

Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Band 88

Finanzierungsstrukturen in der deutschen Automobilindustrie

Bayerische Motoren Werke, Daimler-Benz
und Volkswagenwerk 1948–1965

Von

Patrick Kresse



Duncker & Humblot · Berlin

PATRICK KRESSE

Finanzierungsstrukturen in
der deutschen Automobilindustrie

Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Herausgegeben von
Margrit Grabas,
Werner Plumpe, Reinhold Reith, Dieter Ziegler

Band 88

Finanzierungsstrukturen in der deutschen Automobilindustrie

Bayerische Motoren Werke, Daimler-Benz
und Volkswagenwerk 1948–1965

Von

Patrick Kresse



Duncker & Humblot · Berlin

Die Fakultät für Geschichtswissenschaft
der Ruhr-Universität Bochum hat diese Arbeit
im Jahr 2018 als Dissertation angenommen.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten
© 2018 Duncker & Humblot GmbH, Berlin
Fremddatenübernahme: 3w+p GmbH, Rimpar
Druck: CPI buchbücher.de gmbh, Birkach
Printed in Germany

ISSN 0582-0588
ISBN 978-3-428-15577-4 (Print)
ISBN 978-3-428-55577-2 (E-Book)
ISBN 978-3-428-85577-3 (Print & E-Book)

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☼

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

Für Grete Kietzke

Vorwort

Die vorliegende Monographie ist im Februar 2018 von der Fakultät für Geschichtswissenschaft der Ruhr-Universität Bochum als Dissertation angenommen worden. Sie entstand aus dem Projekt „Automobilindustrie im westdeutschen Wirtschaftswunder (1945–1979)“ am Lehrstuhl für Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte der Ruhr-Universität Bochum.

Es ist mir ein besonderes Anliegen, an dieser Stelle all denjenigen zu danken, die zur Entstehung der Arbeit beigetragen haben.

Mein herzlichster Dank gilt an erster Stelle meinem Doktorvater, Professor Dr. Dieter Ziegler, für seinen stets klugen Rat und für das Vertrauen, das er in mich setzte, das Projekt nebenberuflich fertigzustellen. Für die Übernahme des Zweitgutachtens danke ich Herrn Professor Dr. Stephan Paul.

Ohne die Unterstützung aktueller und ehemaliger Kollegen am Lehrstuhl wäre diese Arbeit womöglich gar nicht entstanden. Ich bedanke mich daher bei Herrn Dr. Lutz Budraß, Frau Juniorprofessorin Dr. Juliane Czierpka sowie Frau Juniorprofessorin Dr. Eva-Maria Roelevink, die mir den entscheidenden letzten Motivationschub gaben, die Fertigstellung dieser Arbeit anzugehen. Des Weiteren wären viele Thesen und Erkenntnisse der Arbeit ohne den wissenschaftlichen Austausch mit Lutz, Juliane und Eva höchstwahrscheinlich weniger klar herausgearbeitet worden. Frau Dr. Stefanie Tilly gebührt der Dank dafür, dass sie als Leiterin des Forschungsprojekts „Automobilindustrie im westdeutschen Wirtschaftswunder (1945–1979)“ mich immer wieder mit ihrer Begeisterung für das Fach Wirtschaftsgeschichte dazu motivierte, mich in das Projekt mit ganzer Kraft einzubringen.

Viele Lehrstuhlfremde haben ebenfalls tatkräftig mitgewirkt. An dieser Stelle möchte ich allen Bibliothekaren, Archivaren und Lektoren danken, die aus Platzgründen hier nicht namentlich aufgeführt werden können.

Der größte Dank gilt schließlich all den lieben Menschen in meinem privaten Umfeld, die mich auf dem Weg zur Promotion unterstützt haben. Meinen Eltern Bärbel und Karl-Heinz, meiner Großmutter, meinem Bruder sowie meiner ganzen Familie danke ich für den uneingeschränkten Rückhalt, den sie mir auf diesem Weg haben zuteil werden lassen. Ein besonderer Dank geht an die Person, die einen besonderen Platz in meinem Herzen hat und die vielleicht am meisten unter der Erstellung der Arbeit gelitten hat, weil ich einen Großteil meiner Freizeit für die wissenschaftliche Arbeit verwendet habe – sie weiß wer gemeint ist.

