und steuerfreier Umsatz gemäß Umsatzsteuererklärung)

im Kalenderjahr 1949: DM

im Kalenderjahr 1950: DM

■ Entspricht der Umsatz den vereinnahmten oder den vereinbarten Entgelten (§§ 5, 14 UStG)?

2. Gliederung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten⁴⁾

(Wert der Lieferungen und Leistungen im Geschäftsjahr 1950 ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang)

Umsatz

a) aus eigenen Verkehrsleistungen

b) von Handelsware (Handelsumsatz)

c) Sonstiger Umsatz (Vermietung und Verpachtung, Lagerung, Umschlag, Provisionen u. dgl.) ...

Umsatz insgesamt:

DM

IV. Innerbetriebliche Leistungen

selbsterstellte Anlagen u. a., soweit aktiviert

DM

V. Kosten

1. Stoffverbrauch und umgesetzte Handelsware⁵⁾

a) Kosten für Brenn- und Treibstoffe einschließlich Stromverbrauch

darin enthalten: Antriebsstoffe für Fahrzeuge DM

b) Hilfs- und Betriebsstoffe (einschl. Werkzeuge, Ersatzteile, Bereifungen, fremdbezogene Teile, Schiffsmaterialien u. dgl.)

c) Umgesetzte Handelsware zu Einstandspreisen

2. Löhne und Gehälter⁶⁾

(Bar- und Sachbezüge brutto, d. h. vor Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen, aber ohne Arbeitgeberanteil)

a) Löhne insgesamt

b) Gehälter (ohne Ruhegehälter)

c) Ruhegehälter (nur gesetzliche Pensionen und gesetzliche Hinterbliebenenbezüge)

3. Sozialkosten

a) gesetzliche

b) freiwillige

Übertrag:

DM

⁴⁾ Hier ist der **Umsatz** als Gesamtbetrag der abgerechneten Lieferungen und Leistungen abzüglich Erlösschmälerungen (wie nachträgliche Rabatte, Preisnachlässe usw.) sowie abzüglich Umsatzberichtigungen (wie Retouren u. dgl.) einzusetzen.

Der **Eigenverbrauch** ist mit dem Einstandspreis bzw. Herstellungswert anzugeben.

⁵⁾ Als Einstandspreis gilt der Einkaufspreis zuzüglich Beschaffungskosten (Fracht, Anfuhr, Zoll u. dgl.) abzüglich Rabatte, Boni, Retouren, Preisnachlässe jedoch ohne Skonti.

⁶⁾ Ohne Entgelt für Unternehmer und mithelfende Familienangehörige, die in keinem Lohn- und Lehrverhältnis stehen.

DM

Übertrag:

4. **Kalkulatorischer Unternehmerlohn**, d. h. angemessenes Entgelt für die Tätigkeit des Inhabers (der Inhaber) und der mithelfenden Angehörigen im Betrieb (nur von Einzelfirmen und Personengesellschaften auszufüllen)

5. **Instandhaltung und Reparaturen**, eigene und fremde Leistungen insgesamt

DM

darin enthalten: **fremde Leistungen**
(vgl. Pkt. 13 der Ausfüllungsrichtlinien)

6. Steuern

- a) Grundsteuer
- b) Gewerbesteuer einschl. Lohnsummensteuer
- c) Umsatzsteuer
- c) Fahrzeugsteuer
- e) Beförderungsteuer
- f) Sonstige Steuern (z. B. Wechselsteuer, dagegen nicht Einkommen-, Körperschaft u. Vermögensteuer, Soforthilfeabgabe, Zinsen auf Umstellungsgrundschulden, Notopfer Berlin)

7. **Abgaben, Gebühren u. dgl.** (ohne Kanalabgaben)

8. **Versicherungsprämien**

9. **Mieten**

10. **Pachten**

11. Steuerliche Abschreibungen ohne Sonderabschreibungen

- a) auf Gebäude
- b) auf die dem Verkehr dienenden Fahrzeuge
- c) auf sonstige Anlagen, Maschinen und Einrichtungsgegenstände
- d) auf Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen

12. Sonderabschreibungen

- a) gemäß §§ 7a—e EStG
- b) Geringwertige Wirtschaftsgüter, bis DM 500,— im Einzelfall, die im Berichtsjahr angeschafft und ohne Berücksichtigung ihrer längeren Nutzungsdauer voll abgeschrieben werden (gem. § 7 EStDV)

13. **Fremdkapitalzinsen**

darin enthalten: Zinsen auf Umstellungsgrundschulden DM

14. **Schlepplöhne**

15. **Sonstige Kosten**, soweit vorstehend nicht einzeln erfragt
(Betriebsgemeinkosten, Verwaltungsgemeinkosten, Reiseauslagen u. dgl.)

Kosten insgesamt:

Kostenstrukturhebung 1950

Verkehrswirtschaft

Richtlinien für die Ausfüllung des Fragebogens

Vorbemerkung

Die Kostenstrukturhebung wird auf Grund des Volkswirtschaftsgesetzes 1950 (BGBl. 1950, S. 335) durchgeführt. Sie verfolgt das Ziel, die Kostenstruktur in allen wichtigen Gewerbe- und Berufszweigen zu untersuchen, um vor allem neue Unterlagen für Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen zu schaffen. Die Geheimhaltung aller in dem Fragebogen gemachten Angaben ist gesetzlich gesichert. Durch das Kennnummern-

system und den Verzicht auf Unterschrift und Firmenangabe wird darüber hinaus jedem Mißbrauch der Angaben vorgebeugt. — Reichen die vorhandenen Unterlagen zur Beantwortung einzelner Fragen nicht aus, genügen sorgfältige Schätzungen.

Die folgenden Erläuterungen zu einzelnen Punkten des Fragebogens sollen die Ausfüllung erleichtern.

Allgemeines

Die Erhebung wendet sich grundsätzlich an die **Unternehmung**. Alle Angaben im Fragebogen werden daher einschließlich sämtlicher Zweigstellen, Verwaltungs- und Hilfsbetriebe u. dgl. benötigt. Unternehmungen, deren Tätigkeit über den Bereich des Verkehrs hinausgeht, machen alle Angaben für den Gesamt-

bereich ihrer Geschäftstätigkeit. Verkehrsunternehmen mit Einzelhandel, eigener Herstellung, Reparaturen u. ä. füllen daher den Fragebogen unter Einschluß der Tätigkeit im Einzelhandel usw. aus.

I. Beschäftigte Personen

1. Ziffer I, 4 des Fragebogens

Zu den **Beschäftigten** zählen auch vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber. Stundenweise oder halbtags Beschäftigte sowie Kurzarbeiter sind voll zu zählen; Arbeitskräfte, die nur an bestimmten Tagen beschäftigt werden, sind dagegen nur mit dem entsprechenden Bruchteil zu berücksichtigen.

Der **Jahresdurchschnitt** der Beschäftigten errechnet sich aus der Summe der Beschäftigten an den Monatsenden geteilt durch 12. Liegen nennenswerte Schwankungen der Beschäftigtenzahl während des Jahres nicht vor, genügt der Durchschnitt aus der Beschäftigtenzahl zu Beginn und am Ende des Geschäftsjahres.

II. Posten des Jahresabschlusses

Hier werden die Angaben aus den **Einkommen bzw. Körperschaftsteuerbilanzen** erbeten.

2. Ziffer II, 1

Die **eigenen Bestände** sollen grundsätzlich zu Einstandspreisen eingesetzt werden. Bei **selbstergestellten** oder bearbeiteten Waren ist der **Herstellungswert** anzugeben. Als **Einstandspreis** gilt der Einkaufspreis zuzüglich Beschaffungskosten (Fracht, Anfuhr, Zoll u. dgl.) abzüglich Rabatte, Boni, Retouren, Preisnachlässe, jedoch ohne Abzug der Skonti.

3. Ziffer II, 2

Zu den **Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen** gehören auch vorgelegte Frachten und Versicherungsspesen sowie aufgelaufene Verzugszinsen.

4. Ziffer II, 3

Zu den **Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen** gehören alle Verbindlichkeiten, die aus dem Bezug von Waren und der Inanspruchnahme von Dienstleistungen entstanden sind.

III. Jahresumsatz

5. Ziffer III, 1

Für den **steuerlichen Umsatz** ist der Berichtszeitraum in jedem Fall das Kalenderjahr. Es ist zu kennzeichnen, ob der Umsatzsteuererklärung die **vereinnahmten Entgelte** (eingegangene Zahlungen und sonstige Entgelte) oder die **vereinbarten Entgelte** (ausgestellte Rechnungen) zugrunde gelegt wurden.

6. Ziffer III, 2

Als **wirtschaftlicher Umsatz** gilt hier der Gesamtbetrag der im Geschäftsjahr 1950 für Lieferungen und Leistungen erstellten Rechnungen einschließlich des Eigenverbrauchs. Nicht zu berücksichtigen sind Proforma-Rechnungen, die z. B. zur Einforderung von Vorauszahlungen ausgestellt wurden. Fracht- und Schlepplohneinnahmen sind unter Ziffer III, 2a einzusetzen.

IV. Innerbetriebliche Leistungen

7. Ziffer IV

Soweit in den Kosten unter Ziffer V Aufwendungen für mit **eigenen Arbeitskräften** und **eigenem Material** im Geschäftsjahr 1950 ausgeführte innerbetriebliche Leistungen, z. B. „selbsterstellte Anlagen“ enthalten sind, sind diese in Höhe des aktivierten Wertes (Herstellungswert) abzüglich etwaiger Fremdleistungen als Leistung des **eigenen Betriebes** hier anzugeben. Abschreibungen sind hier nicht zu berücksichtigen.

Beispiel: Herstellung eines Materialschuppens

mit einem Aktivierungswert von ...	25 000,— DM
abzüglich Fremdleistungen	5 000,— DM
der Restbetrag von	20 000,— DM
bestehend aus 10 000,— DM für eigenes Material,	
8 000,— DM für eigene Löhne und 2 000,— DM für	
Fertigungsgemeinkosten fällt als eigene Leistung	
unter Ziffer IV.	

Zu den innerbetrieblichen Leistungen gehören auch Modelle für den eigenen Betrieb, Versuche u. a., soweit diese aktiviert werden.

V. Kosten 1950

Als **Kosten** sind die für das Geschäftsjahr 1950 zu entrichtenden Beträge anzugeben, nicht die in diesem Geschäftsjahr tatsächlich gezahlten. Nachzahlungen für vorhergehende Jahre und Vorauszahlungen für spätere dürfen daher in den Zahlenangaben nicht berücksichtigt werden.

8. Ziffer V, 1

Unter **Stoffverbrauch** und **umgesetzte Handelsware** ist der **gesamte Verbrauch** von Stoffen, Waren zur Verarbeitung oder zum Verkauf aufzuführen. Nicht unter Stoffverbrauch fallen hier Bürobedarf, Organisationsmittel, Zeitungen usw., welche zu Ziffer V, 13 „Sonstige Kosten“ gehören.

9. Ziffer V, 2

Unter **Löhnen und Gehältern** ist jeweils die Summe der **Bruttobeträge** (Ba- und Sachbezüge) ohne jeden Abzug einzusetzen. Diese Beträge verstehen sich **ohne Arbeitgeberanteile zur Pflichtversicherung**. Die **Bruttobeträge** enthalten alle Vergütungen für geleistete Arbeit zuzüglich der Vergütung für Feiertags- und Überstunden und Bezahlung von Arbeitsausfällen und Arbeitsversäumnissen, Weihnachtsg Gratifikationen, ferner Leistungs-, Schmutz- und Lästigkeitszulagen sowie die vielfach gezahlten Hausstandszulagen (Frauen- und Kindergeld). Bei Schifffahrtsbetrieben bitten wir die Vergütung für Kapitane, Schiffsführer unter Gehälter, für Matrosen, Lotsen u. a. unter Löhne anzugeben.

Nicht zu berücksichtigen sind hier dagegen freiwillige soziale Aufwendungen, ferner Vergütungen, die als Spesensersatz anzusehen sind (wie Wege- und Übernachtungsgeld, Kleiderzulagen u. dgl.). Letztere sind bei den sonstigen Kosten (Ziffer V, 13 des Fragebogens) zu berücksichtigen, Entgelte für Unternehmer und mithelfende Familienangehörige, die in keinem Lohn- oder Lehrverhältnis stehen, sind nicht unter „Löhne und Gehälter“, sondern unter Ziffer V, 4 des Fragebogens anzugeben.

10. Ziffer, 3a

Zu den **gesetzlichen sozialen Aufwendungen** sind die Arbeitgeberanteile zur Pflichtversicherung (Kranken-, Angestellten-, Invaliden-, Arbeitslosenversicherung) sowie die Berufsgenossenschaftsbeiträge zu rechnen.

11. Ziffer V, 3b

Die **freiwilligen sozialen Aufwendungen** müssen betriebs- und branchenüblich sein, dem Grundsatz einer geordneten Wirtschaftsführung entsprechen und sich im einzelnen in angemessenem Rahmen halten. Sie sind hier nur anzugeben, soweit sie steuerlich als Betriebsausgaben zulässig sind.

Zu den freiwilligen sozialen Aufwendungen rechnen u. a.:

- Umzugsvergütungen,
- Trennungentschädigungen,
- Fahrtkostenersatz und -zuschüsse für Fahrten zu und von der Arbeitsstätte,
- Wegezeitentschädigungen,
- Aufwendungen für zusätzliche Invaliden-, Alters- und Hinterbliebenenfürsorge,
- Sterbegelder und Aufwendungen bei Beisetzungen,
- Unterstützungen in Notfällen,
- Beiträge zu betrieblichen Pensions- und Unterstützungskassen, zum Einkauf von Arbeitnehmern in Unfall-, Lebens- und Rentenversicherungen sowie zu Belegschaftsversicherungen,
- Freiwillige Aufwendungen für Unfallverhütungen und Gesundheitsfürsorge,
- Aufwendungen für Betriebsfeiern, Betriebssport u. dgl.,
- Aufwendungen zur Verbilligung der Belegschaftspflege und des Wareneinkaufs für die Belegschaft, Studienbeihilfen, Ausbildungsbeihilfen,
- Aufwendungen für Unterbringung und Wohnung der Belegschaft, Mietbeihilfen u. dgl.

