

Ein Imperium schlägt zurück

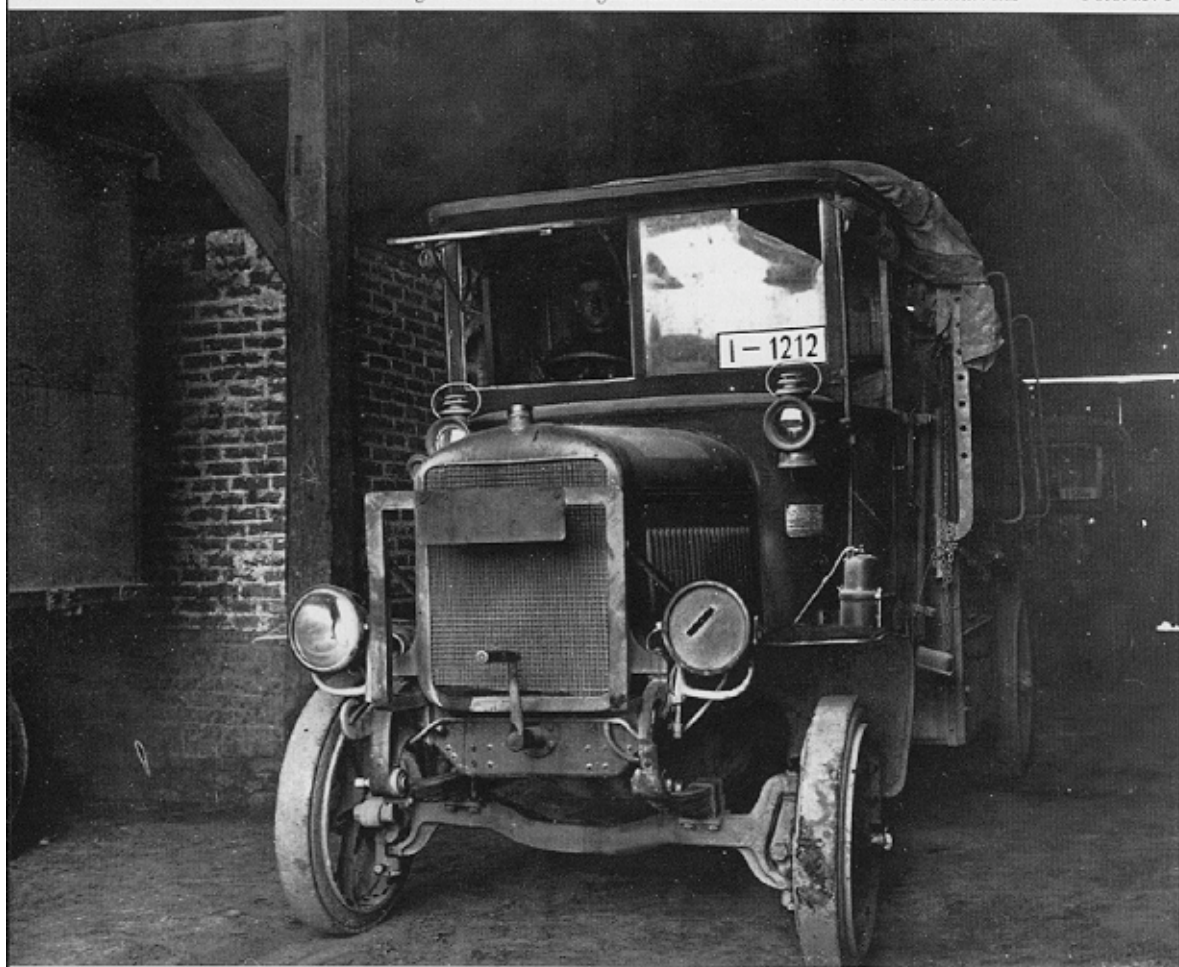
DRG und Kraftverkehr in der Zeit von 1924/25 bis 1933.

Von Dr. Jan-Henrik Peters

Vor genau einhundert Jahren wurde der Lastwagen geboren. Seine Lenker waren immer mindestens ebenso kernige Gestalten wie die Lokführer – beides Traumberufe einer jeden Jungengeneration. Und – sie waren stets direkt oder indirekt auch Konkurrenten...

Ein besonders drängendes Problem für die Eisenbahnen stellt derzeit der Wettbewerb durch den Straßenverkehr dar. Im allgemeinen wird angenommen, daß in Europa bzw. Deutschland ab den 50er und 60er Jahren die Massenmotorisierung einsetzte und damit die Eisenbahnen große Verkehrsverluste hinzuneh-

Ein vollgummibereifter Heereslastwagen um 1917. Viele dieser Fahrzeuge bildeten den Grundstock des zivilen Lastwagenverkehrs nach dem Ersten Weltkrieg – und damit den Beginn einer nie wieder nachlassenden Konkurrenz Foto: MVT





Ein Lkw auf dem technischen Stand zu Beginn der zwanziger Jahre: Kettenantrieb, Vollgummibereifung und handgebremster Anhänger. Die „Kraftverkehr Freistaat Sachsen AG“ war eine von 17 Gesellschaften dieser Art und die einzige, die wirtschaftlich arbeitete. Freie Klein- und Kleinstfuhrunternehmer drängten zunehmend auf den Markt Foto: Slg. Weinreich

men hatten. Jedoch tauchte dieses Problem bereits in den zwanziger Jahren auf: Schon damals mußten sich die Eisenbahnen mit dem Autoverkehr auseinandersetzen.

