

**Working Papers in History of Mobility
No. 5/ 2005**

Die Gütertransportpolitik in Deutschland 1920 - 1940

Prof. Dr. Richard Vahrenkamp
University of Kassel
Faculty of Economics and Management
Germany

Status: 10. September 2008

Phone: +49-561-8043058
Email: vahrenkamp@wirtschaft.uni-kassel.de
Web: www.ibwl.uni-kassel.de/vahrenk

Das Thema Wettbewerb Straße-Schiene im Güterverkehr war das große verkehrspolitische Thema der Zeit 1920-1940, das hier behandelt werden soll.¹ Zunächst wird die wachsende Bedeutung des LKW in den 20er Jahren dargestellt und die Reaktion der Reichsbahn darauf. Die Regulierung in der NS-Zeit wird anschließend erörtert.

Im ersten Weltkrieg und im Ruhrkampf trat die Bedeutung des Lastkraftwagens (LKW) als Alternative zum Eisenbahntransport erstmals hervor. Als die französischen Truppen im Jahre 1923 das Ruhrgebiet besetzten und Transportkapazität der Bahn beschlagnahmten, konnte der LKW die entstehenden Lücken im Güterverkehr schließen und so seine Nützlichkeit in großem Umfang, wie bereits zuvor im Ersten Weltkrieg, demonstrieren². Die Zahl der LKWs nahm in den zwanziger Jahren mit einer hohen, durchschnittlichen Wachstumsrate von 22% p.a. zu³, während zugleich die Leistungsfähigkeit des LKW-Transports von Gütern in den 20er Jahren anstieg und der LKW Vorteile der Schnelligkeit und Preisgünstigkeit gegenüber dem Bahntransport aufweisen konnte (vergl. Tabelle 2 und Tabelle 7 unten). Nach Untersuchungen von Mellerowicz hatte sich der Lkw-Transport in den 20er Jahren um 60% durch den technischen Fortschritt im Lkw-Bau verbilligt⁴. Die Leistungsfähigkeit des LKW-Transports läßt sich auch daran ablesen, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit des LKW-Transports mit 14 Km/h angegeben und die des Bahntransports mit 1,5 km/h für Stückgut und mit 3 km/h für Eilgut angegeben wurde⁵. Die folgende Tabelle 2 weist (im Originallayout) die Preise und Transportzeiten für ausgewählte Relationen aus⁶:

¹ *Peter Borscheid*: LKW contra Bahn, in: *Harry Niemann und Armin Hermann* (Hersg.): Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, Stuttgart 1995, S. 23-38, sowie *Heidi Rohde*: Transportmodernisierung oder Verkehrsbewirtschaftung?, Diss. Marburg 1997, Lang Verlag Frankfurt 1999, *Frank Lippert*: Lastkraftwagenverkehr und Rationalisierung in der Weimarer Republik, Diss. Marburg 1997, erschienen im Lang Verlag Frankfurt 1999, *Reiner Flik*: Von Ford lernen?, Köln 2001, *C. Kopper*: Modernität oder Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft – Das Beispiel der Verkehrspolitik, in: Christian Jansen, Lutz Niethammer und Bernd Weisbrod (Ed.): Von der Aufgabe der Freiheit, Festschrift für Hans Mommsen, Berlin 1995, p. 408-411

² *C. Merki*: Der holperige Siegszug des Automobils 1895-1930, Wien 2002, *O. Cohausz*: Der französisch-deutsche Eisenbahnkrieg im Ruhrgebiet 1923, in: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, Bd. 6, 1973, S. 5-25, *Anita Kugler*: Von der Werkstatt zum Fließband – Etappen früher Automobilproduktion in Deutschland, in: Geschichte und Gesellschaft, Bd. 13, 1987, S. 325 sowie: Der Lastkraftwagen und das Rheinland, in: ADAC-Motorwelt, 1930, Nr. 27, S. 9-10

³ Lastkraftwagen in der Volkswirtschaft, Institut für Konjunkturforschung, Berlin, Wochenbericht vom 7. Mai 1930, S. 23-24

⁴ *K. Mellerowicz*: Der Stand des gewerblichen Güterfernverkehrs, in: Die Strasse, Heft 5, 1935, S. 145.

⁵ *Otto Krahl*: Eisenbahn und Kraftwagen, in: Mitteilungsblatt, Heft 10, 1930, S. 4f.

⁶ *Krahl*, a.a.O.

Es kosten in Reichsmark:

zwischen Hannover und	Stückgut für 100 kg	Eilgut für 100 kg	Expressgut für 100 kg	Wagen- ladung für 5000 kg	Sammel- verkehr für 100 kg	Kraftwagen für 100 kg	Kraftwagen für 5000 kg
Braunschweig	1,51	3,02	5,00	54,50	1,25	1,25	51,50
Reisedauer in Tagen	1	1	1	1	1	1	1
Bremen	2,64	5,28	8,00	100,00	-	2,00	80,00
Reisedauer in Tagen	1	1	1	1	-	1	1
Berlin	4,82	9,64	16,00	182,50	3,90	3,90	170,00
Reisedauer in Tagen	2	1	1	1	1	1	1
Frankfurt am Main	6,24	12,48	20,00	236,50	5,20	4,90	225,00
Reisedauer in Tagen	3	2	1	2	2	1	1
Hamburg	3,59	7,18	12,00	136,00	-	2,40	100,00
Reisedauer in Tagen	1	1	1	1	-	1	1
Köln	5,49	10,98	16,00	208,50	4,70	4,30	190,00
Reisedauer in Tagen	3	2	1	2	2	1	1

Tabelle 2: Transportkosten und Transportzeiten beim LKW und der Reichsbahn

Die Attraktivität des LKWs hatte zur Folge, dass eilige Güter, hochwertige Güter und Lebensmittel zunehmend mit dem LKW befördert wurden⁷. Als einen weiteren Grund dafür, dass sich der LKW auf dem Transportmarkt durchsetzen konnte, kann das Tarifsystem der Reichsbahn angeführt werden, welches den Transport hochwertiger Güter deutlich teurer als Massengüter machte und so den LKW im Preiswettbewerb gerade in dem Gütersegment überlegen werden ließ, der als LKW-affin gilt⁸. Die Reichsbahn reagierte auf die Herausforderung und senkte im Jahre 1929 für besondere Werke und für 170 Gütergruppen ihren Tarif auf den des Wettbewerbers LKW (K-Tarif, „K“ wie Konkurrenztarif)⁹. Ferner subventionierte sie die Preise (Rollgeld) der Nahverkehrsunternehmer für die Zu- und