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung	17
1. Bedeutung des Themas	17
2. Fragestellung und These	21
3. Untersuchungsgegenstand und -zeitraum	22
4. Theoretisierung, Operationalisierung und Struktur	24
5. Stand der Forschung und Quellenlage	27
II. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	34
1. Kriegsschäden- und Kriegsfolgenbeseitigung	34
a) Reparationen und Demontagen	34
b) European Recovery Plan	35
c) Währungsreform und Preisgesetz	36
d) Lastenausgleich	40
e) Investitionshilfe	41
2. Entwicklung der westdeutschen Steuerpolitik	41
a) Vermögensteuer	42
b) Umsatzsteuer	42
c) Körperschaftsteuer	42
d) Notopfer Berlin	43
e) Gewerbesteuer	44
f) Besteuerung von Kraftfahrzeugen	44
g) Steuererleichterungen	45
3. Entwicklung des westdeutschen Finanzmarkts	51
a) Besonderheiten des bankorientierten deutschen Finanzsystems	51
b) Kreditmarkt	54
c) Kapitalmarkt	57
4. Entwicklung des westdeutschen Automobilmarktes	62
a) Entwicklung der Produktion	62
b) Entwicklung des Absatzes	64

5. Zwischenfazit	67
III. Bayerische Motoren Werke AG	69
1. Entwicklung des Unternehmens bis zur Währungsreform	69
a) Entstehung der Bayerische Motoren Werke AG	69
b) Kriegsschäden	70
c) Beschlagnahmung und Vermögenskontrolle	70
d) Demontagen und Reparationen	71
2. Bilanzanalyse	72
a) DM-Eröffnungsbilanz	72
b) Mittelherkunft	77
c) Mittelverwendung	81
3. Mittelherkunft nach Herkunftsarten	84
a) Umsatz- und Ertragslage	84
aa) Überblick	84
bb) Werkstattgeschäft	86
cc) Motorräder	87
dd) Personenkraftwagen	87
ee) Rüstungsgüter	93
b) Desinvestitionen	95
aa) Teilverkauf Werk Allach 1955	95
bb) Veräußerung der BMW Triebwerksbau GmbH	97
c) Aufnahme von Fremdkapital	98
aa) Kredite der Hausbanken 1949–1951	98
bb) Staatliche Unterstützung 1949–1956	99
cc) Wandelanleihe 1958	106
dd) Cramer-Plan 1958–1959	109
ee) Schuldscheindarlehen 1964	112
d) Eigenkapitalmaßnahmen	112
aa) Gescheiterte Kapitalerhöhungen bis 1959	112
bb) Kapitalerhöhung BMW Triebwerksbau GmbH 1960	120
cc) Kapitalerhöhungen BMW AG 1960 und 1961	122
4. Zwischenfazit	125
IV. Daimler-Benz AG	128
1. Entwicklung des Unternehmens bis zur Währungsreform	128
a) Entstehung der Daimler-Benz AG	128

b) Kriegsschäden	129
c) Beschlagnahmung und Vermögenskontrolle	131
d) Demontagen und Reparationen	131
2. Bilanzanalyse	132
a) DM-Eröffnungsbilanz	132
b) Mittelherkunft	135
c) Mittelverwendung	139
3. Mittelherkunft nach Herkunftsarten	142
a) Umsatz- und Ertragslage	142
aa) Überblick	142
bb) Werkstattgeschäft	144
cc) Personenkraftwagen	145
dd) Lastkraftwagen	152
ee) Motoren	156
ff) Rüstungsgüter	159
b) Desinvestitionen	161
aa) Auto-Union 1965–1966	161
c) Aufnahme von Fremdkapital	162
aa) Anleihe 1948/49	162
bb) Kredit der Hausbanken 1949	166
cc) Anleihe 1950	168
dd) KfW-Darlehen 1950	169
ee) Wandelschuldverschreibung 1952	169
ff) Teilschuldverschreibung 1954	170
d) Eigenkapitalmaßnahmen	171
aa) Kapitalerhöhung 1959	171
bb) Kapitalerhöhung 1961	178
cc) Kapitalerhöhung 1963	179
dd) Kapitalerhöhung 1965	180
4. Zwischenfazit	182
V. Volkswagenwerk AG	184
1. Entwicklung des Unternehmens bis zur Währungsreform	184
a) Entstehung der Volkswagenwerk GmbH	184
b) Kriegsschäden	190
c) Beschlagnahmung und Vermögenskontrolle	191
d) Demontage und Reparationen	193

