

Working Paper on the History of Mobility

No. 11/2024



Die Regulierung des Lastkraftwagenverkehrs in Deutschland 1900 bis 1960 *)

Prof. Dr. Richard Vahrenkamp, em. Universität Kassel
Fachbereich Wirtschaftswissenschaften

Email: vahrenkamp2016@gmx.de

Web: www.vahrenkamp.org

Stand: 15. August 2024

*)Ausarbeitung eines Vortrags des AK Verkehrsgeschichte der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte in Kempten 2004. Erweiterte Fassung.

Erschienen unter dem Titel: Lastkraftwagen und Logistik in Deutschland 1900 bis 1955, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 95, 2008, Heft 4, S. 430 - 455.

Richard Vahrenkamp: The limits of railway transportation in a mass consumption society: Germany, 1900-1938, in: Journal of Transport History, vol. 32, issue 1, June 2011, S. 1-16.

Richard Vahrenkamp: Die logistische Revolution - Der Aufstieg der Logistik in der Massenkonsumgesellschaft, Campus Verlag, Frankfurt 2011

(Deutsches Museum, Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung).

Inhalt

1	Einleitung.....	2
2	Unterscheidungsmerkmale bei Lastkraftwagen-Verkehren in der Verkehrspolitik	6
3	Die Entwicklung des LKW Verkehrs in den 1920er Jahren	8
4	Die Regulierung des LKW Verkehrs in der Weimarer Republik.....	10
5	Die Regulierung des LKW Verkehrs in der NS-Zeit	17
6	Die Regulierung des LKW Verkehrs in der Bundesrepublik	18
7	Der Werkverkehr mit Lastkraftwagen in den 1920er Jahren.....	21
8	Das Geschäftsfeld des gewerblichen Güterfernverkehrs.....	27
9	Zusammenfassung.....	32
10	Abkürzungen	33

1 Einleitung

Der hier folgende Aufsatz gibt einen Blick in den Aufstieg der Verkehrssysteme des fossilen Kapitalismus. Ohne Eisenbahntransporte wäre eine flächendeckende Versorgung mit dem Brennstoff Kohle unmöglich gewesen, der die Produktionsmaschinen des Industriekapitalismus antrieb. Das Big Oil ermöglichte den Betrieb von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen auf einem Straßennetz, das infolge der steigenden Motorisierung immer weiter mit festen Teerdecken des Big Oil ausgebaut wurde, wobei die Strassenbau-Entwicklung in dem gigantischen Autobahnnetz in Deutschland kulminierte. Die Lastkraftwagen-Verkehre auf der Autobahn dienten der industriellen Arbeitsteilung und der Versorgung zahlloser Filialen des Einzelhandels mit Konsumgütern und waren damit essentiell für den Aufstieg des fossilen Kapitalismus, dessen Wirtschaftskraft immer mehr von der Konsumneigung der Bevölkerung abhing.

In den Jahren seit 1900 entwickelte sich im Rahmen der Verbreitung des Automobils auch der Lastkraftwagen auf dem Straßennetz zunehmend als neuer Verkehrsträger für den Güterverkehr neben den klassischen Verkehrsträgern Wasser und Schiene. In diesem Beitrag wird untersucht, wie die neue Technologie des Lastkraftwagens die Transportwirtschaft in der Zeit von 1900 bis 1955 verändert hat. Zur anfänglichen Verbreitung von Lastkraftwagen trug das Militär

entscheidend bei. Bereits seit 1908 subventionierte die preußische Heeresverwaltung die Anschaffung eines Lastkraftwagens bei Privatunternehmen mit 4.000 Mark und mit einem jährlichen Betriebskostenzuschuss von 1.000 Mark auf vier Jahre, konnte sich aber bis 1914 nicht für eine gezielte Heeresmotorisierung entscheiden.¹

Der Erste Weltkrieg verhalf dem Lastkraftwagen in dreierlei Hinsicht zum Durchbruch. Erstens brachte er ihm technologisch einen Entwicklungsschub zu mehr Tragkraft und Motorleistung. Zweitens ließ er dessen Bedeutung als Alternative zum Eisenbahntransport erstmals deutlich hervortreten. Sowohl zur Materialversorgung an der Front, etwa der österreichisch-italienischen Front in den Alpen oder beim französischen Nachschub für die Front bei Verdun, wie auch zur Milderung der Transportkrise bei der inländischen Versorgung durch die Eisenbahn in Deutschland im Jahre 1916 wurde das Transportmittel Lastkraftwagen eingesetzt, wobei das deutsche Heer von den im Jahre 1914 in Deutschland bei Privatunternehmen registrierten 5.361 Lastkraftwagen über 16 PS ca. 85 Prozent requirierte oder aufkaufte.² Drittens führte der Erste Weltkrieg quantitativ zur weiten Verbreitung von Lastkraftwagen; nach dem Ende des Krieges standen bei allen Kriegsparteien Militär-Lastkraftwagen in großer Zahl für zivile Verwendung bereit.³ Die überschüssigen Lastkraftwagen-Flotten gaben einen Anreiz zur Suche nach neuen Einsatzfeldern für den Lastkraftwagen.

Eine weitere Demonstration der Leistungsfähigkeit des Lastkraftwagen-Transports bot der Ruhrkampf. Als die französischen Truppen im Jahre 1923 das Ruhrgebiet besetzten und Transportkapazität der Bahn beschlagnahmten, konnten durch den Lastkraftwagen die

¹ Zur Motorisierung siehe Hans Pohl (Hg.): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Stuttgart 1986 (Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 52). Emil Merkert: Der Lastwagenverkehr seit dem Krieg, insbesondere sein Wettbewerb und seine Zusammenarbeit mit den Schienenbahnen, Berlin 1926, S. 3. Die Daten zu den Subventionen der preußischen Heeresverwaltung sind anhand der Primärquellen nicht mehr auffindbar, da das Preußische Heeresarchiv in Potsdam im Zweiten Weltkrieg vernichtet wurde.

² Christoph Merki: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895 - 1930: Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien 2002, S. 72 – 87, sowie Massimo Moraglio: The Highway Network in Italy and Germany between the Wars, in: Gijs Mom and Laurent Tissot (Hg.): Road History-Planning, Building and Use, Neuchâtel 2007, S. 122. Peter Kirchberg: Technik und Verkehrswirksamkeit der Lastkraftwagen in Deutschland bis zum Ende der 30er Jahre, in: Harry Niemann und Armin Hermann (Hg.): 100 Jahre Lastkraftwagen, Stuttgart 1997, S. 23. Merkert, Der Lastwagenverkehr seit dem Krieg (wie Anm. 1), S. 2f.

³ Scott spricht davon, dass in Großbritannien 60000 Armee-Lastwagen auf den Markt kamen, siehe Peter Scott: British Railways and the Challenge from Road Haulage: 1919–39, in: Twentieth Century British History 13 (2002), Heft 2, S. 103. Nach dem Zweiten Weltkrieg fanden analoge Unternehmensgründungen in den USA mit ausgemusterten Flugzeugen statt, die von ehemaligen Piloten betreiben wurden, siehe Rose, Mark u.a. (2006), *The best transportation system in the world: railroads, trucks, airlines, and American public policy in the twentieth century*, Columbus, Ohio, S. 81.

entstandenen Lücken im Güterverkehr geschlossen und so seine Nützlichkeit in großem Umfang aufgezeigt werden.⁴

Die neue Technologie des Lastkraftwagens konnte sich in den 1920er Jahren als Transportmittel im zivilen Bereich durchsetzen und ließ einen neuen Typus des Lastkraftwagen-Spediteurs entstehen, welcher im Fernverkehr mit Überlandlinien den Stückgutversand betrieb und Sammelladungen ermöglichte. Die Zahl der Lastkraftwagen nahm in den zwanziger Jahren mit einer hohen, durchschnittlichen Wachstumsrate von 22 Prozent p.a. zu, während zugleich die Leistungsfähigkeit des Lastkraftwagen-Transports von Gütern in den 1920er Jahren stieg und der Lastkraftwagen Vorteile der Schnelligkeit und Preisgünstigkeit gegenüber dem Bahntransport aufweisen konnte. Nach Untersuchungen von Mellerowicz hatte sich der Lastkraftwagen-Transport in den 1920er Jahren um 60 Prozent durch den technischen Fortschritt im Lastkraftwagen-Bau verbilligt.⁵

Mit der Verbreitung des Lastkraftwagens waren Unternehmensgründungen und innovative Geschäftsmodelle verbunden, die bei Lastkraftwagen-Fuhrunternehmen, Speditionen und im Handel beobachtet werden konnten. Das Speditionsunternehmen Dachser ist hierfür ein Beispiel. Es wurde im Jahre 1930 in Kempten gegründet und hatte das Geschäftsziel, das Ruhrgebiet mit Allgäuer Käse per Lastkraftwagen zu versorgen.⁶ Auch beobachtet man in den 1920er Jahren den Aufbau von Netzwerken und die Etablierung von Kooperationen unter den Unternehmen der Transportwirtschaft, wie Laderaumbörsen.

Schließlich gab es in den 1920er Jahren von der staatlichen Seite die ersten Versuche, den Gütertransport zugunsten der Eisenbahn zu regulieren. Diese Tendenzen hatten sich während der Weltwirtschaftskrise mit der Notverordnung von Kanzler Brüning 1931 und in der Zeit des Nationalsozialismus verstärkt und wurden überraschender Weise in der Bundesrepublik Deutschland fortgeführt, in der vollkommen geänderte wirtschafts-, innen- und außenpolitische Bedingungen vorherrschten. Sie prägten die deutsche Verkehrspolitik Jahrzehnte lang bis zum Jahre 1998 entscheidend, als die Märkte für den Gütertransport nahezu vollständig – mit

⁴ Otto Cohausz: Der französisch-deutsche Eisenbahnkrieg im Ruhrgebiet 1923, in: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 6 (1973), S. 5–25.

⁵ Institut für Konjunkturforschung (Hg.): Lastkraftwagen in der Volkswirtschaft, Berlin, Wochenbericht vom 7.5.1930, S. 23–24. Karl Mellerowicz: Der Stand des gewerblichen Güterfernverkehrs, in: Die Straße, Heft 5, 1935, S. 143–147, hier S. 145.

⁶ Paul Erker: Das Logistikunternehmen Dachser, Frankfurt a.M. 2008.

Ausnahme des Werkverkehrs – liberalisiert wurden und Regelung des Marktzugangs auf die subjektive Eignung des Unternehmers beschränkt wurde.

Nach einer Darstellung der rechtlichen Unterscheidungsmerkmale von LKW-Verkehren sollen hier verkehrspolitische Dimensionen der Verbreitung von Lastkraftwagen erörtert werden. Dabei wird vom Konflikt Eisenbahn – Lastkraftwagen der 1930er Jahre ausgegangen und aufgezeigt werden, wie die Reichsbahn eine Regulierung zu ihren Gunsten herbeiführen konnte und der LKW-Verkehr in der NS-Zeit nahezu stranguliert wurde. Aufgezeigt wird die Kontinuität der Regulierung in der Bundesrepublik Deutschland. Andererseits regte der LKW auch innovative Verkehrs- und Logistikkonzepte an, wie Pläne zum Autobahnbau. Danach wird die rapide Entwicklung der Transportwirtschaft in ihren Sektoren LKW-Werkverkehr und gewerblicher Güterverkehr mit Lastkraftwagen in den 1920er Jahren dargestellt, die zum Konflikt Eisenbahn – Lastkraftwagen geführt hatte. Abschließend wird das schwierige Wettbewerbsumfeld der Kraftwagenspeditionen aufgezeigt, die mit staatlichen Kraftverkehrslinien konkurrieren mussten.

Die Arbeit stützt sich auf die Auswertung zahlreicher Archivalien, unter anderem aus den Wirtschaftsarchiven in Köln, Leipzig, München⁷ und Darmstadt.⁸ Allerdings sind die für diese Untersuchung wichtigen Bestände der IHK Köln und der IHK Düsseldorf vor 1945 im Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchiv in Köln durch den Zweiten Weltkrieg weitgehend vernichtet worden. Darüber hinaus konnten wichtige Bestände von IHK-Akten im Institut für Stadtgeschichte Frankfurt a.M. gesichtet werden.

⁷ Ich danke Herrn Harald Müller vom Bayerischen Wirtschaftsarchiv München für die Hilfe bei der Recherche.

⁸ Ich danke Herrn Dr. Eisenbach für wertvolle Unterstützung.