⁷ Siehe z.B. den Artikel: Güterverkehr auf den Berliner Ausfallstrassen, in: Die Autobahn, Heft 11, 1934, S.510, sowie *Mellerowicz*, a.a.O. Eine systematische Einordnung des LKW-Verkehrs gibt *Lippert*, a.a.O., S. 156

⁸ Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, herausgegeben von der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin 1930, S.65

⁹ Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1929 – ein Rückblick, in: Die Reichsbahn, 6. Jahrgang, Heft 1, 1930, S. 15, siehe auch die Denkschrift des Studienausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstages: Eisenbahn und Kraftwagen, Berlin 1930, S. 58

Abgangsverkehre zum und vom Bahnhof im Stückgutverkehr¹⁰. Der LKW als neuer Wettbewerber zur Bahn löste eine Kontroverse zum Wettbewerb Straße-Schiene aus.

Im Jahre 1930 wurde eine Reihe von Denkschriften zum Thema Wettbewerb Straße-Schiene vorgelegt: Zunächst „Reichsbahn und Kraftwagenverkehr“ von der deutschen Reichsbahngesellschaft im Januar 1930, wo argumentiert wurde, dass der zunehmende Kraftwagenverkehr bei der Reichsbahn beträchtliche Einnahmeausfälle sowohl im Personenverkehr durch die Konkurrenz zum Omnibus wie auch im Güterverkehr durch die Konkurrenz zum Lkw auslöst. Die Reichsbahn begründete ihr Tarifsysteem für den Güterverkehr volkswirtschaftlich: Indem höhere Preise für den Transport wertvoller Güter gefordert wurden, konnten 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 Lkw-Verkehr nur auf die lukrativen Relationen beschränke, füge er sich nicht in das volkswirtschaftliche Tarifsysteem ein¹¹. Die Reichsbahn erhob in der Denkschrift den Anspruch, den privatbetriebenen gewerblichen Lkw-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 wird zum ersten Mal die Idee eines zentralisierten Großunternehmens der Verkehrswirtschaft vertreten, auf die später Hitler zurückkam. Die Reichsbahn befand sich insofern in einer starken Position, als sie nach den Bestimmungen des Dawes-Planes jährliche Reparationsleistungen von 660 Millionen Reichsmark aufzubringen hatte¹². 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 Verwaltungsrat der Reichsbahn einen Beschluss, mit dem der Reichsverkehrsminister aufgefordert wurde, entsprechende Schutzmaßnahmen zu erlassen¹³.

¹⁰ Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, herausgegeben von der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin 1930, S.78

¹¹ Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, a.a.O., S64f.

¹² Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, a.a.O., S. 26. Zur Schutzpolitik für die Bahn siehe *U. Ruser: Die Reichsbahn als Reparationsobjekt*, Diss. Freiburg 1980

¹³Siehe die 39. Tagung des Verwaltungsrates, in: *Die Reichsbahn*, 6. Jahrgang 1930, Heft 40, 1.10.1930, S. 1053

Der Wettbewerb der Reichsbahn mit dem LKW ist auch an den Daten der beförderten Mengen ablesbar, wenn auch nur schwach¹⁴. Die folgende Tabelle 3 zeigt die Entwicklung der verschiedenen Güterkategorien in den Jahren 1925 bis 1931 der Reichsbahn auf¹⁵:

Jahr	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Express-, Eil- und Stückgut 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 3: Güterverkehr der Reichsbahn

Während in der Kategorie Express-, Eil- und Stückgut hochwertige Güter zusammengefaßt sind, die als LKW-affin gelten können, werden im Wagenladungsverkehr die Massengüter der Landwirtschaft und der Grundstoffindustrien transportiert. Interpretiert man die Kategorie Wagenladungsverkehr, 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 anhält, 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 entwickelt haben, so zeigen sie 1929 einen deutlichen Rückgang von 6,9%, trotz des Anstiegs des Wagenladungsverkehrs um 1,3%. Man könnte diesen Rückgang als eine Abwanderung auf den LKW deuten.

Wenn man die Umsatzerlöse der Reichsbahn im Güterverkehr nach Transportarten analysiert, so zeigt sich, dass im Jahre 1929 die Kategorie Express-, Eil- und Stückgut nur 20,7% der Umsatzerlöse des gesamten Güterverkehrs der Reichsbahn im öffentlichen Verkehr ausmachten. Die folgende Tabelle 4 gibt hierzu die Daten wieder¹⁶.

¹⁴ Der Wettbewerbsdruck, der vom gewerblichen LKW-Verkehr auf die Reichsbahn ausgeübt wurde, war aber durchaus bescheiden. *Mellerowicz*, a.a.O., gibt für das Jahr 1934 die Zahl von 14800 LKWs für den gewerblichen Güterverkehr an. In einer anderen Publikation zeigt er, dass im Jahre 1931 bloß 2,6% der Güterverkehrsleistung von 51 Mrd. Tonnen-km der Reichsbahn auf den gewerblichen Güterverkehr mit dem LKW entfallen, siehe *Autobahnen und Kraftverkehrswirtschaft*, in: *Die Autobahn*, Heft 9, 1934, S. 370.

¹⁵ Güterbeförderung der Reichsbahn nach Güterarten und Jahren, Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1928, S. 150, 156, Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1933, S. 164

¹⁶ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1933, S. 163

	Expressgut	Eil- und Stückgut	Wagenladung nach Regeltarifen	Wagenladung nach Ausnahmetarifen	Gesamt
Beförderungsmenge Mio. Tonnen	0,7	20,4	136,6	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 4: Umsatz der Reichsbahn im Güterverkehr im Jahre 1929 nach Transportkategorien

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.