2. Bilanzanalyse	194
a) DM-Eröffnungsbilanz	194
b) Mittelherkunft	195
c) Mittelverwendung	198
3. Mittelherkunft nach Herkunftsarten	208
a) Umsatz- und Ertragslage	208
aa) Überblick	208
bb) Personenkraftwagen	210
cc) Lastkraftwagen	217
dd) Motoren	218
b) Aufnahme von Fremdkapital	218
aa) Betriebsmittelkredite der VW-Händler und der Verwaltung für Wirtschaft 1948	218
bb) Dividenden-Darlehen 1950–1966	219
cc) Kurz- und mittelfristige Bankkredite 1960–1962	221
dd) Langfristiges Investitionsdarlehen 1961	222
ee) Darlehen der Stiftung Volkswagenwerk 1962–1965	222
ff) Darlehen der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung 1964	223
c) Eigenkapitalmaßnahmen	224
aa) Kapitalerhöhungen 1959 und 1960	224
4. Zwischenfazit	237
Fazit	239
Quellenverzeichnis	247
1. BMW Unternehmensarchiv (BMW UA)	247
2. Bundesarchiv (BArch)	251
3. Mercedes-Benz Classic Archive (MB CA)	251
4. Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv (WWA)	254
5. Wirtschaftsarchiv der Universität zu Köln (WA UK)	254
6. Gesetze	254
7. Zeitgenössische Zeitschriftenartikel	257
8. Sonstige Quellen	260

Literaturverzeichnis 261

Sachwortverzeichnis 268

Abbildungsverzeichnis

Abbildungen

Abb. 1: Kraftwagenproduktion Bundesrepublik Deutschland (Mio. Stück)	19
Abb. 2: Eigenkapitalquote BMW AG, Daimler-Benz AG und Volkswagenwerk AG	22
Abb. 3: PKW-Produktion Bundesrepublik Deutschland (Mio. Stück)	63
Abb. 4: LKW-Produktion Bundesrepublik Deutschland (Tsd. Stück)	64
Abb. 5: Net Cashflow BMW AG (Mio. DM)	78
Abb. 6: Bilanzielle Bruttoanlageinvestitionen BMW AG (Mio. DM)	82
Abb. 7: Umsatz BMW AG (Mio. DM)	85
Abb. 8: Jahresüberschuss (Mio. DM) und Umsatzrendite BMW AG	85
Abb. 9: Net Cashflow Daimler-Benz AG (Mio. DM)	137
Abb. 10: Bilanzielle Bruttoanlageinvestitionen Daimler-Benz AG (Mio. DM)	140
Abb. 11: Umsatz Daimler-Benz AG (Mrd. DM)	143
Abb. 12: Jahresüberschuss (Mio. DM) und Umsatzrendite Daimler-Benz AG	143
Abb. 13: PKW-Umsatz Daimler Benz AG (Mrd. DM)	145
Abb. 14: PKW-Produktion Daimler-Benz AG (Tsd. Stück)	146
Abb. 15: LKW-Umsatz Daimler-Benz AG (Mrd. DM)	152
Abb. 16: LKW-Produktion Daimler-Benz AG (Tsd. Stück)	153
Abb. 17: Net Cashflow Volkswagenwerk AG (Mio DM)	197
Abb. 18: Bilanzielle Bruttoanlageinvestitionen Volkswagenwerk AG (Mio. DM)	198
Abb. 19: Arbeitstägliche Fahrzeugproduktion Volkswagenwerk AG (Stück)	199
Abb. 20: Umsatz Volkswagenwerk AG (Mrd. DM)	209
Abb. 21: Produktion Volkswagenwerk Konzern (Tsd. Stück)	209
Abb. 22: Jahresüberschuss (Mio. DM) und Umsatzrendite Volkswagenwerk AG	210
Abb. 23: PKW-Produktion Volkswagenwerk Konzern (Tsd. Stück)	211
Abb. 24: Transporter-Produktion Volkswagenwerk Konzern (Tsd. Stück)	217