2 Unterscheidungsmerkmale bei Lastkraftwagen-Verkehren in der Verkehrspolitik

Das Aufkommen von Bussen und Lastkraftwagen hat zu zahlreichen neuen Rechtsbegriffen in der Verkehrspolitik geführt, die hier vorgestellt werden sollen. Der Begriff des Nahverkehrs als Verkehr bis zu 50 Kilometer wurde erstmals in dem Gesetz zu Kraftlinien aus dem Jahre 1925 definiert. Der Nahverkehr (von Bussen und LKW) wurde genehmigungsfrei gestellt und abgesetzt vom Linienverkehr, der über 50 Kilometer hinausgeht und regelmäßige Verbindungen zwischen zwei Orten schafft. Nach dem Gesetz von 1925 ist der Linienverkehr genehmigungspflichtig. Zuvor ist der Bedarf an der Linie zu prüfen.⁹ Überraschender Weise hat diese Bedarfsprüfung als Zulassungskriterium in den folgenden 70 Jahren die deutsche Güterverkehrspolitik bestimmt. In der Notverordnung von Kanzler Brüning vom Oktober 1931 wird der gewerbliche Gütertransport mit dem Lastkraftwagen vom Werkverkehr unterschieden. Der Terminus Werkverkehr wurde damit erstmals in die deutsche Verkehrspolitik eingeführt. Da er aber in der Notverordnung selbst nicht definiert wurde, klärten die zugehörigen Durchführungsbestimmungen in § 4 diesen Begriff.¹⁰ Eine weitere Unterscheidung der Güterverkehre erreichte das NS-Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen¹¹ aus dem Jahre 1935, die in die Nachfolgegesetze aus den Jahren 1949 bis 1952 in der Bundesrepublik Deutschland übernommen wurde. Hier wurden detailliert die einzelnen Geschäftsfelder wie folgt definiert und reguliert:

- Fernverkehr auf regelmäßigen Linien, der auch gewerblicher Güterfernverkehr bezeichnet wurde,
- Nahverkehr bis 50 km,
- internationaler grenzüberschreitender Verkehr,
- Möbeltransportverkehr,
- Werkverkehr.

Auf den meisten der genannten Geschäftsfelder wurde die Gewerbefreiheit zugunsten der Eisenbahn stark eingeschränkt.

⁹ RGBLI, I, 1925, Teil I, 319f. Siehe ferner § 6 Amtsblatt des Hessischen Ministeriums des Inneren vom 21.3.1929, HWD, Abteilung 9, Akte 242 (IHK Gießen).

¹⁰ Durchführungsbestimmungen über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 9.10.1931, in: RGBLI, I, 1931, S. 572–577

¹¹ RGBLI, I, 1935, S. 788–793. Eine Kategorie Werkverkehr einzuführen, ist in der Verkehrspolitik nicht unbedingt erforderlich, wie der Vergleich mit Schweden zeigt, wo diese Kategorie in der Verkehrspolitik nicht existiert, siehe European Conference of Ministers of Transport (ECMT) (Hg.): Road Freight Transport for Own Account, Paris 2001, S. 21.

Für das Folgende werden noch einige Begriffsbestimmungen des Handelsgesetzbuchs (HGB) benötigt. Vom Speditionsgeschäft im engeren Sinn werden dort das Frachtführer- und das Lagergeschäft unterschieden. In der Terminologie des HGB besorgt der Spediteur den Versand von Gütern durch Frachtführer beim Landtransport oder durch Reeder beim Binnen- oder Seeschifftransport für die Rechnung des Versenders (§ 407).¹² Der Frachtführer führt die Transporte auf einem der Verkehrsträger Straße, Bahn oder Schiff aus (HGB §§ 425 -451). Damit ist der Frachtführer zunächst vom Spediteur getrennt. In der Praxis werden aber häufig beide Geschäftszweige in einem Unternehmen ausgeführt, um damit Synergien zu erzeugen. Für den Fall, dass ein Spediteur selber den Transport mit einem Transportmittel übernimmt, spricht das HGB vom Selbsteintritt (§ 412).

¹² Hermann Staub: Kommentar zum Handelsgesetzbuch, zweiter Band, Berlin 1900.

3 Die Entwicklung des LKW Verkehrs in den 1920er Jahren

Die neue Technologie des Lastkraftwagens als Transportmittel setzte sich in den 1920er Jahren im zivilen Bereich durch, als die Lastkraftwagen-Fuhrunternehmer als Pioniere der Transportwirtschaft auf die neuen Marktchancen reagierten, welche der Lastkraftwagen bot.¹³ Zumeist betrieben sie bloß einen einzigen Lastkraftwagen, den sie auf Ratenzahlung bei einem Lastkraftwagen-Hersteller erworben hatten.¹⁴ Da der Lastkraftwagen-Verkehr noch nicht gesetzlich geregelt war und zudem Haftpflichtversicherungen noch nicht obligatorisch waren, wurden Fuhrunternehmer auch als Hasardeure angesehen, die "wilde Verkehre" durchführten. Sowohl aus der Sicht von Industrie- und Handelskammern als auch von Speditionsverbänden wurden Maßnahmen zur Fixierung von Mindeststandards an Qualität und Sicherheit und zur Stabilisierung des LKW-Fuhrgewerbes gefordert, das wegen der Kapitalschwäche seiner Mitglieder die konjunkturellen Fluktuationen der Transportnachfrage nicht intern abfedern konnte, sondern zu ruinöser Konkurrenz neigte.¹⁵ Der sich aus der Struktur des LKW-Transportsektors ergebende objektive Bedarf an staatlichen Regulierungen war in ganz Europa um 1930 zu beobachten, zumal die Weltwirtschaftskrise die Tendenz zu ruinöser Konkurrenz verstärkte.¹⁶

Die Fuhrunternehmer konzentrierten sich auf lukrative Relationen und zogen daher Abwehrreaktionen der Reichsbahn auf sich, welche sich in dieser Wettbewerbssituation mit der Betriebspflicht für das gesamte Netz, das auch unwirtschaftliche Relationen einschloss, in einem Wettbewerbsnachteil sah. Die kapitalschwachen Fuhrunternehmer wurden von der Reichsbahn in ihrer Denkschrift als „Eintagsfliegen“ abqualifiziert.¹⁷

¹³ Paul van Elsen: Die deutsche Landstraße, verkehrsgeographische Betrachtungen über ihre Entwicklung vom Postzeitalter bis zur Gegenwart, Düren 1929. Lothar Heder: Die Konkurrenzfähigkeit der Kraftwagen und Kraftwagenlinien gegen Eisenbahn und Kleinbahn, Berlin 1931.

¹⁴ Nach einer Erhebung der IHK Berlin betrug im Jahre 1932 die durchschnittliche Anzahl der Lastkraftwagen pro Fuhrunternehmen im Kammerbezirk Groß-Berlin 1,46 Wagen, siehe Karl Mellerowicz: Autobahnen und Kraftverkehrswirtschaft, in: Die Autobahn, Heft 9, 1934, S. 368–373, hier S. 370.

¹⁵ Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT), (Hg.): Eisenbahn und Kraftwagen, Denkschrift des DIHT, Berlin 1930, S. 41. Auch in den Vierteljahresberichten der IHK Köln wird vom „wildesten“ und vom „ungehemmten“ Wettbewerb der Fuhrunternehmer gesprochen, Westdeutsche Wirtschaftszeitung vom 5.7.1929, S. 408 und 11.1.1929, S. 34, Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv Köln. Jahresbericht des Vereins Hamburger Spediteure 1927, in: Speditions- und Schifffahrtszeitung 36 (1928), S. 346f.

¹⁶ Brian Bayliss: European Transport, London 1965, S. 66. In Großbritannien wurden die LKW-Verkehre im Jahre 1933 reguliert, siehe Scott (wie Anm. 3). Siehe auch Volker Hentschel: Staat und Verkehr. Motive, Ziele und Mittel der Verkehrspolitik westlicher Industriestaaten seit 1880, in: Hans Pohl (Hg.): Die Einflüsse der Motorisierung (wie Anm. 1), S. 62f.

¹⁷ Deutsche Reichsbahngesellschaft (Hg.): Reichsbahn- und Kraftwagenverkehr, Berlin 1930, S. 62.

Die folgende Tabelle 1 zeigt die Lebhaftigkeit der LKW–Verkehrs im Fernverkehr des Jahres 1933 auf mit den Linienverkehren zumeist von Berlin ausgehend.¹⁸ Da vor dem im Jahre 1933 beginnenden Autobahnbau über Landstrassen gefahren werden musste, konnten die LKW–Verkehre nur Durchschnittsgeschwindigkeit von gut 20km pro Stunde erreichen, einschließlich der Ortsdurchfahrten.

Linie	Entfernung km	Lastkraftwagen					Eisenbahn	
		Zahl der Abfahrten	Zahl der LKW monatlich	Transportie rte Tonnen	Fahrt- dauer Std.	Fahrtge- schwindig- keit in km pro Stunde	Abfahrten	Fahrt- dauer Std.
Berlin - Leipzig	170	täglich	33	337	8	21,3	täglich	12
Berlin - Frankfurt/M.	653	täglich	18	185	30	21,8	täglich	20
Berlin - Magdeburg- Bremen	410	täglich	8	72	12	34,2	täglich	12
Berlin - Elberfeld	509	täglich	12	160			täglich	36
Berlin - Stuttgart	653	2 x wöch.	18	185	30	21,8	täglich	20
Berlin - Düsseldorf	543	täglich	12	160	24	22,6	täglich	21
Berlin - Dortmund	540	täglich	12	160	24	22,5	täglich	12
Berlin - Hamburg	280	täglich	26	182	10	28,0	täglich	12
Berlin - Braunschweig	225	täglich	25	50	9	25,0	täglich	12
Berlin - Breslau	326	täglich	35	346	12	27,2	täglich	12
Berlin - Hannover	256	täglich	30	350	12	21,3	täglich	12
Berlin - Köln	557	täglich	64	833	30	18,6	täglich	36
Berlin - Stettin	135	täglich	32	220	8	16,9	täglich	12
Berlin - Dessau	120	3 x wöch.	22	180	4	30,0	3 x wöch.	12
Berlin - Spremberg	150	täglich	26	150				
Berlin - Dresden	180	"	24	280	8	22,5	täglich	12
Berlin - Kassel	416	3 x wöch.	8	80	20	20,8	täglich	15
Berlin - Nürnberg	485	"	24	276	17-22	24,3	täglich	20
Köln - Dresden	626	2 x wöch.	21	220	36		3 x wöch. bis Leipzig	30
Nürnberg - Hamburg	654	3 x wöch.	16	182	22	29,7	3-5 x wöch.	36
Geschwindigkeit in Durchschnitt:						23,2		

Tabelle 1: Linienverkehre per LKW nach Daten von Gedekra im Jahre 1933

¹⁸ Quelle: Mellerowicz: Autobahn und Kraftverkehrswirtschaft, in: Die Autobahn, Heft 9, 1934, S. 368–673.