Die als Tarife bezeichneten Preise der Reichsbahn für den Gütertransport bildeten ein schwer verständliches Preissystem, das nach Beschaffenheit und Wert der Güter sowie nach Entfernung, Regionen und Zielen Hunderte verschiedener Preise festlegte und damit nicht den Prinzipien von Marketing und Management entsprach. Für Kunden bedeutete das Preissystem einen hohen Aufwand und damit hohen Transaktionskosten bei Ermittlung des richtigen Preises. Das Problem wurde verschärft durch eine Vielzahl von Preis-Wagonarten-Kombinationen. Für die Führung des Unternehmens Reichsbahn nach innen konnten die bedeutsamen Managementprinzipien der Einfachheit, Klarheit und Nachvollziehbarkeit nicht umgesetzt werden. Das in der Eisenbahnverkehrsordnung festgelegte Prinzip eines reichsweit geltenden einheitlichen Preises wurde durch die Vielzahl der Spezial- und Ausnahmetarife durchbrochen und faktisch außer Kraft gesetzt. Für hochspezielle Gütergruppen und bestimmte Regionen und Ziele legte die Ständigen Tarifkommission immer neue Ausnahmen im Monatsrhythmus fest. Allein im Jahre 1929 wurden 19 Mal neue Ausnahmetarife beschlossen.¹⁷ Obwohl formal ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen und trotz der Abgabenlast für die Reparationen wurde die Reichsbahn als eine „Subventionskasse“ angesehen, aus der sich unterschiedliche Interessengruppen über das Instrument der Ständigen Tarifkommission bedienen konnten. Die hohen Tarife für wertvolle Güter begünstigten die Abwanderung von Fracht auf den LKW.

¹⁷ Die deutsche Reichsbahn im Jahre 1929, in: *Die Reichsbahn*, Bd. 6, 1930, S. 14f.

Der Kampf der Reichsbahn gegen den LKW ist insofern eigentümlich, als er sich nur gegen den **gewerblichen** Güterfernverkehr richtete, aber den Werkverkehr aussparte, welcher der Reichsbahn ebenso wie der gewerbliche Güterfernverkehr Fracht wegnahm und der nach den Daten von Mellerowicz sogar den doppelten Umfang des gewerblichen Güterfernverkehrs besaß¹⁸. Schon in ihrer Denkschrift mußte die Reichsbahn einräumen, dass ein Kampf gegen den Werkverkehr aussichtslos sei, da er der weit überwiegenden Zahl von angesehenen Unternehmen Nutzen stifte und sie dagegen nicht ankommen könne¹⁹. Im Falle des gewerblichen Güterfernverkehrs bestand das Kräfteverhältnis jedoch zugunsten der Reichsbahn, da die LKW-Unternehmer zersplittert waren, eine schmale Kapitalbasis besaßen und zum größtem Teil nur einen LKW betrieben, den sie mit einem Ratenkauf finanzieren mußten. Die Reichsbahn qualifizierte diese Unternehmer, die als Pioniere der Verkehrswirtschaft gelten können, als „Eintagsexistenzen“²⁰ ab.

Vom Deutschen Industrie- und Handelstag (DIHT) wurde die Denkschrift „Eisenbahn und Kraftwagen“ im März 1930 vorgelegt, worin die vielfältigen Vorteile des LKW-Güter-Transports und des Personentransports in Bussen gegenüber der Bahn aufgewiesen werden²¹:

- Kürzere Haus-zu-Haus-Laufzeiten
- Vereinfachter Umschlag
- Jederzeitige Einsatzbereitschaft ohne Abhängigkeiten von Fahrplänen
- Niedrigere Transportkosten

Trotz der aufgewiesenen Vorteile kommt diese Denkschrift überraschenderweise zu einer ähnlichen Schlussfolgerung wie die Reichsbahn, dass der Wettbewerb des Lkws mit der Reichsbahn eingeschränkt werden sollte und schlägt dafür eine besondere Abgabe für den gewerblichen Güterfernverkehr vor²². Man erkennt an dieser Stellungnahme des Deutschen Industrie- und Handelstages, von dem man eine Förderung der Motorisierung hätte erwarten können, die vergleichsweise schwache Position der deutschen Automobilindustrie in der Auseinandersetzung mit anderen Wirtschaftszweigen. Die folgende Tabelle 5 gibt die

¹⁸ K. Mellerowicz: Der Stand des gewerblichen Güterfernverkehrs, in: Die Strasse, Heft 5, 1935, S. 145.

¹⁹ Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, Herausgegeben von der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin 1930, S.85f

²⁰ Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, herausgegeben von der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin 1930, S.62

²¹ Denkschrift des Studienausschusses „Eisenbahn und Kraftwagen“ beim DIHT, Berlin 1930, S. 6-9

²² A.a.O., S. 71

Beschäftigungszahlen der einzelnen Wirtschaftszweige aus dem Jahre 1925 wieder²³, wobei eine Zuordnung versucht, eisenbahn-affine Wirtschaftszweige und auto-affine Wirtschaftszweige zu unterscheiden, wobei die ersteren die Urproduktion, die Grundstoffindustrien sowie Bahn und Post umfassen 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.

Nr.	Wirtschaftsgruppe	Anzahl	Eisenbahn-affin	Auto-Affin	
I.	Landwirtsch., Gärtn., Tierz.	9.603.376	1	9603376	0
II.	Forstwirtsch., Fischerei	159.050	1	159050	0
III.	Bergbau, Salinenwesen	847.356	1	847356	0
IV.	Indust. Steine und Erden	686.782	1	686782	0
V.	Eisen- und Metallgewerbe	580.358	1	580358	0
VI.	Herst.v.Eisen-,Stahl-u.Metallwaren	1.000.833	1	1000833	0
VII.	Masch.-,App.-,Fahrzeugbau	1.315.535	0	0	1
VIII.	Elektro.Indust., Feinmech.,Optik	571.422	0	0	1
IX.	Chemische Industrie	352.059	1	352059	0
X.	Textilindustrie	1.206.731	0	0	1
XI.	Papierind. U. Vervielf.-Gewerbe	536.302	0	0	0
XII.	Leder- u. Linoleumind.	174.038	0	0	0
XIII.	Kautschuk u. Asbestind.	68.823	0	0	1
XIV.	Holz- und Schnitzstoffgew.	966.105	0	0	0
XV.	Musikinstrum. u. Spielw.-Ind.	109.939	0	0	1
XVI.	Nahrungs- u. Genußmittelgewerb.	1.346.398	0	0	1
XVII.	Bekleidungs-gewerbe	1.590.278	0	0	1
XVIII.	Baugewerbe u. Baunebengew.	1.707.681	0	0	0
XIX.	Wass., Gas-,El.-Gewb.u. Vers.	178.403	0	0	0
XX.	Handelsgewerbe	2.970.692	0	0	0
XXI.	Versicherungswesen	112.050	0	0	0
XXII.	Verkehrswesen	1.520.133	0	0	0
	Davon Reichsbahn	759.015	1	759015	0
	Davon Post- und Telegrafwesen	346.488	1	346488	0
XXIII.	Gast- u. Schankgewerbe	670.672	0	0	0
D.	Verwaltung, freie Berufe usw.	1.502.379	0	0	0
E.	Gesundheitswesen	588.788	0	0	0
F.	Häusliche Dienste	1.642.982	0	0	0
	Summe	33.114.668		14.335.317	6.209.126

