

**Die Automobiltechnik als Dienstleistung. Die Entstehung von Werkstätten, Tankstellen, Reifenhandel, Garagenbetrieben und Autohandel in Deutschland 1920 bis 1939.**



Vortrag VDI Arbeitskreis Technikgeschichte Berlin am 9. März 2017

**Working Paper in the History of Mobility No. 22/2017**

Richard Vahrenkamp  
Logistic Consulting Berlin  
Email: [vahrenkamp2016@gmx.de](mailto:vahrenkamp2016@gmx.de)  
Web: [www.vahrenkamp.org](http://www.vahrenkamp.org)

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Die Quellenlage und Vorarbeiten.....	5
3	Ist die Automobildichte ein Indikator für Dienstleistungen?.....	8
4	Der Autohandel und Werkstätten in Deutschland.....	17
5	Der Reifenhandel.....	26
6	Die Treibstoffpolitik und das Tankstellennetz.....	29
7	Garagen als Service-Stationen .....	46
8	Zusammenfassung .....	53

# 1 Einleitung

Bisher behandelte die Wirtschafts- und Technikgeschichte das Automobil vornehmlich aus dem Blickwinkel der Automobilproduktion. Standorte von Fabriken, die interne Fabrikorganisation, die Einführung des Fließbandes und Outputzahlen waren Gegenstand der Analysen. Dagegen fehlte weitgehend die Fragestellung, welche Rolle der Handel und die angeschlossenen Hilfgewerbe der Automobilwirtschaft bei der Verbreitung des Automobils gespielt haben. Damit kann aufgezeigt werden, wie frühe Grundlagen der sich entwickelnden Dienstleistungsgesellschaft gelegt wurden.

Das Automobil verbreitete sich in den 1920er Jahren rapide. Der Bestand in Deutschland stieg mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von knapp 33 Prozent p.a. von 32.000 im Jahre 1920 auf 501.000 im Jahre 1930 an.<sup>1</sup> Damit war eine beachtliche Automobildichte erreicht, die jedoch noch weit entfernt war von den Größenordnungen, welche die zahlreichen Promotoren des "Volkswagens" erträumt hatten.<sup>2</sup> Das Automobil als Artefakt kann aber kaum für Transportdienstleistungen genutzt werden, ohne eine entsprechende Umwelt vorzufinden, die aus technischen, sozialökonomischen und rechtlichen Bedingungen besteht. Interessant ist es, die 1920er Jahre zu studieren, da sich in dieser Zeit nicht nur das Automobil in der Gesellschaft verbreitet hatte, sondern auch die Umweltbedingungen für das Artefakt Automobil in Deutschland geschaffen wurden, so dass sich erstmals Ansätze zu einem "Soziotechnischen System Automobil" herausgebildet haben.

Um das System Automobil durchzusetzen, spielte der Autohandel in den 1920er Jahren eine bedeutende Rolle. Die ersten Ansätze zur Massenproduktion fanden ihre Ergänzung in der Massendistribution des Handels. Sowohl die zeitgenössischen Veröffentlichungen wie auch spätere Studien zur Automobilindustrie der 1920er Jahre sind sehr stark produktorientiert oder produktionsorientiert und weisen Absatzzahlen der einzelnen Autowerke auf. Aspekte des Handels kommen kaum bzw. nicht vor. Dargestellt werden Absatzzahlen, wobei mit leicht nationalistischem Unterton heimische und ausländische Modelle und Fabriken

---

<sup>1</sup> Reiner Flik: Von Ford lernen? Automobilbau und Motorisierung in Deutschland bis 1933, Köln 2001, S. 281.

<sup>2</sup> Heidrun Edelmann: Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand. Die Geschichte der Verbreitung von Personenkraftwagen in Deutschland, Frankfurt 1989. Kurt Möser: Geschichte des Autos, Frankfurt 2002, S. 207-217.

unterschieden werden. Dieses trifft auch für Veröffentlichungen aus den Ländern Italien und Frankreich zu.<sup>3</sup>

Den Begriff „Dienst am Kunden“ führte der Autohandel in Deutschland in den 1920er Jahren ein und legte damit einen Grundstein für die sich entwickelnde Dienstleistungsgesellschaft.<sup>4</sup> Der Dienstleistungsaspekt betraf nicht allein den Autohandel im engeren Sinne, sondern auch die um das Auto gruppierten Dienstleistungen: Montage von Zubehör, Überprüfung in Werkstätten, Reparatur, Reifenhandel und Reifenreparatur, Vorratshaltung von Ersatzteilen, Aufbau eines Tankstellennetzes mit angeschlossenen Werkstätten und Ersatzteilen wie Zündkerzen, sowie Garagenbetriebe, die Parkmöglichkeiten, Schutz, Reinigung, Pflege und Reparatur boten. Allerdings setzte sich erst unter dem Druck der straff organisierten Vertriebssysteme von Ford und General Motors (im Folgenden GM) in Deutschland auch bei den selbständigen Autohändlern der Marketingkonzept "Dienst am Kunden" als Organisationsansatz für die Führung von Autohandelsgeschäften zu Ende der 1920er Jahre durch.<sup>5</sup>

Die Dienstleistungen in der Werkstatt und der Reifenreparatur waren in den 1920er Jahren viel wichtiger als heute, da die Autos sehr reparaturanfällig waren. Reifenpannen waren häufig, nicht zuletzt wegen zahlreicher Nägel auf der Straße, die von Pferdehufbeschlägen stammten, bis das Automobil das Pferd endgültig von der Straße verdrängt hatte.

---

<sup>3</sup> Reinhold Bauer: Krisenreaktionen. Die deutsche Automobilindustrie in der Zwischenkriegszeit, in: Kurt Möser, Marcus Popplow und Elke Uhl (Hg): Auto. Kultur.Geschichte, Stuttgart 2013, S. 45-54. Kurt Möser: Innovationskulturen um das Automobil, in: Rolf-Jürgen Gleitsmann und Jürgen E. Wittmann (Hg.): Innovationskulturen um das Automobil, Stuttgart 2012, S. 25-50. Paolini, Federico: Un paese a quattro ruote. Automobili e società in Italia, Venezia 2005. Jean-Louis Loubet: Histoire de L'Automobile Francaise, Paris 2001.

<sup>4</sup> Adolf Meurer: Betrachtungen über den Kundendienst, in: Das Last-Auto, 4 (1929), S. 11.

<sup>5</sup> Ernst Kleinrath: Die Krisis im Kraftfahrzeuggewerbe, Berlin 1929 (Schriftenreihe des Reichsverbands des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes e.V.), S. 9.

## 2 Die Quellenlage und Vorarbeiten

Wenn der Absatz der Autofabriken nicht über eine werkseigene Organisation („Niederlassungen“) erfolgte, traten selbständige freie oder vertragsgebundene Händler auf. Daher ist diese Organisationsform sehr kleinteilig und wurde bisher von der Wirtschaftsgeschichte kaum untersucht. Bei der Erforschung des Autohandels in den 1920er Jahren kann die Forschung kaum auf Archivmaterial – außer bei den Herstellern Ford, GM und Daimler – zurückgreifen. Opel als einer der wenigen heutigen Hersteller in Deutschland mit einer in die 1920er Jahre zurückreichenden Werks-geschichte besitzt kein eigenes Werksarchiv mehr. In den 1920er Jahren war eine Vielzahl von Herstellern in Deutschland tätig, im Jahre 1928 waren es 67. Die meisten davon sind mit ihren Archiven untergegangen, wie z.B. der in Brandenburg an der Havel ansässige, heute weitgehend unbekannte Hersteller Brennabor, der im Jahre 1924 der größte Hersteller von PKW in Deutschland war, aber im Jahre 1931 geschlossen wurde, vergl. folgende Abbildung.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Frank Zapf und Renate Zapf: Brennabor: Vom Korbmacher zum Autokönig, Lapersdorf 2005, S. 261.

Schenken Sie Ihren Lieben zu Weihnachten etwas Bleibendes von Wert. Schenken Sie einen rassigen, leistungsfähigen BRENNABOR. Sie und die Ihren werden mit ihm täglich neue Freude, täglich neue Vorteile erleben. Besuchen Sie unseren Vertreter. Fahren Sie eines der preisgekrönten Modelle, das Ihren speziellen Anforderungen am meisten zusagt. Auch Sie werden zugeben:

**Kein schöneres Weihnachtsgeschenk als der**

**BRENNABOR**

GEBR. REICHSTEIN BRENNABOR-WERKE BRANDENBURG (Havel)  
 Verkauf durch die Niederlassungen der Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken und die Brennbabor-Vertretungen.  
 Autorisierte Vertretung für Oesterreich: Pilsitz & Co., Wien IV, Karlsplatz 7 (Verkaufshallen). Telefon: U-43-5-72.

Abbildung 1: Die elegante Welt in der Werbung für ein Brennbabor Automobil mit kolonialem Ambiente, auf das der schwarze Diener verweist..<sup>7</sup>

Anstelle von Unternehmensarchiven wurden hier als Primärquellen die Veröffentlichungen folgender Verbände ausgewertet:

- Der Deutsche Automobil-Händler-Verband, der sich im Jahre 1928 umbenannt hatte in den Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes e.V. (im Folgenden: Autohändlerverband). Hier wurden die Jahresberichte ausgewertet. Der Autohändlerverband organisierte die Autowerkstätten, den Reifenhandel und die Garagenunternehmer in eigenen Fachgruppen.
- Die Vereinigung Deutscher Gummireifen-Händler und Reparatoren, welche die Zeitschrift „Die Gummibereifung“ herausgab. Die Vereinigung Deutscher Gummireifen-Händler und Reparatoren wird im Folgenden Reifenhändlerverband genannt.
- Der Reichsverband der Garagenbesitzer, welcher die Zeitschrift "Das Garagenwesen" herausgab.

<sup>7</sup> Quelle: Ebenda.

- Die Zeitschrift des ADAC, die ADAC Motorwelt.

Ferner wurde untersucht, wie der Autohandel in der Tagespresse auftrat. Dies geschah am Beispiel einer großen Berliner Tageszeitung, der „BZ am Mittag“ im Zeitungsarchiv des Axel Springer Verlags in der Besselstrasse in Berlin. Die Auswertung der Anzeigen dieser Zeitung ergab für Berlin eine Übersicht über die Händler der verschiedenen Hersteller, die auch einen Ersatzteilservice boten. Auch wurde das Thema Autohandel in der Verbandspresse der Autolobby erhoben, nämlich in der ADAC Motorwelt und in der Automobilrundschau (Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins).<sup>8</sup> Zusätzlich konnten zeitgenössische Dissertationen über Autofinanzierung, Änderung des Konsumverhaltens und der Absatzorganisation von General Motors herangezogen werden. Bei den zeitgenössischen Veröffentlichungen sind die Jahresberichte des Reichsverbands der Automobilindustrie zu nennen: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftfahrzeugindustrie, wie auch das Handbuch der internationalen Automobilindustrie.<sup>9</sup>

Ob es sinnvoll ist das Thema Autohandel über die 1920er Jahre hinaus bis in die NS-Zeit 1933 bis 1939 auszudehnen, konnte nicht abschließend beurteilt werden, da das Gesetz zum Schutz des Einzelhandels vom 12. Mai 1933 zwar zunächst gegen die großen Kaufhäuser gerichtet war, dann aber eingesetzt wurde, um die Neueröffnung von Ladengeschäften überhaupt zu erschweren, mit dem Ziel, die Wirtschaft auf die Kriegsproduktion auszurichten und „überflüssige“ Dienstleistungen zu eliminieren. Immerhin gab es seit 1933 ein Verbot, neue Tankstellen zu bauen, von dem allerdings die Tankstellen am neuen Autobahnnetz ausgenommen waren.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Zur Geschichte der "Motorpresse" siehe Ulrich Kubisch: Das Automobil als Lesestoff: Zur Geschichte der deutschen Motorpresse, Berlin, 1998.

<sup>9</sup> Die Jahrgänge der Zeitschrift für Handelswissenschaft und Handelspraxis der Jahre 1928 bis 1930 enthalten keine Veröffentlichungen zum Automobilhandel, ebenso wenig wie die Handelsenquete des Reichstages.

<sup>10</sup> Deutsche Bauzeitung, 31. Juli 1935, S.622.

### 3 Ist die Automobildichte ein Indikator für Dienstleistungen?

Wenn man in die Automobildichte in den einzelnen Städten – also die Anzahl der Einwohner pro zugelassenem Automobil – betrachtet, so könnte ein Zusammenhang vermutet werden zwischen der Höhe der Automobildichte und der Intensität der erbrachten Dienstleistungen. Diese These lässt sich aber nicht ohne weiteres bestätigen, wie anhand der Daten des Rheinlandes gezeigt wird. Nach den Daten des statistischen Jahrbuchs des Deutschen Reiches besaßen die 50 Großstädte in Deutschland im Jahre 1932 die folgenden, in der nach der Automobildichte geordneten Tabelle 1 dargestellten, Automobildichten.

Rang	Stadt	Anzahl Personenkraftwagen	Anzahl Einwohner pro PKW	Einwohnerzahl	Rang	Stadt	Anzahl Personenkraftwagen	Anzahl Einwohner pro PKW	Einwohnerzahl
1	Stuttgart	7.295	55	402085	26	Magdeburg	3.191	97	310200
2	München	11.040	67	734712	27	Krefeld-Uerding	1.544	109	167580
3	Bielefeld	1.788	67	120292	28	Solingen	1.257	111	139800
4	Frankfurt a.M.	7.912	68	534560	29	Stettin	2.361	114	269400
5	Hannover	6.120	74	450108	30	Königsberg i.Pr.	2.560	117	298973
6	Münster i. W.	1.587	76	120588	31	Breslau	5.139	120	615042
7	Karlsruhe	2.002	78	156230	32	Remscheid	846	121	101990
8	Dresden	8.066	79	634161	33	Wuppertal	3.382	122	411742
9	Erfurt	1.791	79	141340	34	Augsburg	1.395	127	176988
10	Braunschweig	1.959	80	156808	35	Altona	1.903	127	241668
11	Nürnberg	5.120	82	418686	36	Gladb.-Rheydt	1.570	128	200550
12	Wiesbaden	1.862	82	153558	37	Lübeck	1.009	129	130300
13	Bremen	3.765	83	312798	38	Ludwigshafen a.Rh.	792	137	108735
14	Chemnitz	4.373	83	363615	39	Kiel	1.580	140	220798
15	<b>Berlin</b>	<b>51.585</b>	<b>84</b>	<b>4333634</b>	40	Hagen i.W.	1.029	142	146240
16	Aachen	1.817	84	153426	41	Harburg-Wilhelmsburg	732	156	114000
17	Mannheim	3.150	85	268749	42	Dortmund	2.884	184	530841
18	Köln	8.616	86	737480	43	Essen	3.084	211	649686
19	Plauen	1.331	87	116071	44	Duisburg	2.029	216	438192
20	Leipzig	7.967	89	712953	45	Mülheim a.R.	605	222	134384
21	Kassel	1.943	90	174240	46	Bochum	1.428	225	322000
22	Düsseldorf	5.131	91	467840	47	Gleiwitz	435	256	111375
23	Mainz	1.460	92	133601	48	Gelsenkirchen	1.253	266	332880
24	Hamburg	12.186	94	1146717	49	Oberhausen	657	297	195133
25	Halle a.S.	2.118	96	204303	50	Hindenburg i.O.-S.	316	417	131882
						<b>Zusammen</b>	<b>204.965</b>		

Tabelle 1: Automobildichte (PKW-Dichte) der Grossstädte im Deutschen Reich am 1. Juli 1932.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reiches 1933, S. 159. Die Anzahl der Personenkraftwagen ist ohne Lastkraftwagen und Motorräder zu verstehen, aber einschließlich Omnibussen, die aber kaum ins Gewicht fallen.