4 Die Regulierung des LKW Verkehrs in der Weimarer Republik

Zum Wettbewerb der beiden Verkehrsträger Straße und Schiene gab es Ende der 1920er Jahre eine lebhafte Diskussion. Während vor dem Jahre 1928 dieses Thema kaum in dem Speditionsorgan Deutsche Speditions- und Schifffahrtszeitung diskutiert wurde, gab es seitdem eine Fülle von Beiträgen in der gesamten verkehrspolitischen Presse. Die Diskussion kulminierte in zahlreichen Gutachten.¹⁹

Zunächst erschien die Denkschrift „Reichsbahn und Kraftwagenverkehr“ von der deutschen Reichsbahngesellschaft im Januar 1930, in der argumentiert wurde, dass der zunehmende Kraftwagenverkehr bei der Reichsbahn beträchtliche Einnahmeausfälle sowohl im Personenverkehr durch die Konkurrenz zum Omnibus als auch im Güterverkehr durch die Konkurrenz zum Lastkraftwagen auslöse. Die Reichsbahn begründete ihr Tarifsystem für den Güterverkehr volkswirtschaftlich: Indem höhere Preise für den Transport wertvoller Güter gefordert wurden, könnten die Transporte der Massengüter mit diesen Einnahmen verbilligt werden. Diese Politik sei volkswirtschaftlich geboten, um die Wettbewerbsfähigkeit von peripheren Produktionsstandorten, die auf Rohstofftransporte angewiesen seien, zu erhalten. Da sich der gewerbliche Lastkraftwagen-Verkehr nur auf die lukrativen Relationen beschränke, füge er sich nicht in das volkswirtschaftliche Tarifsystem ein.²⁰ Die Reichsbahn erhob in der Denkschrift den Anspruch, den privatbetriebenen gewerblichen Lastkraftwagen-Verkehr zurückzudrängen und den gewerblichen Güterfernverkehr der Reichsbahn als Monopol zu überlassen. Lediglich der Nahverkehr im Radius von 50 Kilometern sollte den privaten Unternehmen überlassen werden. Hier wurde zum ersten Mal die Idee eines zentralisierten Großunternehmens der Verkehrswirtschaft formuliert. Die Reichsbahn folgte in der Denkschrift dem Leitbild des Groß- bzw. Monopolunternehmens, das in den 1920er Jahren ein wichtiges Leitbild in der Wirtschaftspolitik war, sowohl bei den privatkapitalistischen Trusts, bei den

¹⁹ Deutsche Reichsbahngesellschaft, Eisenbahn und Kraftwagen (wie Anm. 17). Deutscher Industrie- und Handelstag, Eisenbahn und Kraftwagen (wie Anm. 15). Herbert Matis/Dieter Stiefel: Das Haus Schenker. Die Geschichte einer internationalen Spedition 1872–1931, Wien 1995, S. 315, berichten im Kontext des Schenker-Vertrages mit der Reichsbahn von einem Gutachten der Spedition Schenker für die Reichsbahn aus dem Jahre 1928, das die Überlegenheit des Lastkraftwagen-Verkehrs aufzeigt. Siehe auch die von der Arbeitsgemeinschaft der Verbände der Kraftverkehrswirtschaft 1930 heraus gegebene Sammlung von Positionen zur Kontroverse Strasse-Schiene: Arbeitsgemeinschaft der Verbände der Kraftverkehrswirtschaft (Hg.): Parlament, Wirtschaft und Presse zur Frage Kraftverkehr und Reichsbahn. Eine Sammlung der wichtigsten Äußerungen, Berlin 1930.

²⁰ Deutsche Reichsbahngesellschaft, Eisenbahn und Kraftwagen (wie Anm. 17), S. 64f.

gewerkschaftlichen Genossenschaften²¹ als auch bei der Industrialisierung Rußlands durch das sowjetische Regime. Man versprach sich Rationalisierungsgewinne durch Größenwachstum, ohne die Nachteile zu erkennen, die durch Ausschaltung des Wettbewerbs entstehen, wie z. B. Mängel in der Leistungserstellung, langsamer technischer Fortschritt und überhöhte Preise. Auch ist die Vorstellung eines zentralisierten Großunternehmens in das Konzept des organisierten Kapitalismus einzuordnen, das sich in den 1920er Jahren entwickelte.²²

Die Argumentation der Reichsbahn in der Denkschrift wurde von der Forschung bisher nicht kritisch untersucht. Hier wird gezeigt, dass die Argumente von den statistischen Daten zum Verkehrsaufkommen und zum Umsatz nicht gestützt werden. Die folgende Tabelle 2 zeigt die Entwicklung des Verkehrsaufkommens der verschiedenen Güterkategorien in den Jahren 1925 bis 1931 der Reichsbahn.²³

Jahr	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Express-, Eil- und Stückgutfracht in Mio t	19,7	19,2	22,92	22,68	21,12	18,36	15,72
Zuwachs in %		-2,5	19,4	-1,0	-6,9	-13,1	-14,4
Wagenladungsverkehr in Mio t	356,00	370,10	413,68	409,56	414,84	336,00	270,36
Zuwachs in %		4,0	11,8	-1,0	1,3	-19,0	-19,5

Tabelle 2: Verkehrsaufkommen im Güterverkehr der Reichsbahn

Während in der Kategorie Express-, Eil- und Stückgut hochwertige Güter zusammengefasst sind, die als lastkraftwagen-affin gelten können, werden im Wagenladungsverkehr die Massengüter der Landwirtschaft und der Grundstoffindustrien transportiert. Interpretiert man die Kategorie Warenladungsverkehr, in der sich die transportierten Mengen des Hauptenergieträgers Kohle und von Stahl abbilden, als einen Konjunkturindikator, so zeigt sich deutlich die Erholung der Wirtschaft von 1925 auf 1926, die bis 1929 anhielt, um dann in die Weltwirtschaftskrise abzustürzen. Während sich die hochwertigen Güter, die sich in der Kategorie Express-, Eil- und Stückgut befinden, bis 1928 – gemessen an den Wachstumsraten – fast im Gleichklang mit der Konjunktur entwickelten, zeigten sie 1929 einen deutlichen Rückgang von 6,9 Prozent, trotz des Anstiegs des Wagenladungsverkehrs um noch 1,3 Prozent. Man kann diesen Rückgang als Abwanderung auf den Lastkraftwagen deuten, wobei die Einnahmeausfälle aber nicht – wie in der Denkschrift behauptet – sehr erheblich sein konnten.

²¹ Hans Faust: Geschichte der Genossenschaftsbewegung, Frankfurt a.M. 1956.

²² Eugen Schmalenbach: Die Betriebswirtschaftslehre an der Schwelle der neuen Wirtschaftsverfassung, in: Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung, 5 (1928), S. 241-251.

²³ Güterbeförderung der Reichsbahn nach Güterarten und Jahren, Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Jg. 1928, S. 150, S. 156, Jg. 1933, S. 164.

	Expressgut	Eil- und Stückgut	Wagenladung nach Regeltarifen	Wagenladung nach Ausnahmetarifen	Gesamt
Beförderungsmenge Mio. Tonnen	0,7	20,4	136,0	275,1	432,8
Tonnenkilometer Mio	110	3807	19348	45067	68332
Mittlere Fahrlänge km	157,1	186,6	141,6	163,8	157,9
Umsatz in Mio RM	59,9	623	1111,5	1498,8	3293,2
Umsatz in % von Gesamt:	1,8	18,9	33,8	45,5	
Umsatz je tkm in Rpf	54,45	16,36	5,74	3,33	

Tabelle 13: Struktur und Umsatzerlöse der Reichsbahn im Güterverkehr 1929

Eine vergleichbare geringe Bestätigung der Aussagen der Denkschrift ergibt sich, wenn man die Umsatzerlöse der Reichsbahn im Güterverkehr nach Transportarten analysiert. Dabei zeigt sich, dass im Jahre 1929 die als lastkraftwagen-affin geltende Kategorie Express-, Eil- und Stückgut nur 20,7 Prozent der Umsatzerlöse des gesamten Güterverkehrs der Reichsbahn im öffentlichen Verkehr ausmachte (vergl. Tabelle 3). Wegen dieses relativ kleinen Gewichts der Umsatzerlöse in der Kategorie Express-, Eil- und Stückgut ist das Argument der Reichsbahn nicht sehr überzeugend, die Umsatzerlöse aus dieser Kategorie würden die Transporte der Massengüter verbilligen. Zumindest kann die Verbilligung nicht erheblich gewesen sein. Auch ist zu bedenken, dass der Gesamtumsatz der Reichsbahn von 4,5 Mrd. Reichsmark im Jahre 1926 auf 5,3 Mrd. Reichsmark im Jahre 1929 stetig anstieg und so einen Höchststand der 1920er Jahre erreichte.²⁴ Damit kommen in dem wachsenden Transportmarkt keine der behaupteten Einnahmeausfälle durch die Motorisierung zum Ausdruck.

Auch die Daten von Mellerowicz zeigen, dass der Wettbewerbsdruck, der vom gewerblichen Lastkraftwagen-Verkehr auf die Reichsbahn ausgeübt wurde, nicht sehr stark gewesen sein kann. Er gibt für das Jahr 1931 die Zahl von 11.000 Lastkraftwagen für den gewerblichen Güterfernverkehr an. In einer anderen Publikation zeigt er, dass im Jahre 1931 die Güterverkehrsleistung des gewerblichen Güterverkehrs mit dem Lastkraftwagen bloß 2,6 Prozent der Güterverkehrsleistung von 51 Mrd. Tonnen-km der Reichsbahn entsprach.²⁵

Zu beachten ist, dass die Denkschrift der Reichsbahn sich nur gegen den **gewerblichen** Güterfernverkehr (Linienverkehr) richtete, aber den Werkverkehr aussparte, welcher der Reichsbahn ebenso wie der gewerbliche Güterfernverkehr Fracht wegnahm und der nach den

²⁴ Geschäftsberichte der Reichsbahn.

²⁵ Mellerowicz, Der Stand des gewerblichen Güterfernverkehrs (wie Anm. 5). Mellerowicz, Autobahnen und Kraftverkehrswirtschaft (wie Anm. 14), S. 370.

Daten von Mellerowicz sogar die doppelte Verkehrsleistung des gewerblichen Güterverkehrs im Nah- und Fernverkehr besaß.²⁶ In ihrer Denkschrift musste die Reichsbahn einräumen, dass ein Kampf gegen den Werkverkehr aussichtslos sei, da er der weit überwiegenden Zahl von angesehenen, großen Unternehmen Nutzen stifte und sie dagegen nicht ankommen könne.²⁷ Im Falle des gewerblichen Güterfernverkehrs bestand das Kräfteverhältnis jedoch zugunsten der Reichsbahn, da die Lastkraftwagen-Unternehmer zersplittert waren, ihre Kapitalbasis schmal war und ihre Spitzenverbände nur über wenig politischen Einfluss verfügten.

Die Denkschrift der Reichsbahn zum Wettbewerb mit dem Kraftwagenverkehr löste ein großes Echo in der verkehrspolitischen Presse aus und veranlasste z. B. das verkehrswissenschaftliche Seminar der Universität zu Köln in Kooperation mit der Grundstoffindustrie zu einer vielbeachteten Tagung in Düsseldorf am 27. Mai 1930.²⁸ Als Reaktion auf das Gutachten der Reichsbahn warnten die Verbände der Wirtschaft und zahlreiche Industrie- und Handelskammern davor, dass durch Einführung eines Monopols der Reichsbahn für den Güterverkehr die wirtschaftliche Entwicklung und der technische Fortschritt behindert würden.²⁹

Der Deutsche Industrie- und Handelstag (DIHT) legte im März 1930 die Denkschrift „Eisenbahn und Kraftwagen“ vor, worin die vielfältigen Vorteile des Lastkraftwagen-Gütertransports und des Personentransports in Bussen gegenüber der Bahn aufgewiesen werden:³⁰

- Kürzere Haus-zu-Haus-Laufzeiten,
- vereinfachter Umschlag,
- jederzeitige Einsatzbereitschaft ohne Abhängigkeiten von Fahrplänen und
- niedrigere Transportkosten.

²⁶ Mellerowicz, Der Stand des gewerblichen Güterfernverkehrs (wie Anm. 5). Der Werkverkehr fand allerdings seinen Schwerpunkt im Nahverkehr.

²⁷ Deutsche Reichsbahngesellschaft, Reichsbahn- und Kraftwagenverkehr (wie Anm. 17), S. 85f.

²⁸ Kraftwagen und Eisenbahn, in: Wirtschaftsdienst, 15 (1930), S. 268–270. Gegen den Fernkraftverkehr, in: Der deutsche Volkswirt, 13.2.1931, S. 629. Spennrath: Eisenbahn und Kraftwagen, in: Verkehrstechnische Rundschau, 25 (1931), Heft 1, S. 1–3. K. Busemann: Schiene und Landstrasse, in: Die Autobahn, Heft 11, 1932, S. 3f. Die Wettbewerbsregelung Eisenbahn – Kraftwagen, in: Deutsche Bergwerkszeitung, Nr. 123 vom 29.5.1931, BA, NS/5/VI, Band 13632. Kampf um das Kraftwagengesetz, in: Berliner Tageblatt, Nr. 238 vom 22.5.1931, BA, NS/5/VI, Band 13632. Reichsbahn und Kraftwagen – Bemerkungen zur Düsseldorfer Tagung, in: Kölnische Zeitung, Nr. 301, vom 3.6.1931, BA, NS/5/VI, Band 13804, Blatt 3. Eisenbahn und Kraftwagen – Verhandlungen der Verkehrstagung in Düsseldorf am 27.5.1930, Köln 1931 (Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaften an der Universität zu Köln, Band 4).

²⁹ In den Ausgaben der Deutschen Wirtschaftszeitung – Organ des DIHT – des Jahres 1932 wurden Resolutionen von über 30 IHKs veröffentlicht, die sich gegen ein Monopol der Reichsbahn für den Güterverkehr aussprachen (Sächsisches Wirtschaftsarchiv Leipzig). Auch die Automobilindustrie war gegen ein Güterverkehrsmonopol der Reichsbahn, siehe ADAC-Motorwelt, 1932, Heft 16, S. 2.