Die folgende Darstellung konzentriert sich auf den Zeitraum ab dem Jahre 1924, läßt also die erste Phase der Zwischenkriegszeit weitgehend aus. Dies geschah aus zweierlei Erwägungen: Zum einen war die unmittelbare Nachkriegszeit von einem absoluten Unterangebot an Verkehrsleistungen (zeitgenössisch „Verkehrsnot“) geprägt, wodurch eine Konkurrenzsituation praktisch nicht aufkommen konnte. Zum anderen entstand erst 1924 – vorwiegend aus dem Reparationsbegehren der Siegermächte des Ersten Weltkrieges und hier vor allem der USA – die DRG. Hierbei handelte es sich um eine privatwirtschaftlich organisierte Betreibergesellschaft für die nach wie vor in staatlichem Eigentum befindliche Reichsbahn. Ihr Hauptzweck bestand darin, den Betrieb der Bahn derart gewinnträchtig zu führen, daß ein jährlicher Betrag von 660 Mio. Goldmark (bei ca. 5 Mrd. Reichsmark Umsatz jährlich) für Reparationszwecke abgezweigt werden konnte. Hierzu wurden von dem auf 26 Mrd. GM geschätzten Anlagevermögen ein Anteil von 11 Mrd. GM als sogenannte Reparationsschuldverschreibungen deklariert. Die Schuldscheine wurden bis zur auf das Jahr 1964 angesetzten vollständigen Tilgung der 11 Mrd. GM in amerikanischen Safes deponiert.

Zur Erwirtschaftung der Reparationszahlungen sollte das Bahnunternehmen kaufmännisch orientiert sowie rationalisiert werden.

Diese Tatsachen bewirkten sowohl einen Zwang zur gewinnorientierten Betriebsführung als auch eine gewisse unternehmerische Eigenständigkeit. Ein Reagieren der DRG auf einen etwaigen Verlust von Marktanteilen war für sie daher möglich, aber auch nötig. Allerdings entfielen tradierte Elemente des deutschen Eisenbahnrechtes, wie der Tarifizzwang oder die Betriebs-, Verkehrs- und Kontrahierungspflicht für die DRG nicht.

Alte und neue Konkurrenten

Bereits 1924/25, dem ersten Geschäftsjahr der DRG, stießen deren Manager auf Konkurrenz. Alte und neue Mitbewerber machten Verkehrsanteile streitig. Ältester Konkurrent war die Binnenschifffahrt. Deren Vorteil, billige Tarife für den Transport von Massengütern über weite Entfernungen, hatte noch die Deutsche Reichsbahn kurz nach ihrer Konstitution im Jahre 1920 wirkungsvoll paralyisiert: Sie bot einen sogenannten Staffeltarif im Güterverkehr an, bei dem der Transportpreis bei zunehmender Entfernung im Durchschnitt immer billiger wurde. Eigentlich auf die Förderung peripherer Regionen (neue Grenzen!) der Weimarer Republik gerichtet, machte sich alsbald die verkehrspolitische Wirkung dieses Tarifes deutlich. Die DRG hintertrieb



Der Sattelschlepperzug der Magdeburger Spedition Wernicke zeigt den Stand des Lkw zu Beginn der dreißiger Jahre: Luftbereifung, Druckluftbremse (auch für den Hänger) und elektrische Ausrüstung des Fahrzeugs Foto: Slg. Weinreich

außerdem die von der Binnenschifffahrt geforderte Einführung von Umschlagstarifen für einen begünstigten Übergang von Gütern auf den Wasserweg. Kanalbauten konnte sie indes nicht völlig verhindern.

Außerdem kamen der Luftverkehr und der Rohrleitungstransport hinzu. Während die Luftfahrt wegen ihrer damaligen Exotik als Konkurrent noch nicht ernstzunehmen war, blieb der zwar fühlbare Rohrleitungstransport auf die deutschen Kohleregionen beschränkt. Es handelte sich hierbei hauptsächlich um den Ferntransport von Produkten der Kohlevergasung.

Anders sah die Situation beim Kraftverkehr aus: Der Verwaltungsrat der DRG mußte sich bereits in seiner 6. Sitzung im Mai 1925 mit dem Problem des Kraftwagenwettbewerbs beschäftigen. Zwar war im März 1924 zwischen der Eisenbahn und der „Kraftverkehr Deutschland GmbH“ ein Konkurrenzausschlußvertrag abgeschlossen worden. Die genannte GmbH fungierte als Dachorganisation von überregional organisierten Kraftverkehrsaktiengesellschaften (KVG). Sie waren bei Deutschlands Demobilisierung nach dem Ersten Weltkrieg aus den militärischen Transportkolonnen hervorgegangen. Zur Linderung der eingangs erwähnten „Verkehrsnot“ hatte man ca. 2 000 Lkw 14 überregionalen Kraftverkehrs-