Auffallend ist daran, dass sich auf den ersten Rangplätzen der Tabelle die Residenzstädte der ehemaligen Bundesstaaten des deutschen Reiches finden. So steht Stuttgart als Residenzstadt des Königreiches Württemberg auf Platz eins und München als Residenzstadt des Königreiches Bayern an Platz zwei. Auf Platz fünf finden wir Hannover, das bis 1866 Residenzstadt des Königreiches Hannover war. Münster auf Platz sechs war Residenzstadt eines regierenden Bischofs. Es folgen Karlsruhe und Dresden ebenfalls als Residenzstädten des Großherzogtums Baden und des Königreiches Sachsen. Braunschweig auf Platz zehn steht als Mittelpunkt eines Herzogtums. Desgleichen Wiesbaden auf Platz zwölf und Kassel und auf 21.

Die hohe Repräsentanz der Residenzstädten auch den vorderen Rangplätzen kann dahingehend interpretiert werden, dass die Vielzahl der höheren Verwaltungsfunktionen mit hochbezahltem Personal in diesen Städten auch zu einer weiten Verbreitung des Automobils zu mindestens für private Zwecke geführt hat, wobei die Residenzstädte kaum Industrieansiedlungen vorzuweisen hatten. Eine geringe Zahl von Arbeitern als Einwohner ohne Automobil führte zu einer hohen PKW-Dichte. Umgekehrt finden sich die Arbeiterstädte des Ruhrgebietes, in denen wenig höheres Verwaltungspersonal angesiedelt war, auf den hinteren Rangplätzen der Tabelle wieder. Berlin als Hauptstadt des deutschen Reiches steht lediglich auf Platz 15 der Automobildichte, da Berlin als größte Industriestadt Deutschlands zwar sehr viele Verwaltungsfunktionen vereinigte, aber auch einen hohen Arbeiteranteil an der Bevölkerung aufwies. Ebenso rutschte das eigentlich reiche Hamburg als zweitgrößte Industriestadt Deutschlands bloß auf Platz 24.

Greift man sich aus der Tabelle insbesondere die Städte Köln und Düsseldorf aus dem Rheinland heraus, so finden sich die beiden Städte auf den Plätzen 18 und 22. Dieses überrascht insofern, als allgemein bisher von einer hohen Automobildichte im Rheinland ausgegangen wurde. Nicht zuletzt deswegen wurde die von Konrad Adenauer als Kölner Oberbürgermeister vorangetriebene erste Autobahn Deutschlands im Jahr 1932 eröffnet.<sup>12</sup> Die folgende Karte in der Abbildung zeigt das Straßennetz des Rheinlandes auf.

---

<sup>12</sup> Richard Vahrenkamp: Der lange Weg zur Autobahn Köln – Bonn. Verkehrspolitik und Autobahnbau im Rheinland 1925 bis 1932, in: Geschichte im Westen, Bd. 26, 2011, S. 178-189.

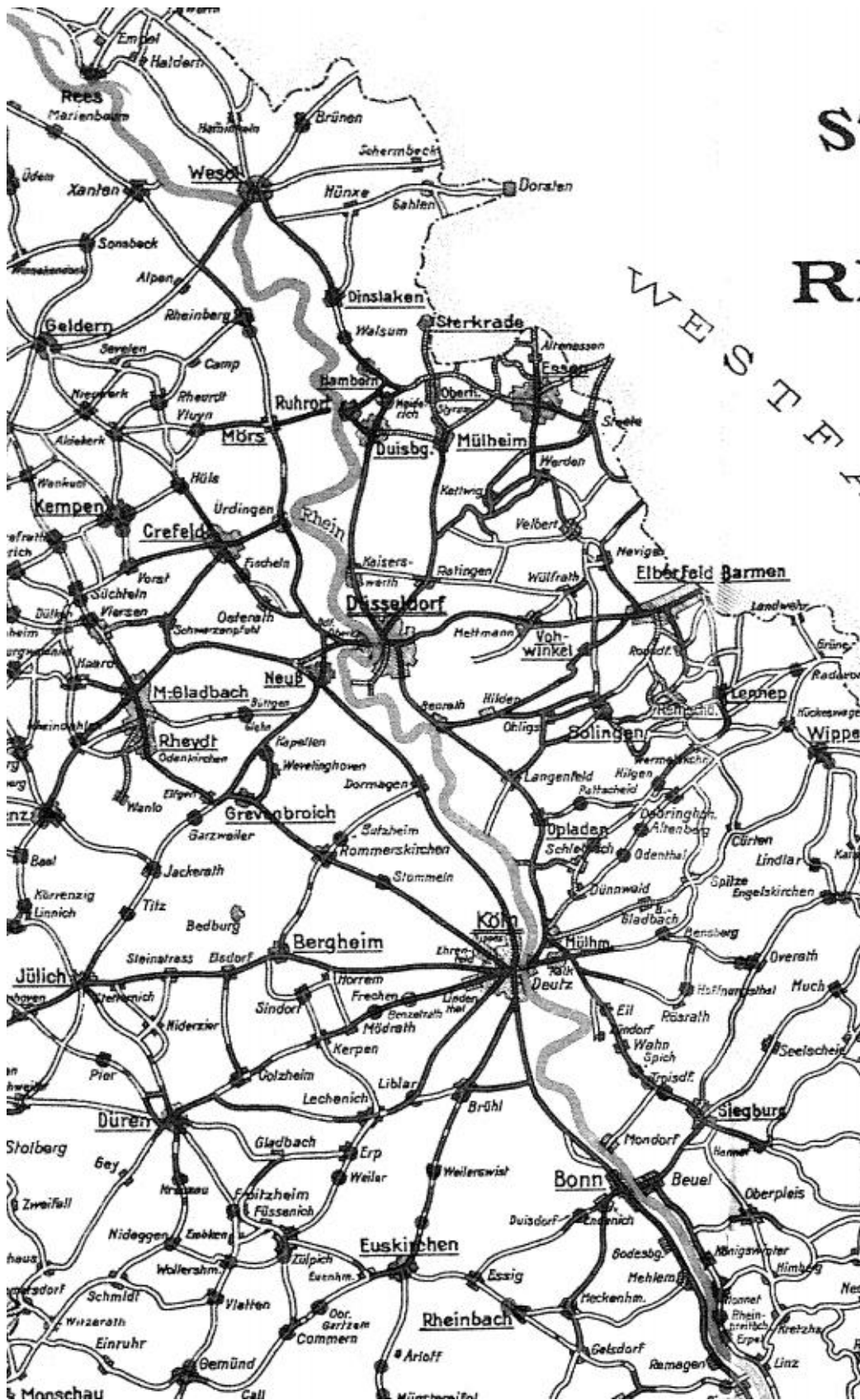


Abbildung 2: Das Strassennetz im Rheinland 1926.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Bericht und Antrag des Provinzialausschusses über den Fortgang des Ausbaus der Provinzialstrassen im Jahre 1926, in: Verhandlungen des 73. Rheinischen Provinziallandtages April 1927, Drucksache 22, Anlage.

Trotz der in der Tabelle für die Städte Köln und Düsseldorf niedrigen Rangplätze waren im Rheinland zahlreiche Aktivitäten zur Unterstützung des Automobilisten als begleitende Dienstleistung identifizierbar. So seien Warnschilder an der Landstraße Köln – Bonn aus dem Jahre 1929 in den Abbildungen 3 und 4 gezeigt, das von der regionalen Organisation des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs ADAC in Kooperation mit der Kölner Versicherungsgesellschaft Aggripina aufgestellt wurde. Diese Versicherung bot zudem als erste Versicherung in Deutschland eine Fahrzeug-Unfall-Versicherung an.<sup>14</sup>



Abbildung 3: Ein Schild an der Landstraße Köln – Bonn warnt vor einer Kreuzung 1929.

---

<sup>14</sup> ADAC Motorwelt 1929, Heft 51, S. 23. Peter Koch: Geschichte der Versicherungswirtschaft in Deutschland, 2012, S. 261. In seiner Studie zur Geschichte des Automobils zeigt Christoph Merki die Geschichte der Haftpflicht-Versicherung für Automobilisten auf, siehe Christoph Merki: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895 – 1930: Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien 2002, S. 354-360.



Abbildung 4: Ein Schild an der Landstraße Köln – Bonn fordert 1929 langsames Fahren.

Das Rheinland war ebenfalls führend beim Aufbau von Strassenhilfsdiensten. Der Gau Rheinland des ADAC eröffnete im Oktober 1928 mit vier Dixi-Wagen den ersten Straßenhilfsdienst des ADAC in Deutschland, wobei die Hilfewagen auf den beiden stark befahrenen Strecken Köln-Koblenz und Köln-Düsseldorf jeweils mehrmals täglich Hilfe leisten konnten, wie der ADAC mit einer Statistik nachwies. Die Mitglieder des ADAC erhielten die Hilfe kostenlos.<sup>15</sup> Die folgende Abbildung zeigt die Dixi-Wagen des ADAC Hilfsdienstes:



Abbildung 5: ADAC-Hilfewagen Dixi 1929.<sup>16</sup>

Der Deutsche Automobil-Händler-Verband betrieb Autohilfsdienste stärker im Raum Berlin. Er begriff die Einrichtung eines Autohilfsdienstes auf Landstraßen, der "Aha Autohilfe", die er zusammen mit anderen Verbänden seit 1928 betrieb und der verunglückten oder liegengebliebenen Autofahrern zur Hilfe eilen sollte, als Teil des Kundendienstes. Unterstützt

<sup>15</sup> ADAC Motorwelt, Nr. 5, 1929, S. 18f.

<sup>16</sup> Ebenda.



wurde die Hilfeleistung von einem Telefonsystem an Landstraßen, das alle vier bis fünf Kilometer einen Anschluss erhielt und von der Aha Autohilfe aufgebaut wurde. Autofahrer konnten mit portablen Telefongeräten Hilfe rufen, welche die Aha Autohilfe kostengünstig an Autofahrer auslieh. Zunächst hatte die Aha-Autohilfe die Strecken Berlin-Swinemünde, Berlin-Leipzig und Berlin-Magdeburg mit diesen Telefonanschlüssen ausgerüstet. Zudem publizierte der Verband Streckenkarten, auf denen Forsthäuser und Gaststätten mit Telefonanschluss verzeichnet waren. Die folgende Abbildung zeigt eine Karte der 142 km langen Strecke München-Ulm.<sup>17</sup> Die Aha Autohilfe trat in Wettbewerb mit dem Autohilfsdienst, den der ADAC Ende der 1920er Jahre aufbaute.

**München — 142 km — Ulm**

Hin-fahrt	Rück-fahrt	Vom Ort im Ort	Ortsnamen	Nächste AHA-Station	Nächster Fernsprecher	Streckenkarte
0	142	0	München	Siehe bes. Plan		
5	137	5	Leim		Oe. PA.	
8	134	3	Pasing		Oe. PA. u. Bhl.	
12.5	129.5	4.5	Freibham	Pealing: Georg Rössner, Münchner Str. 28a, F. 80525. Tank	Oe. Pag. Um.	
15	127	2.5	Germering		Neugermring. Oe. Chf. Mater Um.	
16.3	125.3	1.7	Puchheim		Oe. Bhl. Um.	
20.7	121.3	4	Hoflach		Alling. Oe. Pag. Um.	
21.9	120.1	3.5	Kreuzung Straße-Eisenbahn		Oe. Bhl. Um.	
25.4	116.6	1.2	Fürstenfeldbruck	Fürstenfeldbruck: Heur. Rössig, F. 76. Tank		
28.7	113.3	3.3	Puch		Oe. PA.	
33.7	108.3	5	Mammendorf		Oe. Chf. Staffeler	
36.7	105.3	3	Hattenhofen		Pag. Um.	
43	99	6.3	Alt-Hegnabg.		Oe. Gtbl. Eberl	
47	95	4	Steinach		Oe. Pag.	
50.3	91.7	3.8	Merching	Mering: J. Brunnhöber, F. 59. Tank	Oe. Gtbl. J. Gelb U.	
53	89	2.7	Mering		Oe. Pag. Um.	
58	84	5	Bhf. Kissing		Oe. Pag. im Bhl.	
63.3	78.7	5.3	Hochzoll		Oe. Pag. Um.	
66.5	75.5	3.2	Angaburg	Siehe unten	Alle Oe.	
71.1	70.9	4.6	Kriegshaber	Kriegshaber: Josef Rissenegger, Ulmer Straße 150, F. 3676. Tank	Oe. Pag. u. Nordbhl.	
73.1	68.9	2	Steppach	Steppach: Lorenz Jochum, Alpenstraße 16, F. 323. Tank	Oe. Hl. Um.	
77.5	64.5	4.4	Biburg		Oe. Pag. Um.	
84.5	57.5	3	Horgau	Zusmarshausen: Anton Schmidt, Augsburg Str. F. 3. Tank	Oe. Gend.	
85.5	57.5	1	Auerbach		Oe. Brauerei Grabber Um.	
91.3	50.7	3.8	Zusmarshausen		Oe. Pag. Um.	
95.8	46.2	4.5	Landenberg		Oe. Gelb. Miehle	
98.3	43.7	2.5	Gistweg		Oe. Gtbl. Finck	
102.3	39.7	4	Rothaupten		Oe. Landw. Salze	
104.6	37.4	2.3	Röllingen		Oe. in der Schule	
106.1	35.9	1.5	Bhf. Burgau	Burgau: J. Schmidt, F. 65. Tank	Oe. Pag. Bhl.	
107.9	34.1	1.8	Burgau		Oe. Pag.	
108.9	33.1	1	Ob.-Knörring		Oe. Gtbl. Bleich	
109.9	32.1	1	Unt.-Knörring		Oe. Gtbl. Zach	
111.2	30.5	1.3	Kl. Anhausen		Oe. Gtbl. Mader	
118	24	1.8	Günzburg	Günzburg: Gg. Klein, Markt-platz 14, F. 33. G. Tank	Alle Oe.	
122.3	19.7	4.8	Leipheim		Oe. Pag. Um.	
127.1	14.9	4.8	Unt.-Fahlheim		Oe. Brauerei Vogt	
128.1	13.9	1	Ob.-Fahlheim		Oe. Brauerei Gairing Um.	
130.1	11.9	2	Nersingen	Neus-Ulm: Anton Hult, Augsburg Str. 100, F. 354. Tank	Oe. Pag. u. Gend.	
134	8	4	Burlafingen		Oe. Brauerei „zum Hirsch“ Um.	
136	6	2	Pfuhl		Oe. Pag.	
139	3	3	Offenhausen		Oe. Hl.	
141	1	2	Neus-Ulm		Alle Oe.	
142	0	1	Ulm	Siehe unten	Alle Oe.	

Angaburg: Edgar Meyer, Kitzmarkt. F. 3334. Tank. Gar. — J. u. G. Haas, Volkhardstr. 12, F. 10360. Tank. — Ak.-Hilfsdienst: Habersitter & Kern, Wallstraße 187, F. 3909. Ulms Schmid, von Hinrichs & Co., Keplerstr. 2, F. 690. Tank. — Gustav Mack, Platz-gasse 29, F. 3597. Tank. — August Schweizer, Lange Straße 10, F. 124. Tank. — Ak.-Hilfsdienst: Th. Budde, Schwilmengasse 7, F. 1602.

Abbildung 6: Streckenkarte der Aha-Autohilfe mit Telefonmöglichkeiten in Forsthäusern und Gasthäusern (Das Garagenwesen, Heft 20, 1927, S. 332).

<sup>17</sup> Geschäftsbericht 1928 (wie Anm. 40), S. 25. Auto und Wirtschaft, 1929, Nr. 8, S. 109. Das Garagenwesen, Zeitschrift des Reichsverbandes der Garagenbesitzer, Nr. 20, 1927, S. 332.

Neben dem Rheinland und dem Raum Berlin waren auch in anderen Regionen Aktivitäten zur Durchsetzung des Systems Automobil zu beobachten, so z.B. in Leipzig. Diese Stadt nimmt in Tabelle den Platz 20 zwischen Köln und Düsseldorf ein. Erst so spät wie im Jahre 1930 wurden in Leipzig überhaupt Wegweiser aufgestellt, um ortsfremden Automobilisten eine Orientierung zu ermöglichen. Die Verkehrswacht – ein im Jahre 1924 in Berlin gegründeter Zusammenschluss von Verbänden der Automobillobby zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – stellte auf eigene Kosten insgesamt 62 Wegweiser in Leipzig in Absprache mit der Stadtverwaltung auf, vergleiche die folgende Abbildung.<sup>18</sup>



Abbildung 7: Wegweiser für Automobilisten in der Innenstadt von Leipzig 1930.