³⁰ Denkschrift des Studienausschusses „Eisenbahn und Kraftwagen“ beim DIHT, Berlin 1930, S. 6–9.

Trotz der genannten Vorteile kommt die Denkschrift überraschenderweise zu einer ähnlichen Schlußfolgerung wie die Reichsbahn, dass der Wettbewerb des Lastkraftwagens mit der Reichsbahn eingeschränkt werden sollte und schlägt dafür eine besondere Abgabe für den gewerblichen Güterfernverkehr vor.³¹ Man erkennt an dieser Stellungnahme des Deutschen Industrie- und Handelstages, von dem man eine Förderung der Motorisierung hätte erwarten können, wie vergleichsweise schwach die Position der deutschen Automobilindustrie in der Auseinandersetzung mit anderen Wirtschaftszweigen war.

Wenn man die Beschäftigungszahlen der einzelnen Wirtschaftszweige aus dem Jahre 1925 analysiert³² und eine Zuordnung in eisenbahn-affine und auto-affine Wirtschaftszweige vornimmt, wobei die ersteren die Urproduktion, die Grundstoffindustrien sowie Bahn und Post und die letzteren die Zweige der Fertigwarenindustrie umfassen, von denen angenommen wird, dass diese ihre Erzeugnisse in einer Vielzahl von Sendungen in kleineren Einheiten an ihre Abnehmer verteilen und dass für die Sendungen eine Eilbedürftigkeit besteht, so erhält man als Ergebnis, dass die Beschäftigung in auto-affinen Wirtschaftszweigen nur knapp die Hälfte der von eisenbahn-affinen Wirtschaftszweigen ausmacht, was die Schwäche der deutschen Automobilindustrie im Abwehrkampf gegen die Reichsbahn erklären mag.

Als Erwiderung auf die Denkschrift des DIHT hatte der Reichsverband der Automobilindustrie e.V. eine Stellungnahme erarbeitet. Er kritisierte, dass die Tarife der Reichsbahn nicht volkswirtschaftlich begründet seien. Vielmehr stellten die Ausnahmetarife der Bahn Geschenke an einzelne Werke dar. Ferner wurde das Argument der Bahn zurückgewiesen, der Verkehr für Express-, Eil- und Stückgut erbringe Überschüsse. Vielmehr sei der Wagenladungsverkehr der einzige Bereich mit Gewinnen. Der Reichsverband forderte, dass sich die Tarife der Eisenbahn nach den Selbstkosten zu richten hätten und die Bezuschussung des Personenzug- und Stückgutverkehrs sowie des gesamten Nahverkehrs durch die Gewinne im Wagenladungsverkehr aufzugeben und damit der Wettbewerb mit dem Lastkraftwagen auf Basis der Selbstkosten aufzunehmen sei.³³ Die Position des Reichsverbands der Automobilindustrie ist vereinbar mit der oben gegebenen Interpretation von Tabelle 2, dass die Quersubventionierung

³¹ Ebenda, S. 71.

³² Beschäftigte des Deutschen Reiches 1925 nach Wirtschaftsgruppen, in: Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich, 1928, S. 23.

³³ Eisenbahn und Kraftwagen – Zur Denkschrift des Deutschen Industrie- und Handelstages, Herausgegeben von Reichsverband der Automobilindustrie e.V., Berlin 1930, BA, NS/5/VI, Band 13804, Blatt 49–54.

des Wagen-Ladungsverkehrs durch die Erlöse aus dem Stückgutverkehr nicht erheblich gewesen sein kann.

Wenn man die Publizistik um den Wettbewerb zwischen Automobil und Eisenbahn in der damaligen Zeit betrachtet, wird deutlich, welchen großen Einfluss die Reichsbahn auf die Debatte nahm. Die Reichsbahn war im Jahre 1930 mit insgesamt 713.000 Mitarbeitern das mit Abstand größte deutsche Unternehmen und verfügte mit ihren 29 über das Reich verteilten Direktionen³⁴ über eine große Zahl an höheren Beamten, die engagiert in lokalen und überregionalen Presseorganen ihren Standpunkt vertraten. Daher beklagte sich am 22. April 1929 auch der Reichsverband der Automobilindustrie in einem Rundschreiben an die Industrie- und Handelskammern darüber, dass die „ständig wiederholten Darstellungen der Reichsbahn“ bei verschiedenen Persönlichkeiten des Reichstages und der Spitzenverbände zu Ansichten geführt habe, die im „Gegensatz zu den tatsächlichen Verhältnissen“ stehen.³⁵

Im Jahre 1925 wurde das Gesetz über Kraftfahrtrassen als die erste Regulierungsmaßnahme zugunsten der Bahn erlassen,³⁶ die aber von den Behörden kaum umgesetzt wurde und so praktisch wirkungslos blieb.³⁷ Die Regulierung wurde verschärft durch die Notverordnung von Kanzler Brüning vom Oktober 1931, in welcher der Überlandverkehr von Verkehrslinien mit Bussen oder Lastkraftwagen von der Zustimmung der Reichsbahn abhängig gemacht und im Güterverkehr Mindestpreise für die beiden oberen Tarifklassen A und B festgelegt wurden.³⁸ Die Mindestpreise können als Maßnahmen zur Stabilisierung des LKW-Verkehrsgewerbes gedeutet werden, die allerdings mit einer Schutzpolitik zugunsten der Reichsbahn verknüpft wurden.

Die Reichsbahn befand sich insofern in einer starken Position, als sie nach den Bestimmungen des Dawes-Planes jährliche Reparationsleistungen von 660 Millionen Reichsmark aufzubringen hatte.³⁹ Sie konnte daher davon ausgehen, dass sie als Garantiegeber für den Dawes-Plan gegenüber Wettbewerbern vom Staat geschützt werden würde. Im September 1930 fasste der

³⁴ Hans Baumann: Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931, S. 80, S. 301.

³⁵ HWD, Abt. 6/1949.

³⁶ RGBL I, 1925, S. 319.

³⁷ Deutsche Reichsbahngesellschaft, Reichsbahn- und Kraftwagenverkehr (wie Anm. 17), S. 66.

³⁸ Dritte Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen vom 6. Oktober 1931, Kapitel V, Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, in: RGBL, I, 1931, S. 558–577.

³⁹ Deutsche Reichsbahngesellschaft, Reichsbahn- und Kraftwagenverkehr (wie Anm. 17), S. 26. Zur Schutzpolitik für die Bahn siehe Ulricke Ruser: Die Reichsbahn als Reparationsobjekt, Freiburg 1980. Zum Dawes Plan siehe Alfred Mierzejewski: The Most Valuable Asset of the Reich – A History of the German National Railway, Band 1, 1920–1932, Chapel Hill 1999, Kapitel 4.

Verwaltungsrat der Reichsbahn einen Beschluss, mit dem der Reichsverkehrsminister aufgefordert wurde, entsprechende Schutzmaßnahmen zu erlassen.⁴⁰ Besonders die dramatischen Umsatzeinbrüche der Reichsbahn um ein Drittel in der Weltwirtschaftskrise 1929 bis 1933 trugen dazu bei, dass die Politik verstärkt nach Maßnahmen zur Stabilisierung der Reichsbahn suchen musste.⁴¹ Wenn man den oben aufgewiesenen geringen Grad des Wettbewerbs durch den gewerblichen Güterfernverkehr berücksichtigt, erscheint die Regulierung in der Notverordnung unverhältnismäßig und auch nicht zielführend, da die Umsatzeinbrüche auf die Weltwirtschaftskrise zurückzuführen waren. Die Regulierung der Notverordnung erscheint damit wie ein Strohhalm, an den die Politik sich klammerte. Die Wirtschaftskrise führte auch die Politik in eine Krise, wo nicht mehr die beiden Zielsetzungen, das LKW-Transportgewerbe zu regulieren und die Reichsbahn zu stabilisieren, voneinander getrennt, sondern verknüpft wurden. Andererseits erwies sich die Weltwirtschaftskrise als eine günstige Situation für die Reichsbahn, um eine objektiv notwendige staatliche Regulierung des LKW-Transportgewerbes in eine Politik zur Erlangung eines Transportmonopols der Reichsbahn umzumünzen.

Die mit der Notverordnung angestrebte Befriedung des Wettbewerbs Straße-Schiene wurde jedoch nicht erreicht, da die Landesbehörden nicht die Einhaltung des Reichskraftwagentarifs durch die Spediteure überwachen konnten.⁴² Der Konflikt der Reichsbahn mit den unabhängigen Lastkraftwagen-Spediteuren nahm zu, als die Reichsbahn die Spedition Schenker aufgekauft hatte und mit dieser eine monopolähnliche Bahnspedition gründen wollte. Die Speditions- und Schifffahrtzeitung – Organ des Vereins deutscher Spediteure – brachte im Sommer 1931 mehrere Sondernummern mit Gegenstellungnahmen zum „Monopolvertrag“ heraus.⁴³ Die Reichsbahn verschärfte den Konflikt, indem sie mit dem Instrument des Bahnspeditionsvertrags vom 1. März 1932 ca. 3.000 Spediteure an sich band⁴⁴ und die Preise der unabhängigen Lastkraftwagen-Spediteure unterbot.

⁴⁰Siehe die 39. Tagung des Verwaltungsrates, in: Die Reichsbahn, 6 (1930), Heft 40, S. 1053.

⁴¹ Der Gesamtumsatz der Reichsbahn von 5,3 Mrd. RM im Jahre 1929 sank auf 3,8 Mrd. RM im Jahre 1931 und dann auf 3,5 Mrd. RM im Jahre 1933, siehe: Die Reichsbahn im Jahre 1933, in: Die Reichsbahn 10 (1934), Heft 1, S. 4.

⁴² Besprechung im Reichsverkehrsministerium zum Entwurf des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen am 16.4.1935, in: Akten der Reichskanzlei, Regierung Hitler 1933–1945, herausgegeben von Hans Günther Hockerts, Band II: 1934/35, München 1999, S. 532.

⁴³ Bayrisches Wirtschaftsarchiv München, K9/1486.

⁴⁴ Paul Beck: Der Bahnspeditionsvertrag und das Abkommen mit den Auftragsspediteuren, in: Die Reichsbahn 8 (1932), S. 1142–1147. Christian Schippert: Der Feldzug der Eisenbahn gegen den Kraftwagen und seine schwerwiegenden wirtschaftlichen und sozialen Folgen in Deutschland, in: Reichsverband der Automobilindustrie (Hg.): Internationaler Kongress der Kraftverkehrswirtschaft vom 15. bis 16. Februar 1933 in Berlin, Berlin 1933, S. 6. Schippert war Vizepräsident des Reichsverbands der Automobilindustrie.

5 Die Regulierung des LKW Verkehrs in der NS-Zeit

Infolge der restriktiven Transportpolitik nimmt es kein Wunder, dass in den Jahren 1937 und 1938 die deutsche Wirtschaft eine schwere Transportkrise durchlebte, deren Überwindung nun aber einen militärpolitischen Akzent erhielt. Durch die Aufrüstung und die Befestigungsarbeiten an der Grenze nach Frankreich stieg der Bedarf an Transportkapazität steil an.⁴⁵ Verkehrsminister Dormmüller lockerte als Reaktion auf diese Krise im Februar 1938 die restriktiven Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes. In einer Verordnung dehnte er den Reichskraftwagentarif auf alle Tarifklassen aus, um auch Beschäftigung für unorganisierte Lastkraftwagen-Besitzer zu ermöglichen.⁴⁶ Ferner strich er § 8 des Gesetzes, der bisher die Betätigung von Unternehmern im Gütertransport verhindert hatte, die andere Unternehmen besaßen. Der Druck auf Dormmüller nahm zu, mehr Lizenzen für schweren Lastkraftwagen-Verkehr herauszugeben. Nach einer Intervention von Bormann, dem Sekretär Hitlers, im Mai 1938, gab Dormmüller die restriktive Lizenzpolitik für schwere Lastkraftwagen auf und erlaubte auch, dass Lastkraftwagen-Unternehmer im Kurzstreckenverkehr die Befestigungsarbeiten an der Grenze zu Frankreich zu unterstützen.⁴⁷

Im September 1938 gab es massive Kritik an der Verkehrspolitik von Dormmüller in Görings Zeitschrift „Der Vierjahresplan“. Ein anonymen Autor forderte, den Lastkraftwagen-Gütertransport grundlegend als bedeutsam für das Wirtschaftsleben zu akzeptieren. Das Gesetz über den Güterverkehr mit Kraftwagen wurde angegriffen, da es nicht den Zielen eines fairen Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße diene, sondern ein Hindernis für die Entwicklung des Lastkraftwagen-Transports sei.⁴⁸ Im RKB seien 5.000 Anträge auf Lizenzierung aufgelaufen. Im Oktober 1938 musste der Präsident des RKB, Scholz, zurücktreten, und Dormmüller hatte den früheren General der Panzertruppe, Oswald Lutz, an dessen Stelle einzusetzen. Lutz intensivierte die Kommunikation zwischen dem RKB und den Streitkräften und verbesserte das Transportmanagement bei den Grenzbefestigungen an der Grenze zu Frankreich.⁴⁹

⁴⁵ Als Ausdruck der Krise ist anzuführen, dass die Reichsbahn nicht einmal genügend Kohle für den Industriebedarf liefern konnte, siehe Rohde, Transportmodernisierung (wie Anm. 52), S. 281.