Tabelle 5: Auto-affine Wirtschaftszweige

Man erkennt an der Tabelle 5, 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.

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

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 stellte die Forderungen auf, 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 Wagen-Ladungsverkehr aufzugeben sei und damit ein Wettbewerb mit dem LKW auf Basis der Selbstkosten aufzunehmen sei²⁴. Die Position des Reichsverbands der Automobilindustrie ist vereinbar mit der oben gegebenen Interpretation von Tabelle 4, dass die Quersubventionierung des Wagen-Ladungsverkehrs durch die Erlöse aus dem Stückgutverkehr nicht erheblich gewesen sein kann.

Die Denkschrift der Reichsbahn zum Wettbewerb mit dem Kraftwagenverkehr hat ein großes Echo in der verkehrspolitischen Presse ausgelöst und z. B. das verkehrswissenschaftliche Seminar der Universität zu Köln in Kooperation mit der Grundstoffindustrie zu einer vielbeachteten Tagung in Düsseldorf veranlaßt²⁵. Vor allem von den Industrie- und Handelskammern wurde gewarnt, dass durch Einführung eines Monopols der Reichsbahn für den Güterverkehr die wirtschaftliche Entwicklung und der technische Fortschritt behindert würden²⁶. In vielen Stellungnahmen wurde die Entwicklung des Kraftverkehrs und die damit verbundene Verdrängung der Eisenbahn in Analogie zur Entwicklung im 19. Jahrhundert betrachtet, wo die Eisenbahn aufkam und die Pferdefuhrwerke verdrängte. Die Strassen, auf denen sich einst der Verkehr zu Lande ausschließlich vollzog, hatten im 19. Jahrhundert mit dem Aufkommen der Eisenbahn zunächst weitgehend an Bedeutung verloren. Infolge der

²⁴ 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

²⁵ Kraftwagen und Eisenbahn, in: Wirtschaftsdienst, 15. Jahrgang, 1930, S.268-270. Gegen den Fernkraftverkehr, in: Der deutsche Volkswirt, 5. Jahrgang, 13.2.1931, S. 629. *Spennrath*: Eisenbahn und Kraftwagen, in: Verkehrstechnische Rundschau, Jahrgang XXV, Heft1, 1931, 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. Mai 1930, Köln 1931 (Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaften an der Universität zu Köln, Band 4)

²⁶ „Auch die Autoindustrie gegen ein Güterverkehrsmonopol der Reichsbahn“, in: ADAC-Motorwelt, 1932, Heft 16, S.2. In den Ausgaben der Deutschen Wirtschaftszeitung des Jahres 1932 wurden Resolutionen von über 30 IHKs veröffentlicht, die sich gegen ein Monopol der Reichsbahn für den Güterverkehr aussprachen (Sächsisches Wirtschaftsarchiv Leipzig).

Motorisierung des Verkehrswesens erhielten die Landstraßen wieder eine neue, nicht vorausgesehene Bedeutung, und ein Verdrängungs-Wettbewerb zur Bahn setzte ein, der als eine Konsequenz des technischen Fortschritts betrachtet wurde²⁷. Das Thema des Verdrängungs-Wettbewerbs taucht auch in abgewandelter Form in der Rede von Hitler auf der internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin am 11.2.1933 auf, wo er ausführt, in Analogie zu den Wegen für das Pferdefuhrwerk und zu den Gleisen der Eisenbahn für das Automobil eigene Fahrwege schaffen zu wollen²⁸. Den gleichen Übergang vom Pferdefuhrwerk über die Eisenbahn zur Autostrasse bringt Hitler in seiner Rede vor führenden Industriellen am 29. Mai 1933 vor²⁹.

Reichskanzler Brüning reagierte auf die Forderungen der Reichsbahn und machte am 6. Oktober 1931 in seiner Dritten Notverordnung die Zulassung (Konzessionierung), die Preisbildung und die Streckenführung von Busunternehmen und LKW-Spediteuren von der Zustimmung durch die Reichsbahn abhängig³⁰. Die Notverordnung stellte eine Verschärfung der Kraftlinienverordnung vom 20. Oktober 1928 und des Kraftliniengesetzes³¹ von 1925 dar, die bereits eine Genehmigung von Kraftlinien im Personen- und Güterverkehr durch Landesbehörden vorsahen, aber von den Behörden kaum umgesetzt wurden³². Die Grundlage für den Anspruch der Reichsbahn auf einen besonderen Schutz entfiel eigentlich mit dem Abschluß der Reparationskonferenz von Lausanne im Juli 1932, welche die Reparationszahlungen des Reiches beendete. Allerdings konnte nicht erwartet werden, dass die Reichsbahn mitten in der Weltwirtschaftskrise einem verschärften Wettbewerb mit dem LKW ausgesetzt werden würde.

