

Eichenhofer, Harald

**Article — Digitized Version**

## Die Automobilindustrie in der Bundesrepublik

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Eichenhofer, Harald (1954) : Die Automobilindustrie in der Bundesrepublik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 34, Iss. 5, pp. 284-288

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131898>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# Die Automobilindustrie in der Bundesrepublik

Harald Eichenhofer, Hamburg

Die Kraftwagenindustrie hat sich zu einem bedeutenden Zweig der deutschen Industrie entwickelt. Wegen ihres kapitalintensiven Charakters geht ihre Stellung innerhalb der gesamten deutschen Industrie nicht sehr deutlich aus den Beschäftigtenzahlen hervor; immerhin aber beschäftigte sie schon vor dem Kriege (1936) einschließlich der Kraffradindustrie 1,7% aller in der Industrie Tätigen, nämlich rd. 112 000 Personen. Trotz Zonentrennung, Kriegszerstörungen und Demontagen wurde der Wiederaufbau der Automobilindustrie nach dem Kriege so weit vorangetrieben, daß Anfang 1953 in der Bundesrepublik sogar 216 000 Personen beschäftigt wurden, womit ein Beschäftigtenanteil innerhalb der gesamten Industrie Westdeutschlands von 3,9% erreicht war.

Noch deutlicher wird der Aufstieg der Kraftwagenindustrie im Vergleich der Umsatzzahlen. Während 1936 der Absatzwert 1,3 Mrd. RM betrug — 2,5% des gesamten Industrie-Umsatzes —, wurden 1952 von der westdeutschen Automobilindustrie Kraftwagen im Werte von 3,7 Mrd. DM abgesetzt, das entspricht 3,1% des gesamten Industrie-Umsatzes.

Besonders große Erfolge konnte die westdeutsche Kraftwagenindustrie in der Ausfuhr erzielen: 1938 wurden rd. 79 000 Kraftwagen exportiert, 1952 waren es dagegen rd. 137 000. Der Wertanteil der ausgeführten Kraftwagen am Fertigwarenexport stieg von 3,1% im Jahre 1938 (133,3 Mill. RM) auf 5,6% im Jahre 1952 (720 Mill. DM).

In der Weltautomobilproduktion nimmt die Bundesrepublik eine wichtige Stellung ein. 1937 stand Deutschland mit einer Produktion von rd. 333 000 Automobilen an dritter Stelle der Welterzeugerländer. Nach dem Kriege konnte die Bundesrepublik allerdings mit dem Produktionsanstieg anderer Länder nicht Schritt halten. Es wurden zwar 1952 bedeutend mehr Kraftwagen (rd. 428 000) hergestellt als im Deutschen Reich der Vorkriegszeit, die Bundesrepublik wurde jedoch von Frankreich und Kanada überflügelt und stand 1952 an fünfter Stelle hinter den USA., Großbritannien, Frankreich und Kanada. Immerhin betrug die Produktion der westdeutschen Automobilindustrie 1952 5,5% der Welterzeugung (außer Ostblockstaaten).

## STANDORTE

Sowohl nach der Zahl der Beschäftigten als auch nach der Höhe des Umsatzes bildet Baden-Württemberg den Schwerpunkt der westdeutschen Automobilindustrie. Im gesamten Kraftfahrzeug- und Motorenbau dieses Landes waren Anfang 1953 rd. 37 000 Personen beschäftigt, das sind 28% aller im Bundesgebiet in diesem Fachbereich Tätigen. Hier liegt der traditionelle Standort der weltbekannten Firma Daimler-Benz mit ihren Werken in Stuttgart-Untertürkheim, Gaggenau, Mannheim und Sindelfingen. Ferner befinden sich in diesem Raum die Unternehmungen Porsche

in Stuttgart-Zuffenhausen, Gutbrod in Plochingen und Calw, Lanz in Mannheim, Klöckner-Humboldt-Deutz mit ihrem Zweigwerk (früher Magirus) in Ulm, Kaelble in Backnang, Kässbohrer in Ulm und die Montagefabrik der Fiat in Heilbronn.