Wenn man eine Regression unter den Top 25 Städten der Tabelle anlegt, so erhält man die Grafik der Abbildung 8, welche die Einwohnerzahl der Städte derem PKW-Bestand gegenüberstellt.<sup>19</sup> Man erkennt an der Regressionsgleichung  $y = 0,0118x + 252,18$ , dass pro 100 Einwohnern-Zuwachs (  $x$  ) der Bestand von PKWs um 1,18 zunimmt (  $y$  ). Dieser Wert ist der mittlere Wert über alle 25 Städte und entspricht einer Automobildichte von 84 PKW pro Einwohner. Wie in der Grafik dargestellt, sind die Städte Stuttgart und München, welche die höchsten PKW-Dichten aufweisen, weit oberhalb der Regressions-Graden positioniert. Unterdurchschnittlich ist Hamburg unterhalb der Regressionsgraden angesiedelt, da Hamburg einen hohen Arbeiteranteil an der Bevölkerung besitzt. Düsseldorf und Köln sind ebenfalls unterhalb der Regressions-Graden mit einer unterdurchschnittlichen PKW-Dichte

<sup>18</sup> Auto und Wirtschaft 1930, Heft 10, S. 297f.

<sup>19</sup> Unter den Top 25 Städten ist Berlin mit einer Einwohnerzahl von 4,3 Millionen ausgenommen, da Regression in mit einer Spannweite von zwei Zehnerpotenzen nicht sinnvoll sind.

von 91 bzw. 86 Einwohnern pro PKW vertreten, was der These von der hohen Automobildichte im Rheinland widerspricht. Die Regression ist sehr gut, da sie 93% der Varianz der Daten erklärt, wie man aus dem Wert von  $R^2$  von Abbildung ablesen kann.

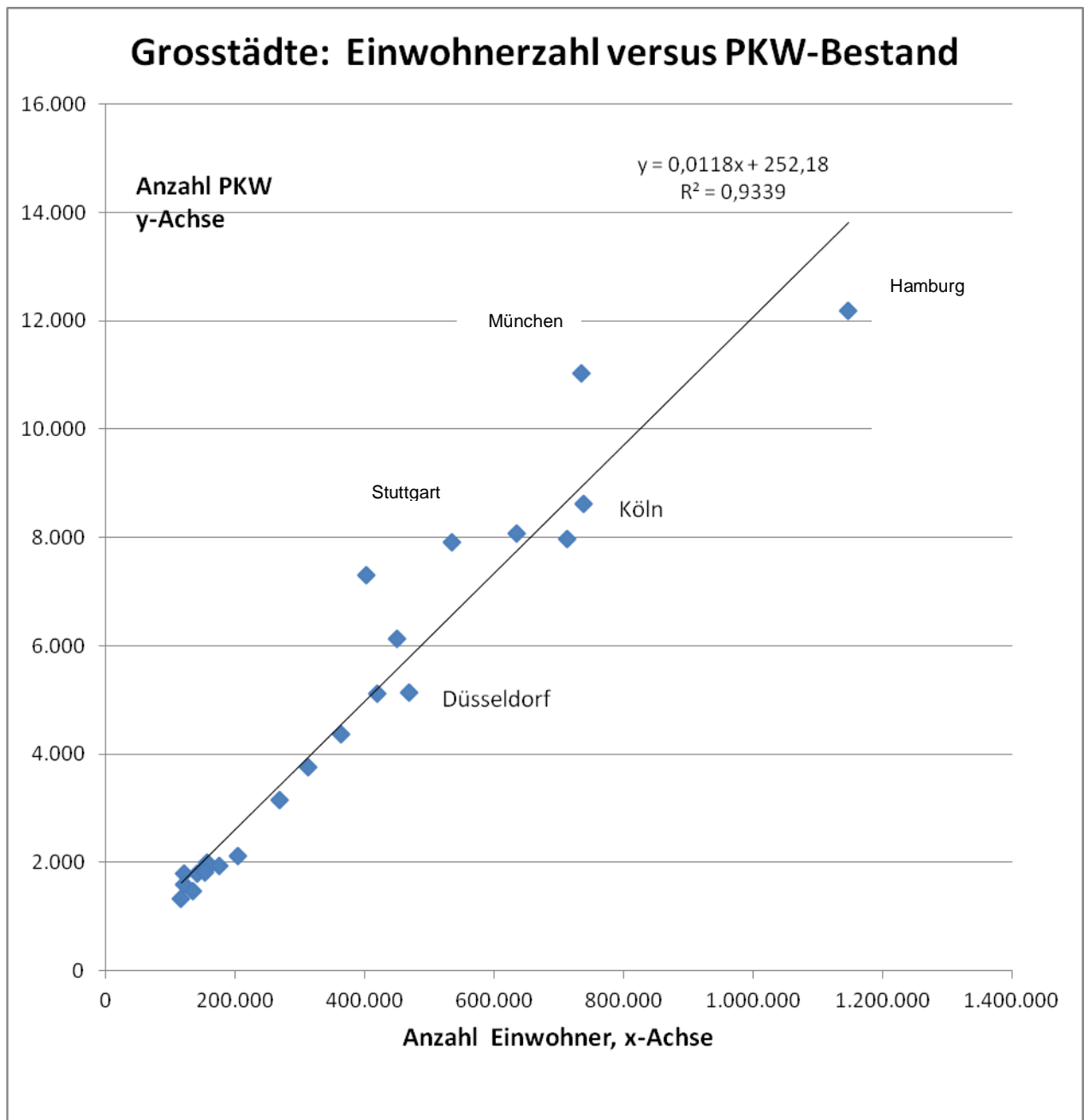


Abbildung 8: Regression Einwohner versus Automobilbestand unter den Top 25 Städten der Tabelle 1





## 4 Der Autohandel und Werkstätten in Deutschland

Wie bei Innovationen vielfach vorzufinden, brachte auch das Automobil als Innovation in den 1920er Jahren zahlreiche konkurrierende Hersteller hervor, die in der Fachpresse als „Fabriken“ bezeichnet wurden. Zwar schritt der Konzentrationsprozess voran, aber im Jahre 1928 waren noch 27 deutsche Hersteller mit 67 Haupt- und 28 Nebentypen am deutschen Markt vertreten.<sup>20</sup> Seit 1926 bauten ausländische Hersteller Montagewerke in Deutschland auf: Hudson-Essex in Berlin-Spandau, Willi Oberland in Berlin-Adlershof, Citroen in Köln-Pohl und GM in Berlin-Wittenau. Ford eröffnete im Jahre 1931 eine Montagefabrik in Köln.<sup>21</sup>

Daten zu der Anzahl der Betriebe im Autohandel, zur Beschäftigung und zum Umsatz sind aus der Verbandspresse weder für den Automobilhandel noch für den Reifenhandel verfügbar. Die ADAC Motorwelt berichtete einmal von 14.000 Reifenhändlern, während das Organ des Reifenhändlerverbandes von 9.000 Händlern sprach.<sup>22</sup> Stefan Krebs nennt die Zahl von 20.000 Reparaturwerkstätten in Deutschland im Jahre 1929, wobei offen bleibt, wie hoch der Anteil der Werkstätten des Autohandels war.<sup>23</sup> In der amtlichen Statistik wurde dieses Handelssegment nicht gesondert aufgeführt. Für die Monatsberichte der Industrie- und Handelskammern war der Bereich des Autohandels zu kleinteilig, um Erwähnung zu finden, wie eine Überprüfung der Kammerberichte in Frankfurt a.M., Köln und Düsseldorf ergab.

Für die Absatzorganisation von Automobilfabriken kann man ein Netzwerk selbständiger Händler oder werkseigene Niederlassungen zu unterscheiden, wobei auch beide Formen gemischt auftraten. Das Modell selbständiger Händler ist aus Sicht der Hersteller kapitalsparend, da die Händler das Kapital zum Betrieb des Handelsgeschäfts aufzubringen hatten. Auch kann die Kenntnis der lokalen Marktbedingungen, die ein selbständiger Händler mitbringt, in der Aufbauphase eines Absatzsystems von Vorteil sein. Der Vorteil der

---

<sup>20</sup> Kleinrath: Krisis, S. 5.

<sup>21</sup> Schmidt: General Motors, S.71. Sabine Saphörster: Die Ansiedlung der Ford-Motor-Company 1929/30 in Köln, in: Rheinische Vierteljahrsblätter, Bd. 53 (1989), S. 178-210.

<sup>22</sup> Die ADAC Motorwelt, Heft 5, 1929, S. 16. Die Gummibereifung, Ausgabe 1, 1928, ohne Paginierung.

<sup>23</sup> Krebs: Notschrei (wie Anm. 21), S. 194.

werkseigenen Niederlassungen besteht darin, dass die Gewinnspanne des Händlers vom Hersteller einbehalten werden kann und der Hersteller den Absatz unmittelbar steuern kann.

Im Unterschied zu den beiden amerikanischen Herstellern und Opel, die den Absatz über ein Netzwerk selbständiger Händler organisierten, hatten die deutschen Autofabriken ein gemischtes System. Neben dem Absatzkanal der vertraglich gebundenen Händler betrieben sie eine Absatzorganisationen mit eigenen Niederlassungen, die auch als „Werkshandelsorganisation“ bezeichnet wurden. Der heute nahezu unbekannt Hersteller Brennabor in der Stadt Brandenburg, der im Jahre 1926 der größte Hersteller von Automobilen in Deutschland war, betrieb als Gemeinschaftsunternehmen mit Lloyd und NAG 20 gemeinsame Niederlassungen in Deutschland.<sup>24</sup> Nur 8 Hersteller besaßen im Jahre 1928 keine eigene Absatzorganisation und waren vollständig auf die Einwerbung von Händlern angewiesen. Dies traf besonders auf die Montagewerke der ausländischen Hersteller zu, die im Jahre 1929 ca. 35.000 Autos produzierten. Die Werkshandelsorganisationen schöpften den Großteil der Nachfrage ab und waren in den Großstädten angesiedelt, wobei Berlin an der Spitze der Niederlassungen der Fabriken stand. Für den selbständigen Autohandel blieben daher nur Orte mit geringer Nachfrage übrig. Der Autohändlerverband beklagte mehrfach, dass die Niederlassungen den Händlern Umsatz wegnähme und dass überdies das gemischte Vertriebssystem nur in Deutschland anzutreffen sei, während in anderen Ländern freie Händler den Vertrieb bestimmten.<sup>25</sup>

Die folgende Abbildung zeigt ein PKW-Handelsgeschäft in einem großstädtischen Environment im Stil der Neuen Sachlichkeit. Im Hintergrund des Selbstbildnisses von Georg Scholz vor einer Reklamesäule ist ein Handelsgeschäft für Mercedes PKW aus dem Jahre 1926 abgebildet. Davor auf dem Bürgersteig eine Benzinpumpe der Marke Stellin (Shell) mit einer Litfasssäule.

---

<sup>24</sup> Fritz Blaiich: Development of the distribution sector of the German car industry, in: Akio Okochi und Shimokawa Koichi (Hg.): Development of Mass Marketing, Tokio 1981, S. 93 – 117.

<sup>25</sup> Kleinrath: Krisis (wie Anm. 9), S. 4. Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und –gewerbes (Hg.): Geschäftsbericht 1928, Berlin, S. 16.



Abbildung 9: Georg Scholz: Selbstbildnis vor Litfasssäule, Karlsruhe 1926  
(© bpk / Staatliche Kunsthalle Karlsruhe)

Die folgende Tabelle gibt die Anzahl der Beschäftigten in den Niederlassungen von Daimler-Benz im Jahre 1926 nach der Fusion von Daimler und Benz im Jahre 1926 wieder, woran die Konzentration auf Großstädte sichtbar wird.<sup>26</sup> Die Niederlassung in Berlin zählte Jahrzehnte lang zu der umsatzstärksten von Daimler-Benz.<sup>27</sup>

<b>Standorte</b>	<b>Beschäftigte 1926</b>
Berlin	143
Dresden	99
Hamburg	96
Breslau	92
Leipzig (P)	86
Frankfurt/M. (L)	83
Königsberg	83
Köln (P)	80
Düsseldorf	75
München (P)	74
Frankfurt/M. (P)	62
Dortmund	47
Magdeburg	45
Stuttgart	36
Hannover	34
Halle	30
Baden-Baden	26
Nürnberg	21
Mannheim	20
Aachen	19
Köln (L)	5
<b>Summe</b>	<b>1256</b>
P=Personenwagenverkauf L=Lastkraftwagenverkauf	

Tabelle 2: Handels-Niederlassungen von Daimler-Benz im Jahre 1926 in Deutschland.

<sup>26</sup> Harry Niemann (Hg.): Benz&Cie – Zum 150. Geburtstag von Karl Benz, Stuttgart 1994, S. 227.

<sup>27</sup> Daimler AG (Hg.): 100 Jahre Mercedes-Benz Niederlassung Berlin 1909 - 2009, Berlin 2009.

Die Beschränkung der selbständigen Händler von Daimler-Benz auf kleine Städte kann man beispielhaft in der Provinz Brandenburg nachweisen. Dort waren die Händler in Forst i.d.L., Cottbus, Küstrin, Frankfurt O., Fürstenberg, Fürstenwalde, Guben, Landsberg a.W., Potsdam, Rathenow und Schwiebus angesiedelt, vergl. Abbildung 10.<sup>28</sup> Da die Hersteller die lukrativen Absatzgebiete mit ihren Niederlassungen abdeckten, war der selbständige Autohandel – abgesehen von den Vertriebsnetzen von Ford, GM und Opel – größtenteils von kapitalschwachen Kleinbetrieben geprägt. Gesunde und leistungsfähige Handelshäuser konnten unter diesen Bedingungen kaum entstehen.

**WAS VERLANGEN SIE VON IHREM WAGEN?**

Sie verlangen sicher: einen stabilen Gebrauchswagen, ideale Fahreigenschaften, unverwüstliche Zuverlässigkeit, unbedingte Fahrsicherheit, leichte Bedienung und Wartung, elegante und bequeme Karosserie, zu denkbar niedrigem Preis. Haben wir recht? Fahren Sie einmal den

**MERCEDES-BENZ TYP 320 ODER 350**

und sagen Sie uns dann, ob Sie einen Wagen finden können, der Ihren Idealen noch näher kommt! Vergleichen Sie dieses wertvolle Objekt mit seinem außergewöhnlich niedrigen Preis!

**DAIMLER-BENZ AKTIENGESSELLSCHAFT**  
Berlin-Charlottenburg, Salzufer 2-3

Verkaufsstellen: Unter den Linden 50-51, Fernruf Zentrum 11 208 — Spittelmarkt 4-7, Fernruf Merkur 570  
Vertretungen: Berlin: Rudolf Caracciola & Co., Kurfürstendamm 66, Fernruf Bismarck 9627 — Cottbus: Gustav Curt Sola, Schillerstr. 40 — Küstrin-Altsiedlung C. A. Pritsch, Schulstr. 53-56 — Forst i. d. L.: W. Robisch, Berliner Str. 52b — Frankfurt a. O.: A. Gutmann, Roßstraße 1 — Fürstenberg i. M.: Franz Zietemann, Caristr. 17 — Fürstenwalde: Spruce, Richard Fritzsche, Eisenbahnstr. 20-21 — Guben: Automobil-Zentrale Inh. Otto Hänel, Neustadt 15/16 — Landsberg a. W.: Richter & Isensee, Kraftfahrzeuge Wall 44-45 — Potsdam: Märkische Fahrzeugwerke G. m. b. H., Neue Königstr. 72, an der Glienickeer Brücke — Rathenow: Fritz Rogge, Fabrikstr. 13-14 — Schwiebus: Otto Berger, Automobilhaus, Breite Str. 20

Abbildung 10: Daimler-Benz Händler in Brandenburg.