Tabellen

Tabelle 1: Lineare versus degressive Abschreibungen	47
Tabelle 2: Abschlags- und Einmalzahlungen Volkswagensparer	189

I. Einleitung

1. Bedeutung des Themas

Die erfolgreiche Aufholjagd der deutschen Automobilindustrie gegenüber der internationalen Konkurrenz legte in den beiden Jahrzehnten nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges den Grundstein für die bis in die Gegenwart anhaltend hohe Bedeutung der Automobilindustrie für die gesamte deutsche Wirtschaft. Das gegenwärtige Gewicht der Branche spiegelt sich in ihrem Beitrag zum deutschen Außenhandel ebenso wie in ihrer Bedeutung für den deutschen Arbeitsmarkt wider. Im Jahr 2015 trug der Export von Kraftwagen und Kraftwagenteilen mit knapp einem Fünftel des Wertes der gesamten deutschen Ausfuhren wie keine andere Branche zum deutschen Außenhandel bei.¹ Zu Beginn desselben Jahres waren in Deutschland 7,5 Millionen Erwerbstätige in Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes beschäftigt. Die Kraftfahrzeugindustrie war in diesem Wirtschaftssektor mit 800.000 Beschäftigten der zweitgrößte Arbeitgeber nach dem Maschinenbau.² Im internationalen Vergleich war Deutschland im Jahr 2015 der viertgrößte Standort für die Fertigung von Kraftfahrzeugen. Einen höheren Anteil an der weltweiten Produktion haben nur China, die Vereinigten Staaten von Amerika sowie Japan.³

Dass die deutsche Automobilindustrie in der Gegenwart eine derart herausgehobene Stellung einnimmt, war aus der Perspektive der Gründungsjahre der Bundesrepublik Deutschland nicht unbedingt zu erwarten: Die westdeutsche Automobilindustrie produzierte 1948 gerade einmal 31 Tsd. Personenkraftwagen und 31 Tsd. Lastkraftwagen.⁴ Im Vergleich dazu fertigten die Vereinigten Staaten von Amerika als weltweit größter Hersteller im selben Jahr rund 4 Millionen Personenkraftwagen

¹ *Statistisches Bundesamt* (Hg.): Statistisches Jahrbuch 2016, Wiesbaden 2016, S. 420.

² *Statistisches Bundesamt* (Hg.): Statistisches Jahrbuch 2016, Wiesbaden 2016, S. 351; *Statistisches Bundesamt*: Beschäftigte und Umsatz der Betriebe im Verarbeitenden Gewerbe: Deutschland, Monate, Wirtschaftszweige, https://www-genesis.destatis.de/genesis/online.jsessionid=46CBCA2F103AC07B16F30DDD08F80EC8.tomcat_GO_2_2?operation=previous&levelindex=2&levelid=1479121879930&step=2, 2016–11–04.

³ *Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles*: World motor vehicle production by country and type, <http://www.oica.net/wp-content/uploads//Total-2016.pdf>, 2017–06–21.

