

# Die deutsche Autoindustrie

Mit 1 Abbildung im Text

Von ROBERT GOLDA

In Westdeutschland nahm unter allen Industriezweigen die Autoerzeugung seit dem Ende des zweiten Weltkrieges den größten Aufschwung. Die Produktion erreichte im Jahre 1954 680.331 Stück und überholte damit Frankreich, Kanada und die Sowjetunion. Westdeutschland steht nun an dritter Stelle in der Welterzeugung von Kraftfahrzeugen und wird nur von den Vereinigten Staaten (etwa 7,5 Millionen Stück) und Großbritannien (rund 1 Million Stück) übertroffen. Von der Gesamtziffer waren

518.190 Pkw,  
42.982 Kombinationswagen  
119.159 Lkw und Autobusse.

Gegenüber 1953 trat eine Produktionssteigerung von 38,7% ein. Von der Gesamterzeugung gingen 1954 rund 300.000 Stück in den Export, der damit gegenüber dem Vorjahr um 67,9% zunahm. In der Ausfuhr nimmt nun Westdeutschland hinter Großbritannien und den USA die dritte Stelle ein; im Pkw-Export wird es sogar nur von Großbritannien übertroffen.

Bei den Personenkraftwagen (einschl. Kombinationswagen) ergibt sich, auf die einzelnen Firmen aufgeteilt, folgendes Bild:

	Kfz.
1. Volkswagen (Wolfsburg) . . . . .	219.261
2. Opel (Rüsselsheim) . . . . .	148.242
3. Daimler-Benz (Stuttgart-Untertürkheim und Sindelfingen) . . . . .	48.816
4. Ford (Köln) . . . . .	44.866
5. Auto-Union bzw. DKW (Düsseldorf) . . . . .	36.379
6. Lloyd-Motorenwerke (Bremen) . . . . .	33.035
7. Borgward (Bremen) . . . . .	13.247
8. Goliath (Bremen) . . . . .	9.591
9. Bayrische Motorenwerke (BMW), München . . . . .	3.596
10. Porsche (Stuttgart-Zuffenhausen) . . . . .	1.934
11. Vidal (Hamburg-Harburg) . . . . .	1.762

Der Rest entfiel auf zwei kleine Werke, die bereits eingegangen sind (Gutbrod und Champion). Nicht berücksichtigt wurde in obiger Aufstellung das Montagewerk von Fiat (Italien) in Heilbronn, das im vergangenen Jahr rund 3300 Personenwagen zusammensetzte. Das Volkswagenwerk ist derzeit das größte Autowerk Kontinentaleuropas, knapp gefolgt von den Pariser Renault-Werken; an dritter Stelle steht dann Opel.

Die Zahl der Lastkraftwagen erzeugenden Firmen in Westdeutschland ist mit 24 etwa doppelt so groß wie die der Pkw erzeugenden Firmen. Die Produktionsziffern der einzelnen Werke sind natürlich auch viel geringer. Neun Firmen, und zwar die größten, erzeugen auch — und vornehmlich! — Personenkraftwagen. Die bedeutendsten Erzeuger von Lastkraftwagen sind (nach Stücken geordnet):

	Kfz.
1. Volkswagen (Wolfsburg, künftig in Hannover) . . . . .	23.112
2. Opel (Rüsselsheim) . . . . .	19.408
3. Daimler-Benz (Mannheim, Gaggenau in Baden) . . . . .	16.547

4. Ford (Köln) . . . . .	13.593
5. Hanomag (Hannover) . . . . .	7.882
6. Vidal bzw. „Tempo“ (Hamburg-Harburg) . . . . .	7.481
7. Borgward (Bremen) . . . . .	6.805
8. Magirus (Ulm) . . . . .	6.684
9. Goliath (Bremen) . . . . .	4.108
10. Auto-Union bzw. DKW (Ingolstadt) . . . . .	3.020
11. Büssing (Braunschweig) . . . . .	2.832
12. Henschel (Kassel) . . . . .	2.083
13. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN), Nürnberg . . . . .	1.602
14. Krupp (Essen) . . . . .	1.437

Von den restlichen zehn Werken besaß keines eine größere Jahreserzeugung als 700 Stück. Erwähnenswert ist nur, daß auch Lloyd in Bremen und die bekannte Lokomotivfabrik Krauss-Maffei in München dazu gehören.

Interessant ist, daß im vergangenen Jahr bei den Personenkraftwagen die größten Produktionssteigerungen bei den kleinen Erzeugern wie BMW, Borgward, Goliath, Lloyd (zwischen + 110% und + 73%) eintraten, während bei den Lastkraftwagen umgekehrt die großen Firmen wie VW, Ford, Hanomag, Daimler-Benz, Opel, Krupp und MAN die größten Zunahmen zu verzeichnen hatten.

