

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	7
2. Die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs in der Zwischenkriegszeit.....	
2.1 Die wachsende Bedeutung des Kraftwagens für das deutsche Verkehrswesen	25
2.2 Der Kraftwagen und seine Verkehrswege – Die Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur oder der Neubau von Kraftwagenstraßen?	44
3. Die kraftwagenpolitische Pläne und Maßnahmen der Reichsbahn, 1920-1928.....	
3.1 Erste Überlegungen und Erfahrungen mit dem Kraftwagen nach dem Ersten Weltkrieg	55
3.2 Die Reichsbahn und die Zusammenarbeit mit der „Kraftverkehr Deutschland GmbH“	71
3.3 Der Sonderausschuss „Kraftwagen-Reichsbahngüterverkehr“ und das Ende der Zusammenarbeit mit den öffentlichen Kraftverkehrsgesellschaften	81
3.4 Die Reichsbahn im Fokus der Öffentlichkeit – die allgemeine Verkehrswerbung und das öffentliche Werben für ihre kraftwagenpolitische Strategie	95
4. Alte Ziele, neue Wege – die Rekonfiguration der kraftwagenpolitischen Strategie, 1929-1930.....	
4.1 Das Abkommen mit der Reichspost im Jahr 1929 – ein Interessenausgleich der öffentlichen Stellen im Güterverkehrswesen?...	104
4.2 Der Kampf geht weiter – die Reichsbahn positioniert sich im Wettbewerb innerhalb der deutschen Transportwirtschaft.....	113
4.3 Die Reichsbahn-Denkschrift über den Kraftwagenverkehr von 1930 – keine Lösung mehr in Sicht im Wettbewerb zwischen Schiene und Straße?.....	125
5. Der Schenker-Vertrag, die Kraftwagen-Notverordnung und die Monopolforderung der Reichsbahn-Hauptverwaltung 1931-1932	
5.1 Der Schenker-Vertrag und die Notverordnung vom 6. Oktober 1931 – die Lösung für die Wettbewerbsfrage im deutschen Güterverkehrswesen?	144
5.2 Die Reichsbahn erhöht die Schlagzahl - Die Monopolforderung für den gewerblichen Güterverkehr 1932	154

6. Volle Fahrt voraus? - Der verkehrspolitische Paradigmenwechsel im Frühjahr 1933 und die Verhandlungen zwischen der Reichsbahn und der Reichsregierung über die Entwicklung des Verkehrswesens in Deutschland.....	
6.1 Die Reichsbahn und das staatliche Mobilisierungsprogramm – Weichenstellung für die automobiler Zukunft?	183
6.2 Das staatliche Straßenbauprojekt und die kraftwagenpolitischen Zielsetzungen der Reichsbahn – zwei Fliegen mit einer Klappe?.....	195
6.3 Die Reichsbahn übernimmt die Initiative – die Förderung des staatlichen Motorisierungsprogramms und die Gründung des Unternehmens „Reichsautobahnen“	206
7. Der Reichsbahnkraftwagenverkehr und die Beteiligung am staatlichen Motorisierungsprogramm.....	
7.1 Die allgemeine Entwicklung des Kraftwagenverkehrs im Nationalsozialismus, 1933-1939.....	215
7.2 Die Verhandlungen mit der Kraftwagenindustrie im Frühjahr 1933 und erste Pläne für den Einrichtung von Reichskraftwagenverkehren	233
7.3 „Die Reichsbahn motorisiert“ – erste Erfahrungen aus den Reichsbahnkraftwagenverkehren und die öffentliche Präsentation auf den Automobilausstellungen in Berlin	243
7.4 „Dem Reich wir dienen, auf Straße und Schienen“ – der Ausbau des Reichsbahnkraftwagenverkehrs und dessen Ende nach dem Beginn des Zweiten Weltkriegs 1939	251
8. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und das „Unternehmen Reichsautobahnen“ – das Güterfernverkehrsmonopol über Umwege?.....	
8.1 Das Gesetz über die Errichtung des Unternehmens Reichsautobahnen – die gesetzliche Schirmherrschaft der Reichsbahn über den Bau der neuen Kraftwagenstraßen ?	269
8.2 Eine Konkurrenz für die kraftwagenpolitischen Bemühungen der Reichsbahn – der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und seine wachsende Machtfülle in der deutschen Verkehrspolitik	276
8.3 Die Schirmherrschaft der Reichsbahn über das „Unternehmen Reichsautobahnen“ – vom verkehrspolitischen Projekt zu den „Straßen des Führers“	290
8.4 Die Pläne der Reichsbahn für die Betriebsführung auf den Reichsautobahnen	313

8.5 Die Verkehrsleistungen auf den Reichsautobahnen – ein Autobahnnetz ohne Nutzer?	334
9. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und der Kampf um das Gütertransportmonopol – Gesetzesentwürfe, Verhandlungen mit dem Speditions- und Kraftwagengewerbe und das Güterfernverkehrsgesetz von 1935	
9.1 Neuer Wind in der deutschen Verkehrswirtschaft? – Die Gespräche zwischen Reichsbahn, Kraftwagen- und Speditions-gewerbe in der ersten Jahreshälfte 1933	345
9.2 Ein neuer Versuch für die zukünftige Verkehrsteilung im Güterverkehr – das geplante Güterfernverkehrsgesetz vom Herbst 1933	363
9.3 Kurz vor dem Ziel ausgebremst? – die Vereinbarungen zwischen Reichsbahn und dem Kraftwagengewerbe und die gescheiterte Paraphierung des Güterkraftwagengesetzes Ende 1934	376
9.4 Das Ende der Monopolpläne für die Reichsbahn? – das Güterfernverkehrsgesetz vom 26. Juni 1935	393
9.5 Die Situation in der deutschen Verkehrswirtschaft nach dem Güterfernverkehrsgesetz	404
10. Fazit und Ausblick	419
Abbildungsverzeichnis	429
Quellenverzeichnis	430
Literaturverzeichnis	432