Der kleinteilige Autohandel musste mit den „großen“ Fabriken Jahres-Verträge abschließen. Inhalt dieser Verträge war die Festlegung der Handelsspanne (Rabatt), die Abnahmemenge im Vertragsjahr, Unterstützung des Handels durch großzügige und wirksame Reklame und exklusive Bindung der Händler an den Hersteller. Auch musste die Frage der Ersatzteilorganisation vertraglich geregelt werden. Die Autohändler mussten auf eigene Rechnung ein Lager mit Ersatzteilen vorhalten und eine Werkstatt betreiben.<sup>29</sup> Wie in den USA musste auch in Deutschland der Autohandel mit auferlegten monatlichen "Quota" die Saisonspitzen im Frühjahr und Herbst abfangen und die Absatztäler in den

<sup>28</sup> Anzeige der BZ am Mittag vom 4. Februar 1929.

<sup>29</sup> Almut Addicks: Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie in der Nachkriegszeit seit 1924, Diss. Würzburg, 1934, S. 66. Geschäftsbericht 1928 (wie Anm. 40), S. 14-16.

übrigen Jahreszeiten überbrücken, um den Werken eine gleichmäßige Auslastung zu garantieren.<sup>30</sup>

Ein weiterer Faktor, der die Herausbildung von großen kapitalstarken Handelshäusern verhinderte, war die ständige Ausdehnung der Werkshandelsorganisationen, die den selbständigen Händlern Marktanteile abnahmen. Der Trend zur Komplettausstattung in den Fabriken verminderte überdies das Nachrüstgeschäft des Handels in seinen Werkstätten, der auf sonstiges Zubehör ausweichen musste. Hohe Typenvielfalt wie auch rascher Modellwechsel, der Altbestände entwertete, belasteten den Handel. Auch wurde beklagt, dass Provisionen für Gelegenheitsvermittler zu hoch seien.

Der Autohandel in den 1920er Jahren konnte bereits auf das Instrument der Ratenzahlung zurückgreifen. Der in der amerikanischen Wirtschaft gebräuchliche Begriff „Installment“ bzw. „Installment Plan“ für Ratenzahlungen wurde zum Teil auch in Deutschland angewendet. Dem Autohandel standen für die Finanzierung von Abzahlungsverkäufen Spezialbanken zur Verfügung, die im Jahre 1928 68 Prozent des Umsatzes der Mitgliederfirmen des Autohändlerverbandes finanzierten.<sup>31</sup> Die folgende Anzeige aus der BZ am Mittag vom 2. Februar 1929 weist auf die Ratenzahlung von Opel hin und zeigt zugleich die Opel-Händler in Berlin.

**SCHON für RM. 500 Anzahlung OPEL ist leicht bezahlt!**

können Sie einen 4 PS OPEL erwerben — Den Rest können Sie in bequemen Raten tilgen

des Opel 4 PS gibt es viele, die ihn bereits nach wenigen Wochen Ihren Mehreinnahmen bezahlen konnten. Opel 4 PS ist zweckmäßig konstruiert, reich ausgerüstet, wirtschaftlich und preiswert.

Zweisitzer RM. 2300 Viersitzer RM. 2800 Limousine RM. 3000  
 Cabriolet RM. 2680 / Lieferwagen (300 kg) RM. 2500  
 Anzahlung 500—600 RM. — Dazu die bequemen Ratenzahlungen. — Preise ab 1929

**4 PS OPEL**

Wenn Sie heute vorwärtskommen wollen, so brauchen Sie unbedingt einen Wagen. Von den mehr als 100 000 Besitzern...

<b>W 62</b> Courbièrstr. 14 Tel.: B 5, Barbarossa 9091	<b>W 36</b> Potsdamer Straße 109 Tel.: B 3 Nollendorf 58—59	<b>NW 7</b> Unter den Linden 66 Tel.: B 5, Barbarossa 9091
<b>W 36</b> Kurtfiedendamm 149 Tel.: H 1 Plötzberg 3420	<b>S 14</b> Rühlstraße 11 Tel.: F 7 Jankowitz 5191	<b>O 17</b> Große Frankfurter Str. 149 Tel.: E 4 Alexander 540
<b>W 19</b> Kurtfiedendamm 48-49 Tel.: J 1 Bismarck 2450-97	<b>W 62</b> Budapeststr. 9 Tel.: B 5 Barbarossa 9261	<b>W 9</b> Friedrich-Ebert-Str. 14 Tel.: A 4 Zentrum 550
<b>Neukölln</b> Engelstraße 5 Tel.: F 2 Neukölln 7943	<b>W 19</b> Marientorstr. 48/49 Tel.: Q 2 Steglitz 307	<b>SW II</b> Königgrätzer Straße 31 Tel.: F 5 Bergmann 210
<b>Steglitz</b> Kantstraße 14 Tel.: G 1 Sternplatz 7902	<b>Charlottenb.</b> Bismarckstraße 11 Tel.: C 4 Wilhelm 1191	<b>Wilmersdorf</b> Kaiserallee 201 Tel.: H 2 Uhland 3879
<b>Charlottenb.</b> Hauptstraße 81/82 Tel.: H 3 Rhingau 540	<b>Friedenau</b> O 17 Große Frankfurter Str. 149 Tel.: E 4 Alexander 540	<b>Wilmersdorf</b> Kaiserallee 201 Tel.: H 2 Uhland 3879
<b>Wilmersdorf</b> Kaiserallee 201 Tel.: H 2 Uhland 3879	<b>Wilmersdorf</b> Potsdamer Straße 3 Tel.: G 4 Zehlendorf 130	<b>Charlottenb.</b> Kaiserdamm 105 Tel.: C 3 Waxend 220
<b>Spandau</b> Schönwalder Straße 34 Tel.: C 7 Spandau 230	<b>Charlottenb.</b> Kaiserdamm 105 Tel.: C 3 Waxend 220	<b>Friedrichshagen</b> Seestraße 126 a Tel.: F 8 Friedrichshagen 130

Abbildung 11: Anzeige für Ratenzahlung bei Opel-Händlern in Berlin 1929.

Der Autohändlerverband entfaltete zahlreiche Aktivitäten, um die Interessen der selbständigen Händler zu unterstützen. Er schloss mit der Kreditanstalt für Verkehrsmittel ein Abkommen über Zinssätze für Abzahlungskredite. In der Kreditanstalt wurde auch die

<sup>30</sup> Kleinrath: Krisis (wie Anm. 9), S. 7. Geschäftsbericht 1928 (wie Anm. 40), S. 4f.

<sup>31</sup> Geschäftsbericht 1928 (wie Anm. 40), S. 17.



Möglichkeit geschaffen, größere Reparaturen mit dem Instrument der Abzahlung zu finanzieren.<sup>32</sup> Der Versuch des Verbandes scheiterte, eine Genossenschaft zur Finanzierung von Motorradkäufen zu gründen. Fabriken boten dem Handel eigene Finanzierungssysteme für Abzahlungsverkäufe an. Die Inzahlungnahme von gebrauchten Autos beim Neukauf war ein besonderes Problem für den Handel. Für jeden zweiten neuverkauften Wagen musste ein gebrauchter Wagen in Zahlung genommen werden. Die Händler lehnten aber die Inzahlungnahme teilweise ganz ab.

Der Handel mit Gebrauchtwagen veränderte den Autohandel als reines Absatzsystem von Neuwagen und ist insofern einmalig im Spektrum des Handels. Gebrauchtwagen musste der Handel zunächst einkaufen, anstatt bloß Neuwagen zu verkaufen. Angestrebt wurde im Handel eine Trennung von Alt- und Neuwagen, die bereits in Großstädten herausgebildet war. Große und schwere Wagen waren als Gebrauchtwagen kaum zu verkaufen wegen der hohen Steuerbelastung. Zur Lösung des Gebrauchtwagenproblems wurde in Berlin unter beratender Mitwirkung des Autohändlerverbandes von einer Finanzgesellschaft eine Altwagenverwertungsgesellschaft gegründet, die als eine Schätzstelle preisregulierend auf dem Markt Gebrauchtwagen wirkte. Die Schätzer wurden vom Autohändlerverband und vom Reichsverband der Automobilindustrie gestellt. Die „Taxen“ wurden im Mitteilungsblatt des Autohändlerverbandes veröffentlicht. Dieser Ansatz war sehr erfolgreich und verbreitete sich bis Ende 1928 über das ganze Reich mit 20 Geschäftsstellen, die als Tax-Stellen bezeichnet wurden.<sup>33</sup>

Der Autohändlerverband trat in Verhandlung mit dem Reichsverband der Automobilindustrie, um Rabattsätze festzulegen. Diese Verhandlungen scheiterten aber, so dass der Verband mit einzelnen Fabriken Verhandlungen vornehmen musste. Geregelt werden musste auch der Begriff der Garantiezeit, die zunächst begann, als der Wagen das Werk verließ, dann aber umgestellt wurde auf den Zeitpunkt des Kaufes beim Endkunden. Der Autohändlerverband setzte in Verhandlungen mit den Herstellern durch, dass auch nicht markengebundene Werkstätten Rabatte auf Ersatzteile erhielten.

Ein besonderes Segment im Automobilhandel war der Handel mit Krafträdern. Er erlebte einen besonderen Aufschwung, da Kleinkrafträder seit 1928 steuerfrei und führungsfrei

---

<sup>32</sup> Deutscher Automobil-Händler-Verband (Hg.): Geschäftsbericht 1927, Berlin, S. 12.

<sup>33</sup> Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes (Hg.): Geschäftsbericht 1929, S. 8.

waren.<sup>34</sup> Der Markt für Krafträder war besonders kleinteilig, da dort viele kleine Fabriken ihre Produkte anboten. Die folgende Abbildung zeigt eine Anzeige des Motorrad Herstellers DKW aus der Berliner Illustrierten Zeitung vom 12. Februar 1928.

**Machen Sie sich frei!**

von der Eisenbahn und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, die ja doch auf Ihre persönlichen Bedürfnisse hinsichtlich Zeit und Fahrtstrecke keine Rücksicht nehmen. Der moderne Mensch ist sich längst darüber klar, daß sich heute niemand den Luxus erlauben kann, kein Kraftfahrzeug zu besitzen. Wenn Sie mit offenen Augen durch die fortschrittlichen Teile Deutschlands reisen, muß Ihnen der rege Motorradverkehr auffallen. Alle paar Schritte werden Sie einem DKW-Motorrad begegnen. Dies muß Ihnen zu denken geben! Warum gestalten nicht auch Sie Ihr Leben durch ein Motorrad erfolgreicher und zugleich müheloser?

Mit einem Motorrad können Sie Ihren Kundenkreis beträchtlich erweitern. Sie werden in 24 Stunden genau soviel erledigen können, wie sonst in einer ganzen Woche. Sie haben die Möglichkeit, nach Arbeitsschluß bequem Erholung in der herrlichen Natur zu finden und am Wochenende auf Tourenfahrten Ihre weitere Heimat kennen zu lernen: Das Leben wird Ihnen zur Freude werden!

Durch unsere konkurrenzlosen Ratenbedingungen ist der Ankauf eines Motorrades von der Vermögensfrage nicht mehr abhängig. Hierüber werden wir Ihnen später berichten.

Warum für Sie nur ein DKW-Motorrad in Frage kommen kann, werden wir Ihnen in 8 Tagen an derselben Stelle dieser Zeitung auseinandersetzen.

Oder wollen Sie sich schon heute an unsere Vertreter wenden, die sich in fast allen Städten des Reiches befinden?

Vertreternachweis durch

**Zschopauer Motorenwerke**  
 J. S. Rasmussen A.-G. / Zschopau 2 Sa.

**DKW**

Abbildung 12: Werbung für Motorräder

Parallel zu den Fabriken traten viele Kleinhändler im Kraftradbereich auf mit der Folge von massiven Preiskämpfen. Der Autohändlerverband hatte daraufhin mit dem Reichsverband der Automobilindustrie einen Preisschutz für den Kraftrahandel vereinbart, der 1929 gültig

<sup>34</sup> Zur Geschichte des Motorrads siehe Frank Steinbeck: Das Motorrad. Ein deutscher Sonderweg in die automobile Gesellschaft, Stuttgart 2012.



wurde. Die Preisschutzbestimmungen ermöglichtem dem Verband, gegen „Preisschleuderer“ mit einstweiligen Verfügungen und Klagen vorzugehen.<sup>35</sup>

Stefan Krebs hat 2012 eine detaillierte Studie zu den Auto-Reparaturwerkstätten in Deutschland in den 1920er und 1930er Jahren vorgelegt, wo er die Professionalisierung des Berufes des Kfz-Mechanikers beschreibt.<sup>36</sup> Seine Studie kann wie folgt ergänzt werden. So trat der Autohändlerverband in Verhandlungen mit dem Reichsverband des deutschen Handwerkes, um zu erreichen, dass Autoreparatur als eigenständiges Handwerk anerkannt wird. Versucht wurde zu verhindern, dass das Autoreparaturhandwerk in berufsfremde Handwerkorganisationen der Schlosser, Schmiede oder der Mechaniker eingegliedert würde.<sup>37</sup> Um die Eingliederung in Zwangsinnungen zu verhindern, wurde eine freie Innung für das Kraftfahrzeugreparaturgewerbe gegründet. In der von der Regierung geplanten Handwerksnovelle drohte eine Beeinträchtigung der Reparaturwerkstätten, die als Nebenbetriebe aus dem Handel ausgegliedert waren.<sup>38</sup> Um Vertrauen der Kunden in die Qualität der Reparaturen zu gewinnen, verfolgte der Autohändlerverband eine Professionalisierung der Reparaturarbeit und wandte sich gegen "wilde" Reparatere.<sup>39</sup> Der Autohändlerverband trat ebenfalls in Verhandlungen mit dem Reichsarbeitsministerium, um Möglichkeiten durchzusetzen, auch an Sonntagen Werkstattarbeiten durchführen zu können. Den wirtschaftspolitischen Vorstellungen der Nationalsozialisten von einer gegliederten Gesellschaft folgend, verwandelte das Reichswirtschaftsministerium die Innung des Kfz-Handwerks im Jahre 1933 in eine Zwangsinnung und verlangte ab 1935 zur Führung einer Werkstatt den großen Befähigungsnachweis.<sup>40</sup>

Der Tendenz der breiten Rationalisierungsbewegung der 1920er Jahre folgend,<sup>41</sup> hatte der Autohändlerverband auch Richtlinienformulare für eine zweckmäßige Ausstattung und Führung eines Reparaturbetriebes herausgegeben. Ebenfalls der Ausschuss für wirtschaftliche Fertigung des Reichs-Kuratoriums für Wirtschaftlichkeit präsentierte auf der Automobilausstellung 1928 in Berlin eine Sonderschau für eine Musterreparaturwerkstätte.<sup>42</sup>

---

<sup>35</sup> Geschäftsbericht 1929 (wie Anm. 48), S. 8.

<sup>36</sup> Stefan Krebs: "Notschrei eines Automobilisten" oder die Herausbildung des deutschen Kfz-Handwerks in der Zwischenkriegszeit, in: Technikgeschichte, Bd. 79 (2012), Heft 3, S. 185-203.

<sup>37</sup> Geschäftsbericht 1927 (wie Anm. 47), S. 14.

<sup>38</sup> Geschäftsbericht 1929, (wie Anm. 48), S. 24, Krebs: Notschrei (wie Anm. 21), S. 198.

<sup>39</sup> Krebs: Notschrei (wie Anm. 21), S. 198. Geschäftsbericht 1928 (wie Anm. 40), S. 24.

<sup>40</sup> Krebs:Notschrei (wie Anm. 21), S. 201.

<sup>41</sup> Karsten Uhl: Humane Rationalisierung?, Bielefeld 2014.

<sup>42</sup> Das Last-Auto, 4 (1929), S. 11.

