

Sowjetrußlands Wirtschaft stellte sich sehr bald auf Autarkie und Direkthandel um. Seit dem Rückgang des deutschen Außenhandels mit Sowjetrußland und seit der Verschlechterung der politischen Verhältnisse zwischen den beiden Ländern vermieden es die Russen nach Möglichkeit, ihre Ein- und Ausfuhr über die deutschen Seehäfen zu lenken.

Während Hamburgs Durchfuhr nach Sowjetrußland seit 1929 ständig zurückging, versandte Rußland in den Jahren 1930 bis 1932 mehr Güter nach dem Ausland über Hamburg als 1913. Seitdem schrumpfte auch Hamburgs Empfang an russischen Durchfuhrsgütern erschreckend zusammen. In den letzten Jahren vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges war Hamburgs Durchfuhr mit Rußland bedeutungslos. So betrug 1937 Hamburgs Durchfuhrverkehr mit Sowjetrußland 40 100 t. Hiervon entfielen 22 100 t auf den Versand nach der Sowjetunion. Im gleichen Jahre exportierte Sowjetrußland 18 000 t über Hamburg nach dem Ausland. Rußlands Anteil am gesamten Transitverkehr Hamburgs betrug 1938 nur 0,7%. Bremen verzeichnete 1937 mit Rußland keinen Durchfuhrverkehr mehr. Anders als das kaiserliche Rußland hat somit die Sowjetunion den deutschen Seehäfen die Betätigung im Transitverkehr mit Rußland unmöglich gemacht.

Wenn nichtsdestoweniger der Rückgang des gesamten Durchfuhrgeschäfts der deutschen Seehäfen seit dem ersten Weltkrieg nicht allzu groß war, so verdanken dies die deutschen Seehäfen dem Aufschwung ihres Transitverkehrs mit der Tschechoslowakei, Österreich, Ungarn und Rumänien.

Der Kraftfahrzeugbedarf der deutschen Wirtschaft

Von Professor Dr.-Ing. Carl Pirath, Stuttgart

I.

Einleitung

Auf Anregung der Dienststelle der Militärregierung für Deutschland (U.S.) Verkehrsabteilung vom Herbst 1946 sollte ein Plan für die Kraftfahrzeugproduktion der vier Besatzungszonen aufgestellt werden, dessen Durchführung mit dem Jahre 1949 zu beginnen hatte. Zu den hierfür von der Militärregierung aufgestellten Richtlinien zur Feststellung der Bedürfnisse der Straßenverkehrswirtschaft hatte unter anderem der Länderrat des amerikanischen Besatzungsgebiets Stellung zu nehmen.

Um zu dieser Stellungnahme sachliche Unterlagen zu erhalten, beauftragte mich der Länderrat im November 1946, nach wissenschaftlichen Methoden das Höchstmaß für die deutsche Straßenverkehrswirtschaft mit dem Stichjahr 1949 zu ermitteln, das für den Wiederaufbau und die Erhaltung der deutschen Wirtschaft notwendig ist. Das Ergebnis der Untersuchungen, bei deren Durchführung Herr Dr.-Ing. habil. Max Erich Feuchtinger, Ulm, vor allem in der Aufstellung des statistischen Materials wertvolle Mitarbeit leistete, fand seinen Niederschlag in einer Denkschrift. Sie gab nach Methode und materiellem Gehalt Aufschluß über die zum Teil völlig neuen Wege und Überlegungen, nach denen auf Grund der Tatsachen der stark erschütterten Allgemeinwirtschaft Deutschlands die notwendige Entwicklung und Leistung der Straßenverkehrswirtschaft nach dem Jahre 1949 mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit abgeleitet werden konnte.

Die in der Denkschrift zu klärende Bedarfsfrage für den Kraftverkehr gab im Endziel und Endergebnis die Grundlage zur Bestimmung des zukünftigen Produktionsumfangs der deutschen Kraftfahrzeugindustrie, deren primäre planmäßige Arbeit um so dringender war, als der deutsche Kraftfahrzeugbestand der Vorkriegsjahre durch die Kriegseinwirkungen stark zerstört und in seinem Verkehrswert erheblich herabgesetzt worden war. Im Jahre 1947 waren nur noch rund 20% der Personenkraftwagen des Jahres 1938 in Deutschland vorhanden. Die Kraftverkehrsdichte oder die Zahl der Kraftfahrzeuge, bezogen auf 100 qkm, in den drei westlichen Besatzungszonen entspricht heute größenordnungsmäßig der Verkehrsdichte im Jahre 1932.

Soweit der Inhalt der Denkschrift von allgemeinem verkehrswissenschaftlichem Interesse sein kann, soll von ihren wichtigsten Punkten in den nachstehenden Ausführungen auszugsweise die Rede sein. Sie werden sich vor allem auf die Ermittlung des Verkehrsbedarfs auf Straßen und auf die Untersuchung der Mittel zur Befriedigung des Verkehrsbedarfs durch genügende Herstellung und Bereitstellung von Kraftfahrzeugen jeglicher Art zu beziehen haben.

II.

Die Methode der Untersuchung

Die Methode der Untersuchung geht aus von dem Grundsatz, daß die Lage und das Maß der Volkswirtschaft die wichtigste Grundlage für das Maß der Verkehrswirtschaft und speziell der Straßenverkehrswirtschaft ist. Das Mindestmaß oder die untere Grenze des Lebensnotwendigen der neuen deutschen Wirtschaft

ist für das Jahr 1949 durch den Plan des Kontrollrats der vier Besatzungsmächte über den Industriestandard und über die mit ihm zusammenhängende Herabsetzung des Lebensstandards für Deutschland festgelegt. In diesem Plan wird das Wirtschaftsvolumen der Grundjahre 1936 und 1938 in zahlreichen wichtigen Zweigen der Industrie nach bestimmten Reduktionsfaktoren herabgesetzt und beschränkt, während alle mit der Ernährung und dem Wiederaufbau von Wohnungen und Arbeitsstätten zusammenhängenden Industriezweige sich verhältnismäßig unbeschränkt entwickeln können. Im Gesamtergebnis wurde hierdurch die Industriekapazität für das Jahr 1949 auf ungefähr 55% derjenigen der Jahre 1936 bzw. 1938 für Deutschland herabgesetzt.

Dem hieraus sich ergebenden Rhythmus im Wirtschaftsleben Deutschlands wird die Straßenverkehrswirtschaft folgen müssen. In welchem Maß dies der Fall sein wird, läßt sich am klarsten übersehen, wenn der Verkehrsbedarf der Kraftverkehrswirtschaft im Grundjahr 1938 zu der neuen Wirtschaftsstruktur 1949 in eine unmittelbare Beziehung gesetzt werden kann. Die für die Jahre 1937 und 1938 für das Altreich vorliegende Käuferanalyse über die Zulassungen der Kraftfahrzeuge¹⁾ vermag diese Beziehung in einzigartiger Weise herzustellen.

Die Käuferanalyse 1937 und 1938 enthält den Absatz der in diesen Jahren zugelassenen Kraftfahrzeuge nach Gattungen und Klassen ohne Wehrmacht, Export, Reichsbahn und Reichspost. Die Zulassungen sind nach 13 Wirtschafts- und Berufsgruppen, die noch in zahlreiche Untergruppen gegliedert sind, in folgender Weise getrennt:

- I Industrie
- II Handwerk
- IIIa Großhandel
- IIIb Einzelhandel
- IV Banken
- V Energiewirtschaft
- VI Verkehr
- VII Landwirtschaft
- VIII Kultur, Hygiene, Technik
- IX Kirchen
- X Behörden — Beamte
- XI Angestellte
- XII Arbeiter
- XIII Berufslose

Die Zulassungszahlen der Käuferanalyse werden sich in dem Sinn ändern, in dem die neue deutsche Wirtschaft sich auf den verschiedenen Wirtschaftsgebieten nach Maßgabe des Industrieplans des Kontrollrats wandeln wird.

Diese Art der Bindung des Kraftfahrzeugbedarfs an den Industrieplan des Kontrollrats gestattet eine elastische Anpassung an eine etwaige Änderung des Industrieplans, wie sie aller Voraussicht nach zu erwarten war. Erhöht sich der Industriestandard, so erhöht sich automatisch der Bedarf der Straßenverkehrswirtschaft zur Befriedigung des veränderten Verkehrsbedarfs, so daß seine Ermittlung auch in Zukunft an den Wandel der deutschen Allgmeinwirtschaft gebunden bleibt und sich mit ihm ändern kann. In der Tat wurde im Jahre 1947 der Industriestandard durch den Kontrollrat von 55% auf 75—80% des Jahres 1938 heraufgesetzt.

Die gewählte Methode sucht grundsätzlich aus der Analyse der Wandlungen der neuen deutschen Wirtschaft den Verkehrsbedarf für die verschiedenen Wirtschaftsgruppen zu erfassen und daraus die Synthese für die Befriedigung des Verkehrsbedarfs durch die Kraftverkehrswirtschaft zu finden.

¹⁾ Kraftfahrzeugzulassung in Deutschland nach Wirtschafts- und Berufsgruppen 1937 und 1938 in Sonderbeilage zu „Wirtschaft und Statistik“ Nr. 3, 1938, und Nr. 3, 1939, und in „Statistik der Reichsgruppe Fahrzeugindustrie“, 1938.

Gegenüber dieser vorwiegend analytischen Methode benutzt die von anderer Seite angewandte Art der Untersuchung im wesentlichen die Querschnitt- oder Globalmethode. Diese wählt die Kraftfahrzeugdichte (Einwohner/Kraftfahrzeug), wie sie sich in der Vergangenheit in den verschiedenen Ländern entwickelt hat, zur Grundlage und ermittelt den Bedarf im ganzen für die verschiedenen Fahrzeuggattungen nach dem neuen durchschnittlichen Wirtschaftsstandard Deutschlands. Sie geht grundsätzlich von der Feststellung der Potsdamer Beschlüsse aus, daß der dem deutschen Volk zuzubilligende Lebensstandard dem Durchschnitt der Länder Europas entsprechen soll, wobei nur Großbritannien und Rußland auszunehmen sind. Will man nicht mit Unrecht den Kraftfahrzeugbedarf als besonders typischen Repräsentanten für den Lebensstandard eines Volkes ansehen, so ist gegen diese Art der Untersuchung nichts einzuwenden.

Beide Methoden sind gangbar und dürften sich gegenseitig ergänzen. Die von mir gewählte analytische Methode dürfte jedoch den Vorzug haben, den verwickelten Verhältnissen der neuen deutschen Wirtschaftsstruktur konkreter gerecht zu werden, als es bei der Querschnittmethode möglich ist. Sie ist ferner geeignet, die Auswirkungen späterer struktureller Wandlungen der deutschen Wirtschaft auf den Straßenverkehr verhältnismäßig leicht festzustellen und sich ihnen anzupassen. Im Vergleich der Ergebnisse der beiden Methoden liegt auf der anderen Seite sicherlich ein wertvolles Mittel, die Zuverlässigkeit der Untersuchungen von möglichst vielen Seiten zu kontrollieren.

III.

Die Entwicklungsgrundlagen für den Straßenverkehr im Rahmen der neuen deutschen Volks- und Verkehrswirtschaft

Die Wirkungen, die sich aus der stark veränderten Wirtschaftsstruktur für den Straßenverkehr ergeben, sind, wie vielleicht aus der Herabsetzung des deutschen Industriestandards geschlossen werden könnte, nicht nur negativer Natur, sondern sie haben auch zum Teil einen positiven Charakter für die Zukunft des Kraftverkehrs.

Positiv im Sinn des Straßenverkehrs wird vom verkehrswirtschaftlichen Standpunkt die Tatsache zu werten sein, daß sich nach Durchführung der Umsiedlung von Deutschen aus dem Osten und Südosten die Bevölkerungsdichte der vier Besatzungszonen von 160 je qkm auf rund 200 je qkm, also um ein Viertel, steigern wird. Da diese Vermehrung in der Hauptsache auf die Landbezirke entfällt und in ihnen ein stärkeres Verkehrsbedürfnis als bisher entwickelt wird, so wird das Verkehrsmittel, das besondere Vorzüge für die Verkehrsbedienug des platten Landes aufweist, in erster Linie an der Befriedigung dieser Verkehrsbedürfnisse beteiligt sein. Das ist zweifellos der Kraftwagen, der in seiner verhältnismäßig kleinen Transporteinheit den neuen, im Raum verstreuten Verkehrsbedürfnissen im Personen- und Güterverkehr auf dem dichten Straßennetz folgen und sie zum Teil besser bedienen kann als das weitmaschige Eisenbahnnetz.