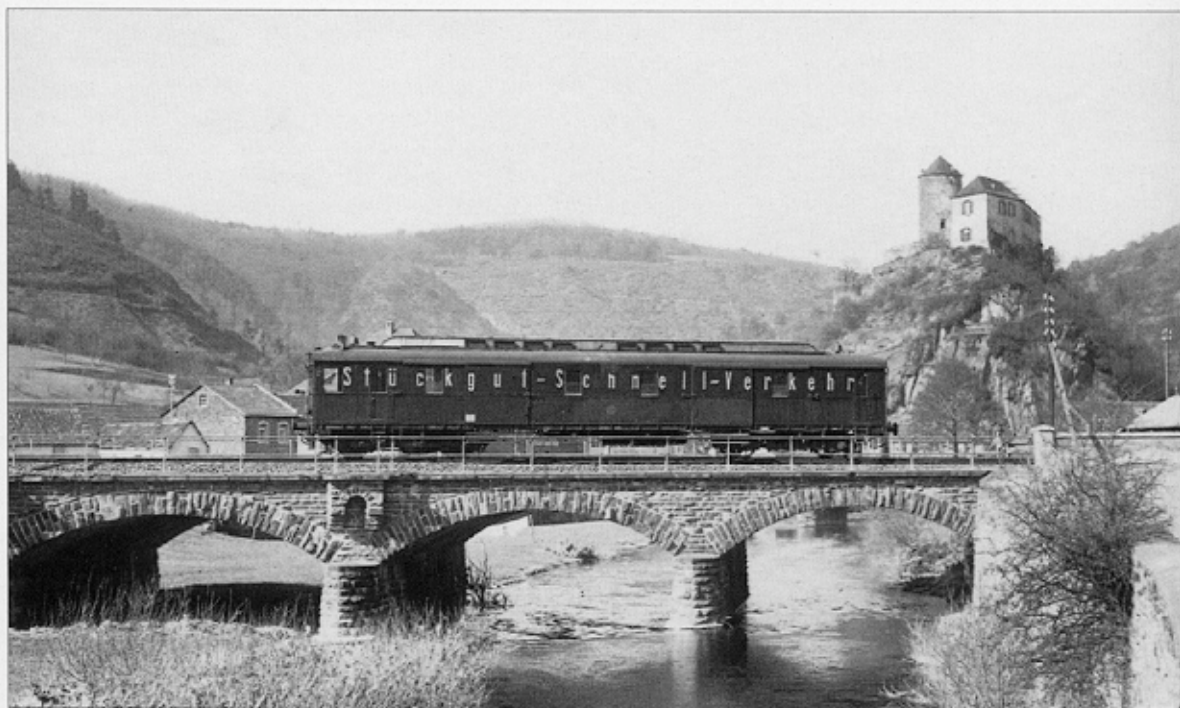
ämtern unterstellt, aus denen die KVG'en entstanden. Im Jahre 1927 gab es davon 17, die praktisch im gesamten Reichsgebiet operierten.

Hatte man sich mit deren zentraler Dachorganisation – so die Gedankengänge der Reichsbahnführung – über die jeweiligen Einflusssphären der Verkehrsträger verständigt, konnte man reichsweit den Kraftverkehr kontrollieren und wilde Konkurrenz verhindern. In der Realität jedoch ließ sich eine unkontrollierte Verkehrsabwanderung nicht verhindern.

Hierunter verstand die Reichsbahnführung damals den Stückgutfernverkehr sowie den Parallelverkehr von Omnibuslinien, vor allem durch die Reichspost. Letztere stützte sich aber auf ihr althergebrachtes Postregal, also ihr jahrhundertaltes staatlich garantiertes Monopol im Überlandverkehr. Sie war also der Ansicht, daß ihre Linien grundsätzlich nicht genehmigungspflichtig seien und setzte sich hiermit auch durch. Die Bahnmanager hatten ursprünglich vorgehabt, jeglichen Kraftverkehrsbetrieben nur Zubringerverkehr zu überlassen.

Bereits im März 1925 erwogen sie folgende Gegenmaßnahmen:

1. Verbesserung der eigenen Leistungen und beschränkte Tarifiermäßigungen
2. Einflußnahme auf die Länderregierungen da-



Gegenwehr durch die Bahn: Drei dieser Gepäcktriebwagen für den Stückgutschnellverkehr baute die Waggonfabrik Wismar im Jahre 1930. Hier überquert der VT 10 001 die Ahr unterhalb der Burg Kreuzberg Foto: Bellingrodt/Slg. Pillmann

hingehend, die Neukonzessionierung von Kraftfahrlinien zu erschweren

3. Verhandlungen mit dem Reichspostministerium, um wenigstens den Liniengüterverkehr zu behalten

4. Durchsetzung einer höheren Kraftfahrzeugsteuer über das Reichsfinanzministerium

Diese Gedanken bildeten ein wesentliches Element des weiteren Handelns der DRG und präzierten sich wie folgt: Im September 1925 beschloß der Verwaltungsrat, einen eigenen Eisenbahnkraftverkehr im Sinne eines Vertragsverkehrs mit Dritten auszuprobieren. Außerdem erwarb die DRG zusätzlich zum bestehenden Konkurrenzausschlußvertrag Sperrminoritäten an den einzelnen Kraftverkehrsaktiengesellschaften.

Zur speziellen Tarifiermäßigung für von Abwanderung auf den Kraftwagen bedrohte Güter wurden neuerdings sogenannte K-Tarife eingeführt. Sie unterboten im jeweiligen Einzelfall den Preis einer bestehenden bzw. neu eingerichteten Kraftwagenlinie und sollten deren Zusammenbrechen bewirken.

Jedoch schon im September 1927 mußte der Verwaltungsrat zur Kenntnis nehmen, daß den K-Tarifen wohl kein ausschlaggebender Erfolg bei der Bekämpfung des Autoverkehrs beschieden

war. Des weiteren sickerte durch, daß findige Verfrachter Kraftwagenlinien zum Schein errichteten, um in den Genuß der preisgünstigen K-Tarife zu kommen. Nach deren Gewährung stellten sie den Autoverkehr wieder ein und verluden billig auf der Bahn. Die K-Tarife wurden bereits im Jahre 1931 mit Inkrafttreten einer neuen Kraftfahrtrassenverordnung wieder abgeschafft.

Nachdrücklicher forderte deshalb der Verwaltungsrat der DRG einen Kraftverkehr unter Bahnregie. Erstmals trat der Gedanke einer reichsweiten Zentralisierung des Kraftverkehrs auf, selbstverständlich unter Federführung der Eisenbahn. Hiermit waren anfangs die bereits abhängigen 17 Kraftverkehrsgesellschaften gemeint. Im September 1928 folgte jedoch eine weitere Ernüchterung: Bis auf die Kraftverkehr Freistaat Sachsen AG standen sie alle mehr oder weniger vor dem Bankrott.

Die DRG-Beteiligungen schmolzen gen Wertlosigkeit dahin. Das Bahnunternehmen löste den Vertrag mit der Dachorganisation Kraftverkehr Deutschland GmbH zum 15. November 1928 aufgrund „freundschaftlicher Vereinbarungen“ auf.

Offenbar war die überregionale Organisationsform für Kraftverkehrsunternehmen nicht das Mittel der Wahl, denn auf den Straßen tummelten

sich außerdem noch ca. 50 000 freie Klein- und Kleinstfuhrunternehmer. Diese ließen sich schon aufgrund ihrer Anzahl niemals von der DRG in irgend einer Form vertraglich binden. Aufgrund der restriktiven Natur des gekündigten Vertrages mit der Kraftverkehr Deutschland GmbH hatte die DRG aber bislang auch kaum eigene Fahrzeugflotten zum Einsatz bringen können und mit-hin in gewisser Weise den Anschluß verpaßt. Nennenswerte eigene Fahrzeugflotten erwarb die DRG erst im Jahre 1933, als 1 142 Lkw beschafft wurden.

Nicht so das zweite große reichseigene Verkehrsunternehmen, die Reichspost: Sie dehnte ihr Angebot bereits bis im Jahre 1929 derart aus, daß 3 740 Omnibusse auf 43 800 km Liniennetzlänge verkehrten und 86 Mio. Reisende beförderten. Der gewerbliche Kraftverkehr kam dagegen auf 3 254 Omnibusse, die auf 15 591 km Liniennetzlänge 514 Mio. Reisende beförderte. Die DRG operierte auf 53 800 km, bediente jedoch 2 Mrd. Reisende.

Ein Reichsunternehmen operierte damit in direkter Konkurrenz zum anderen, ein Zustand der eine vertragliche Abgrenzung der Interessensphären als dringend geboten erschienen ließ. Nach zähen Verhandlungen erfolgte Ende Juni gleichen Jahres der Abschluß eines Konkurrenzabschlußvertrages, diesmal zwischen DRG und Reichspost.

Hiernach blieb der Personenüberlandverkehr mehrheitlich der Post vorbehalten, die aber neue Linien nur im Einvernehmen mit der Reichsbahn errichten durfte. Letztere besaß außerdem ein Einspruchsrecht gegen Wettbewerbslinien. Aus der Güterbeförderung über Land (außer Postsendungen etc.) zog sich die Post zurück.

Desweiteren hatte sich gezeigt, daß Neukonzessionierungen von Kraftfahrtlinien nach dem Kraftfahrtliniengesetz von 1925 aus Sicht der Bahn zu großzügig geschahen. Es ersetzte eine diesbezügliche Verordnung von 1919. Beide hatten jedoch noch keine Kilometerabgrenzung für den Fernverkehr.

Entscheidungen über Konzessionierungen konnten von den Landesregierungen ohne Abwägung von Interessen der reichs-, nicht mehr landeseigenen Bahn getroffen werden. Ein Tarifzwang für Fuhrunternehmer existierte nicht, d. h. diese konnten ihre Transportpreise nach Gutdünken festlegen. Außerdem sah das Gesetz kaum Kontrollmöglichkeiten über seine Einhaltung vor. Der Bahnführung mußte daran gelegen sein, mittels einer neuen Gesetzesvorschrift die Kraftverkehrsunternehmen möglichst umfassend einzuschränken, zu reglementieren und zu kontrollieren; kurzum den Verkehrsmarkt zu ihren Gunsten zu regulieren. Außerdem sollten die Landesregierungen rechtlich gezwungen werden,

Die Möglichkeit des schnellen Reagierens auf spezielle Kundenwünsche dokumentiert dieser Lkw: Auf einem schweren Büssing-Dreiachs-Chassis, das in größerer Serie gebaut wurde, ließ sich die Firma Greiling ihren „Schnelltransporter“ bauen. Ebenso gut konnte auf dem Fahrgestell aber auch ein Reisebus für die Reichspost entstehen

Foto: Slg. Weinreich





Und so sah die andere Aufbauvariante dann aus: Büssing-Reisebus in den Diensten der Deutschen Reichspost. Ein stolzes Gefährt, und in der Gunst des Publikums schon rein äußerlich sicher jedem Abteilwagen überlegen Foto: Slg. Weinreich

Ein Werdauer Benzoltriebwagen in den noch autoleeren Straßen von Erlangen am 12. Mai 1933. Vier Stück (VT 705 – 708) umfaßte diese 1927 gebaute Serie nur, es wurde noch viel experimentiert in jenen Jahren Foto: Nowak



Reichsbahninteressen bei Konzessionierungsfragen zu berücksichtigen. Preiskämpfe und unlautere Konkurrenz wegen der Weltwirtschaftskrise verschärften die Problematik enorm.

Kraftfahrtlinienverordnung und Schenker-Vertrag

Geeignete Einflußnahme beim Reichsverkehrsministerium, der Aufsichtsbehörde der DRG, führte zum gewünschten Resultat: Am 6. Oktober 1931 wurde im Paket der „...Dritten (Not-)Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und Bekämpfung politischer Ausschreitungen...“ ein spezielles Kapitel über den Kraftfahrtlinienverkehr verabschiedet. Fanden die vorangegangenen Vorschriften auf jeweils ca. einer A4-Seite Platz, so benötigte die restriktive Verordnung von 1931 nebst Durchführungsbestimmungen bereits neun Seiten. De facto ist die Tarifierung des Straßengüterverkehrs erst mit der Bahnreform bzw. der Deregulierung des Verkehrsmarktes zum 1.1.1994 aufgegeben worden.

In dieser den Verkehrsmarkt regulierenden Verordnung war eine Tarifpflicht für Fuhrunternehmen ebenso vorgesehen, wie die Definition des Begriffs „Fernverkehr“ für alle Transporte über 50 km Entfernung hinaus. Die Reichsbahn hatte ein Einspruchsrecht gegen die Genehmigung von Konkurrenzlinien. All diese verschärften Bestimmungen sollten der Konzessionierungspflicht von Kraftverkehrsunternehmen mehr Nachdruck verleihen. Fuhrunternehmen waren

außerdem zur Erstellung von Frachtbriefen und Ladelisten zu Kontrollzwecken verpflichtet. Die DRG schaffte ihrerseits die ohnehin wenig wirksamen K-Tarife ab. Reichsbahn-Generaldirektor Dormmüller äußerte sich zwar über den Inhalt der Verordnung recht zufrieden, mochte jedoch deren uneingeschränkte Durchsetzbarkeit nicht prognostizieren. In der Realität umgingen die privaten Fuhrunternehmen diese Bestimmungen, wo sie nur konnten. Werk- und Individualverkehr konnte diese Verordnung sowieso nicht erfassen. Ihre Verabschiedung überschattete ein schwerer Konflikt zwischen DRG und Reichsregierung – der Streit um den Schenker-Vertrag.

Das Bahnunternehmen hatte nämlich seinen alten Plan, den offensichtlich nicht mehr einzudämmenden Kraftverkehr wenigstens unter eigener Regie zu zentralisieren, längst noch nicht aufgegeben.

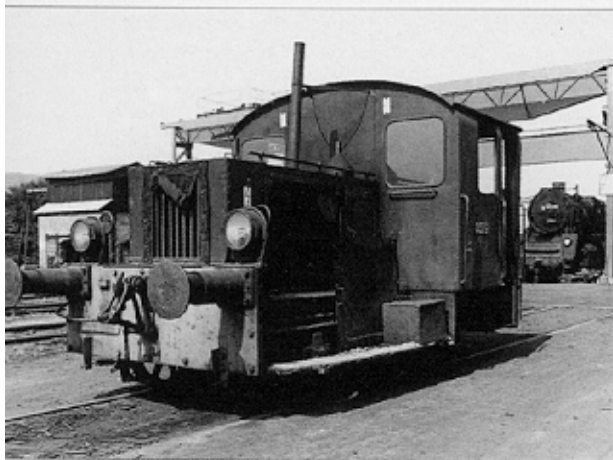
Ende 1930 bot sich zwingend die Gelegenheit zum Zugreifen: Bereits vorher hatte die DRG die österreichische Spedition Schenker finanziell unterstützt und dafür im Gegenzug Güter aus Österreich auf die Bahn geleitet bekommen. Außerdem war für sie ein Vorkaufsrecht an der Fa. Schenker vereinbart worden. Als sich amerikanisches Kapital anschickte, die international operierende Spedition, die auch über eine ansehnliche Zahl von Niederlassungen in Deutschland verfügte, aufzukaufen, wurde die DRG mobil: Nicht sie selbst, sondern ihre hundertprozentige Tochter, die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank, erwarb das Speditionsunternehmen, freilich unter Ausschluß der Öffentlichkeit. Letztere wurde mit einem Scheinvertrag abgelenkt, der lediglich auf eine Zusammenarbeit beider Unternehmen abstellte. Die sollte sich jedoch sehr weitgehend gestalten:

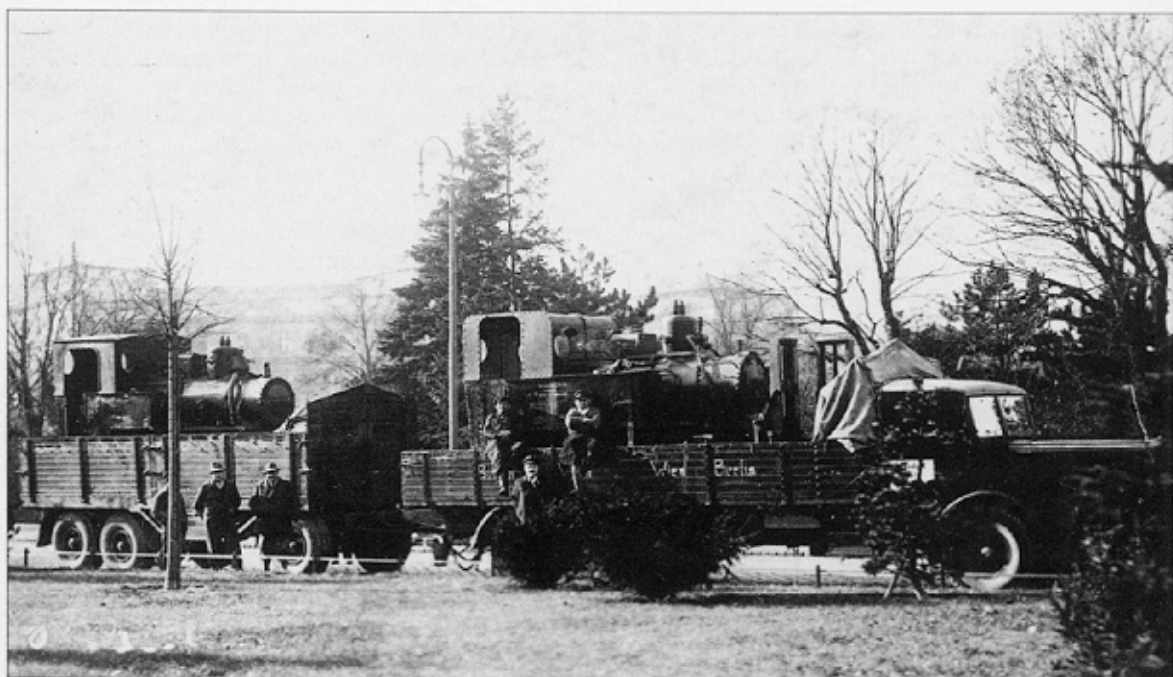
1. Zusammenfassung der Gütermengen für den Rollfuhrdienst
 2. Einrichtung von Haus-Haus-Beförderungen
 3. weiterer Ausbau des Sammelgutverkehrs
 4. Einrichtung eines ausgedehnten Werbe- und Güterannahmedienstes für die DRG
 5. Beschränkung des Lastwagenfernverkehrs
- Es sollte praktisch eine totale Kanalisierung des Zubringer- und Verteilerverkehrs auf die DRG-eigene Schenker-Tochter Deutsche Bahnspedition GmbH stattfinden. Hierzu war eine Stützung des Rollguttarifes der Bahnspedition durch die DRG vorgesehen. Die Preissenkungen im Zubringerverkehr sollten zwischen 10 und 80 Prozent betragen, wobei die höchsten Ermäßigungen für Großstädte vorgesehen waren.

Alle übrigen Speditionen wären essentieller Einnahmequellen beraubt gewesen, was sich auch

Mit Kleinloks, auf kleinen und mittleren Bahnhöfen stationiert, kam mehr Tempo in das Nahgüterzuggeschäft. Viele überlebten lange: Werklok 0029 im Rawe Meiningen im August 1975

Foto: Schütze





Die Eisenbahn auf den Schultern des Lkw – dieses Bild aus den dreißiger Jahren dokumentiert die gewachsenen Potenzen der Straße. Kein Problem stellt für den Lastzug die Beförderung von zwei Feldbahnlokomotiven zwischen Wien und Berlin dar, eigentlich eine Entfernung, auf der die Bahn das Monopol besitzen sollte
Foto: MVT

auf deren Konkurrenzfähigkeit im Ferngüterverkehr ausgewirkt hätte. Dies alles geschah unter den Bedingungen härtester Preiskämpfe während der Weltwirtschaftskrise. Reichsverkehrsminister von Guérard erhielt weder über den Kooperationsvertrag noch über den Schenker-Kauf Informationen von der DRG. Da nach Ruchbarwerden der Angelegenheit zudem noch die Speditionsverbände und teilweise die Industrie- und Handelskammern Sturm liefen, wurde Reichsbahn-Generaldirektor Dorpmüller bereits im Februar 1931 vor das Reichskabinett zitiert.

Hier stellte sich heraus, daß eine öffentliche politische Diskussion der Schenker-Übernahme eventuell außenpolitische Komplikationen heraufbeschworen hätte, da die DRG als hauptsächlich von den USA initiierte Reparationsgesellschaft (für 11 Mrd. GM DRG-Schuldscheine in US-Safes!) eine Expansion amerikanischen Kapitals auf dem europäischen Transportmarkt eigenmächtig verhindert hatte. Außerdem wäre das Bekanntwerden der Übernahme mit einem nachträglichen Gesichtverlust der umgangenen Reichsregierung verbunden gewesen. Die Regierung duldete also zähneknirschend den Speditionskauf, beharrte aber um so nachdrücklicher auf ihrem Genehmigungsrecht für den Kooperationsvertrag. Sie verband diese Frage zeitweise

sogar mit der Verabschiedung der von der DRG gewünschten Kraftfahrtlinienverordnung. Erst im Dezember 1931 gab sie nach zähem Feilschen ihr Plazet für einen modifizierten Vertrag.

Nunmehr bekamen alle übrigen Fuhrunternehmen die gleichen Rechte zugestanden wie die Schenker-Spedition. Da es unter anderem um Subventionszahlungen seitens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ging, meldeten sich sofort über 3 000 andere Spediteure. Der Rundumschlag der DRG gegen das Fuhrgewerbe glückte somit nur sehr unvollkommen.

Die DRG hatte zwar Schenker erworben, konnte dies jedoch zur beabsichtigten Monopolisierung des Zubringerverkehrs zur Bahn nicht ausnutzen. Letztlich erwiesen sich alle Restriktivmaßnahmen gegen den privaten Kraftverkehr insgesamt nicht als sonderlich wirkungsvoll. Vor allem gingen sie am Individual- sowie am bedeutend anschwellenden Werkverkehr völlig vorbei. Selbst die unterschiedliche Belastung von Eisenbahn und Kraftfahrzeug mit Wegekosten konnte nicht revidiert werden.

Nach Erkenntnissen des DRG-Verwaltungsratsmitgliedes von Batocki flossen im Jahre 1928 ca. 1 Mrd. RM aus öffentlichen Mitteln in den Straßenbau. Allein die Landgemeinden, die im Jahre 1913 lediglich 150 Mio. M für Straßenaus-

besserungen aufgewendet hatten, pumpten für die notdürftigste Instandsetzung im Jahre 1928 runde 700 Mio. RM in diesen Bereich. Der Preisindex hatte sich lediglich auf das 1,5-fache gesteigert. Hiermit reparierten sie Schäden, die der Kraftverkehr auf den überwiegend gepflasterten oder gar noch wassergebundenen Fahrbahndecken (bessere Feldwege) angerichtet hatte. Vor allem schwere Lastkraftwagen mit Eisen oder Vollgummireifen zerfuhren die Straßen und zunehmend schneller werdende Pkw erodierten durch den Sog beim Abrollen ihrer Luftreifen die noch nicht fest gebundenen Fahrbahndecken.

Wirtschaftliche Auswirkungen der Kfz-Konkurrenz

Kraftwagenkonkurrenz machte sich praktisch vor allem in Einnahmeausfällen der Eisenbahn bemerkbar. Bei deren Jahresumsatz von ca. 5 Mrd. Reichsmark bezifferten sie sich im Jahre 1927 auf 255 Mio. RM, 1928 auf 320 Mio. RM und 1929 bereits auf 410 Mio. RM.

Vor allem wanderten Reisende aus den oberen Wagenklassen und Stückgüter auf den Kraftwagen ab. Zwar wurde in der zeitgenössischen Literatur immer die ruinöse Wirkung des Verlustes hochtarifizierter Stückgüter oder von Reisenden beschworen, indes arbeitete die DRG tatsächlich nur im Massengüterverkehr mit Gewinn. Bei den engen wirtschaftlichen Spielräumen der DRG schienen aber selbst die beschriebenen Verluste nicht hinnehmbar. Die DRG antwortete mit einem ganzen Bündel von Maßnahmen zur Verbesserung ihres Angebotes und zur Rationalisierung: Neue Zuggattungen und höhere Fahrgeschwindigkeiten sollten Kunden zurückerobern

Grundsätzlich wurden hierfür zahlreiche Gleis- und Signalanlagen erneuert und somit höhere Geschwindigkeiten ermöglicht.

Um der großen Klientel mit schmalen Brieftaschen einen Zugang zu höheren Reisegeschwindigkeiten zu gewähren, wurde eine neue Zuggattung, die sogenannten beschleunigten Personenzüge, eingeführt. Außerdem reduzierte man durch das höhere Durchschnittstempo für eine gleiche Personenkilometerleistung den Betriebsaufwand, waren doch die Personenzüge aufgrund vieler Unterwegsaufenthalte und Rangieroperationen extrem unwirtschaftlich. Folgenden Stand bei den durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten erreichte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Jahre 1931:

Schnellzüge	61,0 km/h
Eilzüge	53,0 km/h
Personenzüge	33,9 km/h
Kraftpost	19,1 km/h
Eilbuslinien	

der Freistaat Sachsen AG 30,3 km/h

Im Güterverkehr lagen Angebotsverbesserung und Rationalisierung ebenfalls dicht beieinander:

Der Ersatz der Handbremsen durch die durchgehenden Kunze-Knorr-Güterzugbremse verdoppelte die Durchschnittsgeschwindigkeit der Durchgangsgüterzüge auf ca. 25 km/h und setzte über 20 500 Arbeitskräfte sowie ca. 500 Lokomotiven frei. Sogenannte Leichte Güterzüge (Leig-Einheiten) verbesserten und intensivierten den Güternahverkehr. Motorkleinlokomotiven beschleunigten die Rangieroperationen auf den Unterwegsbahnhöfen. Eilgüterzüge verbanden wichtige Wirtschaftszentren im Nachtsprung. Rationalisiert wurden Rangier- und Umschlagprozesse; z. B. mit mechanischen Gleisbremsen und Ladehilfsmitteln, wie Paletten und Kleinbehältern.

Durchaus rasant: Fahrzeugwerbung in den dreißiger Jahren. Jetzt fehlt nur noch die Autobahn...

Abb.: Slg. Peters



Einen direkten Verkehr von Haus zu Haus jedoch, wie der Lkw ihn ermöglicht, konnte die Bahn aufgrund ihrer technologischen Spezifik nicht realisieren, sondern war wie eh und je auf Rangier- und Umladeoperationen angewiesen.

Fazit

Rationalisierung nach amerikanischem Muster bedeutete für die Kontrahenten etwas völlig unterschiedliches: Bei der Eisenbahn zielte sie zwangsläufig auf das Gesamtunternehmen respektive das Gesamtsystem. Primär zwar auf Effizienzerhöhung und Kostensenkung gerichtet, verbesserten und verbilligten die genannten Maßnahmen lediglich das überkommene Angebot der Bahn. Sie war eben wirtschaftlich, politisch und technologisch schon lange ein systemisches Unternehmen; nicht nur Transporteur, sondern auch eigener Reparaturbetrieb und eigenes Bauunternehmen sowie eigene Verkehrssicherungsinstitution. Ihr Rechtsstatus – halb Unternehmen und halb Behörde – setzte sie außerdem politischer Einflußnahme aus. Letzteres resultierte z. B. aus den Reparationen und dem Reichsbeamtenrecht.

Dagegen bedeutete Rationalisierung im Bereich des Kraftfahrwesens anfangs im Grunde genommen lediglich die zunehmend billigere Herstellung von Kfz im Fließbandverfahren. Pkw kosteten trotz technischer Verbesserungen 1929 durchschnittlich halb so viel wie 1924, Lkw zwei Drittel des alten Preises. Fuhren im Jahre 1922 noch ca. 43 711 Lkw auf deutschen Straßen, so waren es 1924 bereits 60 629 Fahrzeuge. Im Jahre 1929 konkurrierten 143 952 bzw. 1931 schon 161 072 Lastwagen mit der Eisenbahn.

Bei Kleinkraftträdern führte dieser Trend zwischen Mitte 1928 und Mitte 1929 zum sprunghaften Ansteigen deren Bestandes von 103 974 auf 222 479 Exemplare. Insgesamt erhöhte sich in diesem Zeitraum der Kraftfahrzeugbestand von 933 312 auf 1 214 059 Stück. Vor allem Mopeds und Motorräder sorgten für diese Entwicklung. Die rationalisierte und verbilligte Herstellung von Kraftfahrzeugen schuf somit schrittweise die allgemeine Verfügbarkeit dieses Landverkehrsmittels. Die DRG dagegen mußte gestiegene Sach- und vor allem Personalkosten kompensieren. Die technische Entwicklung gerade der Lastwagen machte enorme Fortschritte:

Ein Vomag-Diesel in den Diensten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die herrlich den Vorgang des Milchkannenverladens vorführende Aufnahme verkörpert eine Mischung aus traditioneller Eisenbahnfotografie und beginnendem „Truckerstolz“, von dessen Kult 50 Jahre später hier natürlich noch keiner etwas ahnt

Foto: Slg. Weinreich





„Es geht bergauf mit dem Lastwagen“ könnte man die Botschaft dieser Anzeige von 1919 deuten Abb.: Slg. Peters

Luftreifen, Dieselmotoren, betriebssichere Kraftübertragungen und Bremsen erhöhten die Leistungsfähigkeit der Lkw bei gleichzeitig sinkenden Betriebskosten. Straßenraum stellte noch kein knappes Gut dar. Belastungen aus Infrastrukturaufgaben, wie der Wegebau oder die beginnende Verkehrsregelung wurden zu einem erheblichen Teil auf die Haushalte der öffentlichen Hand abgewälzt. Andere Komponenten des sich herausbildenden systemischen Charakters des Straßenverkehrs, wie Instandhaltung oder Treibstoffversorgung, nahmen private Dienstleister wahr, die hierfür das Geschäftsrisiko trugen und im Falle ihres Scheiterns die Bilanz des Verkehrsträgers nicht negativ belasteten. Des weiteren entfiel die Abhängigkeit der Volkswirtschaft vom zentralistischen Transporteur Eisenbahn. Industrielle und landwirtschaftliche Warenproduzenten sowie kleine Fuhrunternehmer konnten mit vergleichsweise geringem Kapi-

In der DDR ging es eher bergab mit der Macht des Lkw. Ein Zittauer Robur mit Holzvergaser in den achtziger Jahren – wahrlich kein Konkurrent für die Bahn Foto: Weinreich



talesinsatz Transporte in eigener Sache oder im Auftrage vornehmen. Die für das Fuhrgewerbe typischen fast 50 000 Klein- und Kleinstunternehmer waren mit ihrer unbeschränkten Haftung sowieso zum Erfolg verurteilt, was auch die Gewährung selbstausbeuterisch niedriger Preise garantierte. Außerdem entstanden 1928/29 die „Gemeinschaft Deutscher Kraftwagenspediteure“ und der „Bund Deutscher Lastwagenbesitzer“, denen sich zahlreiche Fuhrleute anschlossen. Beide Organisationen, die im Jahre 1932 fusionierten, verteilten und makelten nunmehr im großen Maßstab die Transportaufträge ihrer Mitglieder. Die einzelnen Speditionen konnten nunmehr Aufträge bzw. Ladungen tauschen und sich die für sie günstigsten Touren zusammenstellen. Durch die Laderaumverteilung verbesserte sich der Auslastungsgrad der Fahrzeuge bzw. unwirtschaftliche Leerfahrten verringerten sich. Hierdurch konnten die vielen Einzelunternehmen in Bereichen, wo es von Nutzen war, wie ein reichsweiter Großbetrieb agieren. Im Bereich des Personenverkehrs wurden erstmals in größerem Umfang Privatpersonen individuell mobil. Sie mußten also ihrer Fahrmotivation nicht unbedingt rationale oder wirtschaftliche Kriterien zugrunde legen, sondern fuhren einfach auch spazieren. Hiergegen mit gesetzlichen, steuerlichen und ordnungspolitischen Mitteln vorgehen zu wollen, war von vornherein aussichtslos.

Dagegen blieb das Denken der Bahnführung konservativen und monopolistischen Vorstellungen verhaftet. Den wirklichen Kern ihrer Bedrohung durch flexible, aber durchorganisierte Kleinunternehmer, den Werk- und Individualverkehr hatte sie damals nicht in seiner völligen Tragweite erkannt.

Faschismus und Krieg modifizierten und verzögerten lediglich die Entwicklung zum Autoverkehr, die schließlich in Westdeutschland ab den fünfziger Jahren mit der Massenmotorisierung trotz erneuter Verkehrsmarktregulierung zum Durchbruch kam. Die umfänglichen staatlichen Investitionen in die Straßeninfrastruktur trugen wesentlich zu dieser Entwicklung bei. Aber auch im zentralistisch gelenkten „Eisenbahnland“ DDR war spätestens ab dem Anfang der achtziger Jahre der Trend zur Autogesellschaft nicht mehr zu verleugnen. Trotz erwiesener Hürden für die volle Entfaltung des Straßenverkehrs wirkte anscheinend das westdeutsche bzw. eigentlich amerikanische Vorbild.

Seit dem 1.1.1994 sind der deutsche Transportmarkt dereguliert und die Bahn privatisiert. Es bleibt abzuwarten, wie sich das Verhältnis beider Verkehrsträger entwickeln wird. ●