## 5 Der Reifenhandel

Eine ähnliche Situation wie im Automobilhandel traf man auch in dem Spezialsegment des Reifenhandels an. Auch hier war die Konstellation kleiner Betriebe gegen große Hersteller auffindbar, wobei das britische Gummimonopol als Rohstofflieferant auftrat,<sup>43</sup> wie in folgender Abbildung dargestellt wird.

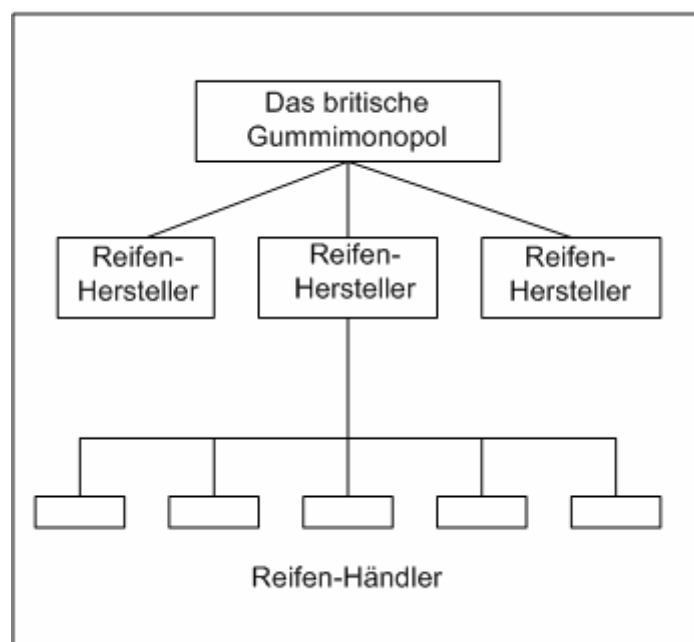


Abbildung 13: Struktur des Reifenhandels.

In Deutschland gab es in den 1920er Jahren 9 Hersteller für Reifen, welche die Händler unter ihrem Markennamen belieferten. Die Hersteller machten in Werbekampagnen ihren Marken bekannt, um ihre Händler zu unterstützen, wie in der folgenden Abbildung eine Werbung für Goodyear-Reifen mit einer Szene vor dem Golfclub Berlin Wannsee dargestellt wird.<sup>44</sup>

<sup>43</sup> Adolph Schettler: Das 'britische Gummimonopol' im Zusammenhang der internationalen Wirtschaft und Politik, Diss. Universität Giessen 1928.

<sup>44</sup> Die Gummibereifung vom 10. Juli 1928, ohne Paginierung.



Abbildung 14: Werbung für Goodyear-Reifen mit einer Szene vor dem Golfclub in Berlin.

Die Hersteller schlossen im Jahre 1928 einen Kartellvertrag, um zu vereinbaren, unter Umgehung des Handels attraktive Segmente von Großkunden direkt zu beliefern. Dieses hat zur Folge gehabt, dass nur noch 25 bis 28 Prozent des Gesamtabsatzes der Reifenindustrie über den selbständigen Handel abgewickelt wurde. Der Reifenhändlerverband hat darauf mit heftigen Protesten reagiert und sogar zahlreiche Protestversammlungen in Deutschland organisiert. Schließlich hat im Jahr 1929 das Reifenkartell seine Haltung revidiert und die Belieferung von Landesbehörden und kommunalen Behörden durch den Handel zugelassen. Das Kartell hat sich allerdings vorbehalten, die Reichsbahn und die obersten Reichsbehörden direkt zu beliefern.

Als besonders kleinteiliges Gewerbe hat der Reifenhandel mit dem Problem der Preisschleuderei zu kämpfen. Verschiedene Initiativen des Reifenhändlerverbandes, dem Einhalt zu gebieten, waren nur begrenzt wirksam. So wurde ein Vertrag mit den Reifenherstellern geschlossen, der darauf abzielte, Bonuszahlungen für die verkauften Reifen erst zum Jahresende zu gewähren. Die Vereinbarung wurde allerdings bereits nach

zwei Monaten durchbrochen, so dass durch kurzfristige Boni ein Anreiz zur Weitergabe an den Kunden und somit zur Preissenkung geschaffen wurde. Wie bei Autoreparaturwerkstätten strebten auch die Reifenwerkstätten eine Anerkennung als selbständiges Handwerk bei den Ministerien an.

Die große Typenvielfalt und schneller Modellwechsel auf dem Automarkt machten das Ersatzteilproblem besonders schwierig. Bis zum Jahre 1929 waren die Felgen und die Reifen in der Automobilproduktion nicht genormt.<sup>45</sup> Dies hatte zur Folge, dass bei einem Felgen- bzw. Reifenschaden das erforderliche Ersatzteil mit großer Wahrscheinlichkeit nicht in der Autoreparaturwerkstätte vorrätig war, so dass dieses Ersatzteil in der Großhandelsstufe oder in der Fabrik nachgeordert werden musste. Um die Landstraßen vor dem hohen Druck von Reifen von Bussen und Lastkraftwagen zu schützen, erließ das Reichsverkehrsministerium im Jahre 1928 eine Verordnung, welche ab dem 1. Juli 1929 Vollgummireifen verbot und Luftreifen vorschrieb, wodurch der Reifenhandel neue Impulse erfuhr.<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> Die Gummibereifung, Heft 4, 1928.

<sup>46</sup> Reichsgesetzblatt I, 1928, S. 66.

## 6 Die Treibstoffpolitik und das Tankstellennetz



Abbildung 15: Werbung für Dapolin-Benzin der DAPG 1925 (Freigegeben von der Pressestelle der Exxon AG)

Die Treibstoffpolitik des Deutschen Reiches entwickelte sich in den 1920er Jahren zu einem bisher wenig erforschten Schauplatz heftiger Konflikte. Die Akteure spannten sich auf in dem Dreieck der internationalen Konzerne, der inländischen Produzenten von Treibstoff („deutsches Benzin“) und Standortkonflikten bei der Ansiedlung von Tankstellen auf lokaler Ebene. Die Literatur zu den großen Ölkonzernen, wie BP, Shell und Standard Oil, ist sehr umfangreich und fokussiert auf die globale Konkurrenz und Kartellbildung. Ich beschränke mich auf die Analyse von Reiner Karlsch und Ray Stokes.<sup>47</sup> Ebenfalls ist die Literatur zum engeren Bereich der

---

<sup>47</sup> Reiner Karlsch und Ray Stokes: Faktor Öl, München 2003.



Tankstellen umfangreich und enthält viele Titel der Liebhaber-Literatur. In einem jüngst erschienenen Artikel zeigt Sonja Petersen den Stand der Forschung zu Tankstellen auf. Sie hebt zutreffend hervor, wie das Thema Tankstellen unterschiedliche Forschungsfelder der "Konsum-, Technik-, Kultur- und Wirtschaftsgeschichte berührt".<sup>48</sup> Neben einer Literaturübersicht fokussiert sie auf die Architektur von Tankstellen. Ihr Ansatz kann um weitere Aspekte ergänzt werden.

Das Tankstellennetz war eine bedeutende Unterstützung für die Mobilität des Automobils. Dieses trifft vor allem für Standorte von Tankstellen in ländlichen Bezirken zu. Erst damit konnte bei Überlandfahrten eine Versorgung mit Benzin gesichert werden. Das Tankstellennetz war darüber hinaus eine bedeutende Unterstützung für die Mobilität des Automobilisten, denn das Tankstellennetz verbesserte die Serviceleistungen für die Autofahrer, da die gängigsten Ersatzteile vorgehalten werden konnten, wie zum Beispiel Zündkerzen. Der Autohändlerverband sah darin eine unerwünschte Konkurrenz zu den Werkstätten.

Auch bei den Tankstellen findet man das Verhältnis von kleinen Betrieben zu großen Lieferanten vor. Die Benzinhersteller betrieben eigene Tankstellen und lieferten an markengebundene selbständige Händler, die mehrjährige Verträge eingehen mussten. Freie Tankstellen wurden unterschieden von markengebundenen, wobei den freien Tankstellen nicht erlaubt war, Markenname des Benzins zu verwenden, wenn sie von einer bestimmten Firma diesen Treibstoff bezogen hatten. Nach den Daten von Tabelle 4 unten spielten die freien Tankstellen mit einem Anteil von knapp 5 Prozent an der Gesamtzahl der Tankstellen keine große Rolle.

Mit seiner hohen Kapitalkraft hatte der Rockefellerkonzern Standard Oil bereits vor 1900 in Deutschland große Investitionen in ein Vertriebsnetz für Petroleum geleistet, um Petroleum aus dem russischen Erdöl aus Baku zurückzudrängen. Insbesondere richtete seine deutsche Tochter, die deutsch-amerikanische Petroleumgesellschaft (DAPG), in Hamburg einen großen Petroleum-Importhafen ein. Ähnlich verfahren die großen Mitbewerber von Standard Oil, Shell und Olex (BP), die aber im Abstand zum

---

<sup>48</sup> Sonja Petersen: Tankstellen – Ein Forschungsüberblick, in: Technikgeschichte, Heft 1, 2016, S. 71-93, hier S. 72.

Marktführer Standard Oil bloß die Plätze zwei und drei im Absatz von Mineralölprodukten in Deutschland einnahmen. Anfangs im Wesentlichen getragen vom Absatz von Petroleum, differenzierten sie ihren Absatz aus. In der Periode 1900-1930 errichteten die großen Importgesellschaften Raffinerien für die speziellen Segmente des Absatzes von Erdölprodukten, nämlich für Petroleum, Benzin, Schmieröle und Schmierfett sowie für Asphalt, vornehmlich an den Standorten Hamburg, Berlin und am Rhein, vergl. Abbildung 18.<sup>49</sup> Der Schmierfettbedarf der Wirtschaft war hoch, wie man zum Beispiel am Bedarf der deutschen Reichsbahn ablesen kann, die pro Jahr 20.000 t Schmierfett benötigte.<sup>50</sup> Als in den 1920er Jahren das Fernstraßennetz zunehmend mit einer festen Asphaltdecke überzogen wurde, stieg der Bedarf an Asphalt stark an. Die bisher angewendete Technologie, Strassendecken mit gepresstem Kalkstein zu befestigen (MacAdam-Verfahren), erwies sich als zu wenig widerstandsfähig gegenüber den Abrieb, den schnelle Automobile mit Gummireifen auf der Straßenoberfläche verursachten, während Pferdefuhrwerke langsam fuhren und die Schichtungen der Kalksteine zusammenpressten.<sup>51</sup> Die drei Importgesellschaften betrieben einerseits Raffinerien. Auf der anderen Seite waren sie als Transport- und Lagergesellschaften Logistikfirmen. Sie bauten eine Infrastruktur auf, die aus Tankschiffen, großen Vorratslagern und einer Verteilstruktur in der Fläche bestand. Mit den Tankschiffen bewältigten sie die Importe von Zwischen- und Endprodukten aus Rohöl aus Übersee. Zu Ende des 19. Jahrhunderts, als elektrisch betriebene Pumpen Tankschiffe beladen und entleeren konnten, war der Rationalisierungsvorteil von Tankschiffen schlagartig sichtbar geworden. Zuvor hatte der Schiffftransport von Petroleumfässern tagelange Entladearbeiten im Hafen Hamburg erfordert. Dort kamen im September 1928 allein 29 Überseetankschiffe an.<sup>52</sup> Binnen-Tankschiffe auf den Flüssen Rhein, Elbe und Havel sorgten für die Verkehre zu ihren Raffinerien.

---

<sup>49</sup> Walter Schmitt: Zehn Jahre Deutscher Mineralölhandel, in: Petroleum, Bd. 25, 1930, Heft 22, Seite 736 - 742.

<sup>50</sup> Jan Peters: Personalpolitik und Rationalisierung der Reichsbahn, Frankfurt 1996, S. 113.

<sup>51</sup> Esso A.G. (Hg.): 100 Jahre Esso, Hamburg 1990. Fren Förster: Geschichte der deutschen BP, 1904-1979. Karlsch und Stokes: Faktor Öl, S. 126 (wie Anm. 1).

<sup>52</sup> Erdöl und Teer, Bd. 4, 1928, S.507.

Bereits im Jahre 1914, als das Automobil noch wenig Verbreitung fand, brachte die DAPG eine Karte des Deutschen Reiches mit den Standorten ihrer Benzinlager als Werbeflyer heraus. Sie umfassten alle Ortschaft über 20.000 Einwohner.

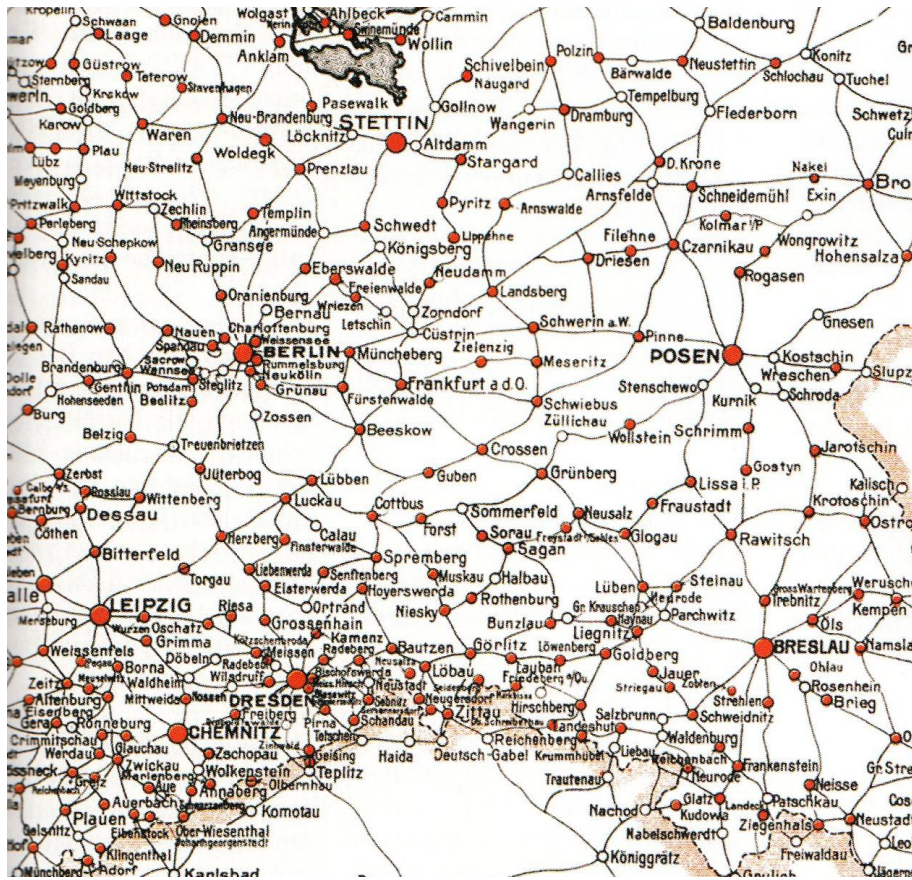


Abbildung 16: Karte mit Lagerorten (rote Punkte) von Benzin der DAPG im Jahre 1914.<sup>53</sup>

Mit ihrem weit gespannten Vertriebsnetz für das Petroleum konnte die DAPG in einfacher Weise das Benzin als Zusatzprodukt zum Petroleum anbieten. Käufer von Benzin waren weniger die Automobilisten als verschiedene Industriebetriebe, welche das Benzin für Reinigungszwecke und für chemische Umwandlungen einsetzten, und Bergwerkunternehmen, welche Grubenlampen damit betrieben.<sup>54</sup> In den 1920er Jahren, als das Automobil eine größere Verbreitung fand, konnten die großen Importgesellschaften leicht ihr Vertriebsnetz von Petroleum auf Benzin umstellen. Das Benzin wurde zunächst bis 1924 wie Petroleum in Holzfässern gelagert, von denen aus man mit Handpumpen die benötigte Menge abschöpfte.<sup>55</sup> Nach 1923

<sup>53</sup> Esso AG (Hg.): 100 Jahre Esso, Hamburg 1990.

<sup>54</sup> Curt Piorkowski: Die Benzin- und Ölversorgung durch die Rhenania-Ossag Mineralölwerke Düsseldorf (Musterbetriebe der Deutschen Wirtschaft Band 7), Berlin 1928, S. 9.