Ein weiteres positives Moment für den Straßenverkehr wird sich aus dem Abbau zahlreicher Anlagen der Großindustrie ergeben, denn dieser vollzogene Abbau wird eine gewisse Verlagerung der Produktion auf Klein- und Mittelbetriebe mit sich bringen und zu einer Auflockerung der räumlichen Verteilung der Verkehrsquellen führen. Der Verkehrsbedarf nach Menge und Richtung wird differenzierter sein, da die Klein- und Mittelbetriebe räumlich stärker verstreut sind als die Großbetriebe. Sie werden in ihren Transportbedürfnissen die kleine und auf nahe Entfernung billige Transporteinheit des Kraftwagens überall dort bevorzugen, wo die Eisenbahn nicht die gleiche Schnelligkeit und Billigkeit bieten kann. Das wird in vielen Fällen im Nahverkehr der Fall sein.

Eine größere Bedeutung wird ferner das Kraftfahrzeug in dem Bereich der wiederaufgebauten zerstörten Großstädte erhalten, deren Flächengebiet bei gleicher Einwohnerzahl infolge der notwendigen Auflockerung der Kerngebiete der Städte im Sinn der Siedlungsstruktur amerikanischer Großstädte zwei- bis dreimal größer sein wird als bisher. In dem neuen Raumzeitsystem dieser Großstädte können alle Gattungen der Kraftfahrzeuge neben den öffentlichen Verkehrsmitteln wertvolle Transportarbeit leisten, die in ihrem Ausmaß bedeutender sein wird als in den bisherigen Großstädten.

Diesen drei positiven oder für den Straßenverkehr günstigen Entwicklungserscheinungen stehen auf der anderen Seite negative, also ungünstige Entwicklungsmerkmale, gegenüber.

Zunächst bedeutet naturgemäß die Herabsetzung der Industriekapazität auf ungefähr 55% des Standards vom Jahr 1938 ganz allgemein eine Minderung des Verkehrsvolumens im gesamten Verkehrsbereich und für alle Verkehrsmittel. In welchem Maß dies der Fall sein wird, mag daraus ersehen werden, daß auf die für die beschränkten Industrien wichtigen Transporte allein 48% der gesamten Gütermengen im Jahr 1938 entfallen, der Rest von 52% wurde von der Land- und Forstwirtschaft, dem Bergbau für nicht industrielle Zwecke sowie der Versorgung mit Nahrungs- und Genußmitteln bestritten, für die, ebenso wie für die Bauindustrie, der Plan für den neuen deutschen Industriestandard keine Beschränkungen vorsieht.

Diese unterschiedliche Zukunftslage der wichtigsten Wirtschaftsgruppen und Träger des Verkehrsbedarfs bringt es mit sich, daß auch der Kraftverkehrsbedarf nicht nur nach durchschnittlichen Werten ermittelt werden kann, sondern individuell nach den verschiedenen Wirtschaftsgattungen, falls eine wissenschaftliche Methode hierzu gegeben ist. Hierzu bietet die Käuferanalyse 1938 die Möglichkeit.

Außer dieser von der Drosselung der Industriekapazität ausgehenden negativen Wirkung der Verkehrswirtschaft auf den Kraftverkehrsbedarf wird sich die Herabsetzung des Lebensstandards auf den Durchschnitt Europas, ohne Großbritannien und Rußland, für den Teil der Verkehrsmittel ungünstig auswirken, der gegenüber Verminderungen im Lebensstandard besonders empfindlich ist. Das ist vor allem für die im Personenverkehr arbeitenden Verkehrsmittel der Fall und in besonderem Maß für den Personenkraftwagen, dem sich die Verkehrskunden vielfach aus verkehrspsychologischen oder irrationalen Gründen zuwenden. Der Güterverkehr wird davon weniger berührt, da er durchweg rational nach wirtschaftlichen Überlegungen das Kraftfahrzeug als Transportmittel wählt.

Im Rahmen der gesamten Verkehrswirtschaft Deutschlands sieht sich der Kraftverkehr in seiner Abhängigkeit von dem Import von Kraftstoff und Bereifung leistungsfähigen anderen Verkehrsmitteln, wie Eisenbahnen und Wasserstraßen, gegenüber, die fast ganz aus heimischen Stoffen ihren Betriebsapparat aufbauen und betreiben können und sich im gleichen Verkehrsraum mit dem Kraftwagen um die Befriedigung des Verkehrsbedarfs bemühen. Dieses, von einer zweckmäßigen Verkehrspolitik zu regelnde Verhältnis wird jedoch nicht an dem fundamentalen Grundsatz vorbeigehen können, daß das Kraftfahrzeug das Verkehrsmittel für den Verteilerverkehr und Nahverkehr ist und bei den positiven Entwicklungserscheinungen der Gesamtwirtschaft besondere und neue Aufgaben zu übernehmen hat.

Zusammenfassend kann bezüglich der Entwicklung des zukünftigen Straßenverkehrs gesagt werden, daß der Kraftwagen zwar infolge des herabgesetzten Industriestandards sowie des verminderten Lebensstandards gegenüber dem Jahr 1938 an Verkehrsvolumen verlieren wird, daß aber ein Teil dieses Verlustes wieder durch die positiven Entwicklungserscheinungen ausgeglichen wird. Es ist das Ziel der weiteren Untersuchungen, den Verlust und den Gewinn der Kraftverkehrswirtschaft gegenüber 1938 zu klären, zu erfassen und festzustellen, um daraus die Schlußfolgerungen für ihre Zukunft zu ziehen.

IV.

Die für die Kraftverkehrswirtschaft wichtigsten Merkmale der neuen Wirtschaftsstruktur Deutschlands

Der Plan des Kontrollrats zur Herabsetzung der Industriekapazität gliedert die deutsche Wirtschaft in Gruppen, die sich unbeschränkt und solche, die sich in bestimmten Grenzen entfalten können. Zu den unbeschränkten Gruppen gehört die landwirtschaftliche Produktion sowie die Nahrungs- und Genußmittelindustrie. Die beschränkten Gruppen sind nach Art und Maß in der später behandelten Tabelle 2 angegeben, wobei die Jahre 1936 und 1938 als Grundjahre festgelegt sind. Alle übrigen Wirtschaftsgruppen werden in dem Maß beeinflusst, in dem sie mehr mit den unbeschränkten oder beschränkten Gruppen zusammenhängen. Es kann dabei davon ausgegangen werden, daß alle mit der Ernährung und dem Wiederaufbau von Wohnungen und Arbeitsstätten zusammenhängenden Wirtschaftsgruppen besonders gefördert werden sollen, soweit die industrielle Beschränkung es zuläßt.

Unter diesen Umständen wird mit einer Rückentwicklung der Erwerbspersonen in der gesamten deutschen Wirtschaft in ähnlichem Ausmaß zu rechnen sein, wie bei dem umgekehrten Vorgang vom Jahr 1933, dem Jahr wirtschaftlichen Tiefstands, zum Jahr 1939, dem Jahr wirtschaftlicher Hochkonjunktur. Während im Vergleich dieser beiden Jahre die Erwerbspersonen in der Land- und Forstwirtschaft nahezu gleich geblieben sind und auch die Erwerbspersonen im Handel und Verkehr sowie in den häuslichen Diensten im Jahre 1933 nur 12 bis 20% niedriger lagen, lag der Unterschied bei den öffentlichen Diensten (Verwaltung, Kultur, Gesundheitswesen) bei 32% und bei der Industrie und dem Handwerk bei 40%.

Ein ähnlicher Rhythmus zwischen den beiden Polen, den unbeschränkten und den beschränkten Wirtschaftsgruppen, wird für Deutschland zu erwarten sein und die unterste Grenze des Lebensnotwendigen zur Erhaltung der deutschen Wirtschaft kennzeichnen.

Dieser unteren Grenze wird mindestens die Kraftverkehrswirtschaft gerecht werden müssen, soweit sie von rein rationalen Überlegungen abhängig ist, was im Güterverkehr durchweg der Fall ist, im Personenverkehr aber modifiziert werden muß nach dem Lebensstandard, der Deutschland zugebilligt ist. Der Einfluß, den diese Grenze im Bereich des Gefühls oder der irrationalen Überlegungen für das Bedürfnis nach dem Einsatz von Kraftwagen ausüben wird, läßt sich nur grobenordnungsmäßig erfassen, und zwar auf Grund der in Abb. 1 wiedergegebenen Konjunkturlinien der Kraftfahrzeugproduktion und der wichtigsten Produktionsgüter.

Aus dem Vergleich dieser beiden, für die Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschland aufgestellten Linien ergibt sich ein charakteristisches Voreilen der Kraftwagenproduktion in Zeiten wirtschaftlichen Tief- und Hochstandes vor der Linie der allgemeinen Wirtschaft. In diesem Voreilen kommt die psychologische, vom Lebensstandard bestimmte Seite des Kraftverkehrs, vor allem im Personenverkehr, klar zum Ausdruck. Ein Standardintervall von 13—15% läßt im rückläufigen Sinn die Kraftfahrzeugproduktion über die allgemeine Wirtschaft hinaus absinken. Dieses Standardintervall kann als eine vom Lebensstandard ausgehende Drosselung des Bedarfs an Personenkraftwagen angesehen werden. Diese Tatsache wird berücksichtigt werden müssen, wenn der neue Kraftwagenbedarf aus dem Grundjahr 1938, einem Jahr günstiger wirtschaftlicher Entwicklung, abgeleitet werden soll. Der Abzug wird um so kleiner sein können, je unmittelbarer der Personenkraftwagen in Verbindung mit wirtschaftlichen Einrichtungen eingesetzt ist, um so höher, je mehr er auf das Einkommen des Einzelnen sich stützen muß. Mit anderen Worten, die in den Wirtschaftsgruppen unmittelbar verwandten Personenkraftwagen werden unabhängiger vom Lebensstandard bleiben können, dagegen die beispielsweise vom Angestellten und

Arbeiter im eigenen Besitz verwandten Wagen werden ihm stärker unterworfen sein. Für die erste Gruppe werden 7%, für die letzte Gruppe 15% Abschlag vorzusehen sein.

Eine Sonderbetrachtung verlangt der Kraftwagenbedarf in allen mit dem Wiederaufbau zusammenhängenden Tätigkeiten, die die Trümmerbeseitigung sowie der Wiederaufbau und Neuaufbau von Wohnungen und Arbeitsstätten in den zerstörten Städten und in den Landkreisen zur Unterbringung der Neubürger aus dem Osten und Südosten mit sich bringen. Die hierfür zu transportierenden Mengen an Trümmern und Baustoffmassen sind zum Teil durch Lastkraftwagen durchzuführen.

Eine besondere Rolle wird ferner für die Erhaltung der deutschen Lebensmöglichkeiten und vor allem zur Deckung des notwendigen Bedarfs an Lebensmitteln dem Export zufallen. Nur 60% der erforderlichen Nahrungsmittel können im Neureich selbst erzeugt werden. Die restlichen 40% müssen aus dem Ausland eingeführt und durch Ausfuhereinnahmen gedeckt werden. Bei diesem Export wird die Kraftwagenproduktion mit einem angemessenen Betrag zu beteiligen sein.

Unter Zugrundelegung dieser von der Allgemeinwirtschaft und ihren besonderen Verhältnissen ausgehenden Wirtschaftsmerkmale wird die Kraftwagenproduktion von der Bedarfsseite her zu ermitteln sein. Diese Merkmale lassen sich in unmittelbare Beziehung bringen zu der Käuferanalyse 1938, die in der Zahl der Käuferschichten so weitgehend gegliedert ist, daß entschieden werden kann, welchen Veränderungen sie im einzelnen unter dem Einfluß der Verhältnisse der deutschen Wirtschaft unterworfen sein werden. Aus der Summe dieser Veränderungen ergibt sich der zu erwartende jährliche Bedarf an Kraftfahrzeugen für die nächste Zukunft. Bevor jedoch diese Berechnung durchgeführt werden kann, ist es notwendig, die Käuferanalyse 1938 kritisch daraufhin zu untersuchen, welchen Sondereinflüssen positiver und negativer Art der damalige Absatz unterworfen war, damit diese Einflüsse für den zukünftigen Kraftwagenbedarf objektiv berücksichtigt werden können.

V.