12. Ziffer V, 4

Das **Unternehmerentgelt** ist ein angemessenes Entgelt für die im Betrieb tätigen Inhaber; desgleichen für die im Betrieb mithelfenden Familienangehörigen des oder der Inhaber (**nur bei Einzelfirmen und Personengesellschaften**). Als angemessen gilt die Höhe des durchschnittlichen Gehaltes eines Angestellten mit entsprechender Tätigkeit in einem Unternehmen gleichen Standortes, gleichen Geschäftszweiges und gleicher Bedeutung.

13. Ziffer V, 5

Die **gesamten Instandhaltungs- und Reparaturkosten**, die sowohl die **eigenen** als auch die **fremden Leistungen** enthalten, sind von großem Interesse. Diese Position darf aber in ihrer

Gesamtheit nicht zur Summenbildung aller Kosten verwendet werden, da in den Positionen V, 1 der gesamte Stoffverbrauch und unter V, 2—3 die gesamten Personalkosten (einschl. des Aufwandes für Instandhaltungen mit **eigenen Kräften**) enthalten sind. Daher sind die **gesamten Instandhaltungskosten in der Vorspalte** und der Wert der **fremden Leistungen in der Hauptspalte** einzusetzen.

14. Ziffer V, 7

Hierzu zählen: die Gebühren für Müllabfuhr, Kanalisation, Straßenreinigung usw.

Abgaben an die Gebietskörperschaften, Gleisabgaben, Pflasterabgaben, Konzessionsgebühren u. dgl.

15. Ziffer V, 8

Bei den **Versicherungsprämien** dürfen Prämien für private Versicherungen zugunsten des Inhaber und seiner Angehörigen nicht mitangegeben werden.

16. Ziffer V, 9 u. 10

Unter **Mieten** und **Pachten** sind die Mieten oder Pachten für Räume, Maschinen und sonstige Gegenstände anzugeben.

17. Ziffer V, 11

Bei den **Abschreibungen auf das Anlagevermögen** sind im allgemeinen die steuerlichen Abschreibungen **ohne** Sonderabschreibungen anzugeben. Abschreibungen auf Anlagen, die nicht dem Betriebszweck dienen, dürfen darin nicht enthalten sein.

Bei den Verkehrsunternehmen, die nach dem Festwertverfahren bilanzieren, sind die Zuweisungen zum Erneuerungsfond hier entsprechend einzusetzen. Weiterhin sind bei Firmen, deren Anlagen dem sogen. Heimfallrecht unterliegen, die entsprechenden Aufwendungen hier anzuführen.

18. Ziffer V, 12

Sonderabschreibungen gemäß §§ 7 a—e EStG entstehen durch

- Bewertungsfreiheit für Ersatzbeschaffung beweglicher Wirtschaftsgüter,
- erhöhte Abschreibung für Wohngebäude,
- Förderung des Wohnungsbaues,
- Bewertungsfreiheit für Schiffe,
- Bewertungsfreiheit für Fabrikgebäude, Lagerhäuser und landwirtschaftliche Betriebsgrundstücke.

19. Ziffer V, 13

Bei nicht voll betrieblich genutzten Gebäuden sind nur die anteiligen Hypotheken- und Umstellungsgrundschuldzinsen anzusetzen.

20. Ziffer V, 15

Hierin sind **alle Kosten**, die vorher nicht im einzelnen aufgeführt worden sind, anzugeben. Im wesentlichen handelt es sich um Verwaltungskosten wie Büro- und Schreibmaterial, Werbe- und Insertionskosten, Postkarten, Zeitungen, Reisekosten, Spesen usw.

II. Aufbau und Inhalt der Tabellen

Im folgenden wird der Aufbau der Ergebnistabellen kurz besprochen. Dabei werden vor allem die im Kopf der Tabellen benutzten Begriffe erläutert, soweit sie nicht ohne weiteres verständlich sind, um so den Aussagewert der Tabellen deutlich zu machen. Für alle sechs Tabellen gilt folgendes:

Die Ergebnisse werden zum Teil als absolute Zahlen, zum Teil als Verhältniszahlen (in vH) und als Beziehungszahlen (z. B. Kopfquoten) dargestellt. Die absoluten Zahlen beziehen sich zum Teil auf die Gesamtheit der erfaßten Unternehmungen. In den meisten Fällen stellen sie jedoch Durchschnittszahlen je erfaßte Unternehmung dar.

Im allgemeinen ist die einzelne Zahl unabhängig von der Zeilensumme auf die kleinste zur Darstellung kommende Einheit auf- oder abgerundet worden. Durch dieses Vorgehen können kleine Differenzen in den Summen entstehen. Beim Vergleich der Ergebnisse nach Zweigen und Größenklassen darf nicht übersehen werden, daß die errechneten Verhältniszahlen sich gegenseitig beeinflussen. Wenn z. B. in dem einen Falle hohe, in dem anderen geringe Materialkosten entstehen, so kann sich allein aus diesem Grunde in dem ersten Falle ein niedriger, im zweiten ein hoher Anteil der Personalkosten an dem Wert der Gesamtleistung ergeben.

Alle Angaben beziehen sich auf die Unternehmung als Ganzes, also auf Verkehrsunternehmungen einschließlich etwa angegliederter Handels-, Reparatur- oder Fertigungsbetriebe. Soweit Durchschnittszahlen je Unternehmung ausgewiesen werden, sind diese im Durchschnitt der betreffenden Größenklasse — bei fehlender Größenklassengliederung im Durchschnitt des Verkehrszweiges — errechnet worden, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob es sich um Einzelfirmen und Personengesellschaften, um Kapitalgesellschaften oder öffentliche Unternehmungen handelt, sowie ohne Rücksicht auf sonstige im Einzelfall auftretende Besonderheiten.

1. Steuerlicher Umsatz 1949 und 1950, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1950

Der in Tabelle 1 ausgewiesene steuerliche Umsatz entspricht dem steuerpflichtigen und steuerfreien Gesamtumsatz der Unternehmung gemäß Umsatzsteuererklärung. Er bezieht sich stets auf das Kalenderjahr und wird für die erfaßten Unternehmungen insgesamt, im Durchschnitt der in jeder Größenklasse erfaßten Unternehmungen und je in der Unternehmung beschäftigte Person ausgewiesen. Zu den beschäftigten Personen sind tätige Inhaber und tätige Mitinhaber, mithelfende Familienangehörige, Angestellte, Lehrlinge und Anlernlinge, Arbeiter und sonstiges Personal ohne Rücksicht auf den Umfang und die Art ihrer Leistung voll gezählt worden. Aus diesem Grunde sind die Angaben je beschäftigte Person — das gilt nicht nur für den steuerlichen Umsatz, sondern auch für die Gesamtleistung — nicht ohne weiteres für alle Zwecke verwertbar. In den niedrigeren Kopfquoten, die sich in den unteren Größenklassen des privaten Verkehrsgewerbes im Vergleich zu den oberen Größenklassen ergeben, drückt sich nicht nur eine geringere Ausnutzung der hier eingesetzten Arbeitskräfte aus, sondern zum Teil auch die Beschäftigung von Lehrlingen und mithelfenden Familienangehörigen, die hier stärker ins Gewicht fallen als in den oberen Größenklassen.

Der wirtschaftliche Umsatz (Spalte 6ff. der Tabelle 1) stellt den Wert der Lieferungen und Leistungen ohne Rücksicht auf die steuerlichen Bestimmungen, insbesondere ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang dar; außerdem bezieht er sich nicht, wie der steuerliche Umsatz, auf das Kalenderjahr, sondern auf das Geschäftsjahr. In den Fällen, in denen das Geschäftsjahr nicht dem Kalenderjahr 1950 entsprach, war nach dem Wortlaut des Erhebungsbogens das Geschäftsjahr zugrunde zu legen, dessen größerer Teil in das Kalenderjahr 1950 fiel. So ist es vor allem zu erklären, daß der wirtschaftliche Umsatz sich vielfach vom steuerlichen Umsatz — wenn auch nicht wesentlich — unterscheidet.

Der wirtschaftliche Umsatz war im Erhebungsbogen aufzugliedern in Umsatz aus eigenen Verkehrsleistungen, aus

Handelstätigkeit und aus sonstigen Umsätzen, wozu z. B. Einnahmen aus Vermietung, Provisionen, aber auch Umsätze aus Reparatur- und sonstigen Nebenbetrieben, wie sie z. B. in der Binnenschifffahrt vorkommen, zu rechnen waren.

Addiert man zum wirtschaftlichen Umsatz die innerbetrieblichen Leistungen, bei denen es sich um die selbsterstellten aktivierten Anlagen handelt, kommt man zu der Gesamtleistung (Spalte 12ff. der Tabelle 1), die als Bezugsgröße für die Kosten und als Merkmal für die Größenklassengliederung in allen Tabellen eine wichtige Rolle spielt¹⁾. Sie wird ebenfalls für die Gesamtheit der erfaßten Unternehmungen, je Unternehmung und je in der Unternehmung beschäftigte Person ausgewiesen. Die Angaben über die Gesamtleistung je in der Unternehmung beschäftigte Person beleuchten lediglich die unterschiedliche Struktur der einzelnen Verkehrszweige. Sie sind, von der Problematik der vollen Einbeziehung der mithelfenden Familienangehörigen und der Lehrlinge in die Gesamtzahl der Beschäftigten abgesehen, insbesondere kein Ausdruck für die unterschiedliche Produktivität in den einzelnen Zweigen. Diese wird besser durch die Wertschöpfung je beschäftigte Person ausgedrückt²⁾.

2. Kosten und Betriebsergebnis 1950

Die Tabelle 2 behandelt die (ursprünglichen) Kosten und das Betriebsergebnis. Die Kosten sind periodengerecht erfragt worden. Nachzahlungen für frühere Geschäftsjahre und Vorauszahlungen auf spätere blieben also unberücksichtigt.

Zunächst werden Stoffverbrauch und umgesetzte Handelsware, also die beiden wichtigsten Vorleistungen vorgelagerter Unternehmungen, ausgewiesen. Beim Stoffverbrauch handelt es sich im Verkehrsgewerbe in erster Linie um Brenn- und Treibstoffe sowie Energie, ferner um sonstige Hilfs- und Betriebsstoffe. Material zur Be- oder Verarbeitung kommt nur in Betracht, soweit eigene Reparatur- oder Fertigungsbetriebe bestehen oder Anlagen selbst erstellt werden. Zum Stoffverbrauch gehören auch Werkzeuge, Ersatzteile, Bereifungen und dgl.

Umgesetzte Handelsware tritt in mehreren Zweigen des Verkehrsgewerbes auf, so besonders im Güternahverkehr, bei den Spediteuren und in der Binnenschifffahrt.

Die Personalkosten werden aufgliedert in Löhne, Gehälter, gesetzliche und freiwillige soziale Aufwendungen. Es handelt sich hierbei lediglich um die für fremde Arbeitskräfte gezahlten Beträge. Der nur kalkulatorisch zu ermittelnde Unternehmerlohn und das kalkulatorische Entgelt für die etwa mithelfenden Familienangehörigen sind nicht zu den Personalkosten gezählt worden, sondern werden als Teil des Betriebsergebnisses (Spalte 34) besonders ausgewiesen.

Als Löhne und Gehälter war die Summe der Bruttobeträge (Bar- und Sachbezüge) ohne jeden Abzug einzusetzen. Die Arbeitgeberanteile zur Pflichtversicherung waren dabei nicht zu berücksichtigen. Die Bruttobeträge enthalten alle Vergütungen für geleistete Arbeit zuzüglich etwaiger Vergütungen für Feiertagsarbeit und Überstunden, ferner für die Bezahlung von Arbeitsausfällen und Arbeitsversäumnissen, Weihnachtsgratifikationen, Leistungs-, Schmutz- und Lästigkeitszulagen sowie die vielfach gezahlten Hausstandszulagen (Frauen- und Kindergeld). Sie enthalten aber nicht freiwillige soziale Aufwendungen sowie Vergütungen, die als Spesensersatz anzusehen sind (Wege- und Übernachtungsgeld, Kleiderzulagen und dgl.). Diese waren — mit Ausnahme der besonders ausgewiesenen freiwilligen sozialen Aufwendungen — zu den Sonstigen Kosten (Spalte 30/31 der Tabelle 2) zu rechnen.

Bei den öffentlichen Verkehrsunternehmungen erscheinen im Gegensatz zu den privaten neben Löhnen, Gehältern und

¹⁾ Soweit die selbsterstellten Anlagen nicht gesondert erfragt worden sind, entspricht die Gesamtleistung dem wirtschaftlichen Umsatz.

²⁾ Vgl. Fürst, G.: „Die amtliche Statistik im Dienste der Produktivitätsmessung“, 5. Jg. N.F., Heft 6, Juni 1953, und „Probleme der industriellen Produktionsstatistik“ in „Wirtschaft und Statistik“, 6. Jg. N.F., Heft 7, Juli 1954.

sozialen Aufwendungen noch Ruhegehälter, die in Spalte 8 behandelt werden.