Infolge der Gegnerschaft zum LKW nahm die Reichsbahn auch Stellung gegen die Autobahnpläne des Kabinetts Brüning, das im Jahre 1932 die baureifen HAFRABA-Pläne für die Autobahn Frankfurt-Mannheim als eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme im Rahmen einer 5. Notverordnung kurzfristig umsetzen wollte. Brüning konnte der Reichsbahn nur dadurch die Zustimmung abringen, indem er der Reichsbahn den Gütertransport auf der Autobahn als

²⁷So z.B. ADAC-Motorwelt, 1932, Heft 19, S. 3 oder *Karl Busemann*: Schiene und Landstrasse, in: Mitteilungsblatt, Heft 11, 1932, S. 4.

²⁸*M. Domarus*: Hitler – Reden und Proklamationen, Band I, Wiesbaden 1973, S. 209.

²⁹Siehe seine Besprechung mit führenden Industriellen am 29. Mai 1933, AdR1, S. 510.

³⁰Dritte Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen vom 6. Oktober 1931, Kapitel V, Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, in: Reichsgesetzblatt, Teil I, 1931, Nr. 67, S. 558-577. Siehe auch *Gerd Aberle*: Transportwirtschaft, 2. Auflage, München 1997, S.106f..

³¹Reichsgesetzblatt 1928, Teil I, S.380-382, sowie Reichsgesetzblatt 1925, Teil I, S. 319f

³²Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, a.a.O., S. 66

Exklusivrecht überließ³³, was die starke Stellung der Reichsbahn in der Verkehrspolitik anzeigt, sodass sich auch Hitler für das Autobahnprojekt mit der Reichsbahn verbünden mußte (siehe unten). Das Autobahnprojekt des Kabinetts Brüning erhielt zwar ein positives Votum des Wirtschaftsrats des Reichspräsidenten, scheiterte aber, als am 30. Mai 1932 das Kabinett Brüning zurücktrat.

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 konnten³⁴. Der Konflikt der Reichsbahn mit den unabhängigen LKW-Spediteuren nahm zu, als die Reichsbahn die Spedition Schenker aufgekauft hatte und mit dem Instrument des Bahnspeditionsvertrags vom 1. März 1932 ca. 3000 Spediteure an sich band³⁵. Sie unterbot dann die Preise der unabhängigen LKW-Spediteure. Mit drängenden Eingaben gegen die Preispolitik der Reichsbahn wandten sich die Spediteure im Winter 1933 an Hitler³⁶, der darauf hin den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Julius Dormmüller, zum Vortrag über den Wettbewerb zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr am 16. März 1933 in die Reichskanzlei einbestellte³⁷. Dormmüller vertrat die Argumente der Reichsbahn-Denkschrift³⁸: So sei es volkswirtschaftlich sinnvoll, den Transport von Massengütern mit der Bahn durch Einnahmen aus dem

³³ *Kaftan*, a.a.O., S. 133, siehe auch *G. Treviranus*: Die HAFRABA im Arbeitsbeschaffungsprogramm 1932, in: Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): HAFRABA – Bundesautobahnen Hansestädte – Frankfurt – Basel, Bau Verlag, Wiesbaden und Berlin 1962, S. 42-43. Treviranus war Minister ohne Geschäftsbereich im Kabinett Brüning. Siehe auch *Heinrich Brüning*: Memoiren 1918 – 1934, München 1972, Band 2, S. 605. Die Ministerbesprechungen zur Vorbereitung der 5. Notverordnung am 19. Mai 1932 und 20. Mai 1932 sind dargestellt in Dokument 757 und 759 1930 in: Akten der Reichskanzlei Weimarer Republik, herausgegeben von *Karl Dietrich Erdmann*, Kabinette Brüning I u. II, Band 1, 30. März 1930 bis 10. Oktober 1931, bearbeitet von *Tilman Koops*, Boppard am Rhein, 1990, S. 2539f und 2544f

³⁴ Akten der Reichskanzlei, Regierung Hitler 1933-1945, herausgegeben von *H.G. Hockerts*, Band II: 1934/35, bearbeitet von *F. Hartmansgruber*, München 1999, Besprechung im Reichsverkehrsministerium zum Entwurf des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen am 16. April 1935, S. 532.

³⁵ *Von Beck*: Der Bahnspeditionsvertrag und das Abkommen mit den Auftragsspediteuren, in: Die Reichsbahn, 1932, S. 1142-1147. Siehe auch „Die Durchführung des Bahnspeditionsvertrags“, in: Die Reichsbahn, 1931, S. 245-247, und: *C. Schippert*: Der Feldzug der Eisenbahn gegen den Kraftwagen und seine schwerwiegenden wirtschaftlichen und sozialen Folgen in Deutschland, in: Reichsverband der Automobilindustrie (Hrsg.): Internationaler Kongress der Kraftverkehrswirtschaft vom 15. bis 16. Februar 1933 in Berlin, Berlin, S. 6. Schippert war Vizepräsident des Reichsverbands der Automobilindustrie.

³⁶ Die Eingaben werden dargestellt vom Bearbeiter *Minuth* als Fußnoten zu den Dokumenten 64 und 95, in AdR1, S. 225f, 329f. In einem Schreiben an den Staatssekretär in der Reichskanzlei vom 11.9.1933 erklärte *Ahlemann*, Ehrenvorsitzender des Vereins Deutscher Spediteure und für die NS-Partei Mitglied des Preussischen Landtags: man versuche die Diskussion um Schenker mit der Drohung zu unterbinden, „wer gegen Schenker kämpfe, käme ins Konzentrationslager“, a.a.O., S.330.

³⁷ Vermerk des Oberregierungsrats *Willuhn* über einen Vortrag des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahngesellschaft zur Frage des Wettbewerbs zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr am 16. März 1933, a.a.O., S. 225-231. Die gesamten Aspekte der Schenker-Kontroverse können hier nicht dargestellt werden.

