

Alter und Erneuerung der österreichischen Personenkraftwagen

Langlebige Wirtschaftsgüter (Maschinen, Fahrzeuge, Gebäude usw.) verlieren während ihrer Nutzung ihre technische und wirtschaftliche Eignung als Produktions- oder Konsumgut; sie müssen nach Ablauf einer bestimmten Zeitspanne — Amortisationsdauer — durch neue Güter ersetzt werden. Der jährliche Erneuerungsbedarf läßt sich sowohl in Mengen (technischen Maßeinheiten) als auch in Werten ausdrücken. Mengenmäßig entspricht er der Zahl von Wirtschaftsgütern, die jährlich neu eingestellt werden müssen, damit die Kapazität (Zahl der Wohnungen, Fahrzeuge, Maschinen usw.) gleich bleibt. Der wertmäßige Ersatzbedarf hingegen entspricht dem jährlichen nutzungsbedingten Wertverlust des investierten Kapitals. Bei niedrigem Durchschnittsalter der langlebigen Wirtschaftsgüter ist jedoch der wertmäßige Ersatzbedarf größer als der mengenmäßige — wie z. B. gegenwärtig bei unseren Wasserkraftwerken —, bei höherem Durchschnittsalter hingegen der mengenmäßige.

Der vorliegende Aufsatz untersucht an Hand des Altersaufbaues der Personenkraftwagen ihren mengenmäßigen Ersatzbedarf. Er kommt zu dem Ergebnis, daß der Wagenpark infolge starker Überalterung nur dann auf dem gegenwärtigen Stand gehalten werden kann, wenn in den kommenden Jahren bedeutend mehr Personenwagen dem Markt zugeführt werden, als der (wertmäßigen) Ersatzinvestitionsrate entspreche.

Die Zahl der Personenkraftwagen ist in den letzten Jahren sprunghaft gestiegen. Ende Oktober 1950 wurden (einschließlich Taxi) bereits 51.314 gezählt gegen 43.974 im Jahre 1949 und 34.382 im Jahre 1948. Der Wagenpark war damit bereits um 58,5% höher als im Jahre 1937. Auf den relativ hohen Stand von 1939¹⁾ (59.708 Fahrzeuge) fehlten zwar noch 8.394 Fahrzeuge; aber auch dieser Rückstand hat sich bis 30. April 1951 (Zwischenzählung) bereits auf 5.048 Pkw verringert.

Die rasche Zunahme des Bestandes ist um so erstaunlicher, als eine heimische Erzeugung von Personenkraftwagen fehlt und die Importe mangels Devisen stark eingeschränkt werden mußten. Tatsächlich entfielen auch vom Nettozuwachs in den Jahren 1948 bis 1950 von 16.932 Pkw nur 7.350 auf fabriksneue Fahrzeuge (Neuzulassungen); der größere Teil (9.582) bestand hingegen aus gebrauchten Fahrzeugen. Sie wurden teils importiert, teils stammen sie von Besatzungsangehörigen²⁾ oder aus Überschubbeständen der alliierten Armeen. Vor allem aber wurden Fahrzeuge, die während des Krieges und in den ersten Nachkriegsjahren nicht benutzt worden waren, repariert und wieder in Betrieb genommen.

Dank der Übernahme oder Reaktivierung alter Fahrzeuge konnte zwar trotz Devisenmangel und dem Fehlen einer heimischen Produktion die Motorisierung rasch vorangetrieben werden; gleichzeitig alterte jedoch mangels entsprechender Neuanschaffungen der betriebsfähige Bestand. Österreich besitzt daher gegenwärtig wohl einen relativ — im Verhältnis zur Vor-

Entwicklung des Personenkraftwagenbestandes

Jahr (31. X.)	Bestand	Zuwachs	Importe ¹⁾	Inlandsaufkommen ⁴⁾ bzw. Importzuwachs
1937.....	32.373	—	—	—
1939.....	59.708	27.335	—	—
1948.....	34.382	—	5	—
1949.....	43.974	9.592	4.679 ²⁾	4.913
1950.....	51.314	7.340	6.211 ²⁾	1.129

¹⁾ Einschließlich Assembling. — ²⁾ Davon 2.969 fabriksneu. — ³⁾ Davon 4.275 fabriksneu. — ⁴⁾ Wiederanmeldungen, Käufe aus Besatzungsbeständen.