Zu den gesetzlichen sozialen Aufwendungen gehören außer den Arbeitgeberanteilen zur Pflichtversicherung (Kranken-, Angestellten-, Invaliden- und Arbeitslosenversicherung) auch die Beiträge zu Berufsgenossenschaften. Die freiwilligen sozialen Aufwendungen waren nur anzugeben, soweit sie ursprüngliche Kosten und steuerlich als Betriebsausgaben zugelassen sind. Sie mußten betriebs- und branchenüblich sein und dem Grundsatz einer geordneten Wirtschaftsführung entsprechen. Zu ihnen rechnen unter anderem:

- Umzugsvergütungen,
- Trennungsentschädigungen,
- Fahrtkostenersatz und -zuschüsse für Fahrten zu und von der Arbeitsstätte,
- Wegezeitentschädigungen,
- Aufwendungen für zusätzliche Invaliden-, Alters- und Hinterbliebenenfürsorge zugunsten von Arbeitern und Angestellten,
- Sterbegelder und Aufwendungen bei Beisetzungen,
- Unterstützungen in Notfällen,
- Beiträge zu betrieblichen Pensions- und Unterstützungskassen, zum Einkauf von Arbeitnehmern in Unfall-, Lebens- und Rentenversicherungen,
- Freiwillige Aufwendungen für Unfallverhütungen und Gesundheitsfürsorge,
- Aufwendungen für Betriebsfeiern, Betriebssport u. dgl.,
- Aufwendungen zur Verrbilligung der Belegschaftsverpflegung und des Wareneinkaufs für die Belegschaft, Studienbeihilfen, Ausbildungsbeihilfen,
- Aufwendungen für Unterbringung und Wohnung der Belegschaft, Mietbeihilfen u. dgl.

Die Aufwendungen für die Instandhaltung und Reparatur von Betriebseinrichtungen durch fremde Betriebe sind, soweit sie gesondert erfragt wurden, aus Spalte 11 ersichtlich.

Bei den Steuern handelt es sich um die Steuern, die im Hinblick auf die Gewinnermittlung Kostencharakter haben. Einkommen- und Körperschaftsteuer und ihre Nebensteuern sowie die Vermögensteuer sind nicht erfaßt worden, auch nicht die etwaigen Zinsen auf Umstellungsgrundschulden und die Soforthilfeabgabe. Zu den Steuern gehören insbesondere die Grundsteuer, die Gewerbesteuer, die Umsatzsteuer, die Kraftfahrzeugsteuer, die Beförderungssteuer und die Wechselsteuer. Sie werden in der Tabelle 2 (Spalte 12ff.) einzeln ausgewiesen, soweit nicht die (vereinfachte) Fassung A des Erhebungsbogens benutzt wurde (vgl. Fußnote 1 auf S. 6). Getrennt davon wurden die öffentlichen Abgaben und Gebühren erfragt.

Dazu gehören Zulassungsgebühren, ferner Kosten für Müllabfuhr, Kanalisation und Straßenreinigung.

Bei den Versicherungsprämien (Spalte 20) handelt es sich lediglich um die für Rechnung der Unternehmung anfallenden Versicherungskosten. Selbstverständlich waren hier die Versicherungsprämien zugunsten des Betriebsinhabers und seiner Angehörigen (Krankenversicherung, Lebensversicherung usw.) nicht zu berücksichtigen.

Miet- oder Pachtkosten fallen nur bei den Unternehmungen an, die ganz oder zum Teil in gemieteten Räumen betrieben werden oder gepachtet sind. Die hier auftretenden Durchschnittsbeträge je Unternehmung und in vH der Gesamtleistung stellen Durchschnitte aller erfaßten Unternehmungen dar und geben also über die Mietkosten der Mitbetriebe und über die Pachtkosten von Pachtbetrieben keinen Aufschluß.

Die im Verkehrsgewerbe sehr wichtigen Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen werden für das private Verkehrsgewerbe (Güternah- und -fernverkehr, Personenkraftwagenverkehr, Spedition) nur in einer Summe ausgewiesen. Bei den ganz oder überwiegend in der öffentlichen Hand befindlichen Zweigen hingegen (öffentlicher Personenkraftwagenverkehr, nichtbundeseigene Eisenbahnen, Straßenbahnen, Binnenhäfen) und auch bei der Binnenschifffahrt war

eine Aufgliederung nach Abschreibungen auf Gebäude, Abschreibungen auf die dem Verkehr dienenden Fahrzeuge und Abschreibungen auf sonstige Anlagen, Maschinen, Einrichtungen usw. möglich. Getrennt von den Abschreibungen auf Sachanlagevermögen wurden die Abschreibungen auf Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen erfaßt (Spalte 26). Bei den Abschreibungen handelt es sich um die steuerlichen Abschreibungen ohne die Sonderabschreibungen gemäß § 7a bis e EStG, aber einschließlich der Hälfte der Sonderabschreibungen für geringwertige Wirtschaftsgüter (§ 7 EStDV). Die so abgewandelten steuerlichen Abschreibungen dürften den verbrauchsbedingten Abschreibungen, die als solche bei einer großen Zahl der erfaßten Unternehmungen nicht erfragt werden konnten, ziemlich nahe kommen.

Zu den Zinsen für Fremdkapital rechnen außer den Zinsen für lang- und kurzfristige Betriebsschulden auch die Zinsen auf Hypotheken, soweit diese auf betrieblich genutzten Grundstücken eingetragen sind. Die Zinsen auf Umstellungsgrundschulden werden gesondert ausgewiesen.

Zu den Sonstigen Kosten gehören außer den bereits erwähnten und in Spalte 31 ausgegliederten Spesen und sonstigen Vergütungen für das Fahrpersonal u. a. Aufwendungen für Büro- und Schreibmaterial, Werbung, ferner Telegramm- und Fernspreckgebühren, Portokosten, Reisespesen u. dgl.

Das Betriebsergebnis wurde als Differenz zwischen der Gesamtleistung und der Summe der Kosten errechnet. Es schließt das kalkulatorische Entgelt für die Tätigkeit der Inhaber und der etwa mithelfenden Familienangehörigen ein. Natürlich kommt dieses nur für die als Einzelfirma oder Personengesellschaft betriebenen Unternehmungen in Betracht und nicht für die Kapitalgesellschaften und die als Körperschaften des öffentlichen Rechts oder von öffentlichen Verwaltungen selbst betriebenen Unternehmungen. Außerdem enthält das Betriebsergebnis die Zinsen für das im Betrieb arbeitende Eigenkapital, da nur die Fremdkapitalzinsen zu den Kosten gerechnet worden sind. Insoweit entspricht es also — von der neutralen Ergebnisrechnung abgesehen — dem Gewinn aus Gewerbebetrieb im steuerrechtlichen Sinne. Es unterscheidet sich von diesem jedoch insofern, als die Sonderabschreibungen gemäß § 7a bis e EStG nicht zu den Kosten gerechnet worden sind und die Abschreibungen für geringwertige Wirtschaftsgüter, wie oben erwähnt, nur zur Hälfte. Die Sonderabschreibungen werden am Schluß der Tabelle 2 noch gesondert ausgewiesen. Es handelt sich dabei um die Sonderabschreibungen auf Grund der Bewertungsfreiheit für die Ersatzbeschaffung beweglicher Wirtschaftsgüter, erhöhte Absetzungen für Wohngebäude, Absetzungen für Aufwendungen zur Förderung des Wohnungsbaues, Abschreibungen auf Grund der Bewertungsfreiheit für Schiffe, Fabrikgebäude, Lagerhäuser und landwirtschaftliche Betriebsgebäude.

3. Beschäftigte und Personalkosten 1950 je Unternehmung

Die Tabelle 3 gibt zunächst über die Zahl und die Zusammensetzung der beschäftigten Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres Aufschluß. Hierzu zählen auch vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber. Dauernd stundenweise oder halbtags Beschäftigte, sowie Kurzarbeiter sind voll gezählt worden. Arbeitskräfte, die nur an bestimmten Tagen beschäftigt wurden, waren dagegen nur mit dem entsprechenden Bruchteil anzugeben.

Der Jahresdurchschnitt der beschäftigten Personen war aus der Summe der Beschäftigten am Ende jedes Monats geteilt durch zwölf zu errechnen. In den Fällen, in denen die Beschäftigtenzahl des Jahres nicht nennenswert schwankte, konnte nach den Ausfüllungsrichtlinien der Jahresdurchschnitt auch als Durchschnitt aus der Beschäftigtenzahl zu Beginn und am Ende des Geschäftsjahres errechnet werden. Tätige Inhaber und Mitinhaber kommen wiederum nur bei den als Einzelfirma und Personengesellschaft betriebenen

Privatunternehmungen in Betracht. Nur in dieser Gruppe von Unternehmungen treten auch mithelfende Familienangehörige auf, und zwar vor allem bei den kleineren Unternehmungen. Beamte kommen neben Angestellten und Schiffspersonal im Angestelltenverhältnis bei den öffentlichen Unternehmungen vor. Die Schiffsjungen werden zusammen mit den kaufmännischen und gewerblichen Lehrlingen ausgewiesen.

Die Zusammensetzung der Beschäftigten gibt nicht nur Einblicke in die unterschiedliche Personalstruktur, sondern beleuchtet vor allem noch einmal die Problematik der Kopfquoten.

Weiterhin werden in der Tabelle 3 Angaben über die absolute Höhe der Personalkosten je Unternehmung gemacht, und zwar getrennt nach Löhnen, Gehältern, Ruhegehältern (die nur bei den öffentlichen Unternehmungen vorkommen) und den gesetzlichen und freiwilligen sozialen Aufwendungen. Die Summe der sozialen Aufwendungen wird schließlich zur Summe der Löhne und Gehälter in Beziehung gesetzt, jedoch nur für die Zweige des Verkehrsgewerbes, die von Privatunternehmungen betrieben werden. Bei den öffentlichen Unternehmungen wäre diese Relation nicht sinnvoll, da freiwillige Sozialaufwendungen (z. B. Notstandsbeihilfen und Unterstützungen) nicht nur an Lohn- und Gehaltsempfänger, sondern auch an Ruhegehaltsempfänger gezahlt werden können.

4. Posten des Jahresabschlusses 1950 je Unternehmung

Die Tabelle 4 enthält einige Posten aus der Schlußbilanz für das Jahr 1950, wiederum im Durchschnitt der auf die einzelnen Größenklassen entfallenden Unternehmungen ausgedruckt. Ein Gesamtbild von der Vermögen- und Kapitalstruktur läßt sich daraus leider nicht gewinnen, da lediglich die Bestände an Hilfs- und Betriebsstoffen, Brenn- und Treibstoffen, Ersatzteilen usw., die Bestände an Handelsware, die Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen und die Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen erfragt werden konnten. Es fehlt auf der Aktivseite vor allem das für die Vermögensstruktur des Verkehrsgewerbes entscheidend wichtige Anlagevermögen.

Die erfragten Bilanzposten gehen auf die Einkommen- bzw. Körperschaftsteuerbilanz zurück. Die Material- und Warenbestände sind zu Einstandspreisen bewertet, also zum Einkaufspreis zuzüglich Beschaffungskosten (Fracht, Anfuhr durch Fremde, Zoll und dgl.) abzüglich Rabatte, Boni, Retouren, Preisnachlässe, jedoch ohne Abzug der Skonti.

Zu den Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen gehören auch vorgelegte Frachten und Versicherungsspesen sowie aufgelaufene Verzugszinsen.

III. Die Kostenstruktur im Verkehrsgewerbe

Bei der Kostenstrukturserhebung 1950 handelt es sich um einen ersten Versuch, in die zahlenmäßig bisher noch kaum durchleuchtete betriebswirtschaftliche Struktur des Verkehrsgewerbes einzudringen. Obgleich die Ergebnisse noch nicht in jeder Hinsicht befriedigen und manche Fragen ungeklärt bleiben mußten, geben sie doch wichtige Aufschlüsse über die strukturellen Besonderheiten der einzelnen Verkehrszweige.

Bei der Beurteilung der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, daß sie sich auf das Jahr 1950 beziehen. Seitdem sind — zum Teil wesentliche — Änderungen sowohl auf der Leistungsseite als auch auf der Kostenseite eingetreten, so daß sich auch das Verhältnis der einzelnen Kostenarten zur Gesamtleistung verschoben haben kann. Auf die Gegenwart lassen sich die Ergebnisse daher nicht mehr ohne weiteres anwenden. Will man sie zur Beurteilung aktueller wirtschaftlicher Fragen des Verkehrsgewerbes heranziehen, muß man die seit 1950 eingetretene Entwicklung entsprechend berücksichtigen.

Da die Unternehmungen in den einzelnen Zweigen des Verkehrsgewerbes sehr unterschiedliche Funktionen ausüben, ist ein Vergleich sämtlicher erfaßten Verkehrszweige untereinander wenig sinnvoll. Nachstehend werden die Ergebnisse daher getrennt für folgende Gruppen von Verkehrszweigen besprochen:

- a) Güterkraftwagnahverkehr
Güterkraftwagenfernverkehr
Privater Personenkraftwagenverkehr
Spedition
- b) Binnenschifffahrt und Binnenhäfen
- c) Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Straßenbahnen
Öffentlicher Personenkraftwagenverkehr.

Zu a): Der Güterkraftwagnah- und -fernverkehr befindet sich überwiegend in der Hand privater Unternehmer. Für den Güterkraftwagenfernverkehr ist eine besondere Konzession erforderlich. Die Unternehmungen, die über diese Konzession verfügen, sind jedoch nicht gezwungen, sich auf den Fernverkehr zu beschränken. Sie befassen sich vielmehr auch mit dem Güternahverkehr. Der nicht konzessionspflichtige Güterkraftwagnahverkehr hingegen ist auf den Nahverkehr beschränkt.

Beide Zweige lassen in ihrer betriebswirtschaftlichen Struktur verwandte Züge erkennen, doch werden aus den Ergebnissen der Erhebung auch einige Unterschiede deutlich. So spielt z. B. der Handelsumsatz bei den Unternehmungen des Güternahverkehrs eine etwas größere Rolle als im Güterfernverkehr. Sein Anteil am wirtschaftlichen Gesamtumsatz liegt, wenn man von der untersten Größenklasse absieht, zwischen 4,8 und 24,4 vH. Im Fernverkehr lauten die entsprechenden Anteilziffern 2,0 und 4,2 vH. Trotzdem ist die Gesamtleistung je beschäftigte Person im Fernverkehr durchweg höher als im Nahverkehr. Nur in der obersten Größenklasse, bei der im Nahverkehr der Handelsumsatz besonders hoch ist, liegt das Verhältnis der Kopfquoten umgekehrt.