⁴⁶ Verordnung Nr. K2.566 vom 2.2.1938 über „Sofortmaßnahmen zur Förderung des Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen“, siehe Reichsverkehrsblatt, Edition B, vom 2.2.1938, S. 27.

⁴⁷ Brief von Bormann am 19.5.1938, in: BA R5, 8126. Bormann schrieb, dass Hitler 60.000 Lastkraftwagen in naher Zukunft erwarte. Verordnung K2.6331 Reichsverkehrsblatt, Edition B, vom 22.6.1938, S. 133 und Verordnung K 2.5156 vom 15.6.1938, ebenda, S. 132.

⁴⁸ Der Vierjahresplan, 1938, Heft 9, S. 547f.

⁴⁹ Düsseldorfer Nachrichten vom 11. Oktober 1938, in: BA, R5, 8126 und Protokoll der Konferenz des Reichskraftwagenverbandes vom 27.10.1938, in: BA, R5, 8126.

Eine wohlmeinende Präambel zum Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 sollte die Dominanz der Eisenbahn in der Verkehrspolitik verbergen und sich als richtungsweisend für die Zukunft erweisen. Es hieß dort, das Gesetz habe das Ziel, „einen gerechten Leistungswettbewerb zwischen Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen sicherzustellen.“ Diese Aussage prägte die deutsche Verkehrspolitik in ihren offiziellen Stellungnahmen bis in die 1980er Jahre, obwohl gar kein gerechter Leistungswettbewerb verfolgt wurde. Die deutschen Verkehrswissenschaft übernahm kurzerhand die Sichtweise der Präambel und wurde seit 1935 jahrzehntelang vom Verkehrsministerium finanziell unterstützt, wodurch sie diesen Standpunkt mit zahlreichen Publikationen und Dissertationen in der Öffentlichkeit festschreiben konnte.⁵⁰

Die Zusammenfassung der Lastkraftwagen-Unternehmer in der Zwangsorganisation des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbands verband die objektiv notwendige Regulierung des LKW-Güterverkehrs mit den Zwangsmaßnahmen der NS-Diktatur⁵¹ und fügt sich in die Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik des NS-Staates ein, der mit Kammern und Zulassungsverfahren die Gewerbefreiheit im Mittelstand stark eingeschränkt hatte, zum Teil auch mit dem Ziel verbunden, politische Feinde auszugrenzen, und ab 1936 mit dem Ziel, für den Vierjahresplan die Wirtschaftstätigkeit auf die Waffenproduktion in Großunternehmen zu konzentrieren.⁵² Der repressiven Gehalt des Güterkraftverkehrsgesetzes von 1935 wurde bisher in der Literatur kaum beachtet.⁵³ Zunächst scheint es naheliegend, das Gesetz als typisch für die NS-Diktatur anzusehen.

6 Die Regulierung des LKW Verkehrs in der Bundesrepublik

⁵⁰ Eine Liste der Dissertation 1935 bis 1980 findet sich in meinem Working Paper in the History of Mobility, Nr. 2/2003: Rivalry and Regulation: German Cargo Transport Policy 1920-2000 auf meiner Web-Seite: www.vahrenkamp.org.

⁵¹ Die Zusammenfassung der Spediteure zu einer Zwangsorganisation wurde später in der Bundesrepublik Deutschland als eine Maßnahme betrachtet, die nur in einer Diktatur durchführbar sei, siehe Protokoll der Bundestagsdebatte vom 17.9.1952 zum Güterkraftverkehrsgesetz, Verhandlungen des Deutschen Bundestages, 13 (1952), S. 10520.

⁵² Ludolf Herbst: *Der Totale Krieg und die Ordnung der Wirtschaft*, Stuttgart 1985. Heinrich Winkler: *Der entbehrliche Stand – Zur Mittelstandspolitik des „Dritten Reiches“*, in: Ders.: *Liberalismus und Antiliberalismus: Studien zur politischen Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts*, Göttingen 1979, S. 110–144.

⁵³ Volker Hentschel ordnet das Gesetz in die vergleichbare Regulierungspolitik anderer Länder ein, siehe *Staat und Verkehr* (wie Anm. 16). Dietmar Klenke bezeichnet das Gesetz sogar als einen „erfolgsversprechenden Ansatz“, siehe *Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung: konfliktträchtige Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs*, Stuttgart 1993 (Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 79), S. 22.

Wenn man aber die Gesetzgebung in der Bundesrepublik Deutschland zum Güterkraftverkehrsgesetz 1952 vergleicht, so wurden viele Elemente des Gesetzes von 1935 übernommen und z.T. noch verschärft. Nur der Zwangsverband des RKB entfiel. Wie ist diese Kontinuität zu erklären? Ein Erklärungsansatz ist das Andauern der Dominanz der Eisenbahn in der Verkehrspolitik und eine Interessensverknüpfung von Reichs- bzw. Bundesbahn mit den wenigen bis 1945 lizenzierten Speditionen, die im Zwangsverband RKB wegen der weit über den Selbstkosten liegenden Tarife hohe Gewinne erzielen konnten und vor Wettbewerb von Außenseitern geschützt waren.⁵⁴ Die personelle Kontinuität überdauerte die dramatischen weltpolitischen Veränderungen 1945 bis 1950 und beeinflusste die Gesetzgebung zum Güterkraftverkehrsgesetz 1952. Man kann dies als eine Bestätigung des Capture Theorems von Stigler ansehen, der die Herausbildung einer Interessensharmonie zwischen Regulierungsbehörde und den von der Regulierung Betroffenen postuliert.⁵⁵

Die Verabschiedung der Güterkraftverkehrsgesetze von 1949 und 1952 beendete eine Phase ohne Regulierung im Strassengütertransport in der amerikanischen Zone, die während der Jahre 1945 bis 1949 dauerte. Die Akteure des ehemaligen NS-Zwangskartells des LKW-Güterverkehrs, d. h. die Landeswirtschaftsministerien, die Eisenbahndirektionen und die Fuhrunternehmer mit einer Lizenz aus der NS-Zeit, waren stark daran interessiert, den früheren Zustand der NS-Zeit wieder herzustellen. Als einer der ersten Akte in der neu gegründeten Bundesrepublik Deutschland wurden noch im September 1949 die alten Regelungen des Güterkraftverkehrsgesetzes von 1935 weitgehend wieder in Kraft gesetzt, mit der Begründung, das Gesetz diene gleichermaßen den Interessen des „Fernverkehrsgewerbes“, der „Wirtschaft“ und dem „Gesamtverkehr“, womit die Eisenbahn gemeint war.⁵⁶

Mit einem planwirtschaftlichen Ansatz legte im Jahre 1952 das Bundesverkehrsministerium das im Güterkraftverkehrsgesetz vorgesehene Kontingent von LKWs im gewerblichen Güterfernverkehr von 11.850 in Absprache mit den Ländern auf diese um, was Anlaß zu zahlreichen Verteilungskämpfen unter den Ländern um die knappen Transportkapazitäten gab.⁵⁷

⁵⁴ Im Falle Dachser siehe Erker, Das Logistikunternehmen (wie Anm. 6), S. 26.

⁵⁵ George Stigler: The Theory of Economic Regulation, in: Bell Journal of Economics and Management Science 2 (1971), S. 3–21.

⁵⁶ Verkehrsblatt des Vereinigten Wirtschaftsgebietes Nr. 22, 30.9.1949, S. 122-126. Siehe zu der Phase ohne Regulierung Richard Vahrenkamp: Die Logistische Revolution – Logistik und Güterverkehr in Europa 1950 – 2000, in: Ralf Roth und Karl Schlögel (Hg.): Neue Wege in ein neues Europa. Verkehr und die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert, Frankfurt am Main 2009.

⁵⁷ Verordnung über die Höchstzahlen der Genehmigungen für den Güterfernverkehr vom 17.7.1952, in: Verkehrsblatt, 1952, Heft 15, S. 266f.

Die Höchstzahl stieg im Jahre 1957 auf 15.614, im Jahre 1970 auf 18.215 und blieb noch im Jahre 1986 auf dem Stand von 18.322.⁵⁸ Infolge der hohen Preise und knappen Kapazitäten im Bereich des gewerblichen Güterkraftfernverkehrs wichen viele Industrie- und Handelsunternehmen zunehmend auf den wenig reglementierten Werkverkehr mit dem LKW aus. Allerdings erreichte der Werkfernverkehr im Jahre 1956 nur einen Anteil von ca. 25% an der Transportleistung und von 40% am Verkehrsaufkommen des gewerblichen Güterkraftfernverkehrs und war damit weniger bedeutend, als die vielen Angriffe der Eisenbahnlobby auf ihn vermuten ließen.⁵⁹

Die Verkehrspolitik der 1920er Jahre wurde nicht allein von der Regulierung des LKW-Verkehrs geprägt. Vielmehr induzierte die stark zunehmende Motorisierung auch innovative Konzepte, kreuzungsfreie Autostrassen (Autobahnen) zu bauen, um Kraftwagenverkehre von den Hindernissen auf normalen Landstrassen und bei Ortsdurchfahrten zu befreien und die Unfallgefahren zu mindern. Die Pläne für die Hafrabastrecke Hamburg – Basel sowie zahlreiche Initiativen für lokale Autobahnen, wie Mannheim – Heidelberg, Leipzig – Halle, und die Pläne des Rheinlandes zu den drei Autobahnstrecken Aachen – Köln, Köln – Düsseldorf und Bonn – Köln wurden richtungsweisend für das NS-Autobahnprojekt in den 1930er Jahren.⁶⁰ Zum Teil wurden diese Pläne ausdrücklich mit der Förderung des LKW-Verkehrs und mit innovativen Logistikkonzepten begründet.

⁵⁸ Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr, Heft 18, 1957, S. 467, BGBl, I, 1970, S. 1101, BGBl, I, 1986, S. 2452.

⁵⁹ Bundesminister für Verkehr: Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949 – 1957, Bielefeld, 1957; S. 46.

⁶⁰ Vahrenkamp: Autobahnbau in Hessen bis 1943 (wie Anm. 55).

7 Der Werkverkehr mit Lastkraftwagen in den 1920er Jahren

An dieser Stelle soll die rapide Entwicklung des Werkverkehrs mit Lastkraftwagen in den 1920er Jahren aufgezeigt werden, dessen Wachstum auch in den 1930er Jahren anhielt, als die massive Beschränkung des gewerblichen Güterfernverkehrs Anreize schuf, den Werkverkehr als Alternative zu betrachten und dennoch die Vorteile des LKW-Verkehrs zu nutzen.⁶¹ Die Durchführungsbestimmungen der Notverordnung 1931 bezeichnen als Werkverkehr die Durchführung eines Transportes eines Produktionsunternehmens oder eines Handelsunternehmens von eigenen Gütern mit einem eigenen Fahrzeug und einem eigenen Fahrer.⁶² Der Begriff des Werkverkehrs wurde dabei so eng gefasst, dass Verkehre zwischen Unternehmen eines Konzerns nicht als Werkverkehre abgewickelt werden durften. Damit fiel die Verkehrspolitik hinter die Steuerpolitik zurück, die schon seit 1925 den Konzern als eine wirtschaftliche Einheit betrachtete.⁶³ Die Regulierung des Werkverkehrs hält überraschender Weise bis heute an.