<sup>55</sup> Esso A.G. (Hg.): 100 Jahre Esso, ohne Paginierung, Jahresbericht 1914 und 1924 (wie Anm. 4). Auf der im Jahre 1938 erbauten Autobahn von Minsk nach Moskau bestanden die Tankstellen ebenfalls bloß aus Vorratsschuppen mit Benzin in Holzfässern.



lösten Zapfsäulen am Strassenrand das Tanken aus Fässern ab. Die Zapfsäulen wurden von unterirdischen Tanks mit Benzin versorgt. Die DPAG erzeugte in ihrer 1896 im Hamburger Hafen eröffneten Faßfabrik pro Jahr 600.000 Holzfässer, für die sie jährlich 12 Mio. Eichenstäbe aus den USA mit 10 Ladungen von Segelschiffen importierte. Die folgende Abbildung zeigt die Lage der Fassfabrik im Petroleumhafen von Hamburg.<sup>56</sup>

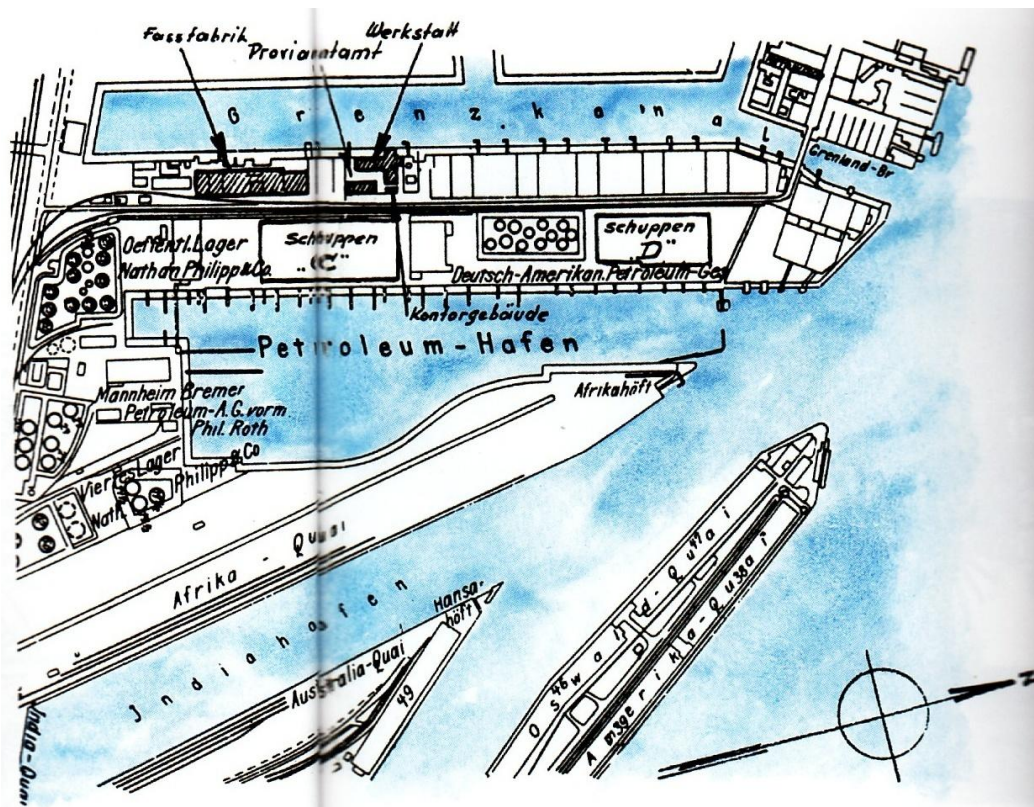


Abbildung 17: Der Petroleumhafen vom Hamburg 1896.

In einer Waschanlage im Hamburger Hafen reinigte die DPAG den Rücklauf von leeren Holzfässern.<sup>57</sup> Der weltweite Bedarf an Holzfässern für die Benzin- und Petroleumdistribution führte zu einer Abholzung weiter Waldflächen rings um den Lake Michigan, siehe Abbildung 17A. Chicago stieg zum weltweit größten Umschlagsplatz für Holz auf. In Russlands Erdölgebiet Baku zwang der Holzbedarf bereits im 19. Jahrhundert dazu, von der Produktion von Holzfässern abzusehen und das erzeugte Petroleum in Stahlfässern zu versenden.<sup>58</sup>

<sup>56</sup> Esso AG (Hg.): 100 Jahre Esso, Hamburg 1990, ohne Paginierung, Jahresabschnitt 1896.

<sup>57</sup> Das Garagenwesen, Band 6, 1931, Heft 8, S. 163.

<sup>58</sup> Berlin und seine Eisenbahnen, Band 2, Berlin 1896, Reprint Berlin 1982, S. 349.



Abbildung 17A: Abholzung am Lake Michigan 1890.<sup>59</sup>



Abbildung 18: Raffinerie von Rhenania-Ossag (Shell) in Düsseldorf-Reisholz<sup>60</sup>

Die DAPG vertrieb Benzin unter der Marke Dapolin und machte einen von einem signalroten Rahmen umgebenden, mit Federn geschmückten Indianerkopf zum Markenemblem (vergl. Abbildung 15), um die amerikanische Herkunft des Benzins zu

<sup>59</sup> William Cronon: *Nature's Metropolis – Chicago and the Great West*, New York 1991, S. 111.

<sup>60</sup> Piorkoski (wie Anm. 53), S. 6.

unterstreichen, ohne aber die randständige Stellung der Ureinwohner der USA zu thematisieren.

Zu den drei Importgesellschaften traten – neben dem Angebot von inländischem Erdöl – inländische Anbieter von Benzin. Dieses war zum einen die staatliche Reichskraftspritgesellschaft, die Kartoffeln aus dem großflächigen Anbau im Osten von Deutschland in Spiritus umwandelte. Gemischt mit Benzin bei einem Anteil von 20 % mit Spiritus wurde dieser Treibstoff über ein eigenes Tankstellennetz unter der Marke Monopolin vertrieben. Im Jahre 1930 wurde per Gesetz ein Beimischungszwang von Spiritus in das Benzin als Notstandsprogramm für die Landwirtschaft festgelegt, um den Interessen der Großagrarien im Osten Deutschlands zu entsprechen.<sup>61</sup> Als der Anteil der Beimischung von 2,5 Prozent bis Ende 1932 auf 10% stieg, konnten die Kartoffelfabriken im Osten nicht mehr ausreichend Spiritus für die Beimischung von 10 % erzeugen; die Badische Anilin- und Sodafabrik (BASF) sprang mit synthetisch erzeugtem Methanol ein. Ein weiterer Anbieter von Benzin war die BASF im IG Farben-Verbund, die während der Autarkiepolitik im Ersten Weltkrieg ein synthetisches Verfahren zur Erzeugung von Benzin aus Kohle und Braunkohle gefunden hatte und zusammen mit Standard Oil und Shell (Anteil je 25%) die Vertriebsfirma Gasolin AG mit einem Tankstellennetz aufbaute, mit der sie das in Leuna aus Braunkohle erzeugte Benzin unter der Marke Leuna vertrieben. Die BASF warb bereits in den 1920er Jahren für Leuna als „Deutsches Benzin“, vergl. folgende Abbildung.<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> Karlsch und Stokes, wie Anm. 1, S. 154.

<sup>62</sup> ADAC Motorwelt, 1930, Heft 38, S. 31.



Bundesarchiv, Bild 111-088-075  
Foto: o. Ang. | 1936

Abbildung 19: Eine Leuna-Tankstelle in Leuna 1936. (Quelle: Bundesarchiv).

Schließlich trat der Benzolverband (BV), in dem sich die Kokereien des Ruhrgebietes zusammengeschlossen hatten, als Anbieter von Benzin gemischt mit Benzol auf dem Treibstoffmarkt auf und vertrieb dieses Benzin unter der Marke BV Aral mit einem eigenen Tankstellennetz. Benzol fiel als ein Abfallprodukt bei Kokereiprozessen an und wurde vom Benzolverband, der in Gelsenkirchen ansässig war, vermarktet. Benzol mischten auch andere Anbieter dem Benzin bei, um die Klopfestigkeit der Motoren zu erhöhen. Die Gemische wurden u.a. als "Super-Benzin" vertrieben.<sup>63</sup> Gemessen am Gesamtabsatz von Treibstoff von 1,55 Mio. Tonnen im Jahre 1932 besaßen sowohl der Spiritus mit 93.000 Tonnen und wie auch das synthetische Benzin mit 80.000 Tonnen nur einen geringen Anteil. Hingegen lag der Anteil von Benzol bei 20 Prozent, wobei von den 300.000 Tonnen Benzol 85.000 Tonnen importiert waren.<sup>64</sup> Gleichwohl knüpfte die BASF mit ihrem Hydrier-Verfahren an die

<sup>63</sup> Über eine Debatte zur Giftigkeit von Benzoldämpfen, denen der Autofahrer beim Tanken ausgesetzt ist, geben die Quellen keinen Aufschluss. Die Europäische Union begrenzte seit dem Jahre 2000 den Anteil von Benzol am Benzin auf 1 Prozent.

<sup>64</sup> Esso A.G. (Hg.): 100 Jahre Esso, ohne Paginierung, Jahresbericht 1932 (wie Anm. 4).

Autarkiepolitik im Ersten Weltkrieg an und bot die technische Grundlage für deren Fortsetzung in der NS-Zeit.<sup>65</sup>

Als weiterer Player auf dem deutschen Benzinmarkt trat die 1927 in Berlin gegründete Importgesellschaft Derop auf, die Benzin aus Sowjet-Russland importierte und in Deutschland ein eigenes Tankstellennetz aufzog. Mit Kampfpreisen störte sie das Marktgefüge und preschte mit der Ankündigung vor, stets einen Pfennig unter den Preisen der drei großen Importeure anzubieten.<sup>66</sup> Die großen Importgesellschaften und inländischen Erzeuger gründeten daraufhin im Jahre 1928 ein als Benzinkonvention oder auch als Betriebsstoffkonvention bezeichnetes Preiskartell, um der „wildesten Anarchie“ auf dem deutschen Markt ein Ende zu setzen.<sup>67</sup> Zum Beispiel war in Berlin das Benzin sechs Pfennig billiger als der offizielle Preis von 0,26 Pfennig zu haben.<sup>68</sup> Nach Einschätzung der ADAC konnte die Konvention eine weit gehende Kontrolle über Außenseiter des Kartells ausüben, da sie den Frachtraum an Tankschiffen und Tanklager in der Hand hielt. Außenseiter konnten nur per Eisenbahn beliefert werden. Hier war rumänisches Öl von Bedeutung, und der Verband der unabhängigen Benzin- und Petroleum-Raffinerien hatte bei der Reichsbahn im Jahre 1930 einen Antrag auf einen Ausnahmetarife für rumänisches Erdöl gestellt.<sup>69</sup> Kritik wurde an diesem Kartell geübt, da es die Preise für Benzin zugunsten der inländischen Erzeuger, wie das synthetische Leuna-Benzin und das Benzol, hochhielt, wie der ADAC argumentierte.<sup>70</sup> Außenseiter, welche über günstige Quellen Benzin bezogen, durchbrachen das Preisgefüge.

Berühmt geworden ist ein Tankstellenbesitzer in Benrath bei Düsseldorf, dessen Niedrigpreise die Shell Raffinerie Ossag-Rhenania in Düsseldorf-Reisholz (vergl. Abbildung 18) mit Kampfpreisen in der Nachbarschaft der Tankstelle unterbot. Die bekämpfte Tankstelle erreichte mit einer Klage vor dem Reichsgericht eine Entschädigung der Shell Raffinerie und ging mit diesem Urteil in die Literatur zum

---

<sup>65</sup> Karlsch und Stokes, wie Anm. 1, S. 111.

<sup>66</sup> Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes (Hg.): Geschäftsbericht 1928, S. 22.

<sup>67</sup> Zu Benzinpreiskartell ist in der Forschung bisher wenig bekannt. Auf Anfrage teilte das Esso-Archiv in Hamburg mit, dass dazu keine Dokumente vorlägen.

<sup>68</sup> Erdöl und Teer, Bd. 5, 1930, Seite 94f.

<sup>69</sup> ADAC-Motorwelt 1930, 27. Jahrgang, Heft 43, S. 1.

<sup>70</sup> ADAC Motorwelt, 1930, 27. Jahrgang, Heft 10, S. 2. Nach Angaben des Reichsverbands des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes lag in den Jahren 1927 und 1928 der Preis von Benzol um 7 bis 10 Pfennig über dem von Benzin, siehe Geschäftsbericht 1928, S. 22 (wie Anm. 7).

Kartellrecht ein.<sup>71</sup> Das Kartell setzte auch eine Preisermäßigung von vier Pfennig in Oberschlesien als Kampfmaßnahmen gegen Outsider ein, welche die offiziellen Preise unterboten.<sup>72</sup> Im Jahre 1930 reichte die Rheinland-Garagen-Betriebs GmbH in Düsseldorf gegen die „Deutsche Benzinkonvention“ eine 400 Seiten umfassende Klageschrift wegen überhöhter Monopolpreise am Landgericht Köln ein.<sup>73</sup>

Als es nicht gelang, die Derop und den Benzolverband in das Kartell dauerhaft einzubinden, zerbrach das Kartell im Jahre 1930, wurde aber als informelle Absprache weitergeführt. Diese setzte für zwölf Absatzgebiete des Deutschen Reiches die Tankstellenpreise fest von 0,39 Pfennig pro Liter in Ostpreußen über 0,32 Pfennig in Berlin und 0,31 Pfennig in Hamburg. Die Derop reagierte auf das Zerbrechen des Kartells mit einer triumphierenden Anzeige in den Fachorganen im Stile der Revolutionspropaganda: „Derop hat gesiegt!“<sup>74</sup>

---

<sup>71</sup> Ulrich Loewenheim: Kartellrecht, 2 Aufl., Berlin 2009, § 24 Randnote 55.

<sup>72</sup> Erdöl und Teer, Bd. 5, 1929, Heft 25, S. 466.

<sup>73</sup> Erdöl und Teer, Bd. 6, 1930, S. 179.

<sup>74</sup> Das Garagenwesen. Zeitschrift des Reichsverbandes der Garagenbesitzer, Bd. 5, 1930, Heft 23, S. 381-385.



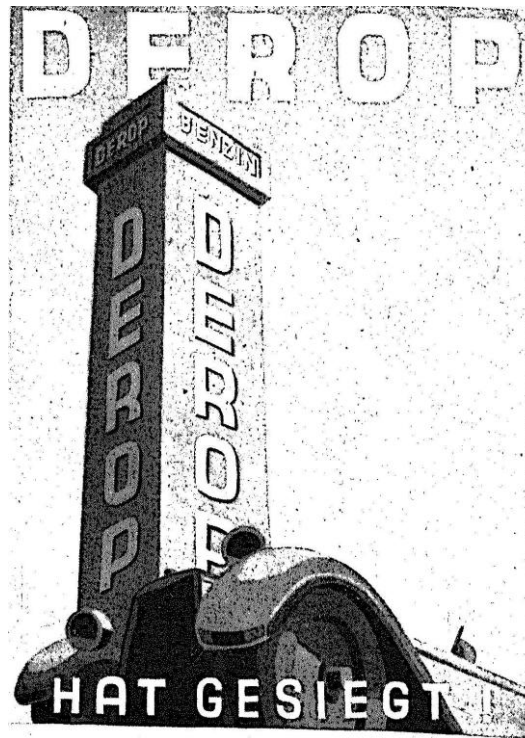


Abbildung 20: Anzeige von Derop 1930.