¹⁾ Die Zählung von 1939 erstreckte sich auf die damaligen Reichsgaue der Ostmark. Die regionalen Unterschiede zwischen der Ostmark und dem Bundesgebiet sind jedoch für einen Vergleich des Pkw-Bestandes bedeutungslos. Wehrmachtswagen sind in der Zählung von 1939 nicht enthalten.

²⁾ Die von Besatzungsangehörigen stammenden Fahrzeuge sind oft nur wenig überfahren oder bei Scheingeschäften fast fabriksneu, fallen aber zahlenmäßig nicht ins Gewicht.

kriegszeit — hohen, aber stark überalterten Wagenpark, so daß in den kommenden Jahren mit einem stärkeren natürlichen Ausfall und einem dementsprechend hohen Erneuerungsbedarf gerechnet werden muß. Er wird um so schwieriger gedeckt werden können, als die Reserven an alten, derzeit nicht betriebenen Fahrzeugen bereits weitgehend erschöpft sind und die angespannte Devisenlage der Einfuhr neuer Fahrzeuge enge Grenzen setzt.

Altersaufbau

Die Statistik¹⁾ der Personenkraftwagen nach Baujahren vom 31. Oktober 1950 läßt eine ungewöhnlich starke Überalterung erkennen. Darnach waren nur 19,5% aller Pkw jünger als 5 Jahre, aber 67,1% älter als 10 Jahre, überschritten also die durchschnittliche Lebensdauer eines Kraftwagens. Demgegenüber waren im Durchschnitt der Jahre 1934 bis 1936 nur 9,2% aller Fahrzeuge älter als 10 Jahre, 41,4% hingegen jünger als 5 Jahre. Das durchschnittliche Lebensalter eines betriebsfähigen Pkw stieg von 6,3 Jahren im Zeitraum 1934/36 auf 11,3 im Jahre 1950.

Das Alter der Fahrzeuge (berechnet auf Grund des Baujahres) läßt allerdings nur sehr bedingt auf ihre Leistungsfähigkeit und den zu erwartenden Ausfall in den kommenden Jahren schließen, da Lebensalter und Nutzungsdauer (Betriebsjahre) stark auseinanderfallen können. Einmal gehören neu angemeldete (fabriksneue) Fahrzeuge oft Erzeugungsjahren an, die um zwei bis drei Jahre vor dem Anmeldetermin, also vor dem tatsächlichen Betriebsbeginn des neuen Fahrzeuges liegen; ihr „statistisches“ Alter ist dann zwei oder drei Jahre höher als das „effektive“ (nutzungsbedingte). Zum anderen haben viele Fahrzeuge während der Kriegsjahre geruht und sind daher leistungsfähiger, als es ihrem Alter entspräche (wenn sie dauernd genutzt worden wären). Das für die Leistungsfähigkeit und den Ersatzbedarf in den kommenden Jahren entscheidende Betriebsalter der Fahrzeuge ist daher im allgemeinen niedriger als das Lebensalter.

Der Unterschied zwischen dem Lebens- und Betriebsalter der Fahrzeuge läßt sich auf Grund von Erfahrungsdaten und begründeten Annahmen annähernd schätzen. Auf Grund der Neuzulassungen der Jahre 1931 bis 1936 und 1948 bis 1950 sowie der Altersstatistik nach Erzeugungsjahren für diese Zeit-

¹⁾ Die folgenden statistischen Angaben und Berechnungen beziehen sich auf Personenkraftwagen ausgenommen Autotaxi. Diese wurden wegen des andersgearteten Altersaufbaues und Verwendungszweckes aus der Betrachtung ausgeschlossen.