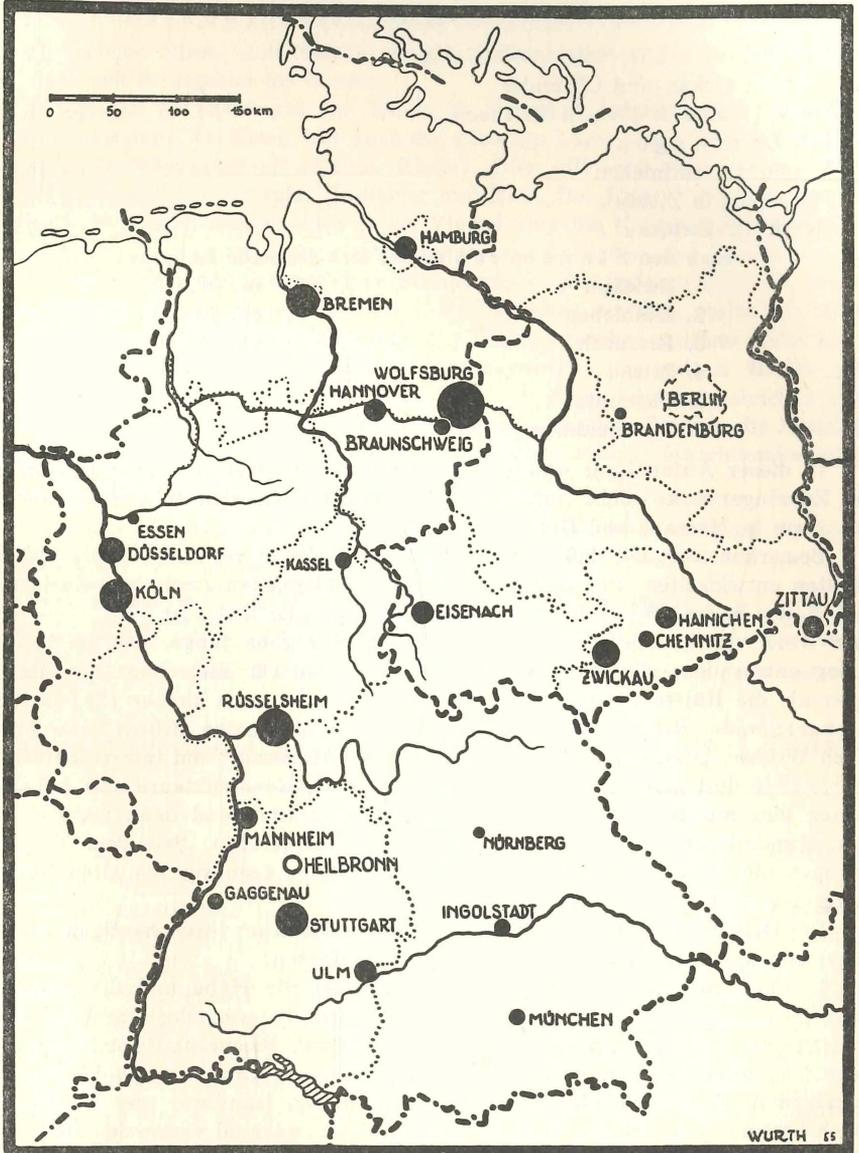
Nach den **S t a n d o r t e n** der Autoindustrie aller Typen ergibt sich folgende Reihenfolge (wieder unter Weglassung der kleinsten Firmen):

	Kfz.
1. Wolfsburg bei Braunschweig . . . . .	242.373
2. Rüsselsheim bei Frankfurt a. Main . . . . .	167.650
3. Bremen . . . . .	67.486
4. Köln . . . . .	58.464
5. Stuttgart (einschl. Sindelfingen) . . . . .	50.750
6. Düsseldorf . . . . .	36.379
7. Mannheim . . . . .	12.670
8. Hannover . . . . .	7.882
9. Hamburg . . . . .	7.481
10. Ulm . . . . .	6.684
11. München . . . . .	4.296
12. Gaggenau . . . . .	3.880
13. Ingolstadt . . . . .	3.020
14. Braunschweig . . . . .	2.832
15. Kassel . . . . .	2.083
16. Nürnberg . . . . .	1.602
17. Essen . . . . .	1.437

Nach den letzten Meldungen erreichte die Westdeutsche Autoproduktion im ersten Quartal 1955 bereits 211.398 Einheiten, was einer Jahresrate von fast 850.000 Fahrzeugen entspräche. Gegenüber dem ersten Quartal 1954 erhöhte sich die Produktion um 35,6%. Von der Gesamterzeugung wurden fast 102.000 Kraftwagen (48%) exportiert. Also pro Jahr 408.000.