Erst in jüngerer Zeit wurden auch die Bundesländer Bayern und Niedersachsen mit je rd. 23 000 Beschäftigten zu Zentren der Kraftfahrzeugindustrie. Die bis Kriegsende in Sachsen tätige Auto-Union produziert heute in ihrem Zweigwerk Ingolstadt abgesehen von Motorrädern den DKW-Schnell-Laster. In München sind die Bayerischen Motoren-Werke ansässig, die seit 1952 auch wieder im Automobilbau tätig sind. Außerdem haben hier Krauss-Maffei und die Waggonfabrik Rathgeber ihren Sitz, die neben ihrem Bauprogramm schienengebundener Fahrzeuge auch Omnibusse herstellen. In Nürnberg sind die MAN und die FAUN-Werke ansässig. Im Fachbereich Kraftwagen ist die erstere als Produzent von Lastkraftwagen, Omnibussen und Obussen bedeutend, während die FAUN-Werke, abgesehen von dem Bau von Schwerlastkraftwagen, sich besonders auf Kommunalfahrzeuge und neuerdings auch auf die Fabrikation von überschweren Erdtransportgeräten spezialisiert haben. Schließlich ist noch die Lastkraftwagenfabrik Ostner-Fahrzeugwerke in Sulzbach-Rosenberg hervorzuheben.

Abgesehen von den älteren Standorten der niedersächsischen Automobilindustrie in Hannover (Hanomag) und Braunschweig (BUSSING), ist Wolfsburg durch die Errichtung des Volkswagenwerks im Jahre 1938 mit seinen heute 22 000 Beschäftigten zu einem Schwerpunkt im Kraftwagenbau geworden.

Von fast gleicher Bedeutung wie die Bundesländer Bayern und Niedersachsen ist H e s s e n ; 1953 waren hier 22 300 Personen im Kraftfahrzeugbau beschäftigt. 20 230 waren allein bei Opel in Rüsselsheim tätig, so daß die übrigen Standorte Kassel (Henschel & Sohn) und Wissenbach bei Dillenburg (Manderbach) im Vergleich zu Opel von weit geringerer Bedeutung sind. Eine etwas gleichmäßigere Streuung weist die Automobilindustrie Nordrhein-Westfalens auf. Hier konzentriert sich der Kraftwagenbau auf Köln, Düsseldorf und Essen. Während die Ford-Werke seit 1931 in Köln Automobile produzieren und Krupp bereits seit 1919 in Essen — jetzt unter der Firma Südwerte Motoren- und Kraftwagenfabriken GmbH — Lastkraftwagen baut, ist Düsseldorf erst mit dem Wiederaufbau der Auto-Union in Westdeutschland im Jahre 1950 zu einem Standort der Automobilindustrie geworden. Rund 14 000 Personen sind heute in diesem Industriezweig in Nordrhein-Westfalen tätig, davon rd. 5 400 bei Ford; bei den Südwerten betrug die Belegschaft 1951 bereits 1 500.

Auch in den Hansestädten B r e m e n und H a m b u r g ist die Automobilindustrie heimisch geworden; in

Bremen sind rd. 8 200 und in Hamburg 1 300 Personen im Kraftwagen- und Motorenbau beschäftigt. Die Entwicklung der bremischen Automobilindustrie ist das Verdienst Borgwards, der hier 1925 als erster in Deutschland einen Dreiradlieferwagen herausbrachte. Heute umfaßt die Borgward-Gruppe drei Werke mit einem vielseitigen Produktionsprogramm, Carl F. W. Borgward GmbH., Goliath-Werke GmbH. und Lloyd-Motorenwerke GmbH. Auch Hamburg verdankt seine Automobilindustrie der Initiative eines Unternehmers; Vidal gründete 1928 in Harburg das Tempo-Werk, das heute im Bau von Kleinlastwagen an der Spitze steht.

#### PRODUKTION UND INLANDSABSATZ

Der Krieg und seine Folgen sind von tiefgreifender Wirkung auf die deutsche Kraftwagenindustrie gewesen. Durch die Umstellung der Fertigung auf militärischen Bedarf und die Verluste an Kraftwagen während des Krieges war der Kraftwagenbestand im heutigen Bundesgebiet von rd. 1,1 Mill. Einheiten 1939 auf rd. 700 000 im Jahre 1949 abgesunken. Durch Übernahme aus dem Kraftwagenpark der ehemaligen Wehrmacht hatte sich allerdings der Bestand an Lastkraftwagen leicht erhöht — 1939 rd. 247 000 Stück, 1949 rd. 300 000 —, dagegen war die Zahl der Personenkraftwagen im gleichen Zeitraum stark zurückgegangen — von 802 000 auf 286 000. Ferner waren naturgemäß die Kraftwagen am Ende des Krieges stark überaltert; 1949 betrug das Durchschnittsalter bei Personenzugmaschinen 9 Jahre, bei Lastkraftwagen und Omnibussen 8 Jahre.