Entwicklung der Jahrgangsbestände in den einzelnen Zähljahren

Erzeugungsjahr	1950	1949	1948	1936	1935
1950	2.306	—	—	—	—
1949	4.487	2.323	—	—	—
1948	1.438	1.161	389	—	—
1941—47	5.825	4.868	3.381	—	—
1940	2.344	2.181	1.850	—	—
1939	8.315	7.849	6.836	—	—
1938	7.032	6.705	5.873	—	—
1937	3.701	3.589	3.167	—	—
1936	2.963	2.914	2.586	3.306	—
1935	1.620	1.629	1.444	2.112	1.505
1934	1.185	1.190	1.058	1.535	1.485
1933	628	625	548	1.324	1.288
älter	2.794	2.776	2.465	16.346	16.944
unbekannt	3.815	3.340	2.207	526	567
	48.453	41.150	31.804	25.149	21.789

punkte geht hervor, daß im Durchschnitt nur 70% der Fahrzeuge eines Erzeugungsjahrganges im gleichen Jahre in Betrieb genommen wurden, 20% jedoch erst ein Jahr später und 10% zwei Jahre später²⁾. Mit Hilfe dieser Verhältniszahlen konnte die Altersgliederung der i. J. 1950 neuangemeldeten Pkw nach Erzeugungsjahren (mit Ausnahme der Jahrgänge 1949 und 1950) auf eine Gliederung nach dem Jahre des Betriebsbeginnes „transformiert“ werden³⁾.

Die Zahl der Fahrzeuge, die während des Krieges außer Betrieb waren, läßt sich nicht so eindeutig feststellen; sie muß aber ziemlich hoch gewesen sein. Das ist aus verschiedenen Anzeichen deutlich zu erkennen. Einmal ist es rein technisch unmöglich, daß 68% aller Fahrzeuge (Baujahr 1940 und älter) bereits mehr als 10 Jahre laufen. Da der private Verkehr in den Jahren 1941 bis 1945 fast völlig unterbunden war, müßten diese Fahrzeuge auch im Kriegseinsatz (Front- oder Heimatdienst) gewesen sein. Es ist jedoch ganz unwahrscheinlich, daß sie dann noch betriebsfähig wären, da die Fahrzeuge im Kriege un-

²⁾ Die Differenz zwischen den Neuzulassungen in einem Jahre und der Besetzung des Zähljahrganges gibt an, wieviele fabriksneue Fahrzeuge mit einem älteren Baujahr eingestellt wurden. So registrierte die letzte Zählung (31. Oktober 1950) 2.306 Pkw mit dem Baujahr 1950, die Neuzulassungen betragen jedoch 4.959. Die Differenz von 2.653 fabriksneuen Pkw gehört älteren Baujahren an, und zwar 2.161 dem Jahre 1949, 277 dem Jahre 1948 und 172 dem Jahre 1947. Sie scheinen daher in der Statistik als zwei und drei Jahre alte Fahrzeuge auf. Hieraus erklärt es sich auch, daß von Zählung zu Zählung die Bestände in den jüngeren Jahrgängen zunehmen. So gehörten nach der Zählung 1949 dem gleichen Jahrgang 2.323 Personenkraftwagen an (Jahrgang 1948 1.160), nach der Zählung 1950 aber 4.487 (1.438).

³⁾ Von jedem Erzeugungsjahrgang werden 80% ausgeschieden, 20% dem nächsten Jahrgang und 10% dem übernächsten Jahrgang zugerechnet. Die Besetzung der Jahrgänge 1949 und 1950 wurde in Höhe der Neuzulassungen in diesen Jahren angenommen, da der Ausfall von Fahrzeugen dieser Jahrgänge vernachlässigt werden kann.

gleich höher beansprucht wurden als im zivilen Gebrauch¹⁾.

Weiters spricht für die Nichtverwendung einer großen Zahl von Pkw während des Krieges, daß die Bestandsziffern der Jahrgänge 1939 und älter seit 1947 ständig zugenommen haben. Die Besetzung der Jahrgänge 1936, 1935 und 1934 ist nach der Zählung von 1950 nur um 10·4%, 23·3% und 22·9% niedriger als nach der Zählung von 1936. Dies wäre unmöglich, wenn diese Fahrzeuge in den Kriegsjahren tatsächlich gelaufen wären²⁾. Schließlich bestätigt auch die Tatsache, daß die Neuzulassungen fabriksneuer Fahrzeuge, aber auch die Importe in den Jahren 1949 und 1950 geringer waren als der jährliche Bestandszuwachs³⁾, daß viele Fahrzeuge während des Krieges nicht gelaufen sind und erst in den Nachkriegsjahren wieder angemeldet wurden. Die Wiederanmeldung dieser alten Pkw hält bis in die Gegenwart an und ist in geringerem Ausmaß selbst in der Zeit vom 31. Oktober 1950 bis 30. April 1951 (Zwischenzählung) noch zu beobachten. Der Höhepunkt wurde jedoch im Jahre 1949/50 überschritten, und es kann angenommen werden, daß diese Reserve praktisch erschöpft ist und der Bestand nur noch durch Importe erhöht werden kann.