Über die Verhältnisse in **Ostdeutschland** (Deutsche Demokratische Republik) sich ein genaues Bild zu machen, ist nur schwer möglich. Die offiziellen Produktionsziffern, welche bekannt sind, liegen mehrere Jahre zurück. Darüber hinaus stehen nur das Plansoll für 1955 sowie Schätzungen westdeutscher

Stellen zur Verfügung. Mit größter Wahrscheinlichkeit ergibt sich aus diesen angeführten Unterlagen, daß im vergangenen Jahr in Ostdeutschland rund 50.000 Autos erzeugt wurden, wovon etwa die Hälfte Pkw's und die Hälfte Lkw's sind. Die Personenwagen unter dem Markennamen „Ifa“ (das ist die Bezeichnung für die ehem. Auto-Union) und die Lastkraftwagen unter dem Markennamen „Framo“ werden auch exportiert.



Die vollen Kreise geben die Produktionsziffern/Jahr an Kfz. an. Es sind 7 Stufen unterschieden: Erzeugung von mehr als 200.000, 100—200.000, 50—100.000, 20.—50.000, 5—20.000, 2—5000 und unter 2000/Jahr.

An Erzeugungsstätten stehen die ehemaligen Werke der Auto-Union in Zwickau (DKW) und Chemnitz (Wanderer) sowie der bayrischen Motorenwerke (BMW) in Eisenach und die Lkw-Fabriken in Zwickau (DKW), Hainichen (Framo) und Zittau (Phänomen) zur Verfügung. Das früher größte und modernste Lkw-Werk, das der Opel A.-G. in Brandenburg an der Havel, erzeugt heute vor allem Traktoren, soll aber seit neuestem zusätzlich auch zur Produktion von Lastwagen übergegangen sein. Auf die einzelnen Werke aufgeteilt ergibt sich ungefähr folgendes Bild (1954) bei den Personenwagen:

Ifa (früher DKW, bzw. Auto-Union) . . . . .	ca. 17.000
in Zwickau und Chemnitz	
EMW (früher BMW) in Eisenach . . . . .	ca. 8.000
bei den Lastwagen:	
Framo in Hainichen . . . . .	ca. 10.000
Phänomen in Zittau . . . . .	ca. 8.000
Horch in Zwickau . . . . .	ca. 7.000

Nach den Standorten ergibt sich folgende Reihung:

1. Zwickau . . . . . ca. 20.000
2. Hainichen . . . . . ca. 10.000
3. Eisenach . . . . . ca. 8.000
4. Zittau . . . . . ca. 8.000
5. Chemnitz . . . . . ca. 4.000
6. Brandenburg . . . . . ?

In dieser Aufstellung sind (so wie auch bei der westdeutschen Übersicht) die Zubringerwerke nicht aufgezählt. Solche befinden sich in Ostdeutschland vor allem in Meerane und Dresden.

Bemerkenswert ist, daß sich die größten Werke in verhältnismäßig kleinen Städten entwickelten. Das badischen Städtchen Gaggenau (zwischen Karlsruhe und Baden-Baden) mit seinen rund 9000 Einwohnern lebt fast völlig von dem Lkw-Werk von Daimler-Benz; Wolfsburg ist eine ganz junge, erst im letzten Krieg entstandene Siedlung, die derzeit an die 40.000 Einwohner hat, davon mehr als die Hälfte Ost-Flüchtlinge; Rüsselsheim ist noch kleiner (25.000 Einwohner); weder Bremen noch Stuttgart erreichen eine halbe Million Einwohner. Nach Wolfsburg ist der Aufstieg Bremens als „Autostadt“ am interessantesten, da bis 1946 dort keinerlei Tradition dafür bestand. Konstrukteure und Arbeiter kamen hier aus der während des Krieges aufgebauten und dann zerbombten, bzw. demontierten Flugzeugindustrie (Focke-Wulf-Werke). Seit dem Vorjahr hat sich die Hansestadt bereits an die dritte Stelle, noch vor die alten Erzeugungsorte Köln und Stuttgart, geschoben.