³⁸ Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, herausgegeben von der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin 1930

Versand hochwertiger Güter zu subventionieren³⁹ und insofern den Preiswettbewerb mit freien LKW-Spediteuren, die vornehmlich hochwertige Güter transportieren, auszuschalten. Ferner sei die Reichsbahn durch die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung zum Beförderungszwang und zur Gleichbehandlung verpflichtet und insofern gegenüber den freien LKW-Spediteuren benachteiligt, die sich lukrative Relationen herausuchen könnten. Hitler nahm dann insoweit gegen Dorpmüller Stellung, als er meinte, die Reichsbahn müsse sich damit abfinden, dass der Frachtverkehr für hochwertige Güter sich immer mehr auf den LKW verlagere, da dieser einen vorteilhaften Haus-Zu-Haus-Verkehr ermögliche. Eine Förderung des LKW-Verkehrs sei auch deshalb wünschenswert, um dem Reich im Verteidigungsfalle genügend Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen und um den technischen Fortschritt im Motorenbau zu ermöglichen. Die Konsequenz daraus müsse sein, dass die Reichsbahn den LKW-Verkehr nicht verkümmern ließe. Hitler forderte zunächst, dass die Reichsbahn selbst den Frachtverkehr mit dem LKW als ein Monopol übernehmen solle⁴⁰ und folgte insofern der Idee des zentralisierten Großunternehmens der Verkehrswirtschaft, wie sie in der Denkschrift der Reichsbahn von 1930 vorgebracht worden war, wobei er jedoch stärker auf den reichsbahneigenen Betrieb mit LKWs abstellte, die unrentable Bahnlinien ersetzen sollten – eine Entwicklung, die als „Eigenmotorisierung“ bezeichnet wurde⁴¹ und auch bei den Bahnen Englands und der USA zu beobachten gewesen war⁴².

Interessant ist die Frage, wieso der Schutz der Reichsbahn vor dem Wettbewerb mit dem LKW für Hitler so wichtig gewesen war, wo er doch den Wettbewerb eigentlich befürwortete. Ein Hinweis darauf, dass er eine technisch und finanziell gut ausgestattete Reichsbahn als ein Instrument der Logistik für die Kriegsführung in der Hand behalten wollte, ist seine Rede vor führenden Industriellen am 29. Mai 1933, wo er im Kontext einer Diskussion um eine Mobilisierung der Streitkräfte ausführte, wenn die Reichsbahn nicht geschützt werde, dann würde sie „für bestimmte andere Aufgaben leistungsunfähig, die nicht vom Kraftwagen übernommen werden können“⁴³. Diese Ausführungen lassen sich so deuten, dass er den Zeitpunkt, zu dem ein engmaschiges Autobahnnetz verbunden mit einer Massenmotorisierung

³⁹ A.a.O., S. 64

⁴⁰ Vermerk des Oberregierungsrats *Willuhn* über einen Vortrag des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahngesellschaft zur Frage des Wettbewerbs zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr am 16. März 1933, AdR1, S. 229.

⁴¹ Dorpmüller folgte der Aufforderung Hitlers und erließ einen Motorisierungsplan, nach dem bis 1934 die Zahl von 1863 LKWs bei der Automobilwirtschaft bestellt wurden. In der Öffentlichkeit wurde mit Plakaten „Auf Schiene und Strasse“ geworben, siehe *Rudolf Meyer*: Die Reichsbahn auf Schiene und Strasse!, in: Die Reichsbahn, 10. Jahrgang, 1934, Heft 25, S. 607-609

⁴² Siehe den Bericht: Lastkraftwagen in den USA, in: Archiv für Eisenbahnwesen, Bd. 48, 1925, S. 424f und *Karl Busemann*: Schiene und Landstrasse, in: Mitteilungsblatt, Heft 11, 1932, S.4.

⁴³ AdR1, S. 511

als Ersatzkapazität für den Eisenbahntransport zur Verfügung stände, später einschätzte als den Zeitpunkt des von ihm geplanten Kriegsbeginns. Den Eisenbahntransport, dessen Antrieb auf dem heimischen Energieträger Kohle basierte, in der Logistik durch den Kraftwagen zu ersetzen, war unter militärischen Gesichtspunkten auch insofern prekär, als die dafür erforderlichen Betriebsstoffe Gummi und Benzin in Deutschland äußerst knapp waren und in den Plänen von Hitler für Offensivbewegungen reserviert bleiben mußten⁴⁴. Auch diese Überlegungen können auf Aufgaben der Reichsbahn hindeuten, die nach Hitler nicht vom Kraftwagen übernommen werden können. Unterstellt man, dass die Rolle der Reichsbahn für die Logistik im geplanten Krieg als höchst bedeutsam erkannt worden war, so fällt demgegenüber auf, dass bis 1939 die Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen bei der Reichsbahn nahezu vollständig unterbleiben, wie die Untersuchung von Kopper ergeben hat⁴⁵. Im Verkehrssektor gingen nahezu alle Investitionen in den Autobahn- und Strassenbau, sodass der Krieg mit einer unzureichend ausgerüsteten Eisenbahn begonnen wurde. Hier wird die äußerste Widersprüchlichkeit der NS-Verkehrspolitik deutlich.

Mit dem im Jahre 1935 erlassenen Gesetz zum Güterfernverkehr wurde allerdings kein Monopol der Reichsbahn geschaffen, weil Hitler später die völlige Ausschaltung des Wettbewerbs befürchtete⁴⁶. Vielmehr mußten die freien LKW-Spediteure eine Zulassung in der Zwangsorganisation „Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband“ beantragen, der im Einvernehmen mit der Reichsbahn Tarife für die Beförderung festlegte und vom Reichsverkehrsministerium genehmigen ließ. Die Aufsicht des Reichsverkehrsministeriums sollte eine Unterbietung der Tarife verhindern. Die Güterfernverkehrsunternehmer wurden von den elementaren unternehmerischen Funktionen der Rechnungsstellung und der Zahlungsabwicklung entbunden, die vom Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband übernommen wurden⁴⁷. Damit war

⁴⁴ H. Henning: Kraftfahrzeugindustrie und Autobahnbau in der Wirtschaftspolitik der Nationalsozialisten 1933 bis 1936, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, vol. 65, 1978, S. 217-242

⁴⁵ Kopper, a.a. O., S. 408-411

⁴⁶ F. Hartmansgruber: Einleitung zu Akten der Reichskanzlei, Regierung Hitler 1933-1945, herausgegeben von H.G. Hockerts, Band II: 1934/35, bearbeitet von F. Hartmansgruber, München 1999, S. LX, sowie Dokument 143: Besprechung im Reichsverkehrsministerium zum Entwurf des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen am 16. April 1935, a.a.O., S. 531-535, sowie die amtliche Begründung des Verkehrsministers zum Gesetz, in: Die Strasse, Heft 15, 1935, S. 565.