Absatzmäßig waren daher die Voraussetzungen für die Neuproduktion günstig, jedoch wirkten sich die Kriegszerstörungen, von denen 80 % der Anlagen der deutschen Kraftfahrzeugindustrie in Mitleidenschaft gezogen wurden, und die späteren Demontagen sowie der Ausfall der in der Ostzone gelegenen Werke nachteilig auf die Wiederaufnahme der Fertigung aus. Wenngleich die Inangsetzung mancher Betriebe verhältnismäßig rasch vor sich ging, konnten z. B. die Bayerischen Motoren-Werke erst 1952 wieder Kraftwagen herausbringen, und die Firmen Kleyer und Maybach sind bis jetzt auf dem Automobilmarkt noch nicht wieder in Erscheinung getreten. Durch die Zonentrennung wurde die deutsche Automobilindustrie insofern schwer getroffen, als zunächst die in Sachsen beheimatete Auto-Union völlig ausfiel. Immerhin verblieben der Bundesrepublik trotz Zonentrennung und Gebietsverlusten folgende Produktionskapazitäten von 1936: 71 % der Personenkraftwagen-, 65 % der Lastkraftwagen- und Omnibus-, 95 % der Zugmaschinenfertigung.

Die Fertigungsanlagen des Volkswagenwerks sowie von Ford, Vidal, Daimler-Benz, BUSSING, Hanomag und Kaebler waren so weit intakt geblieben, daß sie

bereits 1945 die Produktion in geringem Umfang wieder aufnehmen konnten; in jenem Jahr stellten sie insgesamt 6 800 Kraftwagen her. 1946 nahm dann auch der größte Teil der übrigen Automobilwerke die Fertigung wieder auf.

Infolge des aufgestauten Bedarfs trat nach der Währungsreform eine starke Nachfrage nach Personenkraftwagen ein; während ihr Fertigungsanteil 1948 nur 49 % betragen hatte, stieg er in den folgenden Jahren fortgesetzt und erreichte 1953 nicht weniger als 75 %. Bei Lastkraftwagen stieg die Erzeugung von 1948 bis 1952 um das Dreifache, der Produktionsanteil fiel jedoch von 47 % im Jahre 1948 auf 19 % im Jahre 1953. Bemerkenswert ist die Zunahme im Bau von Kombinationskraftwagen, Omnibussen und Obussen, während die Herstellung von Straßenzugmaschinen erheblich zurückgegangen ist.

In der Herstellung von Personenkraftwagen waren nach dem Kriege 12 Firmen tätig, deren Produktion im einzelnen aus folgender Tabelle hervorgeht.

Gegenüber der Vorkriegszeit hat sich die Anzahl der Herstellerfirmen nicht geändert, jedoch ist ihre Zusammensetzung anders geworden. An Vorkriegsfirmen haben sich nur die Firmen Opel, Daimler-Benz, Ford, Auto-Union, BMW und Borgward erhalten, dagegen sind Kleyer, Hanomag, Maybach und Stoewer in der Nachkriegszeit für die Personenzugmaschinenherstellung völlig ausgefallen. Hinzugekommen sind während des Krieges das Volkswagenwerk und nach 1945 Lloyd, Goliath, Gutbrod, Porsche und Champion, wobei das Volkswagenwerk mit einem Produktionsanteil von durchschnittlich 40 % zu einer führenden Stellung gelangt ist. Dieses Unternehmen sowie die Firmen Opel, Daimler-Benz, Ford und Auto-Union stellen rd. 90 % aller Personenkraftwagen her, an der restlichen Produktion sind 7 Firmen beteiligt. Da der Automobilmarkt seit jeher durch besonders scharfen Wettbewerb und große Empfindlichkeit gekennzeichnet ist, kann sich diese Tendenz der Konzentration der Fertigung auf nur wenige Firmen in Zukunft noch verstärken, und die in letzter Zeit eingetretenen finanziellen Schwierigkeiten bei zwei kleineren Herstellerfirmen, sofern sie nicht vorübergehender Natur sind, scheinen diese Entwicklung zu bestätigen.

Ausgeprägter ist die Strukturänderung gegenüber der Vorkriegszeit hinsichtlich der Größenklassen. Infolge der hohen Betriebskosten wenden sich die Käuferschichten immer mehr dem kleineren Wagen zu. Während die Wagen über 1,5 l vor dem Kriege noch 31 % der Produktion bestritten, ist ihr Anteil in der Nachkriegszeit laufend gesunken und betrug 1952 nur noch 21 %. Am verbreitetsten sind ebenso wie in der Vor-

#### Produktion von Kraftwagen und Straßenzugmaschinen (einschl. Fahrgestelle) in der Bundesrepublik 1945—1953 (in Stück)

Fahrzeugtyp	1945 <sup>1)</sup>	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Personenkraftwagen	1 293	9 962	9 541	29 945	104 054	216 107	267 376	301 089	369 142
Kombinationskraftwagen	—	—	—	—	1	3 302	9 246	16 551	18 751
Liefer- und Lastkraftwagen	5 315	13 241	13 192	28 832	54 753	81 680	92 724	105 806	96 048
Omnibusse	37	232	326	853	2 710	3 814	4 226	4 330	5 856
Obusse	—	12	85	96	79	30	43	367	535
Straßenzugmaschinen	160	431	199	1 568	1 986	1 131	536	250	249
Insgesamt	6 805	23 878	23 343	61 294	163 583	306 064	374 151	428 393	490 581

<sup>1)</sup> Ab Besetzung. Quelle: VDA-Statistik.