Die neue deutsche Wirtschaftskapazität und die Käuferanalyse 1938 als Grundlage für den jährlichen Bedarf an Kraftfahrzeugen

1. Kritische Beurteilung der Käuferanalyse 1938

Die Ermittlung des Kraftwagenbedarfs muß bei den besonderen wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen Deutschlands von zuverlässigen Bedarfszahlen normaler Entwicklungszeiten ausgehen. Hierzu bietet die Käuferanalyse der Jahre 1937 und 1938 eine bisher in keinem Lande vorliegende Möglichkeit. Ihren Aufbau und ihren Inhalt zeigt die Tab. 1, in der der Einfachheit halber die Gliederung der Kraftfahrzeuge nach den verschiedenen Arten und Klassen fortgelassen ist. Ihre Verwertung für die vorliegende Untersuchung erfolgt nach Gesichtspunkten, wie sie in den nachfolgenden Ausführungen dargelegt sind:

Zunächst ist eine kritische Bewertung der Käuferanalyse 1938 nötig mit dem Ziel, die Zuverlässigkeit ihrer Reichweite und ihres materiellen Inhalts für die Ermittlung des neuen Kraftwagenbedarfs zu klären.

Die Käuferanalyse 1938 ist auf die Bevölkerung und den Raum des Altreichs bezogen. Der Raum des Neureichs ist rund $\frac{1}{4}$ kleiner als das Altreich. Wenn in gleicher Weise die Bevölkerung des Neureichs um $\frac{1}{4}$ abgenommen hätte, dann müßten die Käuferzahlen von 1938 um $\frac{1}{4}$ ermäßigt werden. Das ist aber nicht der Fall. Aus den polnisch besetzten Gebieten sind deutsche Einwohner und aus dem Südosten Europas Auslandsdeutsche als Neubürger in die vier Besatzungszonen der Militärmächte überführt worden, so daß mit einer

Bevölkerungszahl zu rechnen ist, die unter Berücksichtigung der Kriegsverluste derjenigen des Altreichs ungefähr entspricht. Infolgedessen sind die Menschen als Träger des Verkehrsbedarfs auch im Neureich ungefähr zahlenmäßig gleich den Einwohnern des Altreichs und müssen im Neureich in den Arbeitsprozeß eingeschaltet werden. Die im Jahre 1947 durchgeführte Volkszählung in den vier Besatzungszonen hat diese Annahme bestätigt.

Die Einschaltung der Neubürger in die landwirtschaftliche Produktion ist möglich, da der Arbeitermangel bereits in Friedenszeiten auf dem Lande 10—12% betrug und darüber hinaus für die notwendige Entwicklung von Intensivkulturen in Zukunft weitere 15% ländliche Arbeitskräfte nach Untersuchungen von Prof. Dr. Hesse, Hohenheim, erforderlich sind. Die Landwirtschaft kann daher als 100%ig arbeitsfähig mit ungefähr gleicher Beschäftigtenzahl wie im Altreich angenommen werden. Ihr Verkehrsbedarf wird bei der großen Bedeutung der deutschen Landwirtschaft 100% des Jahres 1938 ausmachen.

Die Einbeziehung der Zuzugsbevölkerung in die industrielle und gewerbliche Produktion wird in dem Maße möglich sein, in dem die Kapazität der Industrie Deutschlands vom Kontrollrat festgelegt wird. In dem Verhältnis, in dem diese Kapazität bemessen wird, wird der Verkehrsbedarf für diesen großen Wirtschaftszweig herabgesetzt werden müssen. Eine besondere Rolle spielt hierbei die Bauindustrie, das Baugewerbe sowie die Nahrungs- und Genußmittelindustrie, die alle mit Rücksicht auf den Wiederaufbau und den Neuaufbau von Wohnungen und Arbeitsstätten sowie aus Ernährungsgründen den 100%igen vollen Verkehrsbedarf des Jahres 1938 haben werden, da die gleiche Bevölkerungszahl wie im Altreich an dieser Entwicklung beteiligt ist. Sinngemäß ist bei den übrigen Wirtschaftsgruppen zu verfahren.

Unter diesen Umständen ist es zulässig und notwendig, den Bedarf des Jahres 1938 trotz des größeren Gebiets des Altreichs für die Ermittlung des Kraftverkehrsbedarfs im Jahr 1949 des Neureichs zugrunde zu legen.

In zeitlicher Hinsicht könnte noch der Einwand erhoben werden, daß der neue Industriestandard zum Teil auf das Jahr 1936 und zum Teil auf das Jahr 1938 bezogen ist, die Wirtschaftszahlen also nicht in gleicher Weise einer Zeit angehören, die mit dem Jahr der Käuferanalyse 1938 verglichen werden kann. Dieser zweifellos vorliegende Unterschied wird jedoch durch folgende Tatsachen mehr als ausgeglichen.

Einmal stellt die Käuferanalyse den Durchschnitt der Jahre 1937 und 1938 dar, die Zulassungen liegen also nahe dem Jahre 1936. Ferner ist der Unterschied in den Zulassungen der Personenwagen für das Jahr 1936 und 1938 mit 1,4% so gering, daß er keine Rolle spielt. Bei den Lastkraftwagen und Kraftträdern sind 1938 10—12% mehr zugelassen worden als im Jahre 1936. Diese größere Zulassungsquote des Jahres 1938 findet ihren vollwertigen Ausgleich durch die im Vergleich zu 1938 größeren Reduktionsfaktoren der Wirtschaftszweige des Jahres 1936. Es ist daher auch in zeitlicher Hinsicht die Vergleichsgrundlage zwischen den Zulassungen des Jahres 1938 und dem neuen Industriestandard gegeben.

In den Zulassungszahlen der Käuferanalyse 1938 sind in materieller Hinsicht nicht enthalten die Fahrzeuge der Wehrmacht, für den Export und ferner für die Reichsbahn und Reichspost. Die Zahlen beziehen sich daher auf den echten Bedarf der zivilen Wirtschaft von Deutschland. Soweit in ihr der Rüstungsbedarf indirekt enthalten ist, wird er durch die Herabsetzung der Industriekapazität ausgeschaltet.

In materieller Hinsicht ist jedoch noch im einzelnen zu untersuchen, wieweit die Zulassungszahlen von positiven und negativen Sondereinflüssen der damaligen Wirtschaft oder wehrpolitischen Maßnahmen bestimmt wurden und eine Korrektur verlangen. Sondereinflüsse, die den Kraftwagenabsatz belebten, also positiver Art waren, gingen zweifellos aus von der

günstigen Entwicklung der deutschen Volkswirtschaft, den herabgesetzten Haltungskosten und dem günstigen Lebensstandard. Dies kommt deutlich in den Entwicklungslinien der Abb. 2 und vor allem der Abb. 3 über die Kraftfahrzeugzeugung in den europäischen Ländern 1935—1938 zum Ausdruck. Die Kraftfahrzeugpreise haben sich in den Jahren 1934—1938 auf fast gleicher Höhe bewegt, so daß von dieser Seite aus eine Gunstlage des Jahres 1938 nicht vorhanden war.

Die hiernach wirksamen günstigen Einflüsse des Jahres 1938 im Vergleich zu der zukünftigen Kraftverkehrswirtschaft werden in der Hauptsache für unsere Untersuchung ausgeglichen durch die Kapazitätsszahlen der Industrie und durch die aus ihnen ermittelte Herabsetzung des Bedarfsfaktors sowie durch Berücksichtigung des herabgesetzten Lebensstandards. Nur bezüglich der seinerzeit herabgesetzten Steuern, die um 50% niedriger lagen als in früheren Jahren, und die objektiven Selbstkosten im Kraftverkehr um 4—6% senken konnten, ist ein unmittelbarer Ausgleich nicht möglich. Er läßt sich nur mittelbar erreichen durch Berücksichtigung der negativen Sondereinflüsse, die die Deckung des Bedarfs an Kraftwagen in den Jahren 1932—1938 hinderten oder ihn verkehrsfremd drosselten.

Diese negativen Sondereinflüsse gingen aus von der seit dem Jahr 1936 zunehmenden starken Rohstoffkontingentierung im Interesse der Wehrmacht und durch verkehrsfremde Bevorzugung schwerer Personenwagen. Sie fanden ihren Ausdruck in einem in den Jahren 1937 und 1938 steigenden Mißverhältnis zwischen dem Auftragsbestand und der jährlichen Zulassung, das in den meisten Kraftwagenfabriken einen Auftragsüberschuß von 1—3 Jahren an echtem Verkehrsbedarf gegenüber der tatsächlichen Produktionsmöglichkeit mit sich brachte. Hieraus kann geschlossen werden, daß die Zulassungen des Jahres 1938 einem Mindestbedarf entsprachen, über den die Bestellungen des Publikums erheblich hinausgingen, aber infolge verkehrsfremder Einflüsse nicht befriedigt werden konnten. Daß hierbei ferner eine unorganische Verlagerung der Klassen der Personenkraftwagen und Lastkraftwagen nach der Seite der schweren Wagen eintrat, lassen die Produktionszahlen der Personenkraftwagen und Lastkraftwagen deutlich erkennen. Nach ihnen hat mit dem verstärkten Anlaufen der Rüstungsindustrie in den Jahren nach 1936 die bisher harmonisch verlaufende Gliederung der Klassen einen ungesunden Wandel erfahren, der bei der Bemessung der Kraftfahrzeuge nach Klassen für die zukünftige Kraftverkehrswirtschaft richtig eingeschätzt werden muß.

Bei dieser Sachlage kann davon ausgegangen werden, daß der von der Senkung der Haltungskosten ausgehende positive Einfluß weitgehend ausgeglichen wurde durch Momente, die die Deckung des Bedarfs hinderten.

Insgesamt gesehen ergibt die kritische Bewertung der Käuferanalyse 1938, daß sie als eine zuverlässige Grundlage für die Ermittlung des Kraftfahrzeugbedarfs im Neureich angesehen werden kann, wenn die veränderten Wirtschaftsverhältnisse durch die Bedarfsfaktoren als Meßzahlen für die Ermittlung des Kraftfahrzeugbedarfs des Jahres 1949 berücksichtigt werden. Das soll in den folgenden Ausführungen näher untersucht werden.

2. Die Meßzahlen

für die Ermittlung des Kraftfahrzeugbedarfs im Jahr 1949

Es wurde im Kapitel II methodisch davon ausgegangen, daß die Zulassungszahlen des Jahres 1938 nach einem Schlüssel herabgesetzt werden, der sich aus den Bedürfnissen des Wiederaufbaus und der Erhaltung der deutschen Wirtschaft ergibt. Dieser Schlüssel wird einmal bestimmt werden durch die Senkung des Lebensstandards, zweitens durch die Wichtigkeit der verschiedenen Wirtschaftsgruppen, wie sie im Plan des Kontrollrats zur Neufestsetzung der deutschen Industriekapazität in Form von

Reduktionsfaktoren gemäß Tab. 2 niedergelegt ist. Der Schlüssel setzt sich daher im einzelnen zusammen aus den Prozentanteilen, um die vom Standpunkt des Lebensstandards und des Industriestandards die Zulassungsquote 1938 herabgesetzt werden muß, um den Bedarfsfaktor zu erhalten, mit dem die Zulassungsquoten 1938 zu multiplizieren sind, um den jährlichen Bedarf des Jahres 1949 zu ermitteln.

Werden die Prozentanteile für die Herabsetzung mit Reduktionsfaktoren in folgender Weise bezeichnet:

- a = Reduktionsfaktor für die Herabsetzung des Lebensstandards,
b = Reduktionsfaktor für die Herabsetzung des Industriestandards,

so ist der Bedarfsfaktor

$$c = 100 - (a + b),$$

mit dem die Zulassungsquote (100%) der Käuferanalyse 1938 multipliziert werden muß. Die Reduktionsfaktoren sind noch näher zu bestimmen.

Es wurde bereits im Abschnitt IV festgestellt, daß der Einfluß des herabgesetzten Lebensstandards rund 15% beträgt und in Frage kommt für den verkehrspsychologisch besonders empfindlichen Ankauf von Personenkraftwagen und Krafträdern. Die Gesamthöhe des Reduktionsfaktors von 15% kommt jedoch nur für diejenigen Käufer in Frage, die unabhängig von den Wirtschaftsbetrieben Personenkraftwagen kaufen. Das sind die Käufer der Gruppen des Kultus, der Verwaltung sowie der großen Käufergruppen der Angestellten, Arbeiter und Berufslosen. Die Zulassungszahlen an Personenkraftwagen und Krafträdern der übrigen Gruppen werden mit einem um 50% niedrigeren Reduktionsfaktor, also mit rund 7,0% belegt.