Umstritten blieb zunächst, ob Tankstellen auf den neuen Trend des Kundendienstes aufspringen sollten. Für den besonderen Service für Autofahrer an den Tankstellen, wie ihn z.B. eine Konzerngesellschaft von Standard Oil in New Jersey mit der Eröffnung kleiner Restaurants an Tankstellen bot, besaß der Kommentator der Zeitschrift Erdöl und Teer im Jahre 1929 bloß Spott. Es sei ein Irrweg, den Automobilisten einen derartigen Service zu bieten, da sie doch bloß tanken wollten. Es mute lächerlich an, wenn ein besonderer architektonischer Aufwand beim Bau von Tankstellen getrieben würde, die als „Tank-Kathedralen“ bezeichnet würden. In Bukarest sei eine Tankstelle im Landhausstil gebaut worden, wo sogar die Chauffeure in einem See baden könnten.<sup>75</sup>

Jedoch nutzten die großen Importgesellschaften die zu Ende der 1920er Jahre aufkommende Kundendienstbewegung auf den deutschen Konsumgütermärkten, um die kleinen Konkurrenten, die als Nebengewerbe von Hotels, Gaststätten, Reparaturwerkstätten und Läden Zapfstellen betrieben und die bislang den Hauptteil

---

<sup>75</sup> Erdöl und Teer, Bd. 4, 1929, S. 417.

der Versorgung mit Benzin leisteten,<sup>76</sup> vom Markt zu verdrängen. An wichtigen Ausgangsstraßen und Verkehrsknotenpunkten errichteten sie ab 1928 sogenannte Großtankstellen, die aus den typischen Elementen der später von der Tankstellenarchitektur festgelegten Kombination einer Einfahrt, mit überdachtem Gelände zwischen Zapfsäule und Kassenstation und warben mit dem Hinweis auf Service, vergl. folgende Abbildung.<sup>77</sup>

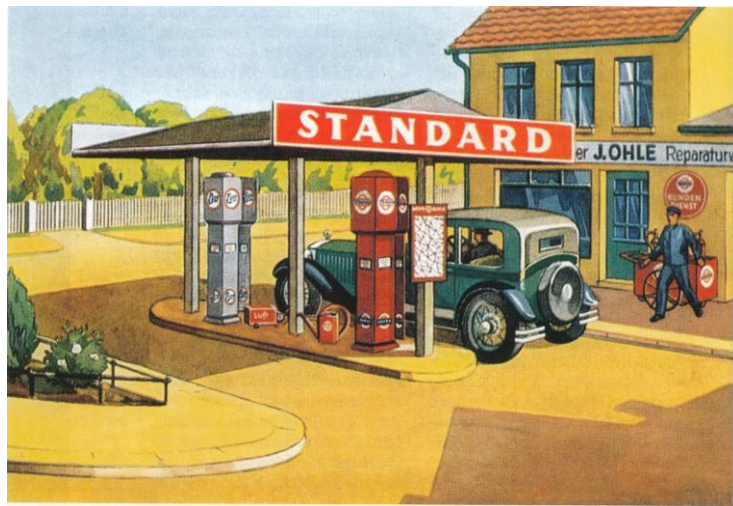


Abbildung 21: Beispiel einer Tankstelle mit Reparaturservice als Marketingkonzept der DAPG.<sup>78</sup>

Zum Teil wurden diese Tankstellen mit Gaststätten kombiniert. In einem Grundsatzartikel ihrer Hauszeitschrift Dapolin bezeichnete die DAPG eine Dapolin-Tankstelle als reine Verkörperung des Servicegedankens mit dem Tankwart als Mittelpunkt.<sup>79</sup> Als zusätzlicher Service wurde die Versorgung mit Öl, Luftdruck und Wasser sowie mit Wagenhebern geboten. Der Begriff der Großtankstelle ist aber zu relativieren, da diese Tankstellentypus zumeist lediglich zwei Zapfsäulen aufwies, vergl. folgende Abbildung.

<sup>76</sup> Walter Ade: Das Tankstellenproblem, Berlin 1936, Diss. Universität Hamburg., S. 61. 100 Jahre Esso, Jahresbericht 1932 (wie Anmerkung 2).

<sup>77</sup> Beispielhafte Abbildungen dazu in 100 Jahre Esso, Jahresbericht 1932 (wie Anmerkung 2). Für die BP siehe Förster, Deutsche BP, S. 136 (wie Anm. 4). Siehe auch Dr. Krohne: Einrichtungen zur Lagerung von Mineralölprodukten in Fässern, Kannen und in Zapfstellen, in: Öl und Kohle, Bd. 1, 1933, S. 112.

<sup>78</sup> Ebenda.

<sup>79</sup> Dapolin, Standard Nachrichten, Jahrgang 1, 1929, Heft 1, S. 10. Ich danke dem Exxon-Archiv in Hamburg für Kopien der Zeitschrift.





Abbildung 22: Eine Großtankstelle bei Wuppertal ca. 1935. (Quelle: [www.wuppertal-vohwinkel.net](http://www.wuppertal-vohwinkel.net))

Allerdings änderte sich mit der Kundendienstbewegung die Terminologie von bloßen Zapfstellen zu richtigen Tankstellen. Der Reichsverband des Kraftfahrzeughandels verhandelte mit der Politik, um eine Sonntagsöffnung von Tankstellen zu erreichen.<sup>80</sup>

Als die Tankstellen sich seit 1928 als große Ketten der drei großen Importgesellschaften verbreiteten, waren die Mitarbeiter zunächst Angestellte der jeweiligen Importgesellschaft. An der Westküste der USA änderten die Vertriebsgesellschaften ihre Personalpolitik an den Tankstellen. Sie erkannten den Vorteil, dass eine Vergabe an selbstständige Pächter im Franchisesystem die Kontroll- und Lohnkosten der Tankstelle senkt, da nun der Pächter für alle Geschäftsvorfälle verantwortlich wurde und dieser auch länger als acht Stunden täglich arbeitete.<sup>81</sup>

Die gewerbepolizeiliche Regelung von Treibstofflagern war Sache der Länder. In Preußen wurde lange Zeit über eine Polizeiverordnung zum Handel mit Mineralöl diskutiert. Die Verhandlungen mit der deutschen Sektion der Internationalen Petroleumskommission gingen bereits auf den März von 1914 zurück. Das

<sup>80</sup> Deutscher Automobil-Händler-Verband (Hg.): Geschäftsbericht 1927, S. 16.

<sup>81</sup> Erdöl und Teer, Bd. 5, 1929, S. 200.

Ministerium für Handel und Gewerbe veröffentlichte Ende des Jahres 1924 einen Entwurf einer derartigen Polizeiverordnung.<sup>82</sup> In dieser Verordnung ging es um die zulässigen Höchstmengen in Klein- und Großhandel sowie um das Verbot, Mineralölerzeugnisse in Kellern und Treppenhäusern von Wohnhäusern zu lagern. Wegen der starken Zunahme der Zapfstellen gab es einen vermehrten Einsatz von Straßentankwagen für deren Versorgung und ab 1924 der Übergang von der Lagerung in Holzfässern zu Lagerung in Tanks, die eine Stickstoffatmosphäre zur Vermeidung von explosiven Benzin-Luftgemischen hielten.

Pumpen zur Benzinversorgung, die mit der Hand zu betätigen waren, konnten Tankstellenbetriebe noch in unregelmäßiger Weise einfach auf den Gehwegen der Innenstädte installieren, was zu Konflikten mit Fußgängern führte. Aus der Sicht der Kommunalpolitik erschien die Verbreitung von Tankstellen im öffentlichen Raum als wild und planlos. Die Verkehrsbehörden der Städte – so in Berlin und Stuttgart – legten daraufhin Ende der 1920er Jahre in Straßenordnungen fest, dass Tankstellen grundsätzlich nur auf Privatgrundstücken erlaubt seien und nicht auf Gehwegen.<sup>83</sup>

Da die Autofahrer zum Tanken gerne einfach bloß am Bordstein des Gehweges halten wollten, entbrannte beim Aufbau des Zapfstellennetzes ein Kampf um den Bordstein. Die Abbildung 23 zeigt eine Szene beim Tanken mit einer Pumpe am Bordstein aus dem Jahre 1925. Kommunalpolitiker versuchten das wilde Wachstum von Zapfstellen mit zum Teil prohibitive Gebühren zu steuern.<sup>84</sup> Der preußische Minister für Volkswohlfahrt zeigte sich besorgt, wenn Tankstellen in der Nachbarschaft von historisch bedeutenden Gebäuden installiert würden und forderte die Kommunen auf, mithilfe der Bauordnung derartige Auswüchse zu verhindern und dem Denkmalschutz Geltung zu verschaffen.<sup>85</sup>

---

<sup>82</sup> Petroleum, Bd. 21, 1925, S. 593f. Entwurf einer Polizeiverordnung über den Verkehr mit Mineralölen und Mineralölmischungen (Mineralöl-Verkehrs-Verordnung), Berlin : Heymann, [1926].

<sup>83</sup> Karl Späth: Tankstellen im Großstadtverkehr, in: Verkehrstechnik, 1930, Heft 37, S. 497f.

<sup>84</sup> Das Garagenwesen, Bd. 4, 1929, Heft 15, S. 231-236. Erdöl und Teer, Bd. 4, 1928, S. 536f.

<sup>85</sup> Das Garagenwesen, Bd. 2, 1927, Heft 5, S. 72.



Abbildung 23: Eine Zapfstelle für Benzin am Bordstein.<sup>86</sup>

Die Stadt Berlin erlaubte den Zapfstellen von Garagenunternehmen nur dann eine Bedienung am Bordstein mit einem Schlauch über den Bürgersteig, wenn sie zugleich Benzin vom Benzolverband im Angebot hätten.<sup>87</sup> Hier zeigt sich, wie die Kommunalpolitik die Politik des „Deutschen Benzins“ unterstützte. Auch versuchte die staatliche Reichskraftspritgesellschaft durch Verträge mit den Städten Berlin und Frankfurt a. M., 120 Standorte für ihre Zapfstellen in diesen Städten einzurichten. Der Verband der Garagenbesitzer protestierte, auch mit Demonstrationen, mehrfach gegen diese Pläne und sah darin eine Bedrohung des mittelständischen Gewerbes.<sup>88</sup> Die Werbung von Shell nutzte ein Reklamebild mit einer Szene beim Tanken vor einer Shell-Tankstelle auf dem Bürgersteig, wo eine Automobilistin eine Handpumpe betätigt, vergleiche Abbildung 24. Damit soll hervorgehoben werden, dass auch vornehm gekleidete Frauen die Apparate der Shell-Tankstelle bedienen können, ohne Gefahr der Verschmutzung ausgesetzt zu sein.<sup>89</sup> Zu Ende der 1920er Jahren

<sup>86</sup> Quelle: Petroleum Band 21, 1925, S. 1265.

<sup>87</sup> Erdöl und Teer, Bd. 4, 1928, S. 175.

<sup>88</sup> Das Garagenwesen, Bd.2, 1927, Heft 2, S. 22. Am 10.11.1926 gab es in Berlin eine Kundgebung von Wirtschaftsverbänden des Mittelstands gegen die Expansionspolitik der öffentlichen Unternehmen. Die Kommunen stiegen, z.B. in Sachsen, in die Vermietung von Autostellplätzen und in den Zubehörhandel ein, siehe Das Garagenwesen, Bd. 1, 1926, Heft 2, S. 5f. Hier ist ein ähnlicher Abwehrkampf zu beobachten, der in den 1920er Jahren von den Lastkraftwagen-Speditionen gegen öffentliche Transportunternehmen geführt wurde, siehe Richard Vahrenkamp: Lastkraftwagen und Logistik in Deutschland 1900 bis 1955, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 95, 2008, Heft 4, S. 430-455.

<sup>89</sup> Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, Heft 1, 1928.

verdrängten elektrisch betriebene Zapfsäulen die Handpumpen der Tankstellen, vergleiche Abbildung 27.<sup>90</sup>



Abbildung 24: Werbung für eine Shell-Tankstelle auf dem Bürgersteig, die in den Monatsberichten der Industrie- und Handelskammern erschien.<sup>91</sup>

Im Unterschied zu den Segmenten des Automobilhandels und des Reifenhandels, wo die Fachpresse keine Zahlen zum quantitativen Bestand von Werkstätten und Händlern gab, sind Daten für die Tankstellendichte in Deutschland auch im europäischen Vergleich verfügbar. Die folgende Tabelle gibt diese Daten für das Jahr 1928 an.<sup>92</sup>

<sup>90</sup> Auto und Wirtschaft, 1930, S. 107.

<sup>91</sup> Curt Piorkowski: Die Benzin- und Ölversorgung durch die Rhenania-Ossag Mineralölwerke Düsseldorf (Musterbetriebe der Deutschen Wirtschaft Band 7), Berlin 1928, S. 15.

<sup>92</sup> ADAC Motorwelt, Heft 1, 1929, S. 25.

	Anzahl der Tankstellen	Einwohner je Tankstelle	Kfz pro Tankstelle	Einwohner je Kfz
England	70.000	670	27,6	25,1
Dänemark	5.700	594	18,4	31,9
Frankreich	50.000	800	22,1	36,1
Schweiz	3.750	1035	22,9	45,1
Holland	4.350	1600	23,7	67,4
Deutschland	30.000	2104	31,1	67,5

Tabelle 3: Tankstellendichte in Europa.

Mit 31 Kraftfahrzeugen pro Tankstelle stand Deutschland in der Versorgung der Kraftfahrzeuge mit Tankstellendienstleistungen mit 31 Kraftfahrzeugen pro Tankstelle am Ende des europäischen Vergleichs. Obwohl Deutschland eine wesentlich geringere KFZ-Dichte aufwies als England, stand Deutschland im Vergleich zu dem hochmotorisierten England ganz gut dar, da England mit 27 Kraftfahrzeuge pro Tankstelle nur eine geringfügig bessere Versorgung aufwies. Für die Mitte der 1930er Jahre gibt Walter Ade Daten der folgenden Tabelle mit über die Verbreitung von Tankstellen in Deutschland nach Marken von insgesamt knapp 56.000 Tankstellen wieder.<sup>93</sup>

DAPG	18327
Shell	16363
BV ARAL	7740
Olex	6098
Leuna	3315
Ölhag	953
Reichskraftsprit	365
Freie Tankstellen	2788

Tabelle 4: Anzahl der Tankstellen nach Marken in Deutschland.

<sup>93</sup> Walter Ade: Das Tankstellenproblem in Deutschland, Hamburg 1936.

## 7 Garagen als Service-Stationen



Abbildung 25: Eine Grossgarage in Berlin-Charlottenburg aus den 1920er Jahren an der Sophie-Charlottenstrasse als Heimatgarage am Stadtrand (Aufnahme privat 2016)

Die in den 1920er Jahren stark zunehmende Motorisierung führte in den Innenstädten rasch zu Problemen der Verkehrskonzentration, insbesondere zu Parkplatzknappheit. Gewerbehöfe in den Innenstädten wurden zu Groß-Garagen und Parkplätzen umgewidmet und zum Teil auch ehemalige Auspannhöfe für Pferde umgenutzt. Das Thema Garagen wurde bisher lediglich von Architekturhistorikern bearbeitet, nicht jedoch in den weiteren Kontext des Kundendienstes gestellt.<sup>94</sup>

---

<sup>94</sup> Joachim Kleinmanns: Parkhäuser – Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit. Marburg 2011; This Oberhänsli: Von der Remise zur Grossstadtgarage, in: Wege und Geschichte 2009/1, S. 10–15.