In beiden Zweigen liegen die Kosten für verbrauchte Brenn- und Treibstoffe wie für Hilfs- und Betriebsstoffe überhaupt im Verhältnis zur Gesamtleistung etwa in der gleichen Größenordnung (durchweg über 30 vH). Die Zahlen würden sich wahrscheinlich noch mehr angleichen, wenn man den Einfluß des unterschiedlichen Umfangs der Handelstätigkeit ausschaltete. Der Einsatz von Handelsware ist im Nahverkehr entsprechend dem größeren Handelsumsatzanteil im Verhältnis zur Gesamtleistung höher als im Fernverkehr.

Die Personalkosten, bei denen es sich nur um die Aufwendungen für fremde Arbeitskräfte handelt, liegen in beiden Zweigen ebenfalls in ähnlicher Größenordnung. Ihr Anteil an der Gesamtleistung ist im Güternahverkehr durchweg etwas höher als im Güterfernverkehr. Die Umkehrung dieses Ver-

hältnisses in der obersten Größenklasse dürfte weitgehend auf den verschiedenen Anteil der Handelstätigkeit im Güternah- und -fernverkehr zurückzuführen sein.

Die für das Verkehrsgewerbe sehr wichtigen Instandhaltungskosten, die sich nur auf fremde Leistungen beziehen, liegen in den drei oberen Größenklassen in beiden Zweigen im Verhältnis zur Gesamtleistung wiederum etwa in gleicher Höhe. In den beiden unteren Größenklassen sind sie im Nahverkehr etwas niedriger als im Fernverkehr.

Die Steuern sind infolge der hohen Kraftfahrzeug- und der Beförderungsteuer im Fernverkehr mit 8,3 bis 8,6 vH der Gesamtleistung beträchtlich höher als in anderen Gewerbebezügen. Im Nahverkehr sind sie im Verhältnis zur Gesamtleistung nicht ganz so hoch, was zum Teil darauf zurückzuführen ist, daß die Verkehrsleistungen hier der Umsatzsteuer und nicht — wie im Fernverkehr — der (höheren) Beförderungsteuer unterliegen, zum Teil auf den relativ hohen Anteil des Handelsumsatzes am Gesamtumsatz.

Die Versicherungsprämien, die ebenfalls für das Verkehrsgewerbe einen charakteristischen Kostenfaktor darstellen, sinken in beiden Zweigen mit zunehmender Größenklasse von rd. 5 vH bis auf rd. 2 vH der Gesamtleistung ab. Wesentlich für das Verkehrsgewerbe sind auch die Abschreibungen auf Anlagen, die im Fernverkehr in den meisten Größenklassen 12 vH der Gesamtleistung übersteigen und nur bei den Betrieben mit einer Gesamtleistung von 250 000 DM und mehr 8,8 vH betragen. Im Nahverkehr liegen sie etwas niedriger, was zum Teil auf die stärkere Handelstätigkeit, zum Teil auf den etwas anderen Charakter der Verkehrsleistungen zurückzuführen ist. Im Fernverkehr stehen die Verkehrsleistungen im engeren Sinne (Beförderung von Gütern über längere Strecken) stärker im Vordergrund als im Nahverkehr mit seinen kürzeren Beförderungsstrecken und seinem durch häufigeres Auf- und Abladen der beförderten Güter besonders hervortretenden Dienstleistungscharakter. Schließlich pflegt sich der Fernverkehr in größerem Umfange moderner Fahrzeuge zu bedienen als der Nahverkehr. Um Mißverständnissen vorzubeugen, sei hier besonders darauf hingewiesen, daß die Abschreibungen in den Tabellen zur Gesamtleistung in Beziehung gesetzt werden und nicht zum Anlagevermögen.

Betrachtet man die Summe aller Kosten, so ergeben sich, wenn man von der Größenklasse 50 000 DM bis 100 000 DM absieht, wiederum für den Fernverkehr im Verhältnis zur Gesamtleistung etwas höhere Quoten als im Nahverkehr. Infolgedessen ist das durch Subtraktion der Kosten von der Gesamtleistung errechnete Betriebsergebnis im Fernverkehr in fast allen Größenklassen etwas niedriger als im Nahverkehr. In der Größenklasse 100 000 DM bis 250 000 DM beträgt es z. B. im Fernverkehr 11,5 vH, im Nahverkehr 14,8 vH der Gesamtleistung. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß dieses Betriebsergebnis außer den Zinsen für das Eigenkapital auch noch das kalkulatorische Entgelt für die Mitarbeit des Inhabers und seiner mithelfenden Familienangehörigen enthält. Dieses Entgelt, das besonders ermittelt und ausgewiesen wurde, beträgt im ersten Falle 4,9 vH, im zweiten 5,4 vH der Gesamtleistung, so daß ein „Netto-Ergebnis“ (einschließlich Zinsen für das Eigenkapital) von 6,6 vH im Fernverkehr und von 9,4 vH im Nahverkehr verbleibt. Das ist allerdings, wie die Tabelle deutlich macht, nur ein Beispiel und kein Durchschnitt für die beiden Gewerbebezüge insgesamt. In der untersten Größenklasse, also bei Kleinbetrieben mit einer Gesamtleistung unter 20 000 DM, liegt der kalkulatorische Unternehmerlohn über dem errechneten Betriebsergebnis. Das bedeutet, daß das Betriebsergebnis hier im Durchschnitt der erfaßten Betriebe nicht ausreichte, um die von diesen eingesetzten kalkulatorischen Unternehmerlöhne zu decken¹⁾.

Die Personalstruktur weist in beiden Zweigen wiederum sehr ähnliche Züge auf. An erster Stelle unter den beschäftig-

¹⁾ Vgl. hierzu die Ausführungen auf S. 6.

ten Personen stehen durchweg, besonders in den mittleren und größeren Unternehmungen, die Arbeiter, wobei es sich in der Hauptsache um Kraft- und Beifahrer handeln dürfte. Erst in der obersten Größenklasse treten die Angestellten etwas stärker hervor. In allen Größenklassen beider Zweige sind außer dem Inhaber auch Familienangehörige im Betrieb tätig. Der Fall, daß mehrere Inhaber vorkommen, ist hier besonders häufig.

Wie schon bei der Besprechung des Tabellenkopfes ausgeführt wurde, vermögen die wenigen aus der Bilanz erfragten Angaben ein Bild von der Vermögen- und Kapitalstruktur des Verkehrsgewerbes leider nicht zu liefern. Charakteristisch sind der geringe Bestand an Material und Waren im Fernverkehr und die beachtlichen Forderungen. Die Forderungen betragen in der obersten Größenklasse im Fernverkehr etwa 10 vH, im Nahverkehr etwa 8,5 vH der Gesamtleistung. Ihnen stehen im Nahverkehr Verbindlichkeiten in etwa der gleichen Höhe gegenüber, während die Verbindlichkeiten im Fernverkehr die Außenstände um fast 50 vH übersteigen.

Im privaten Personenkraftwagenverkehr war die Beschaffung der Unterlagen schwieriger als im Güterkraftwagennah- und -fernverkehr, da das Rechnungswesen der Unternehmungen hier weniger entwickelt zu sein scheint. Infolgedessen bleibt die Repräsentation hier hinter derjenigen im Güterkraftwagennah- und -fernverkehr etwas zurück. Immerhin wurden insgesamt 59 Unternehmungen erfaßt.

Der Umsatz ist hier überwiegend Umsatz aus Verkehrsleistungen. Handelsumsätze spielen, von der Größenklasse 50000 DM bis 100000 DM abgesehen, eine untergeordnete Rolle, und die Umsätze aus sonstigen Leistungen fallen nur in der untersten Größenklasse etwas stärker ins Gewicht. Der Wert der Gesamtleistung, der hier dem wirtschaftlichen Umsatz genau entspricht, da selbsterstellte Anlagen nicht vorkommen, steigt je in der Unternehmung beschäftigte Person mit zunehmender Größenklasse von rd. 6700 DM bis auf fast 20000 DM. In den unteren Größenklassen dürfte es sich vor allem um Taxifahrer, zum Teil auch um die Vermietung von Kraftwagen handeln, während in den oberen Größenklassen daneben auch private Omnibusunternehmungen erfaßt sind. Der Verbrauch an Hilfs- und Betriebsstoffen liegt mit 23,4 vH bis 27,0 vH in ähnlicher Höhe wie im Güterkraftwagenverkehr. Auch die Personal- und die Instandhaltungskosten sowie die Steuern zeigen ein ähnliches Bild.

Die Abschreibungen liegen im Personenkraftwagenverkehr im Verhältnis zur Gesamtleistung mit 13,7 bis 15,7 vH höher als im Güterkraftwagennah- und -fernverkehr. Nur die unterste Größenklasse fällt hier mit 5,7 vH aus dem Rahmen.

Das Betriebsergebnis, das wiederum außer den Zinsen für das Eigenkapital den Unternehmerlohn und das Entgelt für etwa mithelfende Familienangehörige enthält, liegt in der untersten Größenklasse bei 25,0 vH des Wertes der Gesamtleistung, sinkt aber mit zunehmender Größenklasse bis auf 12,2 vH. Die entsprechenden absoluten Beträge lauten rd. 3500 und 51300 DM. Es wird in der untersten Größenklasse durch Unternehmerlohn und Entgelt für mithelfende Familienangehörige fast aufgezehrt, während bei den Unternehmungen mit einer Gesamtleistung von 250000 DM und mehr 9,2 vH Nettogewinn übrig bleiben.

Es liegt in der Funktion des Personenkraftwagenverkehrs begründet, daß die Forderungen hier im Verhältnis zur Gesamtleistung wesentlich geringer sind als in dem teilweise stark mit Handel verbundenen Güterkraftwagenverkehr. Auch die Lieferantenschulden (Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen) liegen etwas niedriger, erreichen aber immerhin in der obersten Größenklasse bei einer Gesamtleistung von rd. 420000 DM und Außenständen von rd. 15000 DM fast 35000 DM oder rd. 8,3 vH der Gesamtleistung.

Im Speditionsgewerbe ergibt sich wiederum ein etwas anderes Bild. Die Hauptursache hierfür ist die andersartige Funktion der Unternehmungen. Spedition ist die entgelt-

liche Besorgung von Güterversendungen durch Abschluß von Transportverträgen im eigenen Namen für fremde Rechnung (§ 407 HGB). Der Spediteur hat jedoch das sogenannte Selbsteintrittsrecht, d. h. er kann die Gütertransporte auch selbst durchführen. Davon macht er weitgehend Gebrauch.

Auch der Charakter der besorgten oder selbst durchgeführten Transporte ist verschieden. Zum großen Teil sind die Spediteure zwischen Industrie und Handel eingeschaltet, d. h. sie besorgen Transporte von Industrieerzeugnissen an den Handel der verschiedenen Stufen oder an andere Industriebetriebe, ferner Transporte von Rohstoffen vom Lieferanten an die Industrie oder das sonstige verarbeitende Gewerbe. Eine Funktion besonderer Art stellt das Rollfuhrgeschäft dar, das im Auftrage der Bundesbahn von einem Teil der Speditionsunternehmungen durchgeführt wird. Andere Spediteure sind in erster Linie auf Möbelspedition und Möbeltransport eingestellt. Sie sind in der Systematik der Arbeitsstätten in einer besonderen Klasse (8714) zusammengefaßt. Häufig ist die Spedition, gleichgültig, ob sie sich mit dem Transport von Rohstoffen an die Industrie, von Industrieerzeugnissen an den Handel oder mit der Durchführung von Umzügen (Möbeltransport) befaßt, mit dem Lagereigewerbe verbunden. Hinzu kommt noch, daß auch verschiedentlich Handel mitbetrieben wird (z. B. Handel mit Kohlen und sonstigem Brennmaterial, mit Baustoffen, mit künstlichen Düngemitteln und dgl. mehr).

Die Abgrenzung des Spediteurgewerbes gegenüber anderen Verkehrszweigen krankt etwas daran, daß man hierbei von den Angaben ausgehen muß, die die befragten Unternehmungen in den Erhebungsbogen selbst machen. Es scheint eine gewisse Neigung bei kleineren Transport- und Fuhrunternehmern zu bestehen, sich die Bezeichnung „Spediteur“ zu Unrecht zuzulegen. Aus diesem Grunde muß damit gerechnet werden, daß insbesondere in den unteren Größenklassen Angaben von solchen Unternehmungen mit verarbeitet sind, so daß sich der Kreis der erfaßten Unternehmungen von dem kleinen Fuhrunternehmen bis zu den Großbetrieben der internationalen Speditionen erstreckt.

Es hätte nahe gelegen, diesen verschiedenartigen Funktionen des Spediteurgewerbes durch eine entsprechende Gruppierung Rechnung zu tragen. Dazu reichte aber das von insgesamt 158 Unternehmungen gelieferte Material nicht aus, so daß sämtliche erfaßten Speditionsunternehmungen zusammengefaßt und nur nach fünf Größenklassen unterteilt dargestellt werden konnten. Eine eingehende Besprechung der Ergebnisse mit der Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei führte zu dem Eindruck, daß die so gewonnenen Ergebnisse einen brauchbaren Durchschnitt aus dem gesamten Speditionsgewerbe darstellen.

Der Anteil des Umsatzes von Handelsware am gesamten wirtschaftlichen Umsatz der erfaßten Unternehmungen schwankt zwischen 1,2 vH und 9,1 vH. Am höchsten ist er in der Größenklasse 500000 DM bis unter 1 Mill. DM. Bemerkenswert ist, daß auch auf die Umsätze aus sonstigen Leistungen Anteile von 1,3 bis 11,1 vH des wirtschaftlichen Umsatzes entfallen. Es handelt sich dabei um Einnahmen aus Vermietung, Lagerung und dgl. Weit aus im Vordergrund stehen aber in allen Größenklassen die Umsätze aus eigenen Verkehrsleistungen mit Anteilen zwischen 85,3 und 98,7 vH des wirtschaftlichen Umsatzes.