⁴ Lipp, Hans: Deutschland – LKW 1945–1968, <http://automobilia8545.de/deutschland-1945-1968-produktion-von-lkw/>, 2017–08–26; Lipp, Hans: Deutschland – PKW 1945–1968, <http://automobilia8545.de/deutschland-1945-1968-pkw-produktion/>, 2017.08–26; dagegen: *Verband der Automobilindustrie e.V.*: Die Auto-Biografie. Eine Momentaufnahme, Frankfurt am Main 1976, S. 78.

und 1,4 Millionen Lastkraftwagen. Das zweitgrößte Herstellerland Großbritannien produzierte rund 329 Tsd. Personenkraftwagen und rund 170 Tsd. Lastkraftwagen.⁵ Die Gründe für den vergleichsweise geringen Ausstoß der deutschen Automobilindustrie waren neben den Kriegsschäden, Demontagen und Reparationen, der allgemeinen Unsicherheit über die weitere wirtschaftliche Entwicklung und der alliierten Wirtschaftspolitik vor allem der geringe Motorisierungsgrad der deutschen Bevölkerung vor dem Krieg. Des Weiteren fühlten sich die deutschen Hersteller in ihrer eigenen Wahrnehmung technologisch nach der langen Abwesenheit von den Weltmärkten während der nationalsozialistischen Herrschaft gegenüber dem internationalen Wettbewerb unterlegen.⁶ Um den Rückstand gegenüber der internationalen Konkurrenz aufzuholen, investierte die westdeutsche Automobilindustrie von 1948 bis 1965 schätzungsweise 15 Milliarden DM in den Wiederaufbau, die Erweiterung sowie die Modernisierung und Rationalisierung ihrer Produktionsanlagen.⁷ Im Vergleich dazu investierte die gesamte westdeutsche Investitionsgüterindustrie im selben Zeitraum rund 65 Milliarden DM.⁸ Unter dem Begriff Investitionen werden die handelsrechtlichen Zugänge zum langfristigen Vermögen eines Unternehmens verstanden. Dabei handelt es sich in der Regel um Immobilien, Grundstücke, Maschinen und Anlagen sowie langfristige Finanzanlagen (z. B. Anteile an anderen Unternehmen oder langfristige Ausleihungen).

Diese Investitionen trugen maßgeblich zu einem erheblichen Wachstum der Kraftwagenproduktion bei. Ab dem Jahr 1949 wuchs die Produktion von Kraftwagen durchschnittlich jedes Jahr um rund ein Fünftel im Vergleich zum Vorjahr, sodass im Jahr 1965 knapp 3 Millionen Kraftwagen in Deutschland produziert wurden.⁹ Dieses starke Wachstum hatte zur Folge, dass die Bundesrepublik Deutschland bereits im Jahr 1956 Großbritannien als das bis dahin weltweit zweitgrößte Erzeugerland ablöste.

Neben der guten konjunkturellen Entwicklung und der erfolgreichen Produktspolitik war eine der entscheidenden Voraussetzungen für das rasante Wachstum die

⁵ Der Stand der Kraftwagenproduktion der Welt, in: Wirtschaftsdienst 29 (1949, 7), S. 53 f.

⁶ Hiller, Heinrich: Die Automobilindustrie des Auslands, in: Der Volkswirt 5 (1951, 16), S. 23 f.; Jahns, L.: Deutsche Kraftfahrzeuge im Export, in: Der Volkswirt (1951, 16), S. 17 f.

⁷ Einschließlich der im Bundesgebiet produzierenden Hersteller in ausländischem Besitz; Busch, Klaus W.: Strukturwandlungen in der westdeutschen Automobilindustrie. Ein Beitrag zur Erfassung und Deutung einer industriellen Entwicklungsphase im Übergang vom produktionsorientierten zum marktorientierten Wachstum, Berlin 1966 (Volkswirtschaftliche Schriften 101), S. 92 f.; WA UK C8/2: BMW AG Geschäftsberichte; WWA G7–321/2: Geschäftsberichte Daimler-Benz AG; WWA S7–322: Geschäftsberichte Volkswagenwerk GmbH bzw. Volkswagenwerk AG.

⁸ Kirner, Wolfgang: Zeitreihen für das Anlagevermögen der Wirtschaftsbereiche in der Bundesrepublik Deutschland, Berlin 1968 (DIW-Beiträge zur Strukturforchung 5), S. 91.

⁹ Verband der Automobilindustrie e.V.: Zahlen und Daten, <http://www.vda.de/de/zahlen/jahreszahlen/automobilproduktion/>, 2013–12–16. Unter dem Begriff Kraftwagenproduktion wird die kumulierte Produktion von Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Kraftomnibussen und Straßenzugmaschinen verstanden.