Der Werkverkehr begann in den 1920er Jahren in der Beschaffungs- und Distributionslogistik eine große Rolle zu spielen, so dass der Zentralverband des Deutschen Großhandels im Jahre 1926 eine Umfrage unter seinen Mitgliedern zum Umfang der geschäftlichen Kraftwagenverkehre unternahm.⁶⁴ Nach den Daten der DIHT-Erhebungen von 1932 wurde der Werkverkehr zumeist im Nahbereich bis zu 50 Kilometern eingesetzt.⁶⁵ In der Beschaffungslogistik dient der Werkverkehr die Beschaffung von Produktionsmaterial für Produktionsunternehmen vor und die Versorgung von Großstädten mit Lebensmitteln.⁶⁶ Weitere Beispiele sind Milchsammelfahrten von Molkereien bei den Bauern und die Beschaffung von Baustoffen bei Bauunternehmen. Die folgende Tabelle 4 zeigt die steigende Anzahl der Lastkraftwagen über zwei Tonnen Eigengewicht im Baugewerbe und in dem Industriezweig

⁶¹ Ein Beispiel gibt Erick Langen: Gütertransport mit Holzgas-Antrieb im Werkverkehr auf der Reichsautobahn, in: Henschel-Hefte – Hausmitteilungen der Henschel&Sohn GmbH Kassel, Heft 12, Februar 1937, S. 7–9 (Henschel Museum Kassel).

⁶² Durchführungsbestimmungen über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 9.10.1931, RGBL, I, S. 572–577. Siehe auch Spitzenvertretungen für den gewerblichen Kraftverkehr (Hg.): Wegweiser durch den genehmigten Güterkraftverkehr, Berlin 1932, S. XII.

⁶³ Bernd Blau: Der Werkverkehr – Kritik der neuen gesetzlichen Regelung, in: Verkehrstechnik, Heft 8, 1932, S. 139–142.

⁶⁴ Institut für Stadtgeschichte Frankfurt a.M., Akte IHK 854.

⁶⁵ Edward Hay: Der Kraftwagenwerkverkehr in Deutschland, in: Die Autobahn 1934, Heft 19, S. 927–930.

⁶⁶ Ohne Verfasser: Der Güterverkehr auf Berliner Ausfahrtstraßen, in: Die Autobahn, Heft 11, 1934, S. 510–512.

Steine und Sand in den Jahren 1922 bis 1926 an⁶⁷ und weist eine Zunahme um gut 50 Prozent in dieser Periode auf.

LKW über 2 Tonnen Eigengewicht			
für öffentliche Zwecke	Transport- gewerbe	Im Brauerei- gewerbe	Im Baugewerbe Steine, Sand...
Bestand	Bestand	Bestand	Bestand
8174	10725		
7434	10463		
6760	10213		
5732	7355		
6092	6208	3998	3214
5538	6479	3452	3140
4426	6104	2786	2493
4143	4929	2528	2347
4635	5044	2226	2067

Tabelle 4: Bestand von LKW in den Wirtschaftszweigen Brauerei und Bauindustrie

⁶⁷ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich Jg. 1924/25, 114, Jg. 1926, S. 104, Jahrgang 1927, S. 125. Für das Baugewerbe und für die Industrie Steine und Sand sind Daten für spätere Jahre nicht verfügbar.

Auch bei den Handelsgeschäften spielt die Beschaffung von Handelswaren mit dem Werkverkehr eine große Rolle. Lastkraftwagen belieferten den Großhandel mit Südfrüchten aus dem Hamburger Fruchthafen im Direktverkehr im Radius von 150 km.⁶⁸ Ein weiteres Beispiel ist der Einkauf von frischen Lebensmitteln in Großmärkten für Lebensmittelgeschäfte. Hier kommen vorwiegend leichte Lieferwagen zum Einsatz. Der Lastkraftwagen im Werkverkehr für die Distributionslogistik wurde in folgenden Bereichen eingesetzt:⁶⁹

- Der Vertrieb von eilbedürftigen Frischwaren, z.B. Molkereiprodukten und Bäckereiprodukten. Neue Geschäftsmodelle entwickelten sich, als Lebensmittel in Vorstädten und im Nahbereich der Städte vom Lieferwagen aus verkauft wurden.⁷⁰
- Die Lieferung von Kohle an die Haushalte. Für diese Lieferungen sind schwere Lastkraftwagen geeignet.⁷¹
- Die Versorgung von Verkaufsfilialen aus einem Zentrallager. In den 1920er Jahren nahm die Filialisierung des Einzelhandels stark zu.⁷² Für die Versorgung der Geschäfte mit Handelsware sind besonders leichte Lieferwagen geeignet. Die Auslieferverkehre von Großhandlungen an den Einzelhandel sind ebenfalls für leichte Lieferwagen geeignet.

Die neuen Geschäftsfelder für Unternehmen fassten die Hersteller von Lieferwagen in der Werbung mit der Formel „Erweiterung des Geschäfts durch Lieferwagen“ zusammen.⁷³

Zusätzlich zu den privaten Verkehren wurden Lieferwagen und Lastkraftwagen bei den kommunalen Dienstleistungen eingesetzt, wie Krankentransporte, Feuerwehr und Müllabfuhr.⁷⁴

⁶⁸ A. Sack: Henschel-Kraftwagen im Dienste des deutschen Fruchtgroßhandels, in: Henschel-Hefte – Hausmitteilungen der Henschel&Sohn GmbH Kassel, Heft 14, Februar 1938, S. 29-32 (Henschel Museum Kassel).

⁶⁹ Deutscher Industrie- und Handelstag, Eisenbahn und Kraftwagen (wie Anm. 15), S. 40.

⁷⁰ Frank Lippert: Lastkraftwagenverkehr und Rationalisierung in der Weimarer Republik, Frankfurt a.M. 1999, S. 57, sowie derselbe: Ökonomische Dimensionen des LKW-Verkehrs in der Weimarer Republik, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 42 (1997), S. 185- 216.

⁷¹ Martin Schöpke: Lastkraftwagen und Kohlenschlepper im Kohlenhandel, Leipzig 1928.

⁷² Enqueteausschuss (Hg): Massenfilialunternehmen im Einzelhandel mit Lebensmitteln und Kolonialwaren, Berlin 1929.

⁷³ Werbung von Chevrolet, in: Speditions- und Schiffszeitung 36 (1928), S. 506.

⁷⁴ Karl Mecking: Die Müllabfuhr und Straßenreinigung im Haushalt deutscher Städte, in: Der Motorwagen, 1927, S. 392–394. Gijs Mom: Wie Feuer und Wasser: Der Kampf um den Fahrzeugantrieb bei der deutschen Feuerwehr (1900–1940), in: Harry Niemann, und Armin Hermann (Hg.): 100 Jahre Lastkraftwagen, Stuttgart 1997, S. 263–320.

Die Verdrängung der Pferdefuhrwerke durch den motorgetriebenen Lieferwagen war eines der großen Themen der Verkehrspolitik in den 1920er Jahren⁷⁵ und wurde auch bezüglich des Zu- und Abrollens von Stückgütern im Eisenbahntransport diskutiert. Nach der Darstellung von Poelmann aus dem Jahre 1925 war das Pferdefuhrwerk im Innenstadtbereich, wo die Durchschnittsgeschwindigkeit wegen des hohen Verkehrsaufkommens niedrig war, gegenüber dem Lastkraftwagen wirtschaftlich konkurrenzfähig. Erst bei der Zustellung in Außenbezirken der Städte konnte der Lastkraftwagen seine Überlegenheit in Geschwindigkeit, Ausdauer und Tragkraft zur Geltung bringen.⁷⁶ Neben dem Thema der Verdrängung der Pferdefuhrwerke gab es eine breite Literatur zur Frage der Wirtschaftlichkeit des Lastkraftwagen-Verkehrs. Kosten und Reichweite eines Lastkraftwagens wurden mit den Kosten der Pferdehaltung und des Fuhrwerkbetriebes verglichen. Diese Argumente wurden bereits vor 1914 von den beiden Herstellern von Lastkraftwagen, den Daimler- und den Benz-Werken, in ihren Werbeschriften vertreten, wie eine Durchsicht des DaimlerChrysler Konzernarchivs zu diesem Thema ergab.⁷⁷

⁷⁵ Hartwig Wegner: Der Wettbewerb zwischen Pferdefuhrwerken und Lastkraftwagen im Hamburger Hafen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 11 (1933), S. 36–46 mit Daten aus den 1920er Jahren. Siehe auch die Diskussion „Pferd oder Motor?“ in der Speditions- und Schiffszeitung 37 (1929), S. 869 und S. 979f.

⁷⁶ Ebenda.

⁷⁷ DaimlerChrysler Konzernarchiv, Bestand Lastwagen, 1896 bis 1912.

Jahr	Gesamtzahl LKW		LKW unter 2 Tonnen Eigengewicht		LKW über 2 Tonnen Eigengewicht			für öffentliche Zwecke		Transport- gewerbe	
	Bestand	Wachstum %	Bestand	Wachstum %	Gesamt		In % von Gesamtzahl LKW	Bestand	Wachstum %	Bestand	Wachstum %
					Bestand	Wachstum %					
1930	157432	9,4	89713	16,2	67719	1,4	43,0	8174	10,0	10725	2,5
1929	143952	18,2	77194	29,7	66758	7,2	46,4	7434	10,0	10463	2,4
1928	121765	20,6	59510	35,9	62255	8,9	51,1	6760	17,9	10213	38,9
1927	100969	12,2	43798	31,9	57171	0,6	56,6	5732	-5,9	7355	18,5
1926	90029	12,0	33208	25,9	56821	5,3	63,1	6092	10,0	6208	-4,2
1925	80363	32,5	26386	89,5	53977	15,6	67,2	5538	25,1	6479	6,1
1924	60629	17,2	13921	33,2	46708	13,1	77,0	4426	6,8	6104	23,8
1923	51736	18,4	10453	23,1	41283	17,2	79,8	4143	-10,6	4929	-2,3
1922	43711		8491		35220		80,6	4635		5044	

Tabelle 5: LKW unter und über 2 Tonnen Eigengewicht in den 1920er Jahren

Wegen der großen Bedeutung der leichten Lieferwagen in der Distributionslogistik des Handels nahm in den 1920er Jahren die Zahl der leichten Lieferwagen unter zwei Tonnen Eigengewicht rapide zu. Die Tabelle 5 gibt hierzu die Daten an.⁷⁸ Gab es 1922 lediglich 8.941 Lastkraftwagen unter zwei Tonnen Eigengewicht, so schnellte diese Zahl bis ca. 60.000 im Jahre 1928 hoch und zog damit mit der Zahl von 62.000 Lastkraftwagen über zwei Tonnen Eigengewicht nahezu gleich. Bis zum Jahre 1930 entwickelte sich das Wachstum der Lastkraftwagen unter zwei Tonnen Eigengewicht deutlich schneller auf fast 90.000 gegenüber bloß 67.000 Lastkraftwagen über zwei Tonnen Eigengewicht.

Die betriebswirtschaftlichen Vorteile des Werkverkehrs mit dem Lastkraftwagen gegenüber den Transporten, die von einer Spedition ausgeführt werden, wurden in der Literatur der 1920er Jahre breit diskutiert⁷⁹ und lassen sich wie folgt darstellen:

- Beschleunigung der Auslieferverkehre gegenüber dem Pferdefuhrwerk.⁸⁰
- Sofortige Verfügbarkeit des Fahrzeuges gegenüber der Einschaltung eines Spediteurs, d.h. Senkung der „Transaktionskosten“.
- Sofortige Verfügbarkeit bei Eillieferungen oder bei Spätlieferungen am Abend.
- Bindung der Kunden durch Kontakt mit immer demselben Fahrer, Schaffung eines Vertrauensverhältnisses, Zugang des Fahrers zum Kundenlager. Dieses

⁷⁸ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich Jahrgang 1924/25, S. 114, Jahrgang 1926, S. 104, Jahrgang 1927, S. 125, Jahrgang 1928, S. 158, Jahrgang 1929, S. 160, Jahrgang 1930, S. 159, Jahrgang 1931; S. 146.

⁷⁹ So z.B. in der Zeitschrift „Das Lastauto“. Siehe auch Mellerowicz, Autobahnen und Kraftverkehrswirtschaft (wie Anm. 14), S. 369 und Deutscher Industrie- und Handelstag, Eisenbahn und Kraftwagen (wie Anm. 15), S. 40.

⁸⁰ Peter Borscheid: Die Last mit der Zeit. Der Lastkraftwagen und die Beschleunigung des Lebens in der Zwischenkriegszeit, in: Harry Niemann und Armin Hermann (Hg.): 100 Jahre Lastkraftwagen, Stuttgart 1997, S. 41–54.

Vertrauensverhältnis spielte auch eine Rolle bei der Die Milcheinsammlung auf den Bauernhöfen.