Die Gesamtleistung, die auch hier dem wirtschaftlichen Umsatz entspricht, bewegt sich, auf die in der Unternehmung beschäftigte Person bezogen, zwischen 7844 DM und 13743 DM. Sie liegt damit beträchtlich niedriger als die Gesamtleistung je Beschäftigten im Güterkraftwagennah- und -fernverkehr. Das ist eine Folge der andersartigen Aufgaben des Spediteurgewerbes, das nicht nur mehr Büropersonal benötigt, sondern auch für die eigenen Transportleistungen (Stückgutverkehr, Rollfuhrgeschäft) mehr Arbeitskräfte beansprucht als z. B. der Güterkraftwagenfernverkehr, also kurz ausgedrückt, arbeitsintensiver ist als dieser.

Der Stoffverbrauch, bei dem es sich ähnlich wie im Güterkraftwagenverkehr im wesentlichen um Hilfs- und Betriebsstoffe, insbesondere Brenn- und Treibstoffe handelt,

liegt zwischen 11,7 und 22,0 vH der Gesamtleistung, der Wert der eingesetzten Handelsware je nach dem Umfang der Handelstätigkeit zwischen 0,9 und 6,8 vH der Gesamtleistung.

In den Personalkosten, die insgesamt 21,1 bis 47,4 vH der Gesamtleistung erreichen, spiegelt sich die im Vergleich zum Güterkraftwagennah- und -fernverkehr größere Arbeitsintensität deutlich wider. Besonders charakteristisch ist dabei neben relativ höheren Lohnkosten der hohe Anteil der Gehälter, die in der obersten Größenklasse sogar die Löhne übersteigen.

Die Aufwendungen für fremde Instandhaltungen spielen eine ähnliche Rolle wie im Güterkraftwagennah- und -fernverkehr, wenn ihr Anteil an der Gesamtleistung auch etwas niedriger ist. Ähnliches gilt für die Steuern, die Abgaben und Gebühren, die Versicherungsprämien und die Mietkosten.

Bei den Mietkosten muß berücksichtigt werden, daß hier die gezahlten Mieten und Pachten auf die Gesamtleistung aller erfaßten Unternehmungen bezogen worden sind, ohne Rücksicht darauf, ob diese in eigenen oder in fremden Grundstücken betrieben werden. Die den Mietkosten entsprechenden Grundstückskosten der Unternehmungen mit eigenen Grundstücken sind bei den entsprechenden Kostenarten (Instandhaltung, Steuern, Abgaben, Versicherungsprämien, Abschreibungen, Fremdkapitalzinsen) erfaßt.

Auch der Anteil der Abschreibungen auf Anlagen an der Gesamtleistung ist in den meisten Größenklassen etwas geringer als im Güterkraftwagennah- und -fernverkehr. Dagegen weisen die Sonstigen Kosten mit 11,5 bis 15,2 vH der Gesamtleistung einen etwas höheren Anteil auf. Das erklärt sich aus den Besonderheiten des Speditionsgewerbes, insbesondere aus den höheren Verwaltungskosten (Büro- und Schreibmaterial, Werbekosten usw.). Zieht man von der Gesamtleistung die Summe der Kosten und auch den kalkulatorischen Unternehmerlohn sowie das kalkulatorische Entgelt für die häufig mithelfenden Familienangehörigen ab, so ergeben sich Nettoergebnisse, die in den drei mittleren Größenklassen zwischen 6,7 und 8,9 vH der Gesamtleistung liegen. Bei den Unternehmungen mit einer Gesamtleistung von 1 Mill. DM und mehr (durchschnittliche Gesamtleistung rd. 3,3 Mill. DM) liegen sie mit 3,2 vH etwas tiefer. Daß die Unternehmungen mit einer Gesamtleistung bis 50 000 DM mit 0,9 vH stark aus diesem Rahmen fallen, dürfte daraus zu erklären sein, daß es sich in dieser Größenklasse um sehr kleine Unternehmungen handelt, die in mancher Hinsicht unwirtschaftlicher arbeiten als die größeren und zum Teil auch neue Unternehmungen umfassen, die noch nicht voll zur Entfaltung kommen konnten.

Auf die besonderen Funktionen des Spediteurgewerbes geht auch die von dem Güterkraftwagennah- und -fernverkehr abweichende Personalstruktur zurück, bei der auch der Kopffzahl nach die Angestellten besonders stark hervortreten.

Die wenigen Daten, die aus der Bilanz erfragt wurden, lassen im Speditionsgewerbe eine etwas größere Vorratshaltung erkennen als z. B. im Güterkraftwagenfernverkehr. Die Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen sind, auf die Gesamtleistung bezogen, wesentlich höher als dort. Sie betragen in der obersten Größenklasse reichlich ein Drittel der Gesamtleistung. Die Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen, die im Güterkraftwagenfernverkehr, wie oben ausgeführt, die Forderungen beträchtlich übersteigen, liegen hier in den mittleren Größenklassen nur wenig darüber und bleiben bei den Unternehmungen mit einer Gesamtleistung von 1 Mill. DM und mehr um etwa 15 vH dahinter zurück. Trotzdem erreichen sie auch hier mit fast 30 vH der Gesamtleistung eine beachtliche Höhe. Es handelt sich hierbei im wesentlichen um Verpflichtungen gegenüber Lieferanten, die hauptsächlich wohl darauf zurückzuführen sind, daß 1950 noch ein beträchtlicher Nachholbedarf an Anlagegütern, insbe-

sondere Kraftwagen, bestand, der auch in entsprechend hohen Lieferantenschulden seinen Niederschlag fand.

Zu b): Auch in der **Binnenschifffahrt** kommen neben dem Umsatz aus eigenen Verkehrsleistungen, die in allen Fällen überwiegen, in gewissem Umfang (besonders in den oberen Größenklassen) Umsätze von Handelsware, ferner Umsätze aus sonstigen Leistungen vor. Es handelt sich also auch hier nicht um reine Verkehrsunternehmungen, sondern um Unternehmungen, die zum Teil auch Handel betreiben oder z. B. eine eigene Werft, eine Kiesbaggerei u. dgl. unterhalten. Selbsterstellte Anlagen spielen nur in der obersten Größenklasse eine gewisse Rolle. Bei der Beurteilung der Ergebnisse ist im übrigen zu berücksichtigen, daß Unternehmungen sehr verschiedener Größe erfaßt sind. In der obersten Größenklasse beträgt der Wert der Gesamtleistung je Unternehmung mehr als 4,5 Mill. DM, in der untersten aber nur rd. 37 000 DM. Die Gesamtleistung je Beschäftigten steigt mit zunehmender Größenklasse von rd. 7300 DM bis auf rd. 17 400 DM, sinkt aber in der obersten Größenklasse wieder auf rd. 13 700 DM.

Unter den Kosten stehen die Personalkosten an erster Stelle, die zwischen 25,9 und 43,1 vH des Wertes der Gesamtleistung pendeln. Besonders bei den Lohnkosten treten beträchtliche Unterschiede auf.

Die Steuern sind mit 0,8 bis 1,6 vH des Wertes der Gesamtleistung wesentlich niedriger als in anderen Zweigen des Verkehrsgewerbes. Das erklärt sich in der Hauptsache daraus, daß eine Beförderungsteuer hier nicht erhoben wird und die Kraftfahrzeugsteuer eine völlig untergeordnete Rolle spielt. Auch die Umsatzsteuer ist im Verhältnis zum Wert der Gesamtleistung recht gering. Die Versicherungsprämien hingegen fallen in der Binnenschifffahrt besonders bei den kleineren Betrieben mit 3 bis 4 vH des Wertes der Gesamtleistung immerhin beachtlich ins Gewicht; in der obersten Größenklasse erreichen sie nur 1,7 vH. Daß es sich bei den Miet- und Pachtkosten um Durchschnitte für die Gesamtzahl der erfaßten Unternehmungen handelt, obgleich solche Kosten nur bei einem Teil von ihnen anfallen, wurde bereits bei der Besprechung der Ergebnisse für die anderen Zweige des Verkehrsgewerbes erwähnt.

Die Abschreibungen treten mit 4,3 bis 8,5 vH des Wertes der Gesamtleistung zwar etwas stärker hervor, sind aber im Verhältnis zur Gesamtleistung niedriger als z. B. in den Zweigen des Kraftwagenverkehrsgewerbes.

Zieht man vom Wert der Gesamtleistung die Summe aller Kosten (ohne die Zinsen für das in der Unternehmung arbeitende Eigenkapital und ohne den kalkulatorischen Unternehmerlohn und das kalkulatorische Entgelt für mithelfende Familienangehörige) ab, so ergeben sich in den oberen drei Größenklassen teils geringe Gewinne, teils aber negative Betriebsergebnisse. Auch in der untersten Größenklasse verwandelt sich das zunächst günstig erscheinende Betriebsergebnis von 8,2 vH des Wertes der Gesamtleistung in einen Verlust, wenn man das kalkulatorische Unternehmerentgelt in Abzug bringt.

Unter der Gesamtzahl der Beschäftigten stehen zwar die Arbeiter an erster Stelle, jedoch ist bemerkenswert, daß in den beiden oberen Größenklassen auch die Zahl der Angestellten und Beamten beträchtlich ist.

Bei den **Binnenhäfen** handelt es sich um vorwiegend öffentliche Unternehmungen bzw. Einrichtungen, die in ihrer Struktur außerordentlich unterschiedlich sind. Es gibt Hafenverwaltungen, die über eigene Hafenanlagen, Lagergebäude, Be- und Entladevorrichtungen, Gleisanlagen und dgl. mehr verfügen, während andere sich darauf beschränken, das Hafengelände an Interessenten zu verpachten. Zwischen diesen beiden extremen Fällen gibt es zahlreiche graduelle Unterschiede. Auch die wirtschaftliche Situation der Binnenhäfen ist sehr unterschiedlich. Ihre Erträge sind weitgehend davon abhängig, ob sich in ihrer Nähe größere Industrieunternehmungen befinden. Oft genügt ein größerer Industriebetrieb, um die volle Ausnutzung eines Hafens zu gewährleisten, während andere, auf weitere Sicht angelegte Häfen

noch nicht voll ausgenutzt werden und ihre Kosten daher nicht zu decken vermögen. Hinzu kommen Kosten für die Beseitigung von Kriegsschäden in ganz unterschiedlichem Umfang.

Unter diesen Umständen war es schwierig, für die Binnenhäfen überhaupt im Wege einer Repräsentativ-Erhebung zu einem brauchbaren Ergebnis zu kommen. Eine eingehende Erörterung der Ergebnisse der Erhebung mit Vertretern des Verbandes Deutscher Binnenhäfen führte jedoch zu dem Eindruck, daß unter den 40 erfaßten Binnenhäfen alle vor kommenden Hafentypen mit dem ihnen zukommenden Gewicht vertreten sind, so daß der Gesamtdurchschnitt (ohne Größenklassengliederung) als hinreichend repräsentativ für die Gesamtheit der deutschen Binnenhäfen angesehen werden kann. Natürlich gilt das auch hier nur mit der Einschränkung, daß seit dem Erhebungsjahr 1950 wesentliche Änderungen sowohl bei den Erträgen als auch bei den Aufwendungen eingetreten sind, so daß das für 1950 gewonnene Bild für die Gegenwart nicht mehr zutrifft. Vor allem ist dabei zu berücksichtigen, daß sich die Wirtschaftlichkeit der Binnenhäfen inzwischen gebessert hat, so daß Verluste, wie sie sich für 1950 errechnen, in dieser Höhe für die Gegenwart nicht mehr denkbar sind.

Der wirtschaftliche Umsatz der 40 erfaßten Binnenhäfen, der 1950 rd. 41,5 Mill. DM betrug, entfiel zu 44,6 vH auf „eigene Verkehrsleistungen“ und zu 55,4 vH auf „Umsatz aus sonstigen Leistungen“. Bei letzteren durfte es sich im wesentlichen um Einnahmen aus Vermietung oder Verpachtung des Hafengeländes handeln, d. h. um Einnahmen aus Hilfsleistungen für den Verkehr, die als Verkehrsleistungen im weiteren Sinne angesprochen werden können. Rechnet man die selbsterstellten und aktivierten Anlagen zum wirtschaftlichen Umsatz hinzu, kommt man auf den Wert der Gesamtleistung, der im Durchschnitt der erfaßten Unternehmungen bei rd. 1 Mill. DM liegt.

Unter den Kosten stehen die Personalkosten mit 53,9 vH weitaus im Vordergrund. Darin sind außer den Löhnen und Gehältern auch Ruhegehälter mit 6,1 vH enthalten. Die freiwilligen sozialen Aufwendungen betragen 50 vH der gesetzlichen.

Charakteristisch für die Kostenstruktur der Hafenbetriebe ist außerdem der verhältnismäßig hohe Aufwand für Instandhaltung und Reparaturen (14,9 vH), wobei es sich wiederum nur um das Entgelt für fremde Leistungen handelt. Unter den Steuern steht die Grundsteuer an erster Stelle, was sich ebenfalls aus der Eigenart der Hafenbetriebe, insbesondere ihrem großen Grundstücksbesitz, erklärt.

Sehr beträchtlich sind ferner die Abschreibungen, die im Durchschnitt 17,9 vH des Wertes der Gesamtleistung betragen. Die Abschreibungen auf Gebäude und Fahrzeuge treten dabei hinter den Abschreibungen auf sonstige Anlagen, Maschinen und Einrichtungsgegenstände zurück (5,8 gegenüber 12,1 vH).