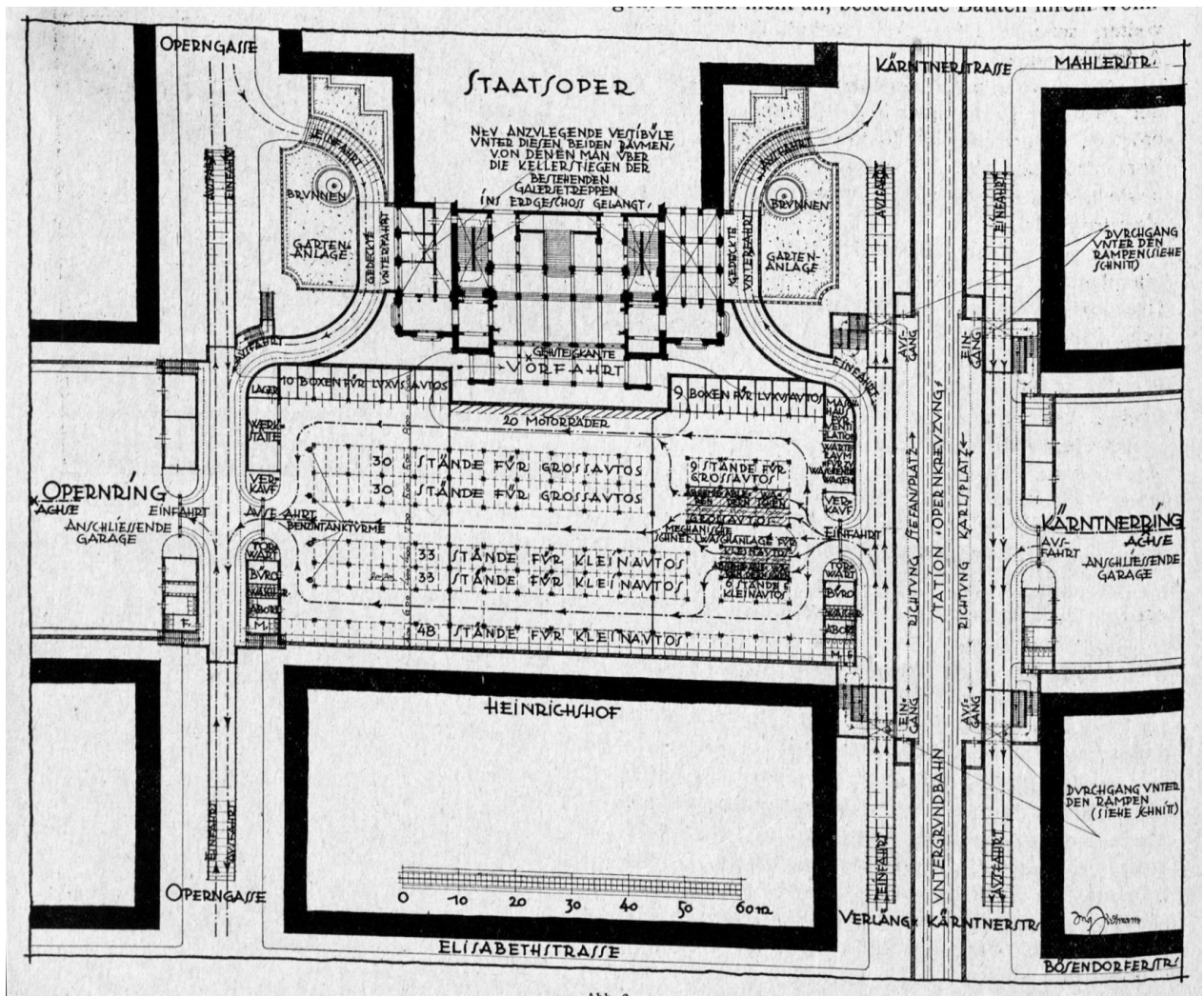


Abbildung 26: Plan einer Innenstadtgarage am Wiener Opernring.<sup>95</sup>

Garagen boten in Innenstädten Parkraum sowie Schutz, Wartung und Pflege des Autos: Aufpumpen, Aufladen, Reinigen, Waschen und Tanken. Dort konnten auch Chauffeure die Wagen ihrer Herren pflegen; der Anteil der von Chauffeuren gelenkten Automobile betrug 1925 noch über 50 Prozent.<sup>96</sup> In den Garagenhöfen wurden zugleich Tankstellen aufgebaut, um den Betreibern von Garagen ein Zusatzgeschäft zu sichern. Die folgende Abbildung zeigt eine Tankstelle mit drei elektrisch betriebenen Zapfstellen in einem Garagenhof im Jahre 1930.

<sup>95</sup> Fritz Judtmann: Das Garagenproblem der Zukunft, in: Das Garagenwesen, Band 2, 1927, Heft 8, S. 200-205.

<sup>96</sup> Oberhänsli: Remise (wie Anm. 108), S. 13.

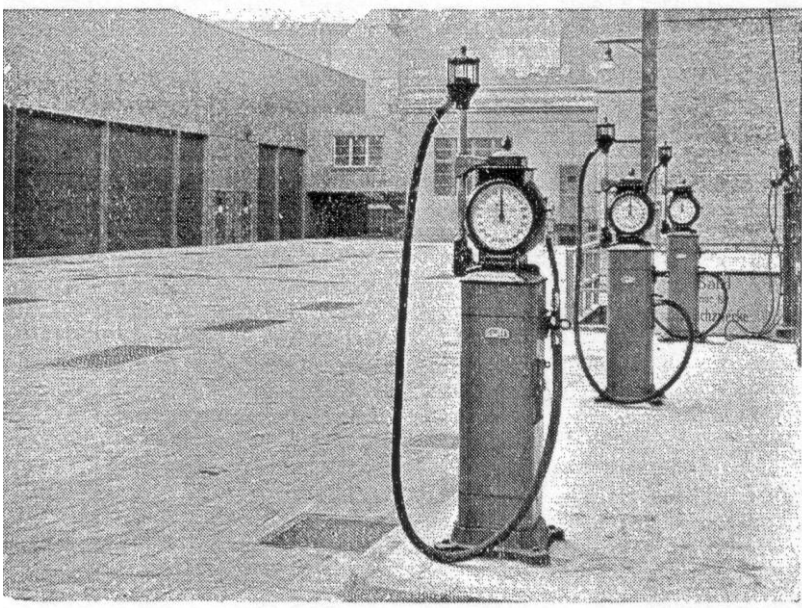


Abbildung 27: Garagenhof mit elektrisch betriebenen Zapfsäulen einer Tankstelle.<sup>97</sup>

In den 1920er Jahren gab es in der Fachliteratur eine breite Garagendebatte. Systematiken, wie Autos an Strassen und in Parkhäusern parken konnten, wurden entwickelt.<sup>98</sup> Unterschieden wurde die Zufahrt über Rampen von der mit Aufzügen. Die Standorte von Groß-Garagen in der Innenstadt wurden von denen am Standrand unterschieden, die als Heimatgaragen bezeichnet wurden. Ein Beispiel für eine Heimatgarage stellt die Abbildung 25 dar. Den Plan einer Innenstadtgarage am Wiener Opernring zeigt die Abbildung 26. Auffallender Weise ist keine Errichtung einer Innenstadtgarage im Zentrum von Berlin in den 1920er Jahren nachweisbar.

Die Garagenbesitzer koppelten die Vermietung der Stellplätze an die Verpflichtung, dort zu tanken. Die Sektion Hessen des Autohändlerverbands rechtfertigte dieses Koppelgeschäft mit dem Hinweis auf die durch die Inflation hervorgerufene Notlage vieler Garagenbesitzer.<sup>99</sup> Allerdings gab es Konflikte mit Garagenmietern, die nicht die dort angebotene Benzinmarke tanken wollten.<sup>100</sup> Der Autohändlerverband strebte

---

<sup>97</sup> Das Foto ist entnommen aus der Zeitschrift *Auto und Wirtschaft*, 1930, S. 107 und stellt den Garagenhof der Wertheim AG am Schiffbauerdamm 27 in Berlin dar.

<sup>98</sup> Rene Hartmann: *Architektur für Automobile. Hochgaragen und Parkhäuser in Deutschland*, Berlin 2016 (Eigenverlag), Diss. TU Berlin 2015, S. 51.

<sup>99</sup> Brief des Autohändlerverbands, Sektion Hessen, an die Handelskammer Frankfurt a. M. vom 19. März 1925, in: Institut für Stadtgeschichte Frankfurt a. M., Akte IHK 854.

<sup>100</sup> Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes (Hg.): *Geschäftsbericht 1928* (wie Anm. 39), S. 23.

an, dass Garagen wie Hotels und Gaststätten außerhalb der gesetzlichen Arbeitszeit Treibstoff, Reifen und Ersatzteile verkaufen durften. Er führte Verhandlungen mit dem preußischen Wohlfahrtsministerium, um an dem Erlass einer Garagenbauvorschrift mitzuwirken. Zentraler Punkt dieser Bauvorschrift war, für größere Garagenbetriebe die Einrichtung von Benzinabscheider-Vorrichtungen zum Schutz des städtischen Kanalsystems vor Benzinexplosionen vorzusehen.<sup>101</sup> Preußen hatte am 9. Mai 1931 eine Garagenverordnung als Gesetz erlassen.<sup>102</sup> Der §6 regelte, dass die Einrichtung von Garagen bei Theatern, Versammlungsräumen oder Kaufhäusern verboten werden kann. Der §5 forderte Rücksicht auf die Nachbarschaft beim Bau von Garagen für mehr als fünf Kraftfahrzeuge, wenn Anwohner vor Abgasen und Geräuschen geschützt werden sollen. Auch der Verband der Garagenbesitzer schloss sich der Kundendienstbewegung an. Die Garagen sollten als „Autopension“ dem „Herrenfahrer“ Annehmlichkeiten bieten und alle erforderlichen Arbeiten ausführen: Tanken, Waschen, Putzen, Ölversorgung, Reifen aufpumpen und Ersatzteile vorhalten. Man schlug zudem eine „Auto-Apotheke“ in der Stadt vor, die nachts die wichtigsten Ersatzteile anbieten könne. Die im Jahre 1928 eröffnete Albrechtsgroßgarage in Dresden bot den Fahrern sogar Restaurants und Übernachtungsmöglichkeiten.<sup>103</sup>

Außerhalb der Innenstädte gab es ein reichliches Angebot an Garagen, die von Autohändlern, Hotels, aber auch von Privatleuten „schwarz“ (d.h. ohne die Einnahmen zu versteuern) im Inneren von Höfen offeriert wurden.<sup>104</sup> Die Sektion Düsseldorf des Reichsverbandes der Garagenbesitzer schätzte, dass im Jahre 1930 von den 12.000 in Düsseldorf zugelassenen Automobilen die Hälfte schwarz untergestellt war.<sup>105</sup> Der Reichsverband der Garagenbesitzer verhandelte mit Ministerien, um "schwarze Garagen" zu bekämpfen.<sup>106</sup> Während der Autohändlerverband niedrige Durchschnittspreise von 30 Reichsmark für die Miete einer Garage angab, erreichten Preise für Stellplätze in Großstädten, wie in Frankfurt

---

<sup>101</sup> Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes (Hg.): Geschäftsbericht 1929 (wie Anm. 47), S. 21.

<sup>102</sup> Verordnung über die Einstellung von Kraftfahrzeugen.

<sup>103</sup> Das Garagenwesen, Bd. 3, 1928, S. 329 - 334.

<sup>104</sup> Ebd.

<sup>105</sup> Erdöl und Teer, Band 6, 1930, S. 262.

<sup>106</sup> Verbandsmitteilungen des Reichsverbandes der Garagenbesitzer (Redega), beigegeben in Heft 20 von Das Garagenwesen, 1930.

a. M., 70 Reichsmark pro Monat. Dies führte zu Forderungen, durch vermehrten Bau von Garagen die Preise zu dämpfen.<sup>107</sup>

In Berlin war der Bau von Großgaragen vor 1914 verhalten. Nach Hartmann (2016) wurde bloß drei Großgaragen gebaut, eine davon für den nicht-öffentlichen Verkehr als Stellplatz für ein Taxiunternehmen (Das Loeb Automobilhaus 1907).<sup>108</sup> Ende der 1920er Jahre wurden in mehreren Städten die ersten Hochbauten für Großgaragen mit 200 bis 300 Stellplätzen fertiggestellt, so etwa die Kant-Garage an der Kantstraße in Berlin-Charlottenburg 1929. Die folgende Übersicht listet einige realisierte Bauprojekte an Hochgaragen auf:<sup>109</sup>

- Leipzig 1930, Autohaus am Johannisplatz, 5 Geschosse
- Leipzig 1928, Großgarage Goldene Laute, beides ehemalige Pferdeausspannplätze
- Mannheim 1926, Jungbuschgarage
- Dresden 1928, Albrecht Garage
- Halle 1929, Großgarage Süd
- Köln 1927, Rheinlandgarage
- München 1928, Lindwurmgarage
- Chemnitz 1928 Garagenhof (Stern-G.) mit Fahrstuhl.
- Stuttgart 1927, Schwabengarage

Die folgenden Abbildungen zeigen die Kantgarage in Berlin, die Sterngarage in Chemnitz und die Jungbuschgarage in Mannheim.

---

<sup>107</sup> Brief der Firma Holzmann und Schneider an die Handelskammer Frankfurt a. M. vom 28. Februar 1925, in: Institut für Stadtgeschichte Frankfurt a. M., Akte IHK 854.

<sup>108</sup> Hartmann, wie Anmerkung 98.

<sup>109</sup> Siehe Hartmann, wie Anmerkung 98.



Abbildung 28: Die Kant-Garage in Berlin-Charlottenburg 1930, die sich als Park-Palast bezeichnete.<sup>110</sup>

---

<sup>110</sup> Hartmann, wie Anmerkung 98.



Hotel u. Restaurant „GARAGENHOF“  
Chemnitz i. Sa. Zwickauerstr. 77

Abbildung 29 : Der Garagenhof in Chemnitz 1930 (Quelle: Museum für sächsische Fahrzeuge Chemnitz)





Abbildung 30: Die Jungbuschgarage in Mannheim 1926.<sup>111</sup>

Der Bau von Großgaragen löste Nachbarschaftskonflikte mit Anliegern aus, die vermehrten Verkehrslärm befürchteten.<sup>112</sup> Die Verbände sorgten für eine Repräsentanz des Themas Garagen auf verschiedenen Messen und Ausstellungen. Der Autohändlerverband richtete 1927 zum dritten Male eine Sonderschau zum Thema Garagen auf der Lastkraftwagen-Messe in Köln aus. Der Reichsverband der Garagenbesitzer verantwortete im Jahre 1928 eine Garagenausstellung im Rahmen der Messe "Die technische Stadt" in Dresden.<sup>113</sup>

## 8 Zusammenfassung

Der Beitrag zeigt auf, wie die verschiedenen Segmente des Autohandels das Systems Automobil ermöglicht haben und zu den Dienstleistungen für den Automobilisten beigetragen

---

<sup>111</sup> Ebenda.

<sup>112</sup> Protest der Chemischen Fabrik Grieshein-Elektron mit Schreiben an die Handelskammer Frankfurt a. M. vom 7. Juli 1925 gegen eine Hochgarage an der Elbestrasse in Frankfurt a. M. für 300 Fahrzeuge, in: Institut für Stadtgeschichte Frankfurt a. M., IHK Akte 854; Kleinmanns: Parkhäuser (wie Anm. 66), S. 76.

<sup>113</sup> Deutscher Automobil-Händler-Verband, Geschäftsbericht 1927, S. 15. Das Garagenwesen, Bd. 3, 1927, S. 186. Das Garagenwesen, Bd. 4, 1928, H. 24, S. 394.

haben. Die Struktur des Handels war in Deutschland sehr kleinteilig, gekennzeichnet von scharfer Konkurrenz, Preisschleuderei, Unterkapitalisierung und Vorgaben der starken Lieferanten. Die prekäre Abhängigkeit der Kleinbetriebe von den großen Hersteller-Marken kennzeichnet sowohl den Automobilhandel wie den Reifenhandel als auch den Tankstellenbetrieb. Die umsatzstarken Standorte betrieben die Hersteller selber und verhinderten so die Entstehung von kapitalstarken Händlern. Anders als in den USA und in dem europäischen Ausland bestand das Vertriebssystem im Autohandel nicht vornehmlich oder gar ausschließlich aus selbständigen Händlern sondern war von werkseigenen Handelsniederlassungen geprägt. Neben den genannten Handels-Segmenten geht der Beitrag auf Reparaturwerkstätten und Garagenbetriebe ein. Diese Unternehmer des Automobilhandels können als bisher kaum gewürdigte Pioniere der Dienstleistungsgesellschaft betrachtet werden, die trotz eines schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes das Wagnis der Unternehmensgründung eingegangen sind.