

Zusammenfassung

Die Ursprünge der aktuellen Dominanz der individuellen Massenmotorisierung in Deutschland reichen zurück bis in die Zwischenkriegszeit. Aus dieser Zeit stammen zahlreiche wichtige verkehrspolitische Grundsatzentscheidungen und Weichenstellungen, die den Übergang vom Eisenbahnzeitalter zur automobilen Ära der Bundesrepublik eingeläutet haben (u.a. Autobahnen).

Die Dissertation liefert einen wichtigen Beitrag für die Erforschung dieser Transformationsprozesse im Verkehrswesen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Als erste Monographie legt sie den Fokus darauf, die Rolle des damaligen Monopolisten auf dem Landweg, der Eisenbahn, für die Förderung des motorbetriebenen Straßenverkehrs zwischen den Weltkriegen in Deutschland zu analysieren.

Es wird gefragt nach den kraftwagenpolitischen Strategien und Maßnahmen des damals größten Transportunternehmens in Deutschland, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), und ihrer Rolle für die Entwicklung des Straßenverkehrs in der Weimarer Republik und der nationalsozialistischen Diktatur.

Die DRG untersuchte aktiv und selbstständig die wachsende Bedeutung des Kraftwagenverkehrs. Sie führte zahlreiche kraftwagenpolitischen Maßnahmen in der Weimarer Republik durch und unterstützte umfangreich das nationalsozialistische Mobilisierungsprogramm (z.B. das Abkommen mit der Reichspost, Schenker-Vertrag, Reichsautobahnbau). Das Eisenbahnunternehmen versuchte, den eigenen Aktionsradius auf den Straßenverkehr auszudehnen und langfristig zu einem intermodales Transportunternehmen auf der Schiene und der Straße zu werden.

Der fehlende politische Rückhalt der nationalsozialistischen Regierung und die Umstellung des Transportgewerbes auf die Kriegswirtschaft beendeten die kraftwagenpolitischen Ambitionen der DRG vor dem Beginn des Zweiten Weltkriegs.

Die Forschungsergebnisse lassen darauf schließen, dass die kraftwagenpolitischen Konzepte und Maßnahmen der Reichsbahn in der Zwischenkriegszeit immense Bedeutung für die weiteren verkehrspolitischen Entwicklungsprozesse in Deutschland hatten. Sie betonen die aktive und eigenständige Kraftwagenpolitik der Reichsbahn, die mitverantwortlich dafür war, hierzulande die Weichen zu stellen für den Siegeszug des Kraftwagens in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Abstract

The origins of the current dominance of individual mass motorization in Germany are based on decisions made in the interwar period. Important resolutions on transport policy decisions originate in this time and forecast the transition from the railway age to the automobile era of the Federal Republic of Germany.

The dissertation contributes to the academic research on the transformation processes in transport policy in the first half of the 20th century.

As the first monograph it focuses on analyzing the role of the then-monopolist, the railway, in promoting motorized road traffic between the world wars in Germany. It asks for the motor vehicle policy of the largest transport company in Germany at the time, the Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), and its significance for the development of road traffic in the Weimar Republic and Nazi Germany.

The Reichsbahn actively and independently examined the growing importance of the motorized traffic system on roads for economical reasons. The railway company conducted measures related to road traffic in the Weimar Republic and supported the National Socialist mobilization program intensively (e.g. contract with the Reichspost, acquisition of Schenker company, Reichsautobahnen). The Reichsbahn attempted to expand its own radius of action to include road traffic into its own business.

The DRG tried to become an intermodal transport company on rail and road in the long term.

The lack of support by the National Socialist government for its motor vehicle policy and the transformation of the transport system to the war economy put an end to the DRG's ambitions before the beginning of the Second World War.

The results of the dissertation show evidence that the motor vehicle policy of the Reichsbahn in the interwar period may have significant impact on the further development of transport policy and the development of the transport system in Germany. It emphasizes the active and independent transport policy of the Reichsbahn, which was highly important for setting the course for the triumph of the car traffic system in the second half of the 20th century.