Zu c): Auch bei den weiteren drei Zweigen des Verkehrsgewerbes (nichtbundeseigene Eisenbahnen, Straßenbahnen und öffentlicher Personenkraftwagenverkehr) handelt es sich überwiegend um öffentliche Unternehmungen, bei denen berücksichtigt werden muß, daß sie nicht in gleichem Maße wie private Unternehmungen unter erwerbswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben werden. Starke Kriegsschäden und die infolge des Krieges vernachlässigten Strecken machten zudem 1950 noch erhebliche Aufwendungen im Interesse der Verkehrssicherheit erforderlich. Das gilt insbesondere für die **nichtbundeseigenen Eisenbahnen**, bei denen sich in allen Größenklassen — bis auf eine — negative Betriebsergebnisse errechnen. Besonders hoch sind hier im Vergleich zu den sonstigen Zweigen des Verkehrsgewerbes die Personalkosten, die in den unteren und mittleren Größenklassen 50 vH des Wertes der Gesamtleistung übersteigen. Die Löhne stehen unter den Personalkosten in den mittleren Größenklassen an

erster Stelle, jedoch werden sie bei den kleinsten und bei den größten Unternehmungen von den Gehältern überflügelt, und auch in den mittleren Größenklassen stehen die Gehälter den Löhnen nur wenig an Bedeutung nach. Charakteristisch für die öffentlichen Unternehmungen sind die getrennt von den gesetzlichen und freiwilligen sozialen Aufwendungen ausgewiesenen Ruhegehälter. Von den Personalkosten abgesehen, sind die entscheidenden Kostenarten der Stoffverbrauch, die Instandhaltung (fremde Leistungen) und die Abschreibungen, bei denen es sich auch hier um die steuerlichen Abschreibungen ausschließlich der Sonderabschreibungen gemäß § 7a bis e EStG, aber einschließlich der Hälfte der Sonderabschreibungen für geringwertige Wirtschaftsgüter handelt. Die Abschreibungen bewegen sich zwischen 10,2 und 12,2 vH.

Die technische Entwicklung hat dazu geführt, daß die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zum Teil von Schienenbahnen auf Kraftomnibusse übergegangen sind. Ähnliches gilt für die **Straßenbahnen**, deren Kostenstruktur derjenigen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen in vieler Hinsicht ähnelt.

Die Lohnkosten sind bei den Straßenbahnen zum Teil noch etwas höher als bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Wenn sie in der untersten Größenklasse (durchschnittliche Gesamtleistung je Unternehmung rd. 592 000 DM) wesentlich niedriger liegen als in den oberen, so liegt die Erklärung hierfür darin, daß hier auch einige Schwebe-, Berg- und Drahtseilbahnen erfaßt sind, die durch eine besondere Anlagenintensität gekennzeichnet sind. Wesentlich anders als bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist bei den Straßenbahnen das Verhältnis der Löhne zu den Gehältern. Während sich Löhne und Gehälter z. B. in der Größenklasse 1 Mill. DM bis 5 Mill. DM bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen stark nähern (23,0 zu 17,1 vH der Gesamtleistung), ist der Abstand bei den Straßenbahnen in der gleichen Größenklasse beträchtlich (39,5 zu 8,5 vH).

Die für das Verkehrsgewerbe sehr charakteristischen Instandhaltungs- und Reparaturkosten (fremde Leistungen) spielen bei den Straßenbahnen mit 3,5 bis 9,7 vH der Gesamtleistung ebenfalls eine beachtliche Rolle. Sie werden von den Abschreibungen, auf die allein 8,9 bis 16,5 vH der Gesamtleistung entfallen, noch wesentlich überflügelt.

Der **öffentliche Personenkraftwagenverkehr**, der zwar vorwiegend Linienverkehr, aber daneben auch Gelegenheitsverkehr betreibt, unterscheidet sich von den Straßenbahnen und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen vor allem durch niedrigere Personalkosten und etwas höheren Stoffverbrauch. Die Gesamtleistung je in der Unternehmung beschäftigte Person liegt in der Mehrzahl der Größenklassen höher als in den meisten anderen genannten Verkehrszweigen, aber wesentlich niedriger als im privaten Personenkraftwagenverkehr. Bei den Personalkosten fällt besonders auf, daß die Gehälter hier, am Wert der Gesamtleistung gemessen, noch stärker zurücktreten als bei den Straßenbahnen. Dabei ist natürlich zu berücksichtigen, daß es sich in beiden Fällen um Unternehmungen verschiedener Größenordnung handelt. Die Tabelle gibt hierüber in ihrer Aufgliederung nach Größenklassen Aufschluß. Andererseits sind die Steuern im Vergleich zu denen der Straßenbahnen, wiederum an der Gesamtleistung gemessen, im öffentlichen Personenkraftwagenverkehr etwas höher. Bei den Abschreibungen liegt hier natürlich das Schwergewicht bei den dem Verkehr dienenden Fahrzeugen, während die Abschreibungen auf die Gleis- und sonstigen Anlagen, die bei den Straßenbahnen und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen etwa die gleiche Bedeutung haben wie die Abschreibungen auf Fahrzeuge, im Personenkraftwagenverkehr ohne Bedeutung sind. Der Anteil der Abschreibungen an der Gesamtleistung ist beim öffentlichen und privaten Personenverkehr ungefähr der gleiche, während z. B. der Stoffverbrauch und insbesondere die Personalkosten merklich differieren.

IV. Tabellenteil

1. Steuerlicher Umsatz 1949 und 1950, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1950

Größenklasse nach der Gesamtleistung 1950 in DM	Er- faßte Unter- neh- mun- gen	Steuerlicher Umsatz				Wirtschaftlicher Umsatz 1950		Vom wirtschaft- lichen Umsatz waren Umsatz aus			Inner- betrieb- liche Leistun- gen der erfaßten Unter- nehmun- gen ins- gesamt	Gesamtleistung 1950		
		der erfaßten Unternehmungen insgesamt		je Unter- nehmung	je in der Unter- nehmung beschäftig- te Person ¹⁾	der erfaßten Unter- nehmungen insgesamt	je Unter- nehmung	Ver- kehrs- lei- stun- gen	Han- dels- tätig- keit	son- stigen Lei- stun- gen		der erfaßten Unter- nehmungen insgesamt (Sp. 6 + 11)	je Unter- nehmung	je in der Unter- nehmung beschäftig- te Person ¹⁾
		1949	1950											
	An- zahl	DM						vH			DM			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

8311 Nichtbundeseigene Eisenbahnen

bis unter 250 000	20	3 396 273	2 981 584	149 079	7 254	3 005 209	150 260	92,6	—	7,4	15 770	3 020 979	151 049	7 350
250 000 " " 500 000	31	11 982 315	11 382 890	367 190	6 922	11 210 272	361 622	88,0	—	12,0	200 922	11 411 194	368 103	6 939
500 000 " " 1 000 000	25	18 554 218	17 037 859	681 514	6 604	17 207 694	688 308	92,4	0,1	7,5	89 896	17 297 590	691 904	6 704
1 000 000 " " 5 000 000	28	59 675 620	60 898 647	2 174 952	8 138	61 239 561	2 187 127	88,5	0,2	11,3	1 047 487	62 287 048	2 224 537	8 324
5 000 000 und mehr	7	71 690 415	72 739 744	10 391 392	8 152	71 052 564	10 150 366	92,9	0,4	6,8	1 063 598	72 116 162	10 302 309	8 082

8350 Straßenbahnen

bis unter 1 000 000	8	3 464 206	4 616 756	577 095	11 930	4 668 914	583 614	94,5	—	5,5	67 019	4 735 933	591 992	12 238
1 000 000 " " 5 000 000	9	25 483 803	24 933 402	2 770 378	7 506	24 579 636	2 731 071	97,9	0,2	1,9	727 642	25 307 278	2 811 920	7 618
5 000 000 " " 25 000 000	4	35 315 216	34 770 458	8 692 615	8 129	34 629 926	8 657 482	96,3	1,5	2,2	880 282	35 510 208	8 877 552	8 302
25 000 000 und mehr	4	161 192 738	166 500 659	41 625 165	8 351	169 239 113	42 309 778	97,3	—	2,7	6 357 964	175 597 077	43 899 269	8 807

8410/1 Privater Personenkraftwagenverkehr

bis unter 20 000	10	121 277	138 187	13 819	6 580	141 244	14 124	90,9	1,2	7,9	—	141 244	14 124	6 726
20 000 " " 50 000	13	344 619	470 853	36 219	12 900	471 076	36 237	95,4	0,5	4,1	—	471 076	36 237	12 906
50 000 " " 100 000	11	601 941	801 171	72 834	17 045	806 369	73 306	83,9	14,1	2,0	—	806 369	73 306	17 157
100 000 " " 250 000	12	1 400 759	1 749 937	145 828	16 746	1 750 181	145 848	95,0	2,3	2,7	—	1 750 181	145 848	16 748
250 000 und mehr	13	5 482 653	5 526 001	425 077	19 806	5 460 680	420 052	94,5	3,5	2,0	—	5 460 680	420 052	19 572

8410/2 Öffentlicher Personenkraftwagenverkehr

bis unter 500 000	5	1 433 331	1 512 307	302 461	12 002	1 573 481	314 696	97,9	0,2	1,9	—	1 573 481	314 696	12 488
500 000 und mehr	5	5 501 865	6 255 561	1 251 112	10 374	6 349 686	1 269 937	97,7	—	2,3	131 286	6 480 972	1 296 194	10 748

8441, 8447 Güterkraftwagenfernverkehr

bis unter 20 000	17	195 804	229 650	13 509	8 833	223 162	13 715	100	—	—	—	233 162	13 715	8 968
20 000 " " 50 000	62	1 908 065	2 122 677	34 237	14 534	2 177 738	35 125	95,8	2,3	1,9	—	2 177 738	35 125	14 911
50 000 " " 100 000	56	3 082 289	4 079 454	72 847	16 516	4 175 538	74 563	95,5	2,0	2,5	—	4 175 538	74 563	16 905
100 000 " " 250 000	41	5 138 060	6 402 631	156 162	19 670	6 601 949	161 023	96,4	2,1	1,5	—	6 601 949	161 023	20 282
250 000 und mehr	19	7 384 861	8 452 771	444 883	17 008	8 497 738	447 249	93,0	4,2	2,8	—	8 497 738	447 249	17 098

8444 Güterkraftwagenannverkehr

bis unter 20 000	57	631 352	660 891	11 595	8 696	667 311	11 707	99,3	0,6	0,2	—	667 311	11 707	8 780
20 000 " " 50 000	53	1 432 844	1 605 197	30 287	10 356	1 635 948	30 867	94,4	4,8	0,8	—	1 635 948	30 867	10 555
50 000 " " 100 000	31	2 026 343	2 137 351	68 947	13 951	2 171 746	70 056	83,9	15,6	0,5	—	2 171 746	70 056	14 176
100 000 " " 250 000	49	6 072 354	7 794 610	159 074	15 747	7 966 109	162 574	93,0	5,9	1,1	—	7 966 109	162 574	16 093
250 000 und mehr	16	4 961 420	6 105 071	381 567	19 694	6 410 257	400 641	72,2	24,4	3,4	—	6 410 257	400 641	20 678

aus 8551 Binnenschifffahrt

bis unter 100 000	20	859 648	736 537	36 827	7 221	745 837	37 292	97,7	0,0	2,2	—	745 837	37 292	7 312
100 000 " " 500 000	16	4 299 909	4 025 184	251 574	8 905	3 641 471	227 592	96,0	—	4,0	—	3 641 471	227 592	8 056
500 000 " " 1 000 000	6	3 808 998	4 231 506	705 251	17 414	4 234 426	705 738	96,9	1,6	1,5	—	4 234 426	705 738	17 426
1 000 000 und mehr	12	54 198 714	50 882 788	4 240 232	12 865	53 826 919	4 485 577	83,8	5,9	10,2	296 083	54 123 002	4 510 250	13 685

aus 8570 Binnenhäfen

ohne Größenklassengliederung	40	40 525 416	41 311 830	1 032 796	8 632	41 468 533	1 036 713	44,6	0,0	55,4	1 664 755	43 133 288	1 078 332	9 012
------------------------------	----	------------	------------	-----------	-------	------------	-----------	------	-----	------	-----------	------------	-----------	-------

8711, 8714 Spedition einschl. Möbelspedition und -transport

bis unter 50 000	16	487 828	521 569	32 598	7 670	533 425	33 339	98,7	—	1,3	—	533 425	33 339	7 844
50 000 " " 250 000	66	8 008 503	9 291 113	140 774	9 478	9 445 363	143 112	95,2	1,2	3,6	—	9 445 363	143 112	9 635
250 000 " " 500 000	42	13 193 701	15 289 610	364 038	12 058	15 223 208	362 457	85,3	3,5	11,1	—	15 223 208	362 457	12 006
500 000 " " 1 000 000	23	12 093 349	14 810 545	643 937	13 600	14 966 250	650 707	88,1	9,1	2,8	—	14 966 250	650 707	13 743
1 000 000 und mehr	11	27 894 676	36 271 230	3 297 385	8 260	36 848 012	3 349 819	96,2	2,4	1,4	—	36 848 012	3 349 819	8 392

¹⁾ Die Angaben je Beschäftigten sind nicht ohne weiteres für alle Zwecke verwertbar, da mithelfende Familienangehörige und Lehrlinge bei der Errechnung der Kopfquoten als volle Arbeitskräfte gezählt sind (vgl. Text S. 13)

2. Kosten und

Größenklasse nach der Gesamtleistung 1950 in DM	Gesamt- leistung je Unter- nehmung	Stoffverbrauch und umgesetzte Handelsware 1)			Personalkosten						In- stand- haltung und Re- para- turen (nur fremde Lei- stun- gen)	Steuern 2)							Abga- ben, Gebü- hren und dgl. (ohne Kanal- abgabe)	Ver- siche- rungs- prämien	Miete und Pacht
		ins- gesamt	davon		ins- gesamt	davon						ins- gesamt	davon								
			Brenn- und Treib- stoffe, Hilfs- und Be- triebs- stoffe usw.	Handels- ware		Löh- ne	Ge- hälter	Ruhe- ge- hälter	Soziale Auf- wendungen				Grund- steuer	Gewer- besteuer	Um- satz- steuer	Fahr- zeug- steuer	Be- förde- rungs- steuer	Sonstige Steuern			
									gesetzliche	frei- willige											
	DM	vH der Gesamtleistung																			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	