- Die Firmenfahrzeuge (und auch Fahrer) tragen das Firmenlogo – eine Werbefläche, die durch die Straßen fährt.⁸¹
- Auslieferungsfahrten als „Kundendienst“, der die Kundenbindung erhöht.
- Der Lastkraftwagen-Fahrer kann als Spezialist den Kunden beim Umgang mit seinen Waren beraten oder Zusatzleistungen, wie Installation und Einweisung übernehmen.

Bemerkenswert ist, dass die oben genannten betriebswirtschaftlichen Vorteile des Lieferwagens nicht erst in den 1920er Jahren entdeckt wurden, sondern bereits vor 1914 zu mindestens in den USA bekannt waren. In einer Werbeschrift aus dem Jahre 1912 stellte die Ford Motor Company diese Vorteile für den Lieferwagenkäufer am Beispiel der Lieferwagenversion des Modells T deutlich heraus.⁸² Wenn man die Werbung für den Lieferwagen der beiden deutschen Hersteller Daimler und Benz vor 1914 im Konzernarchiv von DaimlerChrysler mit den Argumenten der Ford-Werbeschrift vergleicht, so fällt auf, dass beide Hersteller ihre Werbung weitgehend auf die technischen Leistungsdimensionen der Fahrzeuge beschränken, nicht aber, wie Ford, im Marketing auf die genannten betriebswirtschaftlichen Vorteile abheben.⁸³ Die viel diskutierte Überlegenheit von Ford gegenüber europäischen Herstellern in Hinsicht auf die Modellpolitik und die Effizienz in der Produktionstechnik ist damit auch auf das Feld des Marketings zu erweitern.

⁸¹ Hierauf wird vielfach in der Literatur hingewiesen, so z.B. bei Fritz Bristow: Über den Gütertransport durch Kraftfahrzeuge in England, in: Der Motorwagen, 1927, S. 546f und ohne Verfasser: Der Kraftwagen als Werbemittel, in: Das Lastauto, 1928, Heft 13, S. 5.

⁸² Ford Motor Company (Hg.): The Car That Delivers the Goods, Dearborn 1912 (Ford Museum Dearborn).

⁸³ Ich danke Herrn Heintzer vom Konzernarchiv DaimlerChrysler für wertvolle Hilfe.

8 Das Geschäftsfeld des gewerblichen Güterfernverkehrs

In den 1920er Jahren führte die Transportinnovation des Lastkraftwagens zu neuen Geschäftsfeldern der Fuhrunternehmer und Kraftwagenspediteure im Nah- und Fernverkehr, die eine Alternative zum Werkverkehr boten. Betriebswirtschaftlich zeigte der gewerbliche Güterverkehr unter gewissen Bedingungen Vorteile gegenüber dem Werkverkehr mit eigenen Fahrzeugen. Durch Bündelung mehrerer Aufträge konnten die Speditionen die Fahrzeuge besseren auslasten und damit die Transportkosten senken. Auch entfiel der Nachteil des Werkverkehrs, dass bei Auslieferungen beim Kunden das Fahrzeug leer zurückfahren musste. Versender, die den gewerblichen Güterverkehr nutzten, benötigten keine eigenen Fahrzeuge und konnten so ihren Kapitalbedarf senken. Schließlich war der gewerbliche Güterverkehr dann geboten, wenn der eigene Werkverkehr den Spitzenbedarf nicht mehr decken konnte.

Das Material mit Übersichten zum gewerblichen Güterfernverkehr in den 1920er Jahren ist in den Archiven äußerst lückenhaft, so dass hier nur einige Einblicke gegeben werden können. Im Jahre 1929 wurde die Gemeinschaft deutscher Kraftwagenspediteure (Gedekra) von 22 Speditionen gegründet. Diese Speditionen banden die bisher freien Fuhrunternehmer vertraglich an sich und unterwarfen sie gewissen Mindeststandards für die Qualität der Leistungserbringung. Geregelt wurden die Abwicklung von Lastkraftwagen-Verkehren, die Versicherung, die Entlohnung, aber auch ein Konkurrenzschutz. Ziel war, einen Stamm von soliden Fahrern heranzuziehen.⁸⁴

Zum Ende der 1920er Jahre war der weit überwiegende Anteil der Zahl von 66.000 schweren Lastkraftwagen im Werkverkehr eingesetzt. Dagegen waren lediglich 11.000 Lastkraftwagen im gewerblichen Gütertransport registriert, davon ca. 80 Prozent bis zu fünf Tonnen Tragfähigkeit und neun Prozent über fünf Tonnen. Die letzteren waren besonders für Ferntransporte auf "Kraftlinien" geeignet. Weitere zehn Prozent der Lastkraftwagen dienten dem Möbeltransport, Leichentransport oder waren als Traktoren registriert.⁸⁵

Die Zahl der Lastkraftwagen über zwei Tonnen Eigengewicht hat sich in den in der Tabelle 5 dargestellten neun Jahren lediglich von 5.000 auf gut 10.000 Einheiten verdoppelt, womit ein gebremstes Wachstum über diese Periode im Vergleich zur Verbreitung des leichten

⁸⁴ Deutscher Industrie- und Handelstag, Eisenbahn und Kraftwagen (wie Anm. 15), S. 41.

⁸⁵ Mellerowicz, Autobahnen und Kraftverkehrswirtschaft (wie Anm. 14), S. 370.

Lastkraftwagen offenbar wird. Vergleicht man die Transportleistung des gewerblichen Gütertransports im Fernverkehr im Jahre 1931 mit derjenigen der Reichsbahn, so trägt der gewerbliche Gütertransport lediglich mit weniger als einer Milliarde Tonnen-Kilometer gegenüber 51 Milliarden Tonnen-Kilometern der Reichsbahn zur Verkehrsleistung bei,⁸⁶ so dass der Wettbewerb des gewerblichen Gütertransports im Verhältnis zur Reichsbahn nicht sehr stark war.

Auffallend ist, dass trotz schlechter Straßenverhältnisse und vieler Ortsdurchfahrten der Lastkraftwagen-Verkehr auf den Linien von Berlin bis zu einem Radius von 400 Kilometern gleichschnell wie die Bahn war oder schneller, siehe Tabelle 1.

Die Überlegenheit des Lastkraftwagentransports gegenüber der Reichsbahn zeigt sich auch an den Transportkosten. Tabelle 7 zeigt die Transportkosten in Reichsmark und die Laufzeiten an der beispielhaften Relation Hannover/Köln aus dem Jahre 1930 für die höchste Tarifklasse auf.⁸⁷ Daran wird deutlich, dass der Lastkraftwagen-Transport preisgünstiger und zum Teil schneller als die Bahn war. Als Wettbewerbsnachteil der Bahn bei der Preisgestaltung kann der zusätzliche Kostenblock für das Rollgeld gelten. Die Denkschrift des DIHT gibt die Verbilligung des Lastkraftwagen-Transports gegenüber der Bahn mit 66 Prozent auf Entfernungen zwischen 100 bis 200 km und bei über 500 km noch mit fast 40 Prozent an.⁸⁸

Bahn Stückgut für 100 kg	Bahn Eilgut für 100 kg	Bahn Expressgut für 100 kg	Bahn Wagenladung für 5000 kg	Lastkraftwagen für 100 kg	Lastkraftwagen für 5000 kg
5,49	10,98	16,00	208,5	4,30	190,00
	plus Rollgeld				
3 Tage	2 Tage	1 Tag	2 Tage	1 Tag	1 Tag

Tabelle 7: Kosten- und Laufzeitvergleich Lastkraftwagen und Eisenbahn

Als Frage bleibt offen, weshalb der gewerbliche Lastkraftwagen-Verkehr in den 1920er Jahren in einer Phase schwacher Regulierung nicht stärker expandiert ist, wenn seine Überlegenheit in Geschwindigkeit und Preiswürdigkeit gegenüber dem Bahntransport so deutlich war. Das relativ schwache Wachstum des gewerblichen Lastkraftwagen-Verkehrs, wie es in Tabelle 5 zum Ausdruck kommt, kann auf den unzureichenden Ausbau des Fernstraßennetzes in den 1920er

⁸⁶ Mellerowicz, Autobahnen und Kraftverkehrswirtschaft (wie Anm. 14), S. 370.

⁸⁷ Otto Krahl: Eisenbahn und Kraftwagen, in: HAFRABA Mitteilungsblatt, Heft 10, 1930, S. 4f.

⁸⁸ Deutscher Industrie- und Handelstag, Eisenbahn und Kraftwagen (wie Anm. 15), S. 42.

Jahren zurückgeführt werde. Die folgenden, in der Literatur breit diskutierten Probleme beim Fernstraßennetz traten auf:⁸⁹

- Staubentwicklung beim Fahren, da die Straßenoberfläche weder geteert, gepflastert noch zementiert war.
- Schwacher Oberbau: für Pferdefuhrwerke ausgelegt, aber nicht für Lastkraftwagen.
- Viele Ortsdurchfahrten: z.B. waren auf der 16 km langen Strecke Heidelberg-Mannheim 6 km Ortsdurchfahrten.⁹⁰
- Mischverkehr mit langsamen Teilnehmern, wie Pferdefuhrwerke, Radfahrer und Fußgänger.

Eine besondere Klage der Lastwagenfahrer bezog sich auf das stark gebogene Profil vieler Landstraßen, wodurch die Lastwagen, die auf der rechten Straßenseite fuhren, in die Schiefelage gerieten. Mit hoher Wahrscheinlichkeit rutschten die geladenen Güter auf der einen Seite ab, und die Ladung musste neu gepackt werden, wodurch viel Zeit verloren ging.⁹¹ Daher gab es einen Anreiz, den Güterverkehr mit dem Lastkraftwagen auf Fernstrecken bevorzugt nachts stattfinden zu lassen. Zum ersten war in der Nacht das Straßennetz frei, und der Fahrer konnte eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erzielen. Zum zweiten konnte der Lastkraftwagen auf den stark gewölbten Straßen in der Nacht wegen des geringen Verkehrs in der Mitte fahren, so man brauchte nicht zu befürchten, dass die Ladung verrutschte.

Am Ende der 1920er Jahren hatten die Lastkraftwagen-Speditionen und Fuhrunternehmen nicht nur einen Abwehrkampf gegen die Reichsbahn zu bestehen, sondern sich zugleich der staatlich gegründeten Speditionen zu erwehren, welche mit Lastkraftwagen, die aus Heeresbeständen des Ersten Weltkriegs stammten, den Speditionen Konkurrenz machten. Diese Lastkraftwagen wurden als „immobile Kraftwagenkolonnen“ bezeichnet und von der Reichswehr zur Milderung der Transportkrise seit 1916 eingesetzt, um die Städte mit Lebensmitteln zu versorgen.⁹² Sie wurden nach der Demobilisierung zunächst in „Kraftverkehrsämter“ zusammengefasst, aus denen dann bis 1920 eine Reihe von regionalen Kraftverkehrsgesellschaften entstanden, an denen das

⁸⁹ Zur Unzulänglichkeit des Landstrassensystems gibt es zahlreiche Berichte, z.B. Carl Kappler: Landstrassen in Deutschland, in: HAFRABA-Mitteilungsblatt, Heft 9, 1930, S. 1–2. Provinzialdirektor Dr. Usinger, 1930, fordert in seinem Beitrag „Wie denken Sie über Nur-Autostrassen?“ die Trennung des Autoverkehrs vom übrigen Verkehr, der aus langsamen Teilnehmern, wie Pferdefuhrwerken, Radfahrern und Fußgängern bestehe, in: HAFRABA-Mitteilungsblatt, Heft 3, 1929, S. 1–2.

⁹⁰ Hans Elsaesser: Städte an den Hafraba-Strassen – III. Mannheim, in: HAFRABA-Mitteilungsblatt, Heft 5, 1930, S. 7–9.

⁹¹ Gerd Troßbach: Straßenwölbung, in: Verkehrstechnik, Heft 45, 1929, S. 787f. Julius Meyer und Heinrich Wilkin: Die Landstraße als Heimat des Lastzugbesitzers, in: Die Straße, 1935, S. 160–163.

⁹² Merkert, Der Lastwagenverkehr seit dem Krieg (wie Anm. 1), S. 2f.