⁴⁷ Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935, in: Reichsgesetzblatt, Teil I, 1935, S. 788-793, sowie Verordnung zur Durchführung, in: Reichsgesetzblatt, 1936, Teil I, S. 320-326. Zur Vorgeschichte dieses Gesetzes siehe Anmerkung 5 des Bearbeiters Minuth zum Dokument Nr. 64, in: AdR1, S. 320f. Bis zur Erlassung dieses Gesetzes blieb die Überlandverordnung von Brüning in Kraft. Zur weiteren Entwicklung der Einschränkung privater LKW-Verkehre bis 1945 siehe auch Franz. W. Seidler: Fritz Todt, Bublies Verlag, Belthelm-Schnellbach 2000 (Nachdruck der Ausgabe von 1986), S.144-152. Seidler gibt dort (S.146) die Zahl von 8000 Spediteuren mit 12.000 LKWs an – eine Zahl, die mit der von Scholz (vergl. Endnote 108) übereinstimmt. Die Einschränkungen der LKW-Verkehre wurden in der Bundesrepublik Deutschland mit dem Güterkraftverkehrsgesetz von 1949 weitgehend fortgesetzt und erst im Jahre 1994 mit dem

eine Umgehung des Tarifs wesentlich erschwert worden. In völliger Verkennung des repressiven Gehaltes des Gesetzes nennt Klenke (1991) das Gesetz einen „erfolgsversprechenden Ansatz“ im Konflikt Schiene-Strasse.⁴⁸

Die Zusammenfassung der LKW-Unternehmer im Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband fügt sich ein in die Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik des NS-Staates, der in Kammern und mit Zulassungsverfahren die Gewerbefreiheit im Small-Business-Sektor stark eingeschränkt hat, zum Teil mit dem Ziel verbunden, politische Feinde auszugrenzen, aber auch, um die Wirtschaft rigoros auf die Waffenproduktion zu konzentrieren.⁴⁹

Obwohl Dorpmüller mit der schwachen Position des gewerblichen Güterfernverkehrs eigentlich hätte zufrieden sein können, setzte er den Kampf gegen den LKW fort, als er im Jahre 1937 Verkehrsminister wurde und die Reichsbahn als Staatsbetrieb in sein Ministerium wieder eingegliedert wurde⁵⁰. Die Zahl der LKWs, die im gewerblichen Güterfernverkehr eingesetzt wurden, sank von ihrem Höchststand von 13400 im Jahre 1933 auf 11400 im Jahre 1937 und unterschritt damit sogar die Zahl von 11500 vom Jahre 1932 trotz der durch die Aufrüstung im Vierjahresplan induzierten größeren Nachfrage nach Transportleistungen⁵¹.

In den Jahren 1937 und 1938 durchlebte die deutsche Wirtschaft eine schwere Transportkrise. Durch die Aufrüstung und die Befestigungsarbeiten an der Grenze nach Frankreich stieg der Bedarf an Transportkapazität steil an. Als Ausdruck der Krise ist anzuführen, dass die Reichsbahn nicht einmal genügend Kohle für den Industriebedarf liefern konnte.⁵²

Tariffreigabegesetz vollkommen aufgehoben, siehe *R. Vahrenkamp*: Logistikmanagement, München, 4. Auflage 2000, S. 61.

⁴⁸ Klenke, Dietmar: Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung: konfliktträchtige Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs, Stuttgart, 1993 (Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 79), S. 22

⁴⁹ *Herbst, Ludolf*: Der Totale Krieg und die Ordnung der Wirtschaft, Stuttgart 1985, S.153-160. *Heinrich Winkler*: Der entbehrliche Stand – Zur Mittelstandspolitik des „Dritten Reiches“, in: Derselbe: Liberalismus und Antiliberalismus: Studien zur politischen Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Göttingen, 1979, S. 110-144. Zur Benachteiligung der Fahrlehrer siehe *Dorothee Hochstetter*, Motorisierung und Volksgemeinschaft, München 2005, S. 355-372. Zu den Reisebüros siehe *Wolfgang König*: Nazi Visions of Mass Tourism, in: Laurent Tissot (Hersg.): Development of a Tourist Industry, Neuchatel 2003, S. 261-268

⁵⁰ *Todt* beklagte in einem Schreiben an Dorpmüller vom 22.2.1938 die fortgesetzte Subventionierung des Rollgeldes und den Kapazitätsaufkauf der Reichsbahn auf dem Markt für den gewerblichen Güterfernverkehr, siehe BA, R5, Band 8125, Blatt 84-89. *Todt* bezieht sich auf den Erlaß Nr. K2.566 des Verkehrsministers vom 2.2.1938 zum Sofortprogramm zur Behebung der Notlage im Güterfernverkehrsgewerbe, siehe Die Strasse, Heft 5, 1938, S. 161. Zur Behinderung des LKW-Verkehrs siehe auch *Schütz und Gruber*, a.a.O., S. 139f

⁵¹ *W. Scholz*: Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes im gewerblichen Güterfernverkehr, in: Die Strasse, Heft 4, 1938, S. 106-108, hier S. 106. Siehe auch *Oswald Lutz*: 3000 Kilometer Reichsautobahn für den gewerblichen Kraftverkehr, in: Die Strasse, 1938, Heft 24, S. 772

⁵² *Rohde* op. cit., S. 281

Verkehrsminister Dorpmüller lockerte als Reaktion auf diese Krise im Februar 1938 die restriktiven Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes. In einer Verordnung dehnte er den RKT auf alle Tarifklassen aus, um auch Beschäftigung für unorganisierte LKW-Besitzer zu ermöglichen.⁵³ Ferner strich er den Paragraph 8 des Gesetzes, der bisher die Betätigung von Unternehmern im Gütertransport verhindert hatte, die andere Unternehmen besaßen. Der Druck auf Dorpmüller nahm zu, mehr Lizenzen für schweren LKW-Verkehr herauszugeben. Nach einer Intervention von Bohrmann, dem Sekretär von Hitler, im Mai 1938, gab Dorpmüller die restriktive Lizenzpolitik für schwere LKW aus und erlaubte, auch LKW-Unternehmern in Kurzstreckenverkehr die Befestigungsarbeiten an der Grenze zu Frankreich zu unterstützen.⁵⁴ Im September 1938 gab es eine massive Kritik an der Verkehrspolitik von Dorpmüller in Görings Zeitschrift „Der Vierjahresplan“. Ein anonymes Autor forderte, den LKW-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 als ein Hindernis für die Entwicklung des LKW-Transports aufgefaßt wurde.⁵⁵ Im Reichskraftwagenverband (RKB) würden 5.000 Anträge auf Lizenzierung aufgelaufen sein. Im Oktober 1938 mußte der Präsident des RKB, Scholz, zurücktreten, und Dorpmüller 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.⁵⁶