Zu diesem Abschlag mit Rücksicht auf den gesunkenen Lebensstandard tritt dann der zweite Maßstab, der sich aus der Wichtigkeit der Wirtschaftsguppe ergibt, wie sie im Plan des Kontrollrats in Prozent niedergelegt ist und den Industriestandard bestimmt. Für die obengenannten, nicht unmittelbar in den Wirtschaftsgruppen tätigen Käufer wird der Abschlag für den herabgesetzten Industriestandard aus dem Durchschnitt des Abschlags für die Landwirtschaft, Industrie, Gewerbe und Verkehr ermittelt und zugrunde gelegt. Wenn z. B. die Landwirtschaft vom Standpunkt der Wirtschaft einen Bedarfsfaktor von 100% erhält, so würde dieser Prozentsatz für den Bedarf an Personenkraftwagen um 7% für Änderung des Lebensstandards herabgesetzt werden müssen, so daß der Bedarfsfaktor für die Landwirtschaft für Personenkraftwagen

$$100 - 7 = 93\%$$

beträgt gegenüber der Zulassung in der Käuferanalyse 1938. Im Bedarf der Lastkraftwagen der Landwirtschaft fällt der Abschlag für den herabgesetzten Lebensstandard fort, so daß der Bedarfsfaktor 100% betragen wird.

Sinngemäß wurden die Bedarfsfaktoren für die übrigen Berufsgruppen und ihre Untergruppen ermittelt und eingesetzt. Als Beispiel zeigen die Tab. 3a und 3b, getrennt für Personenkraftwagen und Lastkraftwagen, im einzelnen den Ermittlungsvorgang für die wichtige Berufsgruppe I, Industrie, nach dem auch die übrigen zwölf Gruppen bearbeitet wurden.

Das Ergebnis der auf diese Weise für alle Arten von Kraftfahrzeugen wie Personenkraftwagen, Omnibus, Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Krafträder und Sonderfahrzeuge durchgeführten Bedarfsermittlung 1949 zeigen die Tab. 4 und 5 als Beispiel für die Personenkraftwagen und Lastkraftwagen. Die in ihnen enthaltenen Bedarfsfaktoren in Prozent der Zulassung von 1937/39 spiegeln in aufschlußreicher Weise den Rhythmus zwischen der veränderten Wirtschaftsstruktur Deutschlands und der Kraftverkehrswirtschaft wider.

Zu diesem auf Grund der Käuferanalyse 1938 ermittelten allgemeinen Bedarf ist für die Feststellung der erforderlichen Jahresproduktion an Kraftfahrzeugen noch ein Zuschlag zu machen. Ein Zuschlag von 9% ist notwendig für die Produktionsreserve, da die Erzeugungsmenge der Zulassungsmenge im Durchschnitt der Länder um dieses Maß vorseilt. Ferner ist der Export, auf den Deutschland zur Deckung seiner Einfuhr von Nahrungsmitteln besonders angewiesen ist, mit 10—12% Zuschlag zu berücksichtigen. Ein Zuschlag für eine Verkehrssteigerung nach dem Stichjahr 1949 wurde für die Ermittlung des Kraftfahrzeugbedarfs nicht eingesetzt, da er noch zu problematisch ist und erst nach einer gewissen Anlaufzeit der deutschen Wirtschaft übersehen werden kann. Er kann später jederzeit berücksichtigt werden durch den Ausbau der Kapazität der Werke.

Auf Grund einer speziellen Untersuchung über den Sonderbedarf an Lastkraftwagen und an Anhängern wurde festgestellt, daß für die Trümmerbeseitigung sowie für den Wiederaufbau und Neuaufbau von Wohnungen und Arbeitsstätten für eine Wiederaufbauzeit von 25 Jahren für alle am Wiederaufbau in erster Linie beteiligten Industrien, wie vor allem die Bauindustrie, der Bedarfsfaktor für das Jahr 1949 mit 100% der Zulassung an Lastkraftwagen im Jahr 1938 für den gleichen Industriezweig eingesetzt werden muß. In der Tab. 3b ist dies bereits berücksichtigt worden.

VI.

Die Gliederung der Klassen der Personenkraftwagen und Lastkraftwagen

Grundsätzlich ist gegenüber früheren Jahren eine Verlagerung der Klassen von den schweren zu den leichten Wagen bei den Personenkraftwagen und von den leichten sowie schweren Wagen zu den mittelschweren Wagen bei den Lastkraftwagen vorgesehen worden. Diese Tendenz ergibt sich einmal aus dem an anderer Stelle gekennzeichneten verstärkten differenzierten Verkehrsbedürfnis der neuen deutschen Wirtschaft, das vor allem dem Güterkraftverkehr neue Aufgaben bringen wird, und zweitens aus einer Ausschaltung der in den letzten Vorkriegsjahren vorhandenen Entwicklung zu den schweren Wagen, die politisch bedingt war. Das Ergebnis ist in der Tab. 6 enthalten.

Bei den Lastkraftwagen ist die Klasseneinteilung in den Vereinigten Staaten und Großbritannien mit der Klasseneinteilung in Deutschland für das Jahr 1935, für das allein zuverlässige Unterlagen zur Verfügung standen, gemäß Abb. 4 und 5 verglichen worden. Während der Einheitstonner oder die am häufigsten vorkommende Nutzladefähigkeit in den Vereinigten Staaten und Großbritannien bei 1—2 t liegt, steht der Bereich des deutschen Einheitstonners bei 1—3 t. Wegen der ähnlich gearteten Wirtschaftsstruktur wurde der Vorschlag für die Gliederung der Lastkraftwagen nach Klassen für das Jahr 1949 den Verhältnissen in Großbritannien näher angegliedert als denjenigen der Vereinigten Staaten von Amerika mit ihrer quantitativ und qualitativ in vieler Beziehung anders gearteten Verkehrsstruktur. Einen ähnlichen Ländervergleich für die Personenkraftwagen aufzustellen, war wegen Fehlens geeigneter Statistik nicht möglich.

VII.

Der erforderliche Bestand an Kraftfahrzeugen im Jahr 1949

Aus den Bedarfszahlen des Jahres 1949 wurde der für die deutsche Wirtschaft notwendige Kraftfahrzeugbestand 1949 auf Grund der bisherigen Untersuchungen ermittelt durch Multiplikation des Jahresbedarfs mit dem Lebensalter der verschiedenen Gattungen. Für die Personenkraftwagen, Krafträder und Zugmaschinen wurden fünf Jahre, für die Lastkraftwagen, Omnibusse und Anhänger sechs Jahre Lebensdauer auf Grund von Sonderuntersuchungen eingesetzt. Das Ergebnis ist in der Tab. 7 enthalten.

Der erforderliche Bestand an Kraftfahrzeugen im Jahr 1949 liegt durchweg erheblich unter dem Bestand des Jahres 1938. In einigen Gattungen liegt er jedoch höher, so bei den Omnibussen, Zugmaschinen und Anhängern. Dies findet seine natürliche Erklärung in der größeren Verkehrsdichte des platten Landes, die ein verstärktes Personenverkehrsbedürfnis auf den Überlandstrecken gegenüber 1938 mit sich bringt, und durch die Einrichtung von Omnibuslinien befriedigt werden muß. Auf der anderen Seite ist ein besonderer Bedarf an Ackerschleppern, Zugmaschinen und Anhängern für die Intensivierung der Landwirtschaft sowie für die Trümmer- und Baustofftransporte zu berücksichtigen, der eine verstärkte Nachfrage nach diesen Kraftfahrzeugen im Jahr 1949 mit sich bringen wird. Der größere Bedarf an Lastkraftwagen mit 3—5 t Nutzlastgewicht gegenüber dem Jahr 1938 ist in erster Linie auf den Einsatz dieser Gattung von Lastkraftwagen bei der Trümmerbeseitigung und bei der Heranschaffung von Baustoffen für den Neubau von Wohnungen und Arbeitsstätten zurückzuführen.

Wie weit der erforderliche Bedarf an Kraftfahrzeugen im Jahr 1949 aus den noch vorhandenen, im Verkehr stehenden, Kraftfahrzeugen gedeckt werden kann, kann solange nicht ermittelt werden, als genauere Zahlen über diesen Bestand nach Gattungen, Klassen und Alter fehlen. Zur vorliegenden Untersuchung lagen diese Zahlen noch nicht vor. Es kann jedoch später jederzeit, sobald das statistische Material zur Verfügung steht, der vorhandene Bestand berücksichtigt und danach die notwendige Jahresproduktion an Kraftfahrzeugen festgelegt werden. Ganz allgemein wird jedoch heute schon davon ausgegangen werden können, daß der vorhandene Bestand an Kraftfahrzeugen wegen Überalterung und starker Abnutzung nicht allzu sehr für die Bemessung der zukünftigen Kraftverkehrswirtschaft zu Buch schlagen wird. Wichtig ist, daß das Höchstmaß der Straßenverkehrswirtschaft den speziellen Verkehrsbedürfnissen der deutschen Wirtschaft angepaßt ist und nach diesem Grundsatz allgemein verfahren wird.

Inzwischen ist im Jahre 1947 der Industriestandard der deutschen Wirtschaft 1949 von 55% auf 75—80% des Jahres 1936 bzw. 1938 erhöht worden. Die Auswirkung dieser Änderung für den Kraftfahrzeugbedarf ließ sich ohne Schwierigkeit aus den für den im Jahre 1946 vorgeschriebenen Industriestandard abgeleiteten Zahlen ermitteln, die sich durchschnittlich um 10% erhöhen. Die individuelle Behandlung des Verkehrsbedarfs der verschiedenen Wirtschaftsgruppen, wie sie die Käuferanalyse ermöglichte, macht diese Untersuchungsmethode zu einem elastischen Werkzeug, um den verkehrsechten Bedarf der Straßenverkehrswirtschaft den Wandlungen der deutschen Wirtschaft anzupassen, bis eine neue normale Lage der Allgemeinheit wieder eingespielt hat.

Übersicht

der Abbildungen und Tabellen zur Abhandlung „Der Kraftfahrzeugbedarf der deutschen Wirtschaft“

(Anhang)

I. Abbildungen

- Abb. 1: Die Konjunkturempfindlichkeit des Kraftwagens.
- Abb. 2: Kraftfahrzeugherzeugung der Welt 1925 bis 1938.
- Abb. 3: Kraftfahrzeugherzeugung in den wichtigsten Ländern (ohne USA) 1925—1938.
- Abb. 4: Lastkraftwagnerzeugung nach Größenklassen in USA und Deutschland 1935.
- Abb. 5: Nutzfahrzeugbestand nach Größenklassen in England und Deutschland 1935.

II. Tabellen

- Tab. 1: Die Käuferanalyse für Kraftfahrzeuge in Deutschland im Jahr 1938.
- Tab. 2: Herabsetzung der Industriekapazität im Bereich der vier Besatzungszonen nach dem Plan des Kontrollrats 1946. Aufgestellt für das Jahr 1949, verglichen mit der Produktion von 1936 und 1938.
- Tab. 3a: Ermittlung der Personenkraftwagenzulassung in Deutschland 1949 auf Grund der Käuferanalysen 1937 und 1938.
- Tab. 3b: Ermittlung der Lastkraftwagenzulassung in Deutschland 1949 auf Grund der Käuferanalysen 1937 und 1938.
- Tab. 4: Ergebnis der Bedarfsermittlung für Personenkraftwagen 1949 auf Grund der Käuferanalyse 1937/38.
- Tab. 5: Ergebnis der Bedarfsermittlung für Lastkraftwagen 1949 auf Grund der Käuferanalyse 1937/38.
- Tab. 6: Aufteilung der Erzeugung 1949 nach Größenklassen im Vergleich zur Zulassung 1938.
- Tab. 7: Erforderlicher Bestand an Kraftfahrzeugen im Jahr 1949 für die deutsche Wirtschaft.

Beförderungspflicht im Güterverkehr?

Von Dr. Walter Linden

I.

Die Motorisierung des Straßenverkehrs hat im Verlaufe nur eines Vierteljahrhunderts ungeahnte Fortschritte gemacht. Die Schnelligkeit der Entwicklung und der Grad ihrer Intensität haben im gewerblichen Sektor und im Bereiche des Werkverkehrs einen Leistungsumfang heranwachsen lassen, der, was die beförderten Gütermengen angeht, hinter dem der Eisenbahn nicht mehr wesentlich zurückbleibt.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß im Rahmen des gesamten Güterkraftverkehrs bisher nur der gewerbliche Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen eine umfassende gesetzliche Regelung erfahren hat, und es ist in Fachkreisen ebenso bekannt, daß auf ihn nur ein verhältnismäßig recht kleiner Teil der Verkehrsleistungen entfällt. Um so mehr erscheint es mir bemerkenswert, daß immer wieder die Frage aufgeworfen wird, ob für diesen Verkehrsbereich eine Beförderungspflicht eingeführt werden könne, ja, vielfach wird geradezu eine dahingehende Forderung erhoben. Ich bin der Meinung, daß es sich hier um einen Gedanken handelt, der sich bei verkehrspolitischen Überlegungen oft nur unbewußt darbietet und in die Debatte geworfen wird, weil man darin eine bisher fehlende Ergänzung der Verkehrsbedienungen regelnden Bestimmungen und Vorschriften erkennen zu müssen glaubt. Die Kraftverkehrsordnung entspricht der Eisenbahnverkehrsordnung, der Reichskraftwagentarif entspricht dem Eisenbahngütertarif, und wenn so durch das Gesetz eine weitgehende Anlehnung der Rechtsverhältnisse im Straßengüterverkehr vorgenommen wurde, so drängt sich verständlicherweise sehr leicht die Frage auf, ob nun nicht auch der Kraftwagen eine Beförderungspflicht übernehmen sollte. Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, daß es bei solchen Erörterungen meist an der klaren Vorstellung von der Bedeutung der Frage mangelt, daß das Thema oft ohne irgendeinen akuten Anlaß angeschnitten und daß die Forderung fast durchweg nicht durch sorgfältig überlegte Gesichtspunkte begründet wird.

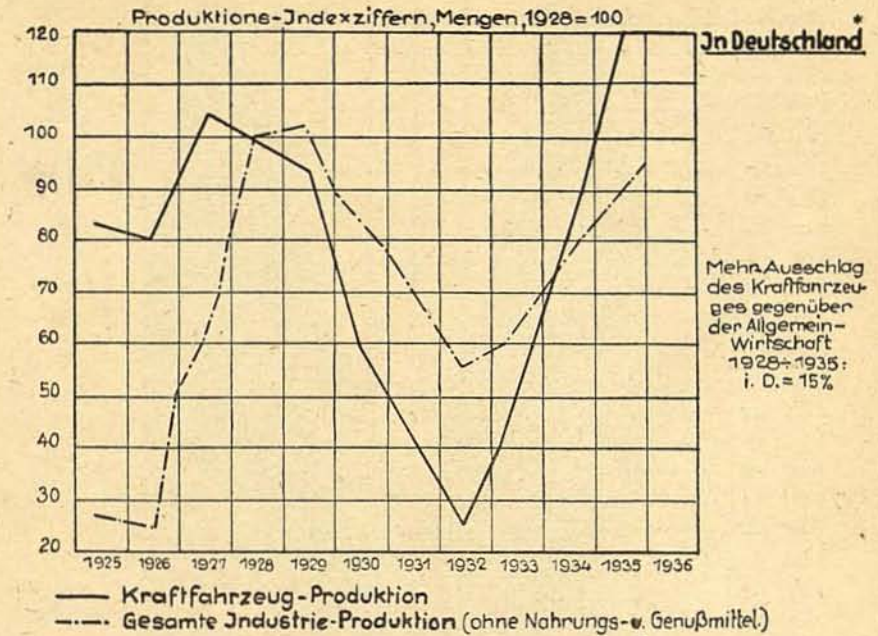
Insbesondere scheint mir immer wieder übersehen zu werden, daß ja die Kraftverkehrsordnung zwar ihrer Aufgabe nach der Eisenbahnverkehrsordnung entspricht, daß sie inhaltlich aber weit davon abweicht und auch abweichen muß, weil das individuelle Verkehrsmittel Kraftwagen trotz aller Parallelen zur Schiene eine ganz anders geartete Verkehrsbedienungen zuläßt und anbietet. Ebenso liegt es mit dem Reichskraftwagentarif, der keineswegs eine getreue Kopie des Eisenbahngütertarifs ist und sein soll, der im Gegenteil über den heutigen Tatbestand und seine heutige Form hinaus eine Fortbildung erfahren muß, die mehr als bisher auf die Einsatzformen und Leistungsmöglichkeiten des Kraftwagens Rücksicht nimmt.¹⁾ Wenn unter diesen Umständen für den Güterkraftverkehr die Einführung des Beförderungszwanges, einer sich aus der Geschichte und der technischen Eigenart des Eisenbahnwesens erklärenden Verpflichtung, erwogen werden soll, dann müssen schon ganz besonders durchschlagende Gründe dafür aufgeführt werden können, die es rechtfertigen, im

¹⁾ Vgl. meinen Aufsatz „Zur Fortbildung des Reichs-Kraftwagentarifs“ in der Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen Jahrgang 1941, Nr. 24, Juni 1941, in dem ich die Idee eines arteigenen Kraftwagentarifs mit eingehender Begründung ablehne, aber die Möglichkeiten einer systematischen Entwicklung aufzeige, um die Vorzüge der Kraftwagenbedienungen mehr zur Geltung zu bringen.

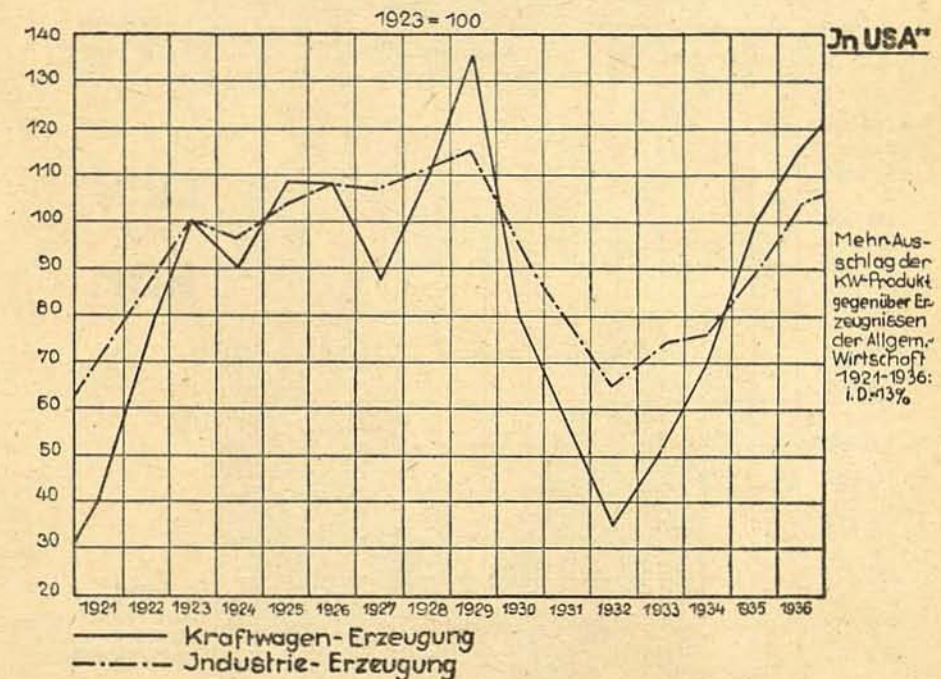
Denn der beste Verkehrsmann ist immer noch derjenige, der allen überflüssigen Verkehr vermeidet und den notwendigen im Sinne einer günstigsten Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten beeinflusst. Zugleich aber soll der Verwaltungsorganismus bescheiden und billig sein. Das gilt einmal für die Verkehrsunternehmungen selbst, wo im Zuge der strafferen Zusammenziehung der Betriebe noch Einsparungen möglich sind. Aber auch die behördliche Verkehrsbetreuung soll einfach und übersichtlich gestaltet sein. Die Gemeinden sollen für die sie angehenden Verkehrsangelegenheiten selbständig verantwortlich sein. Die Regierungsstellen führen lediglich die Aufsicht, aber sie sind keine Verwalter. Die Aufgaben der früher aus kriegsbedingten Gründen eingerichteten staatlichen Lenkungsorgane und ihrer Nachfolger in der Nachkriegszeit sind allmählich abzubauen zugunsten einer stärkeren Entfaltungsmöglichkeit der gewerblichen Selbstverwaltungskörperschaften.

Der Grad der Fürsorge für den Verkehr und die Verkehrswege ist ein Ausdruck des Lebenswillens eines Gemeinwesens. Der Verkehr hilft die Voraussetzungen für den Aufbau der Gemeinde nach innen und außen zu schaffen. Er bildet eine feste Klammer für das Gefüge des Stadtorganismus. Erst die Leistungsfähigkeit des Verkehrs ermöglicht die Herrschaft über den Raum, sie bestimmt weitgehend das wirtschaftliche, kulturelle und soziale Niveau des Raumes. Es ist notwendig, sich diese Tatsache immer wieder vor Augen zu halten und sich bei der täglichen Kleinarbeit über den engeren Wirkungsbereich hinaus auszurichten auf das große Ziel: Den deutschen Menschen glücklich, gesund und heimatreu zu machen.

Die Konjunktorempfindlichkeit des Kraftwagens (Abb. 1)

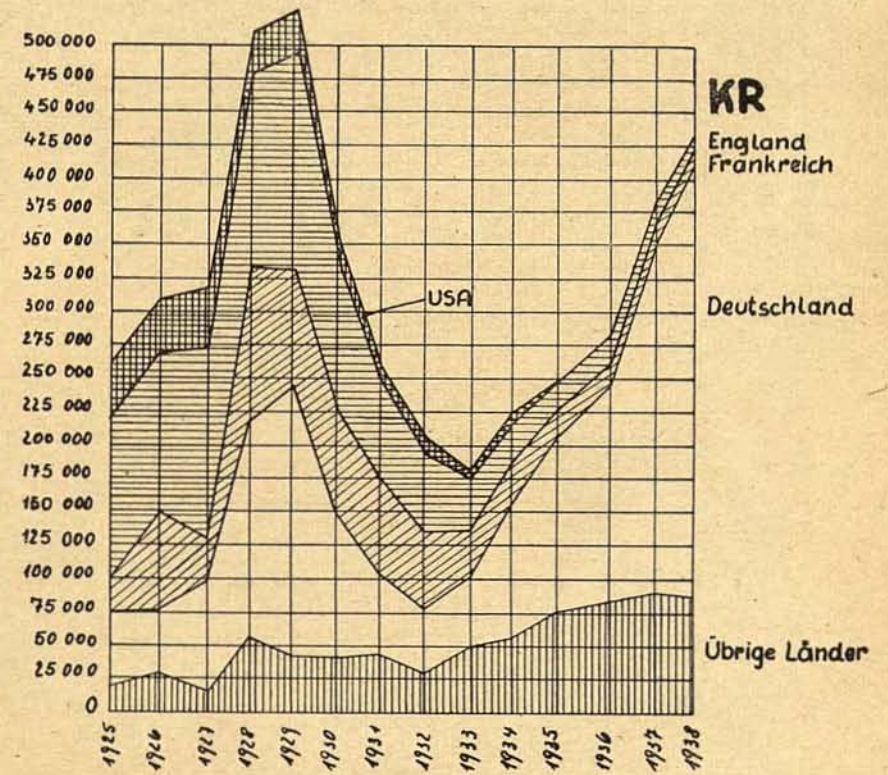
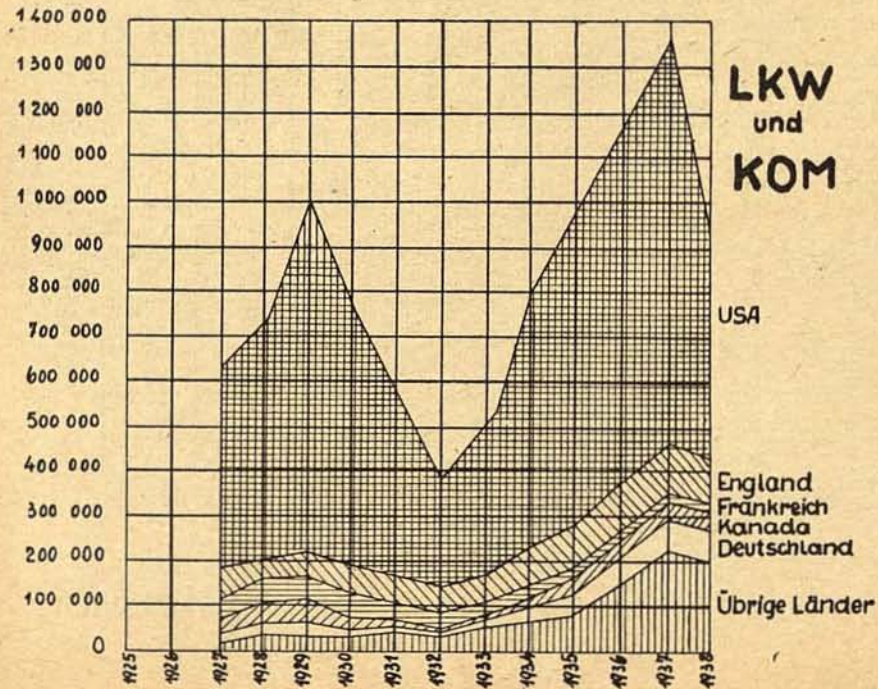
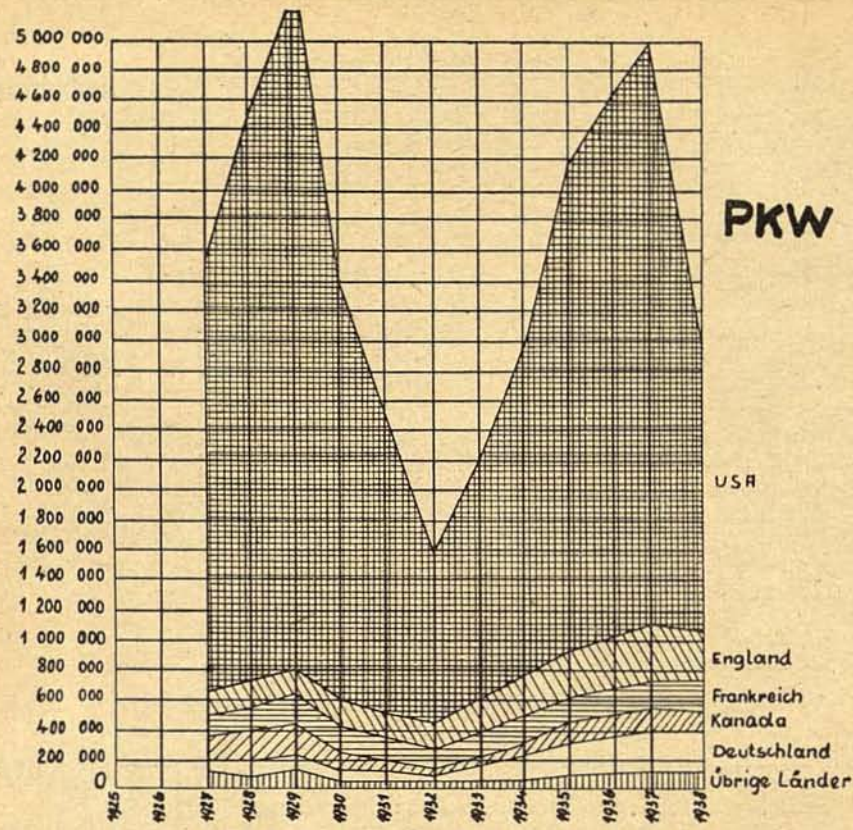


* Quelle: „Wochenbericht des Institutes für Konjunkturforschung“ 1936, Nr. 19

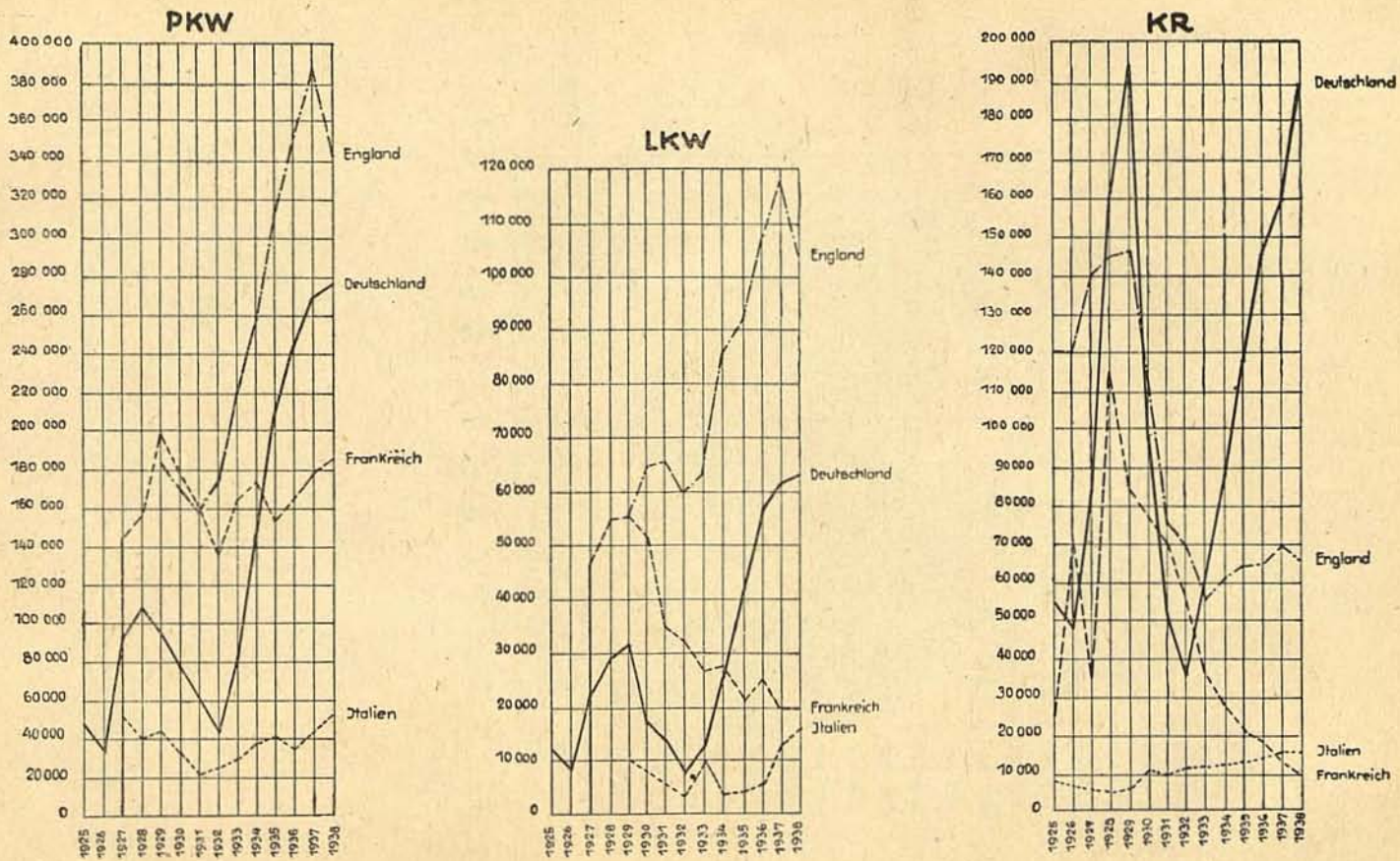


** Quelle: P. RÖGGATZ „Die Automobilisierung“ in: „Der soziale Wohnungsbau 1942, H. 16

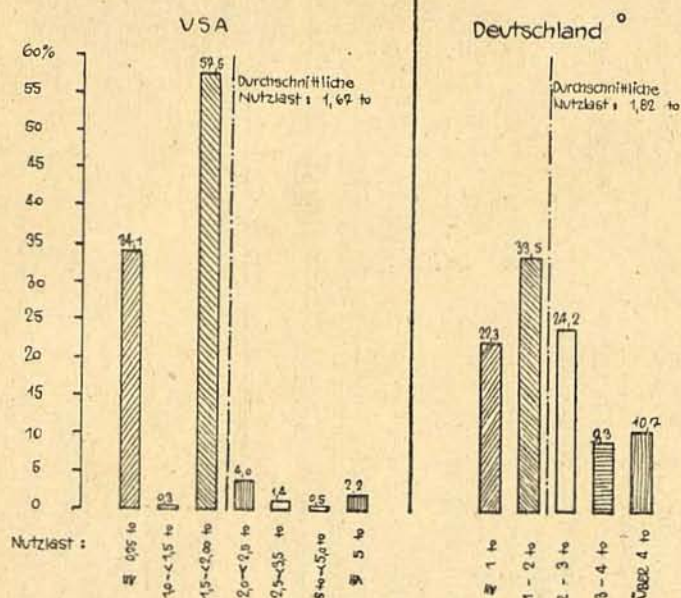
Kfz-Welt-Erzeugung 1925-1938 (Abb. 2)



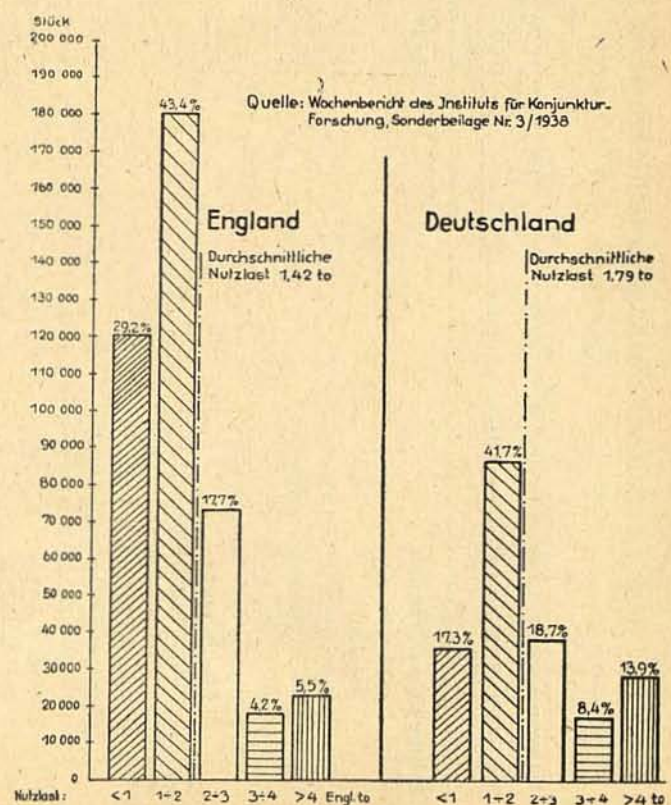
Kraftfahrzeug-Erzeugung in den wichtigsten Ländern (ohne USA) 1925-1938 (Abb. 3)



LKW-Erzeugung nach Größenklassen in USA und Deutschland 1935 (Abb. 4)



Nutzfahrzeug-Bestand nach Größenklassen in England und Deutschland 1935 (Abb. 5)



Die Käuferanalyse für Kraftfahrzeuge in Deutschland im Jahr 1938

(Tab. 1)

Wirtschafts- und Berufsgruppen	Zulassungen	
	PKW Stück	LKW Stück
I. Reichsgruppe Industrie	34 729	13 589
1. Bergbau	336	145
2. Eisenschaffende Industrie	368	172
3. Nichteisenmetallindustrie	107	52
4. Gießerei-Industrie	232	80
5. Stahl- und Eisenbau	346	126
6. Maschinenbau	2 172	475
7. Fahrzeugindustrie	5 007	414
8. Luftfahrtindustrie	131	68
9. Elektro-Industrie	989	295
10. Feinmechanik und Optik	509	126
11. Eisen-, Blech-Metallwaren-Industrie	2 570	609
12. Steine und Erden	1 393	931
13. Bau-Industrie	5 403	2 093
14. Holzverarbeit. Industrie	1 394	383
15. Glasindustrie	224	71
16. Keramische Industrie	135	45
17. Sägeindustrie	964	249
18. Chemische Industrie	2 526	1 037
19. Kraftstoff-Industrie	168	115
20. Papier-, Holz-, Zellstoff-Industrie	386	162
21. Druck- und Papierverarbeitung	1 410	478
22. Lederindustrie	680	111
23. Textil-Industrie	2 483	977
24. Bekleidungsindustrie	887	116
25. Lebensmittelindustrie	3 067	2 673
26. Brauereien	590	1 406
27. Malzindustrie	49	21
28. Zuckerindustrie	54	36
29. Spiritus-Industrie	143	123
II. Reichsgruppe Handwerk	25 416	7 752
1. Nahrungs- und Genußmittel	8 662	4 334
2. Bauhandwerk	8 065	2 057
3. Metallhandwerk	4 173	484
4. Holzverarbeitung	1 412	410
5. Bekleidung	1 660	360
6. Graphisches Handwerk	690	67
7. Sonstig. Handwerkszweige	754	40

Wirtschafts- und Berufsgruppen	Zulassungen	
	PKW Stück	LKW Stück
III. Reichsgruppe Handel	56 818	19 853
a) Groß-, Ein-, Ausfuhrhandel	13 273	9 230
1. Baustoffe	1 560	854
2. Textilien und Bekleidung	1 396	301
3. Nahrungs- und Genußmittel	3 790	4 245
4. Kohlen	425	599
5. Eisen, Stahl, Schrott, Metall	1 001	419
6. Mineralöl	687	453
7. Chemikal., Drogen, Farben	436	344
8. Rohproduktengewerbe	170	319
9. Sonstiger Großhandel	3 808	1 696
b) Einzelhandel	43 545	10 623
1. Textilwaren und Bekleidung	3 736	511
2. Nahrungs- und Genußmittel	5 608	4 638
3. Kohlen	635	1 431
4. Eisen-, Stahl-, Metallwaren	1 902	831
5. Gesundh., Chem., Pot. Artikel	1 169	169
6. Sonstiger Einzelhandel	6 357	1 680
7. Kfz-Einzelhandel	12 052	684
8. Gaststätten- und Hotelgewerbe	2 839	231
9. Ambulantes Gewerbe	245	225
10. Vermittler-Gewerbe	8 902	217
11. Selbständige Fachgruppen	100	6
IV. Reichsgruppe Banken	1 276	72
V. Reichsgruppe Energiewirtschaft	940	445
1. Elektr. Versorgung	796	290
2. Gas- und Wasserversorgung	144	155
VI. Gewerblicher Verkehr	8 112	14 362
1. See-Schiffahrt	63	26
2. Binnen-Schiffahrt	112	14
3. Kfz-Gewerbe	7 033	11 844
4. Schienenbahnen	59	68
5. Spedition und Lagerei	806	2 399
6. Reisegesellschaften	39	11
VII. Land-, Forst-, Fischwirtschaft	15 076	2 776

Wirtschafts- und Berufsgruppen	Zulassungen	
	PKW Stück	LKW Stück
VIII. Kultur, Gesundheit, Recht, Technik	16 967	252
a) Kultur	1 292	82
1. Firmen	557	68
2. Freiberuflich Tätige	735	14
b) Gesundheit	10 352	101
1. Krankenhäuser	343	93
2. Freiberuflich Tätige	10 009	8
c) Rechtswesen	2 241	0
1. Treuhandgesellschaften	72	0
2. Freiberuflich Tätige	2 169	0
d) Technik	3 082	69
1. Technische Büros	341	34
2. Freiberuflich Tätige	2 741	35
IX. Kirchen	839	39
X. Behörden und Beamte	21 888	3 949
1. Reich, Länder, Gemeinden	4 706	2 830
2. Reichsautobahn	197	98
3. NSDAP und Gliederungen	2 870	734
4. Wirtschafts- und Zweckverbände	939	285
5. Angehör. Wehrmacht und Polizei	3 270	0
6. Beamte in öff. Dienst	9 505	2
7. Diplomaten, Konsulate	401	0
XI. Angestellte	30 200	23
1. Leitende Angestellte	11 371	0
2. Kaufm. und Büro-Angestellte	5 985	3
3. Angestellte im Ein- und Verkauf	3 480	5
4. Sonstige Angestellte	9 364	15
XII. Arbeiter	2 807	23
XIII. Berufslose	7 870	—
Summe I—XIII:	222 938	63 135

Unterlage: „Kfz.-Zulassung in Deutschland nach Wirtschafts- und Berufsgruppen“ 1937 und 1938, in „Sonderbeilage“ zu „Wirtschaft und Statistik“ Nr. 3, 1938 und Nr. 3, 1939; und in „Statistik der Reichsgruppe Fahrzeugindustrie“ 1938.

Herabsetzung der Industriekapazität im Bereich der vier Besatzungszonen nach dem Plan des Kontrollrats 1946

(Tab. 2)

Aufgestellt für das Jahr 1949, verglichen mit der Produktion von 1936 und 1938

I. Industriezweige, deren Produktionskapazität für Reparationszwecke in Anspruch genommen wird.

	1936 (Altreich)	1949	Reduktions- in %
1. Stahl	18,7 Mio t	5,8 Mio t	— 30
2. Nichteisenmetalle			
a) Kupfer	208 000 t	140 000 t	— 30
b) Zink	136 000 t	135 000 t	+ 0
c) Blei	153 000 t	120 000 t	— 20
d) Zinn	6 200 t	8 000 t	+ 29
e) Nickel	1 800 t	1 750 t	— 3
f) Aluminium	97 200 t	— t	— 100
g) Magnesium	? t	— t	— 100
3. Maschinenbau	4 330 Mio RM (1938) (Altreich)	1 652 Mio RM	— 62
Werkzeugmasch. Bau	645 Mio RM	71 Mio RM	— 89
schwerer Masch. Bau	1 394 Mio RM	432 Mio RM	— 69
anderer Masch. Bau	2 291 Mio RM	1 149 Mio RM	— 50
4. Automobilindustrie			
a) Personenkraftwagen	244 600 Stck	40 000 Stck	— 83
b) Lastwagen	57 312 Stck	40 000 Stck	— 30
c) Krafträder	160 000 Stck	10 000 Stck	— 93
d) leichte Straßenschlepper	12 800 Stck	4 000 Stck	— 70
e) Ackerschlepper	13 900 Stck	10 000 Stck	— 29
5. Präzisions- und optische Geräte	491 Mio RM	340 Mio RM	— 30
6. Elektrische Masch.	3 000 Mio RM (1938)	1 500 Mio RM	— 50
davon schwere Masch.	130 Mio RM (1938)	40 Mio RM	— 70
7. Chemische Grundstoffe	920 Mio RM	368 Mio RM	— 60
8. Andere Chemikalien	2 112 Mio RM	1 478 Mio RM	— 30
9. Pharmazeutische Art.	413 Mio RM	332 Mio RM	— 20
10. Stromerzeuger	15 Mia KW/h	9 Mia KW/h	— 40
11. Zementindustrie	9,5 Mio t	8 Mio t	— 16

II. Industriezweige, deren Produktionskapazität für Reparationszwecke nicht herangezogen werden soll

	1936 (Altreich)	1949	Reduktions- faktor in %
1. Kohle	194 Mio t	155 Mio t	— 20
davon Ausfuhr	30 Mio t	45 Mio t	+ 50
2. Kali-Produktion	11,8 Mio t	12 Mio t	+ 2
3. Landwirtschaftliche Maschinen (außer Traktoren)	323 Mio RM	258 Mio RM	— 20
4. Textilien	850 000 t F.G.	645 000 t F.G.	— 24
5. Gummi	80 000 t	50 000 t	— 38
6. Papier	2,52 Mio t	2,13 Mio t	— 15
7. Stiefel und Schuhe	76 Mio Paare	113 Mio P.	+ 49

Die landwirtschaftliche Produktion und die Nahrungs- und Genußmittelindustrie unterliegt keinen Beschränkungen.

Ermittlung der PKW-Zulassung in Deutschland 1949 (Tab. 3a)

auf Grund der Käuferanalysen 1937 und 1938

Wirtschafts- und Berufsgruppen	Zulassungen 1937-1938						Erforderliche Zulassung 1949				
	1937	1938	1938 ohne Österreich		Mittel aus 1937-1938 ohne Österreich		Reduktionsfaktor aus Lebens-stand. Industr. Standard		Bedarfsfaktor in % von 1937/38	Erforderliche Zulassung 1949	
			Stück	% von 1937	Stück	% der Unt.Gr.	%	%		Stück	% der Unt.Gr.
	Stück	Stück	Stück	% von 1937	Stück	% der Unt.Gr.	%	%	Stück	% der Unt.Gr.	
I. Reichsgruppe Industrie	33 590	34 729	33 648	100	33 619	100,00	7	26	67	22 494	100,00
1. Bergbau		336	326		309	0,92		20	73	225	1,00
2. Eisenschaffende Industrie	915	368	358	111	343	1,02		69	24	82	0,35
3. Nichteisenmetall-Industrie		107	104		100	0,30		31	62	62	0,28
4. Gießerei-Industrie		232	225		213	0,64		69	24	51	0,22
5. Stahl- und Eisenbau	2 654	346	335	92	363	1,10		69	24	87	0,39
6. Maschinenbau		2 172	2 100		2 185	6,50		59	34	740	3,30
7. Fahrzeugindustrie	5 361	5 007	4 820	92	5 032	15,04		45	48	2 420	10,80
8. Luftfahrtindustrie		131	126		122	0,36		100			
9. Elektro-Industrie	1 097	989	960	130	845	2,32		50	43	363	1,62
10. Feinmechanik und Optik		509	490		370	1,10		30	63	243	1,08
11. Eisen-, Blech-, Metallwaren-Industrie	2 710	2 570	2 500	97	2 535	7,50		69	24	609	2,70
12. Steine und Erden		1 393	1 350		1 255	3,75		16	77	965	4,30
13. Bau-Industrie		5 403	5 260		4 920	14,72		0	93	4 580	20,40
14. Holzverarbeitende Industrie	8 084	1 394	1 350	115	1 255	3,75	7	0	93	1 165	5,20
15. Glasindustrie		224	217		202	0,60		0	93	188	0,82
16. Keramische Industrie		135	131		123	0,37		0	93	114	0,51
17. Sägeindustrie		964	940		875	2,60		0	93	815	3,60
18. Chemische Industrie		2 526	2 450		2 500	7,40		39	54	1 350	6,00
19. Kraftstoff-Industrie	4 546	168	163	95	168	0,50		100			
20. Papier-, Holz-, Zellstoff-Industrie		386	375		383	1,15		16	77	295	1,30
21. Druck- und Papierverarbeitung		1 410	1 370		1 400	4,20		16	77	1 080	4,80
22. Lederindustrie		680	660		680	2,03	Zunahme 48%	21	72	972	4,30
23. Textil-Industrie	4 191	2 483	2 400	94	2 475	7,40		21	72	1 780	7,80
24. Bekleidungsindustrie		887	865		896	2,65		21	72	645	2,87
25. Lebensmittelindustrie		3 067	2 960		3 080	9,22		0	93	2 860	12,80
26. Brauereien		590	575		612	1,82		0	93	570	2,54
27. Malzindustrie	4 042	49	47	93	50	0,15		0	93	47	0,20
28. Zuckerindustrie		54	52		55	0,16		0	93	51	0,23
29. Spiritus-Industrie		143	139		145	0,43		0	93	135	0,60

Anhang

Ermittlung der LKW-Zulassung in Deutschland 1949 (Tab. 3b)

auf Grund der Käuferanalysen 1937 und 1938 (Liefer- und Lastkraftwagen einschließlich Sonderfahrzeuge)

Wirtschafts- und Berufsgruppen	Zulassungen 1937-1938						Erforderliche Zulassung 1949				
	1937	1938	1938 ohne Österreich		Mittel aus 1937-1938 ohne Österreich		Redukt. Fakt. aus Industr. Standard		Bedarfsfaktor in % von 1937/38	Erforderliche Zulassung 1949	
			Stück	% von 1937	Stück	% der Unt.Gr.	%	%		Stück	% der Unt.Gr.
	Stück	Stück	Stück	% von 1937	Stück	% der Unt.Gr.	%	%	Stück	% der Unt.Gr.	
I. Reichsgruppe Industrie	12 091	13 589	13 280	110	12 686	100,00	18	82	10 418	100,00	
1. Bergbau		145	142		120	0,95		20	80	96	0,90
2. Eisenschaffende Industrie	303	172	168	144	141	1,10		69	31	44	0,40
3. Nichteisenmetall-Industrie		52	51		44	0,35		31	69	30	0,30
4. Gießerei-Industrie		80	78		66	0,50		69	31	20	0,20
5. Stahl- und Eisenbau	599	126	123		124	1,00		69	31	39	0,40
6. Maschinenbau		475	465	98	470	3,75		59	41	192	1,85
7. Fahrzeugindustrie	406	414	404	116	376	2,95		45	55	207	2,00
8. Luftfahrtindustrie		68	67		63	0,50	100				
9. Elektro-Industrie	324	295	288	127	257	2,05		50	50	124	1,20
10. Feinmechanik und Optik		126	124		111	0,85		30	70	78	0,75
11. Eisen-, Blech-, Metallwaren-Industrie	612	609	595		603	4,75		69	31	178	1,80
12. Steine und Erden		931	910		801	6,60		16	84	674	6,50
13. Bau-Industrie		2 093	2 076		1 801	14,30		0	100	1 800	12,25
14. Holzverarbeitende Industrie		383	375		330	2,60		0	100	330	3,15
15. Glasindustrie	2 808	71	70	131	62	0,50		0	100	62	0,60
16. Keramische Industrie		45	44		39	0,30		0	100	39	0,40
17. Sägeindustrie		249	244		215	1,70		0	100	215	2,05
18. Chemische Industrie		1 037	1 005		1 012	7,95		39	61	616	5,90
19. Kraftstoff-Industrie	1 762	115	112	99	112	0,90	100				
20. Papier-, Holz-, Zellstoff-Industrie		162	158		159	1,25		16	84	134	1,30
21. Druck- und Papierverarbeitung		478	468		470	3,70	16	84	395	3,80	
22. Lederindustrie		111	109		110	0,85	Zun. 48%	148	163	1,55	
23. Textil-Industrie	1 220	977	955	98	974	7,75		21	79	770	7,40
24. Bekleidungsindustrie		116	114		115	0,90		21	79	91	0,85
25. Lebensmittelindustrie		2 673	2 620		2 585	20,40		0	100	2 585	24,75
26. Brauereien		1 406	1 370		1 353	10,65		0	100	1 353	13,00
27. Malzindustrie	4 057	21	20	102	20	0,15		0	100	20	0,20
28. Zuckerindustrie		36	35		35	0,30		0	100	35	0,35
29. Spiritus-Industrie		123	120		118	0,95		0	100	118	1,15

Anhang

Ergebnis der Bedarfsermittlung für Personenkraftwagen 1949 auf Grund der Käuferanalyse 1937/38

(Tab. 4)

Wirtschafts- und Berufsgruppen	Zulassung 1937/38		Zulassung 1949		
	Stück	%	% von 1937/38	Stück	%
I. Industrie	33 619	15,60	67	22 494	16,90
II. Handwerk	25 281	11,70	83,50	21 081	15,90
IIIa. Großhandel	12 402	5,75	71	8 762	6,50
IIIb. Einzelhandel	44 469	20,50	55,50	24 657	19,60
IV. Banken	1 201	0,55	43	519	0,40
V. Energiewirtschaft	867	0,40	59	513	0,40
VI. Verkehr	7 108	3,30	51,50	3 657	2,70
VII. Landwirtschaft	14 675	6,80	93	13 600	10,20
VIII. Kultur-Hygiene-Technik	16 855	7,80	68,50	11 532	8,40
IX. Kirchen	879	0,40	43	376	0,30
X. Behörden — Beamte	20 301	9,40	26,50	5 423	4,10
XI. Angestellte	28 393	13,10	50	14 196	10,70
XII. Arbeiter	2 554	1,20	50	1 277	0,90
XIII. Berufslose	7 729	3,50	50	3 865	2,80
	216 333	100,00	61	131 952	100,00

Bedarfsfaktor 1949 für die gewerbliche Gruppe (Pos. I—VIII) = 70%

Bedarfsfaktor 1949 für die kulturelle Gruppe (Pos. IX—XIII) = 47,50%.

Anhaltspunkte aus früheren Jahren:

PKW-Erzeugung 1933 — 1938 i. D. jährlich	=	205 759 Stück
PKW-Zulassung 1933 — 1938 i. D. jährlich	=	173 370 Stück
PKW-Bestand 1933 — 1938 i. D. jährlich	=	880 728 Stück
PKW-Ausfuhr 1933 — 1938 i. D. jährlich	=	14,55% der Erzeugung.

Vorschlag für die Erzeugung 1949:

Erforderliche Zulassung	=	132 000 Stück
Produktionsreserve rd. 9%	=	12 000 Stück (= 7,5% der Erzeugung)
Exportquote rd. 12%	=	16 000 Stück (= 10% der Erzeugung)
<u>Erzeugung</u>		<u>160 000 Stück</u>

Der Sonderbedarf der Reichsbahn und Reichspost ist zwar in der Statistik nicht enthalten, kann aber aus der Produktionsreserve gedeckt werden.

Ergebnis der Bedarfsermittlung für Lastkraftwagen 1949 auf Grund der Käuferanalyse 1937/38

(Tab. 5)

Wirtschafts- und Berufsgruppen	Zulassung 1937/38*)		Bedarfsfaktor in % v. 1937/38	Zulassung 1949	
	Stück	%		Stück	%
I. Industrie	12 686	21,30	82	10 418	22,50
II. Handwerk	7 632	12,80	93	7 138	15,45
IIIa. Großhandel	8 124	13,50	83	6 736	14,60
IIIb. Einzelhandel	11 684	19,50	79	9 269	20,00
IV. Banken	65	0,10	50	33	0,05
V. Energiewirtschaft	451	0,75	76	342	0,75
VI. Verkehr	12 716	21,25	58	7 381	16,10
VII. Landwirtschaft	2 672	4,50	100	2 672	5,80
VIII. Kultur-Hygiene-Technik	307	0,50	75	229	0,50
IX. Kirchen	35	0,05	50	18	0,05
X. Behörden — Beamte	3 323	5,60	57	1 887	4,10
XI. Angestellte	47	0,10	65	30	0,05
XII. Arbeiter	39	0,05	65	25	0,05
XIII. Berufslose	13	0	65	8	0
	59 794	100	77	46 182	100

Anhaltspunkte aus früheren Jahren (LKW einschl. Sonderfahrzeuge)

LKW-Erzeugung 1933 — 1938 jährlich i. D.	=	44 524 (1937/38 einschl. Kom.)
LKW-Zulassung 1933 — 1938 jährlich i. D.	=	42 468 (1933 einschl. Kom.)
LKW-Bestand 1933 — 1938 jährlich i. D.	=	268 136
LKW-Ausfuhr 1933 — 1938 jährlich i. D.	=	14,40% der Erzeugung

Vorschlag für die Erzeugung 1949

Erforderliche Zulassung	46 200 Stück
Produktionsreserve rd. 9%	4 200 Stück (= 7,5% der Erzeugung)
Exportquote rd. 10%	4 600 Stück (= 8,5% der Erzeugung)
<u>Erzeugung</u>	<u>55 000 Stück</u>

Der Sonderbedarf der Reichsbahn und Reichspost ist zwar in der Statistik nicht enthalten, kann aber aus obigen Ziffern mitgedeckt werden.

*) Einschl. Sonderfahrzeuge
Ausschl. Österreich

**Aufteilung der Erzeugung 1949
nach Größenklassen im Vergleich zur Zulassung 1938 (Tab. 6)**

I. Personenkraftwagen

Größenklassen	Käufer-Analyse 1938 %	Erzeugung 1949 %
Bis 1 ltr. Hubraum	67,00	27,00
über 1—1,5 ltr. Hubraum		50,00
über 1,5—2 ltr. Hubraum		14,00
über 2—2,5 ltr. Hubraum		3,00
über 2,5—3 ltr. Hubraum		3,00
über 3—4 ltr. Hubraum	4,05	3,00
über 4 ltr. Hubraum		

II. Lastkraftwagen

Größenklassen	Käufer-Analyse 1938 %	Erzeugung 1949 %
Bis 1 t Nutzlast	35,70	40,00
über 1—2 t Nutzlast	18,50	25,00
über 2—3,5 t Nutzlast	36,70	30,00
über 3,5 t Nutzlast	9,10	5,00

**Erforderlicher Bestand an Kraftfahrzeugen im Jahr 1946
für die deutsche Wirtschaft (Tab. 7)**

Kraftfahrzeug	Stück	%	% von 1938
Lastkraftwagen	277 800	100	76
Davon bis 1 t	69 450	25	42
1 bis 3 t	125 010	45	86
3 bis 5 t	75 006	27	173
über 5 t	8 334	3	83
Personen-Omnibusse	19 980	100	108
Davon bis 30 Sitze	13 380	67	128
über 30 Sitze	6 600	33	82
Personenwagen	660 000	100	52
Davon bis 1 ltr.	178 200	27	57
1 bis 1,5 ltr.	330 000	50	66
1,5 bis 2 ltr.	92 400	14	37
2 bis 2,5 ltr.	19 800	3	25
2,5 bis 3 ltr.	19 800	3	39
über 3 ltr.	19 800	3	25
Zugmaschinen	72 500	—	133
Anhänger	210 300	—	113
Krafträder	690 000	100	45
Davon bis 100 ccm	345 000	50	109
100 bis 250 ccm	276 000	40	36
250 bis 350 ccm	41 400	6	26
350 bis 500 ccm	27 600	4	13
über 500 ccm	—	—	—

Otto Blum

Am 26. Oktober 1944 wurde Dr.-Ing., Dr.-Ing. e. h. Otto Blum, o. Professor und Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrspolitik, Eisenbahnwesen, Städtebau und Landesplanung an der Technischen Hochschule in Hannover im 68. Lebensjahr mit seiner Gattin das Opfer eines Luftangriffs in seiner Wohnung in Hannover.

Geboren am 1. 9. 1876 in Neunkirchen (Kreis Ottweiler) als Sohn eines höheren Eisenbahnbeamten, beendete er nach humanistischer Schulbildung sein Bauingenieurstudium mit 26 Jahren, um anschließend nach drei Jahren das Regierungsbaumeisterexamen abzulegen. Nach kurzer Tätigkeit als höherer Beamter der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen erhielt er bereits mit 31 Jahren, im Jahre 1907, einen Ruf als o. Professor an die Technische Hochschule Hannover auf den Lehrstuhl, den er bis zu seinem Tode innehatte. Er wurde damit Nachfolger des in der Verkehrswissenschaft bis dahin bedeutendsten Ingenieurs und Hochschulprofessors Launhardt. Wohl selten ist an einer Hochschule auf einem wichtigen Wissensgebiet die gute Tradition in so ausgezeichnete Weise gepflegt und in neue, lebensvolle Bahnen gelenkt worden, wie es Blum, wenn auch kritisch und zum Teil anders gerichtet, während seiner 38jährigen Lehr- und Forschungstätigkeit gelungen ist. Die Technische Hochschule Karlsruhe ehrte sein Wirken durch Verleihung des Dr.-Ing. e. h. im gleichen Jahr, in dem er als Rektor das hundertjährige Jubiläum der Technischen Hochschule Hannover vorzubereiten und zu leiten hatte.

An der Schwelle seines Todes steht seine Lebensarbeit, die eine besondere allgemeine Würdigung verdient, da sie aufs engste mit dem Wesen und Werden der Verkehrswissenschaft verbunden ist und als Forscherleistung besonderer Art angesprochen werden kann.

„Tantae molis erat“ mag über Blums letzter Ruhestätte stehen. Ein Kämpfer um Wahrheit und Klarheit nicht allein in der Wissenschaft, sondern auch im übrigen menschlichen Zusammenleben, dem er sich auf tiefste verpflichtet fühlte. In diesem Zweiklang, der bei ihm einer alten Familientradition entspricht, — sein Großvater war der bekannte Politiker Robert Blum, Mitglied der Frankfurter Nationalversammlung, der wegen Teilnahme am Wiener Oktober-Aufstand im Jahre 1848 standrechtlich erschossen wurde —, liegt eine gewisse Erklärung für die alle Lebensgebiete umfassenden Gedankengänge seiner zahlreichen Werke, die nie Spezialwerke blieben, sondern stets aus dem reichen Quell eigener Lebenserkenntnis, gepaart mit wissenschaftlicher Berufung, schöpften und daher doppelt angenehm zu lesen waren.

Ursprünglich dem Eisenbahnwesen als technischer Erscheinung zugewandt, dehnte sich seine Arbeit immer mehr auf das Verkehrswesen aus. Auch dieser Vorgang erklärt sich aus seiner auf das ganze Erfassen des Lebenssinns gerichteten Einstellung. Und wenn er bei Behandlung des Verkehrswesens mit besonderer Vorliebe der Verkehrsgeographie sich zuwandte und ihr neue, bisher nicht hervorgetretene Züge abgewann, so bereitete er damit eine Bahn der Erkenntnis, die für die Gestaltung der technischen Verkehrsanlagen früher wenig beachtet, aber bei der zunehmenden Verdichtung der Raumschließung durch Verkehrsmittel immer unentbehrlicher geworden ist. Aufbauend auf den verkehrsgeographisch wissenschaftlichen Werken von v. Richthofen, Ratzel und v. Hoffmann, schlug er neue Brücken zu dem Ingenieurwesen, dessen Aufgabe es ist,