Reich, die Provinzialverbände und die Kommunen beteiligt waren. Tabelle 8 führt diese Gesellschaften auf.⁹³

Name der Kraftverkehrsgesellschaft	Firmensitz	Name der Kraftverkehrsgesellschaft	Firmensitz
Ostpreußen	Königsberg	Rheinland	Köln a. Rh.
Pommern	Stettin	Freistaat Sachsen	Dresden
Nordmark	Altona	Thüringen	Weimar
Schlesien	Breslau	Braunschweig	Braunschweig
Marken	Berlin	Württemberg KBG.	Stuttgart
Lakwa	Essen	Badische KBG.	Karlsruhe
Niedersachsen	Bremen	Bayern	a) München b) Nürnberg c) Würzburg d) Regensburg e) Augsburg

Tabelle 8: Staatliche Kraftverkehrsgesellschaften

Diese Gesellschaften betrieben Kraftverkehrslinien sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr und schlossen sich später zu größeren Einheiten als Dachverbände zusammen. Die größte dieser Dachgesellschaften war die Kraftverkehr Deutschland GmbH.⁹⁴ In den Jahren 1919 bis 1924 haben diese Gesellschaften eine besondere Rolle gespielt, da die Transportangebote der Eisenbahn durch Streiks, Reparationslasten, Kohlenmangel und durch den Ruhrkonflikt eingeschränkt gewesen waren.⁹⁵ Um einen Einfluss auf den wachsenden Markt der Kraftverkehrslinien zu gewinnen, schloss die Reichsbahn im Jahre 1924 mit der Kraftverkehrsgesellschaft Deutschland GmbH einen Kooperationsvertrag und strebte an, zusammen mit dem Deutschen Reich die Mehrheit an der Kraftverkehrsgesellschaft Deutschland GmbH zu erwerben.⁹⁶

⁹³ Deutscher Industrie- und Handelstag, Eisenbahn und Kraftwagen (wie Anm. 15); S. 87. Dieter Heger: Die Aufgaben der öffentlichen Kraftverkehrsgesellschaften Deutschlands, in: Der Güterumschlag, Sonderausgabe der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, Berlin, 1926, S. 203–206.

⁹⁴ Zum Umfang des Verkehrs dieser Gesellschaft im Jahre 1927 siehe Kraftverkehr Deutschland GmbH (Hg.): Verkehrsstatistik, 1927, in: Der Motorwagen, 1928, S. 341. Die Kraftverkehrsgesellschaften mussten sich im Personenverkehr ihrerseits dem Wettbewerb der Reichspost stellen, siehe Angela Zatsch: Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters, Konstanz 1993, S. 120 – 184.

⁹⁵ Wilhelm Kronheimer: Der Wettbewerb im Schnellgütertransport, in: Wirtschaftsdienst, 15.4.1927, S. 544f, Verband der Kraftverkehrsgesellschaften Deutschland (Hg.): Der öffentliche Kraftverkehr Deutschlands und seine künftige Entwicklung, Braunschweig 1921.

⁹⁶ Merkert, Der Lastwagenverkehr seit dem Krieg (wie Anm. 1), S. 18, und: Die Entwicklung des öffentlichen Kraftwagenverkehrs in Deutschland, insbesondere bei den Kraftverkehrsgesellschaften, Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums vom 13.01.1928, 2, Reichstag, 3. Wahlperiode, 1924/1928, Drucksache 3863.

Die Gründung der staatlichen Speditionen setzte sich 1924 fort und wurde vor allen Dingen von den Ländern und Provinzen getragen. So gab es in Hessen und im Rheinland entsprechende Staatsspeditionen. Das Land Hessen betrieb die Kraftverkehrsgesellschaft Hessen, und der Provinziallandtag in Köln beschloß am 16. Juni 1925 eine Beteiligung mit 500.000 RM an der Rheinischen Verkehrs-Gesellschaft AG.⁹⁷ Dieser Markteingriff des Staates führte zu heftigen Abwehrreaktionen der Speditionen und ihrer Verbände. Die Westdeutsche Spediteurvereinigung gründete im Jahre 1925 als ein Akt der Notwehr die „Rheinische Verkehrsgesellschaft m.b.H.“ zur Bekämpfung der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Autoverkehrsgesellschaft „Kraftverkehrs AG Westfalen“, der vorgeworfen wurde, mit dem Geld der Steuerzahler zu arbeiten.⁹⁸ Die Interessengemeinschaft für das gesamte Verkehrsgewerbe Hessen richtete am 27. Mai 1925 an die IHK Frankfurt ein Protestschreiben gegen die Kraftverkehrsgesellschaft Hessen, in dem ausgeführt wird, dass die mit öffentlichen Mitteln arbeitenden gemischtwirtschaftlichen Betriebe eine „große Gefahr“ für das freie Verkehrsgewerbe darstellten, wobei auf die Resolution gegen die öffentlichen Kraftverkehrsgesellschaften des Verkehrsausschusses der IHK Mainz vom 19. Februar 1925 verwiesen wird.⁹⁹ In der Verkehrswirtschaft gab es eine intensive Diskussion über die Frage, ob das Land Hessen sich an der Hessischen Kraftverkehrsgesellschaft beteiligen solle. An dieser Gesellschaft waren bereits die preußischen Bezirke Wiesbaden und Kassel als Selbstverwaltungskörper wie auch die Stadt Frankfurt a.M. wesentlich beteiligt. Die geplante Beteiligung des Landes Hessen an der Gesellschaft rief heftige Abwehrreaktionen bei der Vereinigung Wormser Spediteure, Fuhrunternehmer und bei der Industrie- und Handelskammer Mainz hervor.¹⁰⁰ Um die Position der Kraftverkehrslinien anzugreifen, wurde in der Speditionspresse immer wieder auf die finanziellen Verluste der Kraftverkehrslinien hingewiesen, die mit Steuermitteln zu begleichen seien. So erlitt die Kraftverkehr Württemberg AG im Geschäftsjahr 1926/27 einen Verlust von 67.000 Reichsmark.¹⁰¹

⁹⁷ Berliner Börsen Courier vom 17. 6.1925, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt a.M., Akte IHK 749. Siehe auch Albert Heimann: Aufgaben und Ziele der Rheinischen Verkehrs-Gesellschaft AG, ebenda. Heimann war Vorstand der Rheinischen Verkehrsgesellschaft.

⁹⁸ Siehe Deutsche Allgemeine Zeitung vom 11.3.1925, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt a.M., Akte IHK 749.

⁹⁹ Ebenda. Ferner das an die Deutsche Reichsbahn gerichtete Protestschreiben vom 16.9.1925 der Interessengemeinschaft für das gesamte Verkehrsgewerbe Hessen gegen die von der Kraftverkehrsgesellschaft Hessen ausgeführten Eisenbahnlastwagenverbindung Frankfurt a.M. – Wiesbaden, ebenda.

¹⁰⁰ Schreiben vom 05.3.1928 der IHK Worms an die hessischen IHKs, und Schreiben der Wormser Spediteure vom 22.2.1928 an das Hessische Ministerium für Arbeit und Wirtschaft, Stellungnahme der Hessischen IHK Darmstadt, gerichtet an die hessischen IHKs vom 7.3.1928, HWD Abt. 6/1749.

¹⁰¹ Speditions- und Schiffszeitung 35 (1927), S. 464 und 36 (1928), S. 112f.

Die Reichsbahn, die Reichspost und die Kraftverkehrsgesellschaft gründeten im Jahre 1927 zusammen ein Kartell, indem sie den gegenseitigen Wettbewerb ausschlossen.¹⁰² Zwar lag der Schwerpunkt des Kartells auf der Personenbeförderung. Gleichwohl wurden im Güterverkehr allein der Kraftverkehr Deutschland GmbH 9,88 Millionen Lastwagenkilometer im Jahre 1927 mit 742 Lastkraftwagen geleistet, wobei auf einen einzelnen Lastkraftwagen rund 13.000 Kilometer im Jahr entfielen.¹⁰³

In den 1920er Jahren fand eine verstärkte Institutionalisierung des Speditionsgewerbes statt. So sind die von Privatdozent Ernst Esch im Jahre 1921 betriebene Gründung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Köln¹⁰⁴ und die von ihm herausgegebene Sammlung von Aufsätzen zu den Arbeitsgebieten der Speditionen im Jahre 1922 zu nennen, die als Lehrbriefe für die Weiterbildung im Speditionsgewerbe dienen sollten. Im Jahre 1927 eröffnete die IHK Berlin eine Fachschule für das Speditionsgewerbe.¹⁰⁵

9 Zusammenfassung

Der Beitrag zeigt, dass sich die Innovation des Lastkraftwagens vornehmlich auf den Werkverkehr konzentrierte und dort neue Geschäftsmodelle der Belieferung ermöglichte. Hingegen stand der gewerbliche Güterfernverkehr mit bloß ca. 11.000 schweren Lastkraftwagen erst am Anfang seiner Entwicklung, die aber durch die Intervention der Reichsbahn gestoppt wurde. Dabei wurde eine objektiv notwendige staatliche Regulierung des kapitalschwachen Transportgewerbes mit dem Schutz Reichsbahn verbunden. In der kurzen Zeit wirtschaftlicher Blüte von 1924 bis 1929 konnte der gewerbliche Güterfernverkehr sein volles Potential als Logistik-Dienstleister für die verarbeitende Industrie noch nicht entfalten. Dies geschah erst in den 1980er und 1990er Jahren. Daher konnte die Verkehrspolitik in den 1930er Jahren das Entwicklungspotential des gewerblichen Güterfernverkehrs noch gar nicht erkennen, zumal die

¹⁰² Vergl. Die Entwicklung des öffentlichen Kraftwagenverkehrs in Deutschland (wie Anm. 118). Das Kartell wurde am 20.11.1928 wieder aufgelöst, da sich die wirtschaftlichen Erwartungen nicht erfüllt hatten, siehe Speditions- und Schiffszeitung 36 (1928), S. 902.

¹⁰³ Rundschreiben der Kraftverkehr Deutschland GmbH, vom 11.4.1928 an die Industrie und Handelskammern, HWD, Abt. 6/1749.

¹⁰⁴ Michael Hascher: Politikberatung durch Experten – Das Beispiel der deutschen Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a.M. 2006, S. 94.

¹⁰⁵ Erhard Esch (Hg.): Die Spedition, Köln, 1922 (Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln Nr. 2). Speditions- und Schiffszeitung 35 (1927), S. 664.

Prioritäten der Wirtschaftspolitik dieser Zeit in Krisenbewältigung und Aufrüstung lagen. Die Innovation des gewerblichen Güterfernverkehrs blieb in Krise und NS-Diktatur stecken.

Bisher wurde in der Forschung wenig beachtet, dass der Wettbewerb der Reichsbahn mit dem Kraftwagen im Güterverkehr eher marginal war und die Weltwirtschaftskrise maßgeblichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Reichsbahn hatte. Daher sind die von der Reichsbahn beklagten Einnahmeausfälle durch den Wettbewerb mit dem Kraftwagen eher als Rhetorik zu deuten, die ihren mit dem Güterkraftverkehrsgesetz von 1935 weitgehend erfolgreich durchgesetzten Versuch begleitete, ein Monopol im Güterverkehr zu errichten.

Die Verkehrspolitik in der NS-Zeit war durch das planlose Nebeneinander von Einzelinteressen und das Fehlen einer strategischen Verkehrsplanung gekennzeichnet. Dies machte sich die Reichsbahn zunutze. Sie konnte bis zur Transportkrise 1938 die Marginalisierung des gewerblichen Güterfernverkehrs fortsetzen. Die Dominanz der Eisenbahn in der Verkehrspolitik verhinderte seit 1931 die Herausbildung eines leistungsfähigen Sektors der Speditionswirtschaft als wichtigen Bestandteil des sich langsam entwickelnden „Dritten Sektors“ der Dienstleistungen und prägte die vielfach angeführte Schwäche des Dienstleistungssektors in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Beginn der Deregulierung in den 1980er Jahren.

10 Abkürzungen

ADAC	Allgemeiner Automobilclub Deutschland
BA	Bundesarchiv Berlin
BGBI	Bundesgesetzblatt
DIHT	Deutscher Industrie- und Handelstag
Gedekra	Gemeinschaft deutscher Kraftwagenspeditionen
Hafraba	Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte – Frankfurt – Basel
HWD	Hessisches Wirtschaftsarchiv Darmstadt
HGB	Handelsgesetzbuch
IHK	Industrie- und Handelskammer
Jg.	Jahrgang
Kfz	Kraftfahrzeug
LKW	Lastkraftwagen
Mio.	Million
NS	nationalsozialistisch
Pkw	Personenkraftwagen
RGBl	Reichsgesetzblatt

RKT	Reichskraftwagentarif
RM	Reichsmark