Erzeugung von Personenkraftwagen nach Herstellfirmen 1949—1953

Hersteller	1949		1950		1951		1952		1953	
	Stück	%	Stück	%	Stück	%	Stück	%	Stück	%
Volkswagenwerk <sup>1)</sup>	46 647	45	83 540	39	96 644	36	120 023	40	157 056	42
Opel	27 990	27	59 990	28	61 900	23	66 733	22	83 624	23
Daimler-Benz	17 160	16	33 906	16	42 222	16	36 824	12	34 975	10
Ford	11 109	11	24 443	11	27 059	10	30 685	10	34 054	9
Auto-Union	—	—	2 011	1	15 672	6	26 233	9	24 836	6
Borgward	1 148	1	8 744	4	8 618	3	6 399	2	5 332	2
Lloyd	—	—	1 562	—	4 807	2	6 121	2	19 086 <sup>2)</sup>	5
Goliath	—	—	849	—	5 219	2	3 473	1	3 670	1
Gutbrod	—	—	616	—	3 233	1	1 975	—	1 254	—
Porsche	—	—	335	—	1 112	—	1 303	—	1 978	—
Champion	—	—	106	—	890	—	1 271	—	1 685	—
BMW	—	—	—	—	—	—	49	—	1 592	—
Insgesamt	104 054	100	216 102	100	267 376	100	301 089	100	369 142	100

<sup>1)</sup> Einschl. Fahrgestelle und Krankenkraftwagen; <sup>2)</sup> Einschl. Kombiwagen. Quelle: VDA-Statistik.

kriegszeit die mittleren Personenkraftwagen mit einem Zylinderinhalt von 1 bis 1,5 l. Aber auch die kleineren Typen unter 1 l (wie DKW, Gutbrod, Goliath, Lloyd und Champion) haben sich gut durchgesetzt; ihr Produktionsanteil betrug 1952 schon 13 %. Sofern es gelingt, den Herstellungspreis noch weiter zu senken, und sofern die Preise für Altwagen, die die eigentlichen Konkurrenten der Kleinwagen sind, nicht weiter zurückgehen, werden sich die Kleinwagen besonders wegen ihrer niedrigen Haltungskosten in dem zunehmenden Konkurrenzkampf auf dem Automobilmarkt behaupten.

Produktion von Personen-, Liefer- und Lastkraftwagen<sup>1)</sup> nach Größenklassen 1938 und 1952

Größenklasse	1938 <sup>2)</sup>		1952	
	Stück	%	Stück	%
<b>Pkw: Zylinderinhalt</b>				
unter 1 Liter	62 730	22,7	38 199	12,7
1,0—1,5 Liter	128 366	46,4	199 179	66,3
über 1,5—3,0 Liter	85 573 <sup>3)</sup>	30,9 <sup>3)</sup>	63 036	21,0
Alle Größenklassen	276 669	100,0	300 414	100,0
<b>Lkw: Tragfähigkeit</b>				
bis 1 t	7 099	11,2	46 998	57,3
über 1 bis 2 t	7 967	12,4	9 618	11,7
über 2 bis 4 t	35 814	55,9	16 479	20,1
über 4 bis 6 t	10 377	16,1	4 292	5,2
über 6 t	2 787	4,4	4 664	5,7
Alle Größenklassen	64 044	100,0	82 051	100,0

<sup>1)</sup> Ohne Fahrgestelle; <sup>2)</sup> Reichsgebiet; bei Lieferwagen und Lkw einschl. Kraftomnibusse; <sup>3)</sup> Bis 4 Liter. Quelle: VDA-Statistik.