Die Gründe für die Errichtung der Autofabriken an ihren heutigen Standorten lassen sich in wenigen Punkten zusammenfassen:

1. Für den allergrößten Teil der Werke ist die Nähe und die günstige Transportmöglichkeit (Wasserstraßen!) zu einem Schwerindustriegebiet maßgebend, von dem sie frachtgünstig Eisen und Stahl, Bleche und sonstige Walzwaren, erhalten können. So ist das Ruhrgebiet der Anziehungspunkt für die Fabriken in Essen, Düsseldorf, Köln, Braunschweig, Hannover und Wolfsburg, welch letztere Orte mit der Ruhr durch den Mittellandkanal verbunden sind. Für Wolfsburg, Hannover und Braunschweig war ursprünglich auch die Eisenindustrie von Salzgitter (südöstlich Braunschweig) als Lieferant gedacht; doch ist deren Aufbau durch den Krieg steckengeblieben und das Vorhandene demontiert

und erst in den letzten Jahren zu einem kleinen Teil wiederaufgebaut worden. Das Ruhrgebiet gilt aber auch in weiterem Sinne als Lieferzentrum für Bremen und Hamburg, deren Verbindung dorthin auf den Wasserstraßen von Weser und Elbe sowie dem Mittellandkanal oder über die Nordsee und den Rhein hergestellt wird, und für Rüsselsheim, Mannheim und Stuttgart, für welche der Rhein den großen Verbindungsstrang zu den Lieferwerken an der Ruhr bildet. Die geringe Kfz.-Erzeugung in München, Ingolstadt und Nürnberg kann von der lokalen bayrischen Schwerindustrie (Gutehoffnungs-Hütte!) leicht versorgt werden. Für die ostdeutsche Autoindustrie in Sachsen und Thüringen spielen die nahe gelegenen Eisen- und Stahlwerke des mitteldeutschen Raumes die gleiche Rolle wie das Ruhrgebiet im Westen.

2. Für die Standortwahl der Werke in Hamburg, Bremen und Düsseldorf nach dem zweiten Weltkrieg war auch die günstige Lage dieser Orte hinsichtlich des Exports bedeutungsvoll (Küste, Rhein). Dies gilt auch in weiterem Maße für Wolfsburg, Braunschweig, Hannover und Köln. Der Export des Volkswagenwerkes z. B. wickelt sich zu etwa einem Viertel über die Nordseehäfen ab.

3. Für die Errichtung mancher Betriebe war außerdem der Umstand maßgebend, daß sich in den vorgesehenen Standorten — aus welchen Gründen immer — bereits ein Stamm hochqualifizierter Facharbeiter vorfand, meist aus anderen, ähnlichen Industriezweigen, der gerade für den raschen Aufbau einer Autoherstellung eine wesentliche Voraussetzung darstellt. Dies galt z. B. für alle Neugründungen nach 1945, die Arbeiter aus bisherigen Rüstungsbetrieben aufzogen. Dies galt aber auch schon für den ältesten deutschen Betrieb, die Daimler-Benz-Werke in Stuttgart, die im Gebiet der schwäbischen Maschinenindustrie errichtet wurden.

#### Q u e l l e n .

- Statistisches Handbuch des Verbandes der deutschen Autoindustrie. 18. Folge, Frankfurt, am Main, 1955.  
 Pressedienst des VDA, Nr. 2 v. 18. I. 55, Frankfurt/Main.  
 VDA-Bezugsquellennachweis und Mitgliedernachweis 55.  
 Ztsch. d. „Allg. Deutschen Automobil-Club“, Folgen 1—4/55, München.  
 „Der Fahrzeugbau in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands.“ Ersch. in „Materialien zur Wirtschaftslage in der sowj. Zone Deutschlands“. Hg. v. Bundesmin. f. gesamtdeutsche Fragen, Bonn 1953.  
 „Auto-Touring.“ Ztsch. d. österr. Automobil- u. Touring-Clubs, Jahrgänge 1954 und 1955, Wien.

## Filme für den Unterricht der europäischen Länder

Mit 1 Tafel

Von RICHARD SCHREMS

Der Film ist ein unentbehrliches Anschauungsmittel des modernen Geographieunterrichtes geworden. Er eignet sich besonders zur Darstellung von Bewegungsvorgängen. Dem Geographielehrer stehen mehrere Filmentlehnstellen zur Verfügung, die mehr oder weniger ausführliche Filmverzeichnisse herausgegeben. Die beiliegende Übersichtskarte (Tafel V) soll das mühsame und zeitraubende Heraussuchen aus den Verzeichnissen ersparen und auf einen Blick zeigen, welche Filme für das betreffende Land vorhanden sind. Bei jedem Film ist die Laufzeit oder seine Länge und die Bezeichnung „Tonfilm oder Stummfilm“ angegeben. Bei den Filmen der Bundesstaatlichen Hauptstelle für Lichtbild und Bildungsfilm wurde die Nummer des betreffenden Streifens beigefügt.

In der Karte findet sich nur eine Auswahl der verfügbaren Filme; sie kann von dem Benützer auf Grund der Verzeichnisse ergänzt werden. Leider

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1955

Band/Volume: [97](#)

Autor(en)/Author(s): Golda Robert

Artikel/Article: [Die deutsche Autoindustrie 153-157](#)