8311 Nichtbundesleigene

bis unter 250 000	151 049	24,6	24,6	—	51,8	20,6	23,7	0,7	4,4	2,4	10,2	2,5	0,5	1,3	0,4	0,2	0,2	0,0	0,4	0,9	5,1
250 000 " " 500 000	368 103	24,0	24,0	—	54,5	25,1	21,0	1,3	4,8	2,3	8,0	3,5	0,9	1,2	0,3	0,4	0,6	0,1	0,5	1,3	2,0
500 000 " " 1 000 000	691 904	24,7	24,5	0,1	54,6	24,5	19,7	2,7	4,8	2,7	8,7	2,4	0,3	0,9	0,2	0,3	0,5	0,1	0,1	1,0	1,1
1 000 000 " " 5 000 000	2 224 537	20,0	19,8	0,2	48,8	23,0	17,1	1,8	4,2	2,7	5,2	3,2	0,5	1,6	0,3	0,3	0,4	0,1	0,4	0,9	1,5
5 000 000 und mehr	10 302 309	19,3	19,0	0,3	49,9	18,9	20,1	1,0	4,6	5,2	8,1	2,6	0,3	1,1	0,2	0,1	1,0	0,0	0,1	0,6	2,7

8350 Straßen

bis unter 1 000 000	591 992	14,5	14,5	—	34,8	20,1	10,1	0,1	2,9	1,6	9,7	4,9	0,3	1,5	1,2	0,6	1,2	0,0	2,0	0,8	0,2
1 000 000 " " 5 000 000	2 811 920	19,2	19,1	0,2	58,0	39,5	8,5	1,6	4,7	3,8	5,1	3,0	0,3	1,1	0,1	0,6	1,0	0,0	3,0	0,9	0,3
5 000 000 " " 25 000 000	8 877 552	18,4	17,0	1,3	54,0	36,1	6,0	3,1	4,3	4,4	5,0	2,3	0,3	1,1	0,1	0,4	0,4	0,0	4,6	0,7	0,1
25 000 000 und mehr	43 899 269	16,1	16,1	—	55,8	36,9	5,1	4,5	4,5	4,9	3,5	2,3	0,3	0,5	0,1	0,2	1,2	0,0	2,9	0,4	0,3

8410/1 Privater Personen

bis unter 20 000	14 124	25,7	24,9	0,8	16,1	14,3	—	—	1,7	0,1	8,4	5,2	—	—	—	—	—	—	1,0	3,6	2,1
20 000 " " 50 000	36 237	26,5	26,1	0,4	11,7	9,9	0,7	—	1,1	—	6,8	8,2	—	—	—	—	—	—	1,4	5,5	0,7
50 000 " " 100 000	73 309	33,9	23,7	10,2	9,1	7,6	0,6	—	0,9	0,0	2,9	8,6	—	—	—	—	—	—	0,7	3,4	0,4
100 000 " " 250 000	145 848	28,8	27,0	1,8	14,0	10,6	1,8	—	1,5	0,1	3,2	7,8	—	—	—	—	—	—	0,3	3,8	0,4
250 000 und mehr	420 052	26,4	23,4	3,0	19,5	14,2	3,3	—	1,8	0,2	5,0	9,0	—	—	—	—	—	—	0,2	3,4	0,6

8410/2 Öffentlicher Personen

bis unter 500 000	314 696	20,5	20,3	0,2	33,7	25,7	3,8	1,1	3,0	0,2	4,8	6,0	0,1	0,5	0,1	2,1	3,2	0,0	4,8	1,8	2,0
500 000 und mehr	1 296 194	22,4	22,4	—	39,6	28,8	4,3	2,6	3,2	0,7	4,9	6,4	0,1	0,6	0,1	1,8	3,7	—	4,0	1,7	0,4

8441, 8447 Güterkraftwagen

bis unter 20 000	13 715	32,9	32,9	—	2,7	2,4	—	—	0,3	0,0	8,0	8,4	—	—	—	—	—	—	0,4	5,0	0,6
20 000 " " 50 000	35 125	30,4	28,6	1,8	6,8	5,1	0,9	—	0,7	0,1	9,8	8,6	—	—	—	—	—	—	1,4	3,7	0,6
50 000 " " 100 000	74 563	31,1	29,6	1,5	12,4	10,2	1,0	—	1,2	0,0	7,3	8,6	—	—	—	—	—	—	0,4	3,1	0,6
100 000 " " 250 000	161 023	31,4	29,8	1,5	13,3	11,1	0,8	—	1,3	0,1	7,3	8,5	—	—	—	—	—	—	0,4	3,4	0,3
250 000 und mehr	447 249	26,3	23,9	2,4	21,3	15,2	4,0	—	1,9	0,1	5,3	8,3	—	—	—	—	—	—	0,4	2,2	0,9

8444 Güterkraftwagen

bis unter 20 000	11 707	35,6	35,1	0,5	3,3	3,0	—	—	0,3	—	6,2	7,8	—	—	—	—	—	—	0,3	5,1	1,1
20 000 " " 50 000	30 867	30,6	26,8	3,8	13,4	11,4	0,6	—	1,3	0,0	5,8	6,7	—	—	—	—	—	—	0,4	2,7	1,0
50 000 " " 100 000	70 056	35,9	23,0	12,9	13,6	11,7	0,5	—	1,3	0,1	7,9	7,5	—	—	—	—	—	—	0,4	2,6	0,5
100 000 " " 250 000	162 574	29,6	25,2	4,4	18,2	14,8	1,6	—	1,7	0,0	7,0	7,1	—	—	—	—	—	—	0,3	2,5	0,6
250 000 und mehr	400 641	36,7	19,8	17,0	17,5	13,4	2,1	—	1,8	0,2	5,0	5,0	—	—	—	—	—	—	0,1	1,8	1,7

aus 8551 Binnen

bis unter 100 000	37 292	14,1	14,1	0,1	35,0	23,1	8,6	—	3,1	0,2	10,9	1,2	—	1,2	0,1	—	—	—	1,8	4,4	2,3
100 000 " " 500 000	227 592	20,8	20,8	—	43,1	30,6	8,3	—	4,0	0,2	4,7	1,6	0,0	1,1	0,4	0,0	—	—	0,2	3,2	2,9
500 000 " " 1 000 000	705 738	23,1	21,7	1,4	25,9	11,9	10,7	—	2,2	1,1	8,3	0,8	0,0	0,7	0,1	0,0	—	—	2,9	3,5	8,6
1 000 000 und mehr	4 510 250	20,7	14,8	5,9	31,1	14,7	12,5	0,1	2,9	0,9	5,7	0,8	0,1	0,4	0,2	0,0	0,0	0,0	0,8	1,7	4,3

aus 8570 Binnen

ohne Größenklassengliederung	1 078 332	13,2	13,2	0,0	53,9	25,9	15,5	6,1	4,2	2,1	14,9	5,5	3,6	1,2	0,5	0,0	0,1	0,0	1,1	0,7	1,3
------------------------------	-----------	------	------	-----	------	------	------	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

8711, 8714 Spedition einschl.

bis unter 50 000	33 339	22,0	22,0	—	21,1	13,7	5,3	—	1,9	0,2	4,7	7,7	—	—	—	—	—	—	0,7	3,7	2,1
50 000 " " 250 000	143 112	16,9	16,0	0,9	32,6	18,4	10,7	—	3,0	0,5	6,6	6,8	—	—	—	—	—	—	0,4	2,5	1,9
250 000 " " 500 000	362 457	18,5	15,7	2,8	31,4	16,7	11,5	—	2,8	0,4	4,5	6,6	—	—	—	—	—	—	0,3	2,1	1,5
500 000 " " 1 000 000	650 707	25,7	18,8	6,8	26,2	14,8	8,8	—	2,3	0,3	4,8	6,0	—	—	—	—	—	—	0,6	2,1	0,9
1 000 000 und mehr	3 342 819	13,4	11,7	1,7	47,4	17,9	23,9	—	4,0	1,6	4,3	4,8	—	—	—	—	—	—	0,2	1,0	3,6

1) Zu Einstandspreisen, d.h. einschl. Beschaffungskosten, aber abzügl. Rabatte, Boni, Retouren, Preisnachlässe und dgl., jedoch ohne Abzug der Skonti. — 2) Ohne Einkommensteuer, Körperbungen für geringwertige Wirtschaftsgüter. — 4) Betriebsergebnis = Gesamtleistung minus Kosten insgesamt. — 5) Einschl. Entgelt für mithelfende Familienangehörige. — 6) Voller Betrag (vgl.

Betriebsergebnis 1950

Abschreibungen auf				Zinsen für Fremdkapital		Schlepp- Löhne	Sonstige Kosten		Kosten ins- gesamt	Betriebs- ergebnis 4)		Sonder- abschreibungen je Unternehmung		Größenklasse nach der Gesamtleistung 1950 in DM	
Anlagevermögen 3)				Forde- rungen aus Waren- lieferun- gen und Leistun- gen	ins- gesamt		darunter Zinsen auf Umstel- lungs- grund- schulden	ins- gesamt		darunter Spesen und sonstige Vergü- tungen für das Fahr- personal	ins- gesamt	darin enthalten kalku- latorisches Unter- nehmer- entgelt 5)	gemäß § 7 a bis e EStG		für gering- wertige wirt- schafts- güter 6)
ins- gesamt	davon														
	auf Gebäude	auf Fahr- zeuge	auf sonstige Anlagen, Maschi- nen, Ein- richtun- gen usw.												
vH der Gesamtleistung													DM		
22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	

Eisenbahnen

12,2	0,9	6,3	5,0	0,0	0,3	0,0	0,0	7,3	.	115,2	- 15,2	-	580	204	bis unter 250 000
10,5	0,8	3,8	5,9	0,0	0,6	-	-	4,5	.	109,3	- 9,3	-	3 315	144	250 000 " " 500 000
11,6	1,5	4,3	5,8	0,0	0,4	0,0	-	6,1	.	110,8	- 10,8	-	1 181	813	500 000 " " 1 000 000
11,7	0,6	5,9	5,2	0,0	0,8	0,0	-	4,9	.	97,5	2,5	-	20 207	3 097	1 000 000 " " 5 000 000
10,2	0,5	4,4	5,3	0,0	0,2	0,0	-	6,6	.	100,3	- 0,3	-	14 286	17 289	5 000 000 und mehr

bahnen

16,5	2,3	6,0	8,2	0,4	1,1	-	-	6,0	.	91,0	9,0	0,3	15 967	2 077	bis unter 1 000 000
11,4	0,6	5,4	5,4	0,0	1,1	-	-	3,5	.	105,5	- 5,5	-	26 555	4 549	1 000 000 " " 5 000 000
11,1	0,5	5,1	5,5	0,0	0,7	-	-	2,1	.	99,0	1,0	-	290 405	49 841	5 000 000 " " 25 000 000
8,9	0,8	4,8	3,3	0,1	0,5	-	-	2,0	.	93,0	7,0	-	262 356	44 143	25 000 000 und mehr

kraftwagenverkehr

5,7	.	.	.	-	-	-	-	7,2	0,2	75,0	25,0	24,7	125	93	bis unter 20 000
13,7	.	.	.	-	0,7	-	-	7,3	1,9	82,5	17,5	12,3	567	210	20 000 " " 50 000
15,7	.	.	.	-	3,0	-	-	5,7	0,5	83,4	16,6	8,7	6 286	231	50 000 " " 100 000
14,5	.	.	.	-	2,2	-	-	8,3	1,0	83,3	16,7	5,3	7 496	684	100 000 " " 250 000
14,9	.	.	.	0,1	1,3	-	-	7,6	1,4	87,8	12,2	3,0	11 813	566	250 000 und mehr

kraftwagenverkehr

14,0	0,2	12,8	1,0	-	1,0	-	-	5,3	.	94,0	6,0	-	29 373	472	bis unter 500 000
15,4	0,5	12,8	2,1	-	1,9	-	-	1,5	.	98,2	1,8	-	87 032	3 269	500 000 und mehr

fernverkehr

12,3	.	.	.	-	1,3	0,7	-	9,8	3,3	81,4	18,6	26,9	-	70	bis unter 20 000
12,1	.	.	.	0,7	0,5	-	-	11,7	2,8	86,2	13,8	13,0	822	137	20 000 " " 50 000
11,9	.	.	.	0,4	0,6	0,0	-	10,5	3,0	86,8	13,2	8,7	2 954	419	50 000 " " 100 000
12,3	.	.	.	0,1	1,1	-	-	10,5	4,6	88,5	11,5	4,9	4 359	355	100 000 " " 250 000
8,8	.	.	.	0,4	1,0	-	-	13,2	3,6	88,2	11,8	3,0	15 971	515	250 000 und mehr

nahverkehr

9,6	.	.	.	0,7	0,1	-	-	7,2	0,6	76,8	23,2	27,4	12	14	bis unter 20 000
8,6	.	.	.	0,3	0,3	0,0	-	7,4	0,6	77,3	22,7	15,5	697	164	20 000 " " 50 000
9,3	.	.	.	0,0	0,4	0,1	-	8,6	1,0	87,0	13,0	8,0	2 577	56	50 000 " " 100 000
9,9	.	.	.	0,1	0,4	0,0	-	9,6	2,4	85,2	14,8	5,4	4 418	255	100 000 " " 250 000
6,9	.	.	.	0,4	0,5	-	-	9,9	1,4	85,6	14,4	2,8	13 336	395	250 000 und mehr

schifffahrt

4,3	-	3,9	0,4	-	0,3	0,0	8,0	9,3	.	91,8	8,2	11,3	60	31	bis unter 100 000
6,9	0,6	6,1	0,2	0,1	1,3	0,2	2,1	16,6	.	103,5	- 3,5	3,2	5 061	138	100 000 " " 500 000
8,4	0,1	7,9	0,4	0,0	0,9	0,0	9,3	7,1	.	98,8	1,2	-	37 982	351	500 000 " " 1 000 000
8,5	0,7	6,1	1,7	0,3	0,6	0,0	23,3	9,7	.	107,4	- 7,4	0,1	30 642	3 577	1 000 000 und mehr

häfen

17,9	2,4	3,4	12,1	0,0	2,2	0,0	0,0	5,0	.	115,5	- 15,5	-	5 237	368	ohne Größenklassengliederung
------	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	---	-------	--------	---	-------	-----	------------------------------

Möbelspedition und -transport

10,7	.	.	.	-	0,5	0,2	-	13,2	0,3	86,3	13,7	12,8	564	127	bis unter 50 000
7,2	.	.	.	0,4	1,3	0,0	-	11,5	1,6	88,1	11,9	5,2	3 527	507	50 000 " " 250 000
6,5	.	.	.	0,9	0,8	0,3	-	15,2	2,1	88,1	11,9	3,0	10 924	1 306	250 000 " " 500 000
7,3	.	.	.	0,5	1,0	0,0	-	14,8	3,2	89,8	10,2	2,6	12 529	3 647	500 000 " " 1 000 000
6,1	.	.	.	0,8	0,9	0,0	-	14,0	1,0	96,4	3,6	0,4	61 287	19 681	1 000 000 und mehr

schaftsteuer, Vermögensteuer, Soforthilfenabgabe, Notopfer Berlin. — 3) Steuerliche Abschreibungen ohne Sonderabschreibungen gemäß § 7a bis e EStG, aber einschl. der Hälfte der Sonderabschrei-
Fußnote 3).

3. Beschäftigte und Personalkosten 1950 je Unternehmung

Größenklasse nach der Gesamtleistung 1950 in DM	Beschäftigte Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres						Beschäftigte Personen am 13.9.1950 (Stichtag der Arbeits- stätten- zählung)	Personalkosten ²⁾								
	Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber	Mithelfende Familienangehörige ¹⁾	Beamte, Angestellte, Schiffs- personal im Ange- stellten- verhältnis	Arbeiter und Schiffs- personal im Lohn- verhältnis	Kaufmännische u. gewerbliche Lehr- linge, Schiffs- jungen	insgesamt (Sp. 1 bis 5)		Löhne		Gehälter		Ruhe- ge- hälter	Soziale Aufwendungen			
								insgesamt	je Lohn- emp- fänger	insgesamt	je Gehalts- emp- fänger		insgesamt	davon		in vH der Summe der Löhne und Gehälter
														gesetzliche	freiwillige	
Anzahl						DM										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
8311 Nichtbundeseigene Eisenbahnen																
bis unter 250 000	—	—	9,2	10,7	0,7	20,6	20,7	31 128	2 923	35 871	3 623	1 023	10 210	65,0	35,0	.
250 000 " " 500 000	—	—	19,7	31,7	1,7	53,0	52,9	92 373	2 916	77 284	3 616	4 865	26 056	68,0	32,0	.
500 000 " " 1 000 000	—	—	39,5	59,4	4,3	103,2	103,3	169 672	2 855	136 362	3 116	18 946	52 566	63,8	36,2	.
1 000 000 " " 5 000 000	—	—	97,6	162,7	7,0	267,3	266,8	511 292	3 142	380 353	3 638	39 101	153 912	60,9	39,1	.
5 000 000 und mehr	—	—	531,4	711,1	32,1	1 274,7	1 276,4	1 951 267	2 744	2 073 615	3 679	106 916	1 008 123	46,7	53,3	.
8350 Straßenbahnen																
bis unter 1 000 000	0,1	—	12,0	35,6	0,6	48,4	48,5	118 836	3 336	59 996	4 752	564	26 794	63,9	36,1	.
1 000 000 " " 5 000 000	—	—	49,0	313,2	6,9	369,1	368,8	1 109 296	3 542	238 961	4 276	44 949	237 157	55,1	44,9	.
5 000 000 " " 25 000 000	—	—	116,3	935,8	17,3	1 069,4	1 069,0	3 206 532	3 427	531 518	3 978	278 103	777 344	49,2	50,8	.
25 000 000 und mehr	—	—	494,8	4 477,8	12,0	4 984,5	5 096,5	16 178 004	3 613	2 227 818	4 396	1 978 908	4 132 282	47,4	52,6	.
8410/1 Privater Personenkraftwagenverkehr																
bis unter 20 000	1,1	0,1	—	0,9	—	2,1	1,6	2 021	2 246	—	—	—	252	93,5	6,5	12,5
20 000 " " 50 000	1,1	0,3	0,2	1,2	—	2,8	2,8	3 571	2 902	267	1 735	—	414	100	—	10,8
50 000 " " 100 000	1,5	0,5	0,2	1,7	0,4	4,3	3,8	5 575	3 227	444	814	—	652	97,2	2,8	10,8
100 000 " " 250 000	1,3	0,3	1,0	5,9	0,2	8,7	7,6	15 391	2 620	2 672	2 290	—	2 302	95,2	4,8	12,7
250 000 und mehr	1,5	0,5	2,9	16,2	0,5	21,5	20,8	59 629	3 691	14 000	4 136	—	8 383	90,1	9,9	11,4
8410/2 Öffentlicher Personenkraftwagenverkehr																
bis unter 500 000	—	—	2,8	22,4	—	25,2	22,8	80 733	3 604	11 884	4 244	3 430	10 018	93,1	6,9	.
500 000 und mehr	—	—	9,8	110,2	0,6	120,6	122,8	373 708	3 391	56 291	5 413	34 227	48 613	85,8	14,2	.
8441, 8447 Güterkraftwagenfernverkehr																
bis unter 20 000	1,2	0,1	—	0,2	—	1,5	1,5	328	1 393	—	—	—	39	95,9	4,1	11,8
20 000 " " 50 000	1,1	0,3	0,1	0,8	0,0	2,4	2,1	1 782	2 133	314	2 102	—	285	84,1	15,9	13,6
50 000 " " 100 000	1,2	0,3	0,3	2,5	0,1	4,4	3,9	7 579	3 042	734	2 006	—	928	98,5	1,5	11,2
100 000 " " 250 000	1,3	0,4	0,5	5,7	0,0	7,9	7,2	17 918	3 166	1 316	2 632	—	2 193	95,3	4,7	11,4
250 000 und mehr	1,8	0,1	5,1	18,2	1,1	26,2	25,6	67 931	3 741	17 844	2 923	—	992	92,8	7,2	10,8
8444 Güterkraftwagenhohverkehr																
bis unter 20 000	1,0	0,1	—	0,2	—	1,3	1,2	345	1 712	—	—	—	37	100	—	10,7
20 000 " " 50 000	1,1	0,3	0,1	1,4	0,0	2,9	2,5	3 521	2 488	189	1 670	—	424	96,6	3,4	11,4
50 000 " " 100 000	1,3	0,2	0,2	3,2	0,0	4,9	4,4	8 217	2 547	345	1 427	—	997	93,3	6,7	11,6
100 000 " " 250 000	1,4	0,4	0,8	7,3	0,1	10,0	9,5	24 063	3 284	2 572	2 626	—	2 911	97,3	2,7	10,9
250 000 und mehr	1,4	0,1	2,4	14,7	0,8	19,4	19,5	53 858	3 667	8 263	2 592	—	8 184	89,9	10,1	13,2
aus 8551 Binnenschifffahrt																
bis unter 100 000	0,8	0,1	0,8	2,9	0,6	5,1	4,6	8 600	2 966	3 221	2 386	—	1 234	95,0	5,0	.
100 000 " " 500 000	1,3	0,1	4,3	21,5	1,1	28,3	27,7	69 618	3 238	18 909	3 518	—	9 519	95,4	4,6	.
500 000 " " 1 000 000	—	—	14,0	23,7	2,8	40,5	40,3	83 952	3 547	75 651	4 494	—	23 399	67,8	32,2	.
1 000 000 und mehr	0,3	0,1	111,8	193,2	24,3	329,6	332,0	664 965	3 442	564 805	4 150	3 623	171 521	77,4	22,6	.
aus 8570 Binnenhäfen																
ohne Größenklassengliederung	—	—	36,3	81,9	1,5	119,7	120,2	279 256	3 411	167 644	4 438	65 634	68 252	66,6	33,4	.
8711, 8714 Spedition einschl. Möbelspedition und -transport																
bis unter 50 000	1,2	0,3	0,7	1,6	0,6	4,3	4,0	4 561	2 919	1 777	1 422	—	681	92,1	7,9	10,7
50 000 " " 250 000	1,2	0,3	4,0	8,5	0,9	14,9	14,6	26 359	3 095	15 257	3 105	—	5 018	87,0	13,0	12,0
250 000 " " 500 000	1,2	0,1	9,9	17,3	1,6	30,2	29,8	60 686	3 501	41 617	3 611	—	11 583	87,2	12,8	11,3
500 000 " " 1 000 000	1,5	0,3	15,5	27,1	2,9	47,3	46,8	96 083	3 542	57 220	3 111	—	16 939	88,9	11,1	11,0
1 000 000 und mehr	0,5	0,1	188,9	181,4	28,3	399,2	392,5	599 310	3 304	800 815	3 687	—	186 106	72,0	28,0	13,3

1) Soweit diese in keinem Lohn- und Lehrverhältnis stehen. — 2) Die Beträge je Lohn- bzw. Gehaltsempfänger sind errechnet aus den Gesamtbeträgen und der Gesamtzahl der Lohn- und Gehaltsempfänger aller erfaßten Unternehmungen und nicht aus den bereits auf- oder abgerundeten Durchschnittszahlen je Unternehmung. Entsprechendes gilt für die sozialen Aufwendungen in vH der Summe der Löhne und Gehälter.

4. Posten des Jahresabschlusses 1950 je Unternehmung

Größenklasse nach der Gesamtleistung 1950 in DM	Gesamtleistung	Material- und Warenbestände			Bestandsveränderung (+ oder -) im Jahre 1950 an		Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen	Verbind- lichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen
		insgesamt	davon		Brenn- und Treibstoffen, Hilfs- und Betriebsstoffen, Bereifung, Schiffsmaterial usw.	Handelsware		
	DM							
1	2	3	4	5	6	7	8	

8311 Nichtbundeseigene Eisenbahnen

bis unter 250 000	151 049	8 392	8 392	-	+ 188	-	18 436	47 884
250 000 " " 500 000	368 103	34 393	34 393	-	- 1 060	-	34 898	53 698
500 000 " " 1 000 000	691 904	56 879	56 879	-	+ 2 103	-	62 641	104 291
1 000 000 " " 5 000 000	2 224 537	235 730	234 221	1 509	+ 12 422	+ 374	164 690	266 812
5 000 000 und mehr	10 302 309	1 011 960	1 011 960	-	- 14 311	-	435 474	834 480

8350 Straßenbahnen

bis unter 1 000 000	591 992	48 639	47 589	1 050	- 7 636	+ 1 050	17 523	31 550
1 000 000 " " 5 000 000	2 811 920	286 190	286 190	-	- 24 209	-	178 849	143 579
5 000 000 " " 25 000 000	8 877 552	872 305	872 305	-	+ 79 784	-	53 388	1 137 944
25 000 000 und mehr	43 899 269	4 616 906	4 616 906	-	+ 418 383	-	452 675	1 739 809

8410/1 Privater Personenkraftwagenverkehr

bis unter 20 000	14 124	-	-	-	-	-	360	600
20 000 " " 50 000	36 237	36	34	2	+ 8	+ 2	561	809
50 000 " " 100 000	73 306	1 117	891	226	- 132	- 194	1 637	4 947
100 000 " " 250 000	145 848	1 075	1 070	5	+ 5	- 31	3 037	12 694
250 000 und mehr	420 052	10 083	9 950	133	+ 173	+ 133	14 769	34 927

8410/2 Öffentlicher Personenkraftwagenverkehr

bis unter 500 000	314 696	19 108	19 108	-	+ 4 097	-	4 891	10 441
500 000 und mehr	1 296 194	125 173	125 173	-	+ 54 091	-	41 593	29 229

.8441, 8447 Güterkraftwagenfernverkehr

bis unter 20 000	13 715	366	366	-	+ 347	-	240	1 246
20 000 " " 50 000	35 125	1 056	989	67	- 9	+ 43	1 110	3 868
50 000 " " 100 000	74 563	1 269	1 123	146	+ 688	- 21	3 037	8 051
100 000 " " 250 000	161 023	2 146	2 028	118	+ 862	+ 1	6 831	15 461
250 000 und mehr	447 249	1 387	1 366	21	+ 711	+ 12	44 763	61 418

8444 Güterkraftwagennahverkehr

bis unter 20 000	11 707	370	370	-	+ 194	-	281	1 131
20 000 " " 50 000	30 867	307	270	37	+ 157	+ 24	1 232	828
50 000 " " 100 000	70 056	1 588	1 425	163	+ 551	+ 11	3 740	7 407
100 000 " " 250 000	162 574	3 443	3 240	203	+ 1 416	+ 3	12 660	17 414
250 000 und mehr	400 641	5 543	4 447	1 096	+ 403	+ 677	34 052	34 725

aus 8551 Binnenschifffahrt

bis unter 100 000	37 292	256	184	72	+ 21	- 6	1 924	3 752
100 000 " " 500 000	227 592	767	767	-	+ 75	-	22 303	31 559
500 000 " " 1 000 000	705 738	14 720	14 720	-	- 452	-	73 507	44 272
1 000 000 und mehr	4 510 250	233 628	233 576	52	+ 21 269	+ 24	430 603	383 410

aus 8570 Binnenhäfen

ohne Größenklassengliederung	1 078 332	113 469	113 469	-	+ 14 908	-	140 468	142 603
------------------------------	-----------	---------	---------	---	----------	---	---------	---------

8711, 8714 Spedition einschl. Möbelspedition und -transport

bis unter 50 000	33 339	2 067	2 067	-	+ 150	-	2 932	3 891
50 000 " " 250 000	143 112	887	836	51	+ 185	- 93	19 510	22 655
250 000 " " 500 000	362 457	5 383	5 307	76	+ 1 140	- 210	49 273	49 127
500 000 " " 1 000 000	650 707	3 589	3 415	174	+ 1 780	- 789	97 957	103 571
1 000 000 und mehr	3 349 819	37 162	33 287	3 875	+ 7 112	- 3 064	1 120 486	956 031