In Hinsicht auf den Autobahnbau bleibt festzustellen, dass die Verkehrspolitik äußerst widersprüchlich war: einerseits wurde ein System von 3000 km Hochleistungsstrassen geschaffen. Andererseits wurde der von Güterfernverkehrsunternehmen durchgeführte LKW-Verkehr drastisch gedrosselt. Auch die Einordnung der Verkehrspolitik in die Aufrüstungspolitik ergibt ein verwirrendes Bild: Weder wurden Anreize zur Verbreitung des LKWs bei Privatunternehmen geschaffen, um dem Heer Transportkapazität bereitzustellen, noch diente die Autobahn dem Aufmarsch der Truppen. Die folgende Abbildung fasst die Widersprüche der NS-Verkehrspolitik zusammen:

⁵³ Verordnung No K2.566 vom 2.2.1938 über „Sofortmaßnahmen zur Förderung des Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen“, siehe Reichsverkehrsblatt, Edition B, vom 2. Februar 1938, S. 27.

⁵⁴ Brief von Bormann am 19. Mai 1938, in: BA R5, 8126. Bormann schrieb, dass Hitler 60.000 LKWs in naher Zukunft erwarte. Verordnung K2.6331 Reichsverkehrsblatt, Edition B, vom 22. Juni 1938, S. 133 und Verordnung K 2.5156 vom 15. Juni 1938, *ibid.*, S. 132

⁵⁵ Der Vierjahresplan, 1938, Heft 9, S. 547f

⁵⁶ Düsseldorfer Nachrichten vom 11. Oktober 1938, in: BA, R5, 8126 und Protokoll der Konferenz des RKB vom 27. Oktober 1938, in: BA R5, 8126

Widersprüche in der NS-Verkehrspolitik

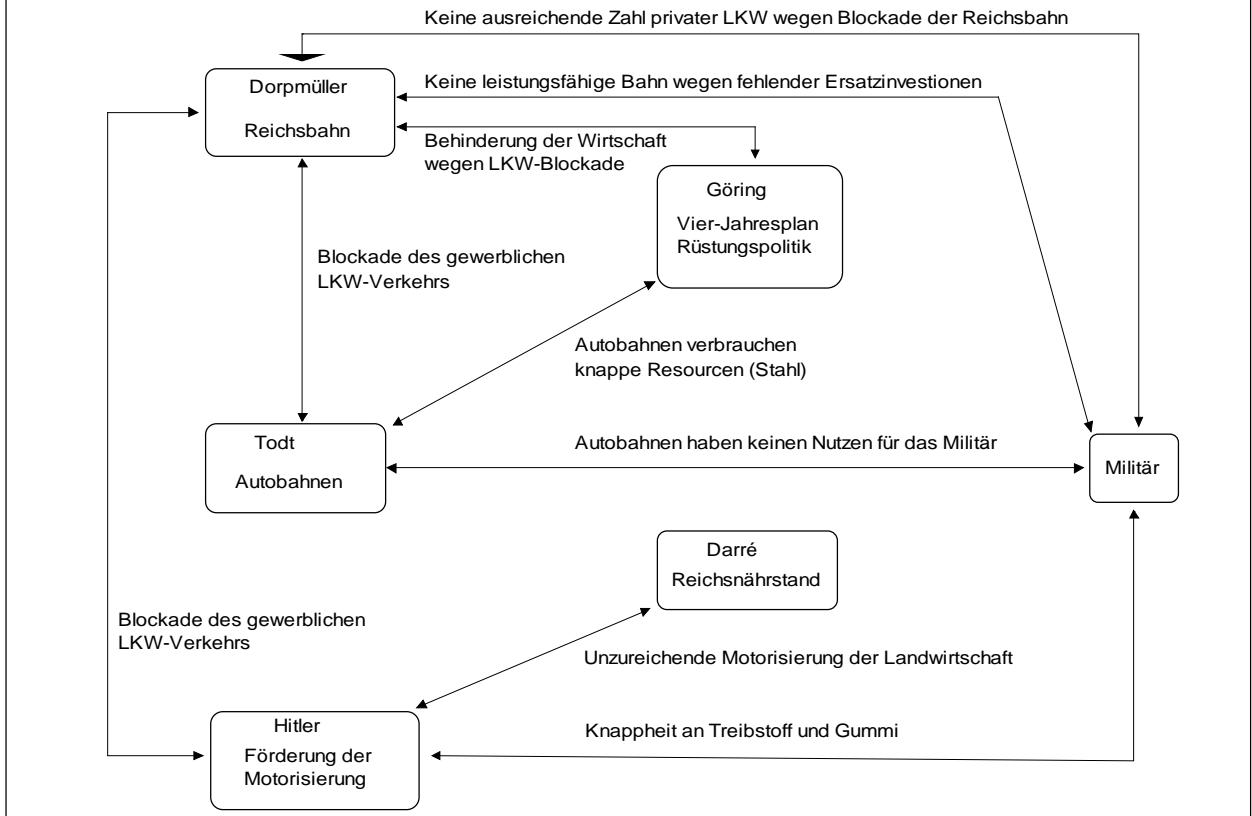


Abbildung 1: Widersprüche der NS-Verkehrspolitik

Abkürzungen:

AdR1: Akten der Reichskanzlei, Regierung Hitler 1933-1938, herausgegeben von *Konrad Repgen*, Teil I: 1933/34, Band 1, bearbeitet von *Karl-Heinz Minuth*, Boppard am Rhein 1983