Aus der Beobachtung verschiedener Zahlenreihen kann angenommen werden, daß 65%¹⁾ der heute noch laufenden Fahrzeuge der Jahrgänge 1940 und älter während der Kriegsjahre (1941 bis 1946) geruht haben⁴⁾. Ihr Betriebsalter ist daher um sechs Jahre jünger als ihr Lebensalter (auf Grund des Baujahres). Die Fahrzeuge der Baujahre 1941 bis 1945 dürften hingegen in diesen Jahren auch gelaufen sein, da der Verkauf an Private in dieser Zeitspanne nahezu eingestellt war. Das Lebensalter dieser Altersgruppe stimmt daher mit dem Betriebsalter überein. Es handelt sich vorwiegend um Nachkriegsanschaffungen,

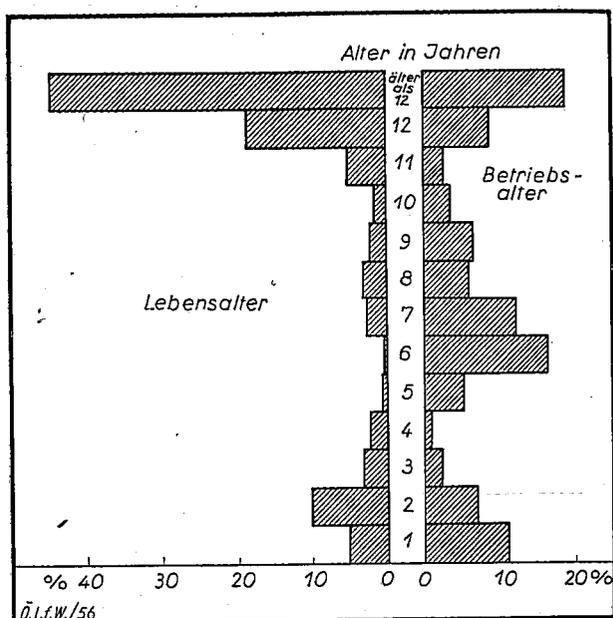
¹⁾ Die Fahrzeuge haben den Kriegseinsatz nur in wenigen Fällen überlebt, denn die Zählung von 1950 registrierte um rund 22.000 Pkw der Jahrgänge 1939 und älter weniger als die Zählung von 1939 (ohne Taxi). Diese Fahrzeuge können nicht in den Nachkriegsjahren ausgefallen sein, da die Bestände der Jahrgänge 1939 und älter seit 1948 von Zählung zu Zählung zunehmen.

²⁾ Soweit in diesen Jahrgängen Nachkriegsimporte gebrachter Fahrzeuge aus Deutschland, Italien und Frankreich enthalten sind, gilt für sie die gleiche Überlegung.

³⁾ Gewöhnlich sind die jährlichen Neuzulassungen größer als der Zuwachs, da alte Fahrzeuge ausscheiden.

⁴⁾ Mitte des Jahres 1946 gab es nur 14.101 Pkw (einschließlich Taxi), von denen jedoch ein Teil wegen Betriebsstoffschwierigkeiten und anderer Ursachen nicht eingesetzt war. Es ist daher berechtigt, das Jahr 1946 noch einzubeziehen. Siehe hierzu Monatsberichte Nr. 5, Jg. 1947, Seite 94 und Beilage 2 zu Monatsberichte Nr. 8, Jg. 1947.