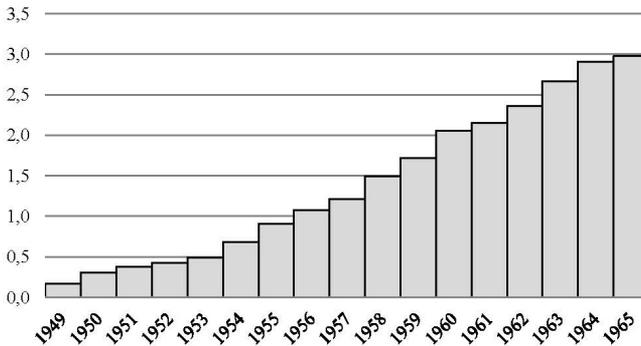


Abbildung 1: Kraftwagenproduktion Bundesrepublik Deutschland (Mio. Stück)

Quelle: Verband der Automobilindustrie (Hg.): Die Auto-Biografie. Eine Momentaufnahme, Frankfurt am Main 1976, S. 78.

Mobilisierung von langfristigem Kapital zur Finanzierung der dazu erforderlichen Investitionen.¹⁰ Die Zeitgenossen betonten jedoch immer wieder die Hindernisse, die sich dem entgegenstellten: Während in den fünfziger Jahren von der „Kreditnot“ die Rede war,¹¹ galt den späteren Jahrzehnten die im internationalen Vergleich niedrige Eigenkapitalquote deutscher Unternehmen als bedenklicher Engpass.¹² Tatsächlich hatte die Währungsreform von 1948 dem Wirtschaftskreislauf etwa 93 Prozent der Geldmenge entzogen, die Zinsen für Kredite an privatwirtschaftliche Unternehmen blieben relativ hoch, die Großbanken fielen zunächst als Finanziers der Industrie aus und der westdeutsche Kapitalmarkt war wenig leistungsfähig. Den weitaus überwiegenden Anteil der Investitionen finanzierte die Automobilindustrie daher mit eigenen Mitteln. Der Selbstfinanzierungsgrad stieg im Branchendurchschnitt von 64 Prozent im Jahr 1948/49 auf 93 Prozent im Jahr 1957 und war danach auf hohem

¹⁰ Thomes, Paul: Industriekredit und Kapitalmarktfinanzierung in den Westzonen und der Bundesrepublik Deutschland von 1945 bis 1990, in: Der wissenschaftliche Beirat des Instituts für bankhistorische Forschung e. V. (Hg.): Bankkredit oder Kapitalmarkt: Alternativen der Industriefinanzierung in Deutschland, 24. Symposium am 7. Juni 2001 im Hause der IKB Deutsche Industriebank AG, Düsseldorf/Stuttgart 2002 (Bankhistorisches Archiv. Zeitschrift für Bankgeschichte. Beiheft 40), S. 39.

¹¹ Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung (Hg.): Fünf Jahre DM. Der Wiederaufbau der westdeutschen Wirtschaft seit der Währungsreform, Berlin/München 1953, S. 21 ff.; Könecke, Fritz: Expansion oder Rationalisierung, in: Der Volkswirt 10. Beilage „Deutsche Wirtschaft im Querschnitt 36. Kraftfahrzeugindustrie“ (1956, 18), S. 6; van Well, L. P.: Warum haben wir kein Geld?, in: Die Automobilwirtschaft (1949, 16), S. 379 f.; Wolf, Herbert: Von der Währungsreform bis zum Großbankengesetz (1948–1952), in: Pohl, Hans (Hg.): Geschichte der deutschen Kreditwirtschaft seit 1945, Frankfurt am Main 1998, S. 61.

¹² Hertz-Eichenrode, Albrecht: Das süße Gift des billigen Geldes. Die Bundesrepublik Deutschland (1945–1990), in: ders. (Hg.): Süßes Kreditgift. Die Geschichte der Unternehmensfinanzierung in Deutschland, Frankfurt am Main 2004, S. 136–138.