Wie die Tabelle zeigt, ist auch im Bau von Liefer- und Lastkraftwagen die Tendenz unverkennbar, sparsame Fahrzeuge zu produzieren. So betrug der Produktionsanteil der Lastkraftwagen unter 1 t Tragfähigkeit, also der Lieferwagen, nach dem Krieg durchschnittlich 61 % gegenüber nur 11 % in der Vorkriegszeit, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß die Vorkriegsproduktionsstatistik für Lastkraftwagen auch Omnibusse umfaßt. Unter den Lieferwagen haben sich die dreirädrigen Typen, auf deren Herstellung sich die Firmen Vidal und Goliath spezialisiert haben, gut durchgesetzt; 1952 war ein Viertel aller produzierten Lieferwagen von diesem Typ. Allerdings hat die Nachfrage nach Dreiradwagen infolge der Besserung der wirtschaftlichen Lage im Jahre 1953 erheblich nachgelassen. Die Erzeugung der mittleren Lastkraftwagentypen mit einer Tragfähigkeit von 1—4 t ist zurückgegangen, jedoch nicht allein zugunsten des Lieferwagenbaus. Infolge der zunehmenden Bedeutung der Lastwagenferntransporte, deren Anteil am gesamt-

ten Güterkraftverkehr von 4 % 1937 auf 13 % im Jahre 1950 anstieg, wurde der Bau schwerer Lastkraftwagentypen gesteigert. Im Bau von Lastkraftwagen scheint 1953 der Kulminationspunkt überschritten worden zu sein. Inwieweit die Gründe in einer echten Bedarfsättigung oder in einer vorübergehenden Stagnation, verursacht durch die Diskussion über Einschränkungen im Fernlastverkehr, zu suchen sind, wird die Produktionskurve von 1954 zeigen.

Die Produktion von Straßenzugmaschinen ist dagegen ganz bedeutend zurückgegangen; waren es 1949 noch rd. 2 000 Einheiten, so belief sich die Fertigung 1952 und 1953 nur noch auf je 250 Einheiten. Der Sattelschlepper und der Lastkraftwagen mit Anhänger mit ihrer vielseitigeren und bequemeren Handhabung haben die Verwendungsmöglichkeit der Straßenzugmaschine stark beschränkt.

Die Anzahl der Hersteller von Lastkraftwagen ist groß: 1953 waren es 15 Firmen, und das Produktionsprogramm einiger Unternehmungen ist bemerkenswert vielseitig, insbesondere das der Fordwerke, ferner von Daimler-Benz, Borgward, BUSSING, MAN und FAUN.

Die Zunahme des beruflichen Nahverkehrs, verursacht durch die Abwanderung der Stadtbevölkerung während des Krieges und die Besiedlung vieler Landbezirke durch Flüchtlinge, hat dem Omnibusverkehr einen großen Auftrieb gegeben. Außerdem wurde der Omnibus in wachsendem Maße auch für Fernfahrten eingesetzt, und in der modernen Stadtverkehrsplanung ging man nach Möglichkeit dazu über, die schienengebundene Straßenbahn durch die wendigeren Obusse zu ersetzen. Der Bedarf in diesen Verkehrsbereichen führte zu einem starken Auftrieb im Bau von Omnibussen und Obussen; die Produktion von Omnibussen verdoppelte sich 1953 gegenüber 1949, und der Bau von Obussen stieg in derselben Zeit um das Siebenfache. Die führenden Unternehmen im Bau von Kraftomnibussen sind Daimler-Benz, die allein ein Drittel der gesamten Produktion auf sich vereinigen, sowie Ford und BUSSING, die mit je 20 % an der Fertigung beteiligt sind. Auf den Bau von Obussen haben sich besonders Daimler-Benz und Henschel spezialisiert. Setzt man den Bestand an Omnibussen mit den Einwohnerzahlen in Beziehung, so ergibt sich, daß 1951 die Bundesrepublik unter den 14 westeuropäischen Ländern mit 3 300 Einwohnern je Omnibus an drittletzter Stelle stand, während auf einen Omnibus z. B. in Großbritannien nur 620, in Frankreich 1 730 und in

Belgien 2 910 Einwohner entfielen. Im Vergleich mit der Bedeutung des Omnibusses im öffentlichen Verkehr anderer westeuropäischer Staaten, deren Wirtschaftsstruktur nicht anders gelagert ist als die deutsche, scheint das häufig vorgebrachte Argument der Sättigung des deutschen öffentlichen Verkehrs daher fraglich, und die Voraussetzungen für eine Ausweitung des Omnibusbaus müssen weiterhin als günstig angesehen werden.

Stand der Kraftfahrzeugbau bis Herbst 1952 im Zeichen des Nachholbedarfs, so zeichneten sich im Oktober 1952 bereits typische Absatzhemmungen ab; der Verkäufermarkt war von einem Käufermarkt abgelöst worden. Die Automobilindustrie reagierte hierauf durch Preisermäßigungen, jedoch hielt die Stagnation bis zum Frühjahr 1953 an. Der Absatz belebte sich zwar, aber die Härte des Konkurrenzkampfes ist geblieben. Im Hinblick auf die Fahrzeugdichte in anderen europäischen Ländern — in der Bundesrepublik kommen 37 Einwohner auf einen Kraftwagen, in Großbritannien 15, in Frankreich 16, in Belgien 17 — hält die deutsche Automobilindustrie den Inlandsmarkt für noch keineswegs gesättigt.