Altersaufbau des Personenkraftwagenbestandes im Jahre 1950 (Stichtag 31. Oktober 1950)



Die betriebsfähigen Personenkraftwagen sind derzeit stark überaltert. Das durchschnittliche Lebensalter betrug nach der Zählung vom 31. Oktober 1950 11·3 Jahre. 67·1% aller Pkw (außer Taxi) waren älter als 10 Jahre. Das durchschnittliche Betriebsalter ist wohl niedriger (8·1 Jahre), da ein großer Teil der gegenwärtig laufenden Pkw während des Krieges außer Dienst gestellt war und viele Fahrzeuge erst 2 bis 3 Jahre nach dem Baujahr in Betrieb genommen werden, liegt aber noch immer erheblich über dem Durchschnittsalter bei normalem Altersaufbau. Ein Rückgang des Bestandes wird sich nur dann vermeiden lassen, wenn dem Markt in den nächsten Jahren jährlich mindestens 7.000 Pkw zugeführt werden.

wofür auch der hohe Anteil amerikanischer (31·7%) und deutscher (47·9%) Wagen mit insgesamt 79·6% des Bestandes dieser Altersgruppe spricht.

Altersaufbau des Personenkraftwagenbestandes im Jahre 1950 nach Betriebs- und Lebensjahren

Alter in Jahren	Lebensjahre ¹⁾		Betriebsjahre ²⁾	
	absolut	%	absolut	%
1	2.306	5·2	4.919	11·0
2	4.487	10·1	3.048	6·8
3	1.438	3·2	974	2·2
4	985	2·2	372	0·8
5	267	0·6	2.346	5·3
6	194	0·4	7.293	16·3
7	1.225	2·7	5.416	12·1
8	1.447	3·2	2.673	6·0
9	998	2·2	2.801	6·3
10	709	1·6	1.522	3·4
11	2.344	5·3	1.172	2·6
12	8.315	18·6	3.822	8·6
älter	19.923	44·7	8.280	18·6
	44.638	100·0	44.638	100·0
unbekannt	3.815		3.815	
	48.453		48.453	

¹⁾ Laut Kraftfahrzeugstatistik. — ²⁾ Schätzung.

Aus alldem läßt sich ein Altersaufbau nach Lebensjahren und Betriebsjahren errechnen (siehe Übersicht). Eine Gegenüberstellung dieser beiden Altersgliederungen für das Jahr 1950 zeigt, daß in der Gliederung nach Betriebsjahren die Altersgruppe „6 bis 10 Jahre“, in der Gliederung nach Lebensjahren hingegen die Altersgruppe „über 10 Jahre“ am stärksten besetzt ist. Während das Lebensalter von 67,1% aller Fahrzeuge (ohne Taxi) 10 Jahre übersteigt und nur 13,4% auf die Gruppe der 6- bis 10-jährigen Fahrzeuge entfallen, lauten die entsprechenden Zahlen für die Betriebsjahre 31,3% und 44,6%. Das durchschnittliche Lebensalter beträgt 11,3 Jahre, das durchschnittliche Betriebsalter hingegen nur 8,1 Jahre. Das gegenüber dem Lebensalter laut Statistik bedeutend niedrigere Betriebsalter erklärt die sonst unverständliche Erscheinung, daß die Pkw trotz starker Überalterung noch leistungsfähig sind.

Veränderung des Altersaufbaues von 1948–1950¹⁾

Altersgruppe	1948		1949		1950	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Bis 5 J.	1.882	5,9	4.633	11,3	9.483	19,5
6 bis 10 J.	11.677	36,7	7.570	18,4	6.480	13,4
über 10 J.	18.245	57,4	28.947	70,3	32.490	67,1
	31.804	100,0	41.150	100,0	48.453	100,0
	Betriebsjahre					
bis 5 J.	12.991	40,8	13.368	32,5	11.659	24,1
6 bis 10 J.	11.276	35,5	14.949	36,3	21.612	44,6
über 10 J.	7.537	23,7	12.833	31,2	15.182	31,3
	31.804	100,0	41.150	100,0	48.453	100,0

¹⁾ Die Pkw mit unbekanntem Erzeugungsjahr wurden zu je 50% auf die Altersgruppe 6 bis 10 Jahre und die Gruppe „über 10 Jahre“ aufgeteilt.

Auch die Verschiebungen im Altersaufbau während der letzten Jahre sind uneinheitlich, je nachdem ob man das Lebensalter oder das Betriebsalter der Kraftfahrzeuge zugrunde legt. Nach der Kraftfahrzeugstatistik (Lebensalter) steigt der Anteil der Altersgruppe „1 bis 