Bei Personenwagen wird mit einem Erneuerungsbedarf von jährlich etwa 15 % gerechnet, so daß bei einem Bestand von rd. 1 Mill. Personenwagen der jährliche Absatz etwa 150 000 Fahrzeuge betragen würde. Berücksichtigt man noch die Ausfuhr mit rd. 120 000 Wagen, so kann man den voraussichtlichen Absatz für 1954 mit etwa 270 000 Personenwagen beziffern. Da jährlich etwa 370 000 Personenwagen gebaut werden, würde demnach rd. 1/4 der Neuproduktion 1954 nicht verkauft werden können. Die deutsche Automobilindustrie sieht aber eine wesentliche Möglichkeit zur Verkaufsausweitung in der Erfassung der privaten Fahrer, die vor dem Kriege 25 % aller Personenwagenhalter ausmachten, heute dagegen nur 6 %. Diese Käuferschicht könnte einmal vom Hersteller durch Verbilligung des Anschaffungspreises und ferner mit staatlicher Unterstützung durch Herabsetzung der Unterhaltungskosten gewonnen werden. Die Herabsetzung des Verkaufspreises ist nach Ansicht der Industrie auf die Dauer aber nur auf dem Wege der Mengenkonjunktur möglich. Deshalb müßte der erste Anstoß vom Staat kommen, und zwar durch Verminderung der Kraftfahrzeugsteuer und der Mineralölabgabe sowie durch Gewährung der Steuerabzugsfähigkeit der Haltungskosten auch für Privatfahrer. Von diesen Plänen scheint sich die Absicht durchzusetzen, daß die Steuern für Personenwagen herabgesetzt und die Mineralölabgaben erhöht werden.

Weit schwieriger ist das Absatzproblem bei den Nutzfahrzeugen zu lösen. Es hat sogar den Anschein, als sei hier mindestens bei den Schwerlastwagen der Höhepunkt der Produktion bereits überschritten, denn die Herstellung von Liefer- und Lastkraftwagen ging 1953 gegenüber 1952 um 9,2 % zurück. Das gravierendste Moment ist hier der Wettbewerb zwischen Fernlastverkehr und Bundesbahn, und die Vorschläge des Bundesverkehrsministeriums — steuerliche Mehrbelastung des Güterfernverkehrs, Beförderungsverbot listenmäßig erfaßter Güter, weitgehendes Verbot des

Werkverkehrs und Erhöhung des Dieselmotorkraftstoffpreises — würden tiefgreifende Folgen für die deutsche Automobilindustrie haben. Schon die gegenwärtige Erörterung dieser verkehrspolitischen Maßnahmen zwischen den Verkehrsträgern hat zu Absatzstockungen auf dem Lastkraftwagenmarkt geführt.

Hand in Hand mit den Plänen, neue Käuferschichten durch Senkung der Haltungskosten zu gewinnen, werden preispolitische Maßnahmen hinsichtlich der Anschaffungskosten gehen müssen. Hier glaubt die deutsche Automobilwirtschaft, im Vergleich zu den Vorerzeugern ihr Äußerstes getan zu haben. Während die Preise für die wichtigsten Bestandteile des Automobils, nämlich Eisen, Stahl, NE-Metalle sowie die Erzeugnisse der Gießereien, Ziehereien und Kaltwalzwerke erheblich gestiegen sind, konnten die Preise für Kraftwagen und Krafträder im großen und ganzen stabil gehalten werden.

Entwicklung industrieller Erzeugerpreise  
(1938 = 100)

Zeit	Kraftwagen einschl. Krafträder	Eisen und Stahl	NE-Metalle	Gießereien	Ziehereien und Kaltwalzwerke
1949 J. D.	224	192	261	191	198
1950 J. D.	209	199	316	185	203
1951 J. D.	219	244	486	241	260
1952 J. D.	234	338	429	272	328
1953 Okt.	222	338	342	255	291
Nov.	223	338	346	255	291

Quelle: Wirtschaft und Statistik.

Ausgehend vom Jahresdurchschnitt 1950 sind die Preise für Automobile einschl. Krafträder gegenüber 1952 nur um 12 % gestiegen, dagegen die Preise für Eisen und Stahl um 70 %, für NE-Metalle um 36 %, für Gießereiprodukte um 47 % und für Zieherei- und Kaltwalzwerkerzeugnisse um 62 %. Der Kraftfahrzeugindustrie ist es demnach gelungen, durch höhere Serienfertigung und weitere Rationalisierung die Preissteigerungen der Vorerzeugnisse aufzufangen. Im Laufe des Jahres 1953 konnten sogar Preissenkungen um 5 % vorgenommen werden, die allerdings mit den Preissenkungen einer Reihe von Vorerzeugnissen — NE-Metalle 19 %, Gießereien 6 %, Ziehereien und Kaltwalzwerke 11 % — nicht Schritt halten konnten. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß die Preise für Eisen und Stahl im gleichen Zeitraum stabil geblieben sind und von dieser Seite daher kein Anstoß zur Preisminderung im Automobilbau erfolgen konnte. Wenn trotzdem in letzter Zeit weitere Preissenkungen eingetreten sind, so wird die zukünftige Entwicklung zeigen, ob dadurch der gesamte Binnenabsatz der deutschen Automobilindustrie vergrößert wird, oder ob sie nur als Versuch einiger Hersteller anzusehen sind, in den Marktbereich der Konkurrenz einzudringen. Im Ausfuhrgeschäft können dagegen die Preisnachlässe eine nachhaltige Belebung der deutschen Fahrzeugindustrie in ihrer Gesamtheit hervorrufen, da sie auf diesen Märkten im Wettbewerb mit ausländischen Produzenten steht.

#### AUSFUHR

In der Zeit vor der Währungsreform hielt sich die Kraftwagenausfuhr durch zahlreiche Behinderungen in sehr engen Grenzen. Die nach diesem Zeitpunkt einsetzende starke Belebung des Inlandsmarktes setzte

die Automobilindustrie aber bald in den Stand, mit den verdienten Geldern ihre Auslandsorganisationen wieder aufzubauen, und die mehr und mehr liberalisierten Handelsverträge brachten auch von dieser Seite her die Möglichkeit, im Auslandsgeschäft wieder Fuß zu fassen.

**Westdeutschlands Ausfuhr von Kraftwagen<sup>1)</sup>  
1949—1952 nach Ländern  
(in Stück)**

Bestimmungsland	1949	1950	1951	1952
<b>Insgesamt</b>	<b>15 293</b>	<b>83 134</b>	<b>119 977</b>	<b>136 872</b>
<b>Europa</b>	<b>14 990</b>	<b>72 449</b>	<b>89 697</b>	<b>106 373</b>
davon:				
Belgien	5 615	14 112	17 348	24 549
Dänemark	308	2 813	3 367	7 456
Finnland	4	333	4 669	3 983
Frankreich	—	1 402	7 400	4 028
Niederlande	3 696	16 864	11 299	12 743
Norwegen	10	80	3 745	7 030
Österreich	80	1 664	2 577	2 357
Portugal	—	1 117	2 461	3 354
Spanien	9	128	865	2 726
Schweden	923	20 880	17 270	18 314
Schweiz	3 900	9 652	13 380	13 548
Türkei	83	1 818	2 627	2 245
<b>Afrika</b>	<b>77</b>	<b>4 342</b>	<b>10 839</b>	<b>12 202</b>
davon:				
Ägypten	64	911	1 702	860
Britisch-Ostafrika	—	5	685	1 240
Französisch-Marokko	—	106	2 034	2 109
Südafrikanische Union	4	3 007	5 041	5 269
<b>Asien</b>	<b>66</b>	<b>496</b>	<b>2 079</b>	<b>2 409</b>
davon:				
Indonesien	—	—	640	869
Japan	—	—	74	518
Thailand	—	6	156	345
<b>Amerika</b>	<b>76</b>	<b>4 902</b>	<b>15 457</b>	<b>15 017</b>
davon:				
Argentinien	—	693	3 072	3 380
Brasilien	1	2 311	8 008	6 710
Kolumbien	—	6	60	1 006
USA.	2	347	479	1 526
Nicht ermittelte Länder	84	945	1 905	871

<sup>1)</sup> Ausschl. Straßenzugmaschinen. Quelle: VDA-Statistik.

Schon 1950 lagen die Ausfuhrergebnisse in allen Fahrzeugarten über den Ziffern von 1938, und seit 1951 beläuft sich der Ausfuhranteil auf rund ein Drittel der Gesamtproduktion. Von 1949 bis 1952 hat sich der Kraftwagenexport mengenmäßig nahezu verzehnfacht; 1953 erfolgte eine weitere Zunahme um rund 40 000 Fahrzeuge.

Diese Erfolge der deutschen Automobilindustrie sind um so bemerkenswerter, als der Wiederaufbau des Auslandsgeschäfts im Gegensatz zu den meisten anderen Exportindustrien die Bereitstellung erheblicher Kapitalien erfordert. Die Einrichtung eines Kundendienstes, der notwendigen Reparaturwerkstätten und Ersatzteillager stellte eine starke finanzielle Belastung dar. Aber selbst die Gewährung langfristiger Zahlungsziele durch kapitalkräftigere ausländische Automobilkonzerne in Verbindung mit staatlicher Unterstützung, besonders in überseeischen Ländern — es werden hier Zahlungsziele bis zu 8 Jahren bei Großverkehrsprojekten genannt —, hat die deutsche Kraftwagenindustrie, die hier viel geringere Möglichkeiten hat, in ihren Ausfuhrbemühungen nicht ernsthaft behindern können. Diese Leistung verdient um so größere Anerkennung, als die deutsche Ausfuhrsteigerung im Gegensatz zu anderen Produktionsländern ohne staatliche Hilfe erzielt wurde, wiewohl viele Faktoren in den Abnehmerländern, wie großer Nachholbedarf, Unmöglichkeit der Bedarfsdeckung durch Eigenproduktion und Dollarmangel, den Auslandsabsatz stark begünstigten.

Durch die Industrialisierungspläne vieler Länder war die deutsche Kraftwagenindustrie genötigt, in diesen Staaten eigene Montagewerke zu errichten, wenn sie nicht Gefahr laufen wollte, diese Märkte zu verlieren. Eine Entscheidung hierüber war nicht immer leicht, denn die Rentabilität einer solchen Gründung hängt naturgemäß von einem Mindestabsatz der montierten Fahrzeuge ab; beim Volkswagen z. B. liegt diese Zahl bei 7 500 jährlich. So sind inzwischen einige Montagewerke im Ausland entstanden: das Volkswagenwerk unterhält solche Betriebe in Belgien, Brasilien, Argentinien, Irland, Australien, Neuseeland und der Südafrikanischen Union, Daimler-Benz in Argentinien und Brasilien, Auto-Union in Spanien, Goliath in Schweden und Henschel in der Südafrikanischen Union. Wenn auch alle Fahrzeugarten in den vergangenen Jahren im Ausland guten Absatz fanden, so ist doch der Exportanstieg von Personenkraftwagen besonders hervorstechend. Die auch im Ausland vielfach bestehenden hohen Unterhaltungskosten für große Wagen haben dem sparsameren deutschen Personenkraftwagen in vielen Ländern Einlaß verschafft, sofern nicht unüberwindliche Zollschranken die Einfuhr unmöglich machten. Die größten Exporterfolge hatten 1952 (Mengen Zahlen in Prozent der Produktion): Porsche (53), Opel (50), Volkswagenwerk (40), Borgward (38), Ford (35), Daimler-Benz (31), MAN (30) und BUSSING (29).

Zum Zeitpunkt der Währungsreform sah sich die westdeutsche Automobilindustrie auf ihren Auslandsmärkten von den Konkurrenzländern weit überflügelt. Es ist jedoch überraschend schnell gelungen, die verlorenen Gebiete zurückzugewinnen, und 1952 belief sich der westdeutsche Anteil bei der Einfuhr seiner traditionellen europäischen Abnehmerländer auf durchschnittlich rd. 27 %, bei den Niederlanden und Frankreich sogar auf 35 %. Im 1. Halbjahr 1953 konnte die Bundesrepublik ihre Position im Konkurrenzkampf um die westeuropäischen Märkte noch weiter verbessern; ihr Wertanteil stieg in dieser Zeit auf durchschnittlich 30 %.

**Kraftwageneinfuhr ausgewählter europäischer Länder  
aus hauptsächlichlichen Lieferländern 1952  
(Wertprozente)**

Einfuhrland	Lieferland				
	Bundes-republik	Frank-reich	Groß-bri-tannien	Italien	USA
Belgien-Luxemburg	24	12	20	3	32
Dänemark	26	4	46	2	7
Frankreich	35	—	17	3	30
Niederlande	35	8	32	2	11
Norwegen	30	2	34	1	19
Österreich	29	0	15	25	12
Portugal	23	9	51	4	8
Schweden	29	8	37	4	14
Türkei	31	2	24	2	12

Quelle: UNO. — Commodity Trade Statistics 1952.

Aber auch nach den lateinamerikanischen und afrikanischen Ländern konnte die deutsche Ausfuhr wesentlich gesteigert werden. Die Erfolge auf dem lateinamerikanischen Markt — 10 % des Gesamtexports entfielen 1952 auf dieses Gebiet — sind um so bemerkenswerter, als hier die amerikanische Konkurrenz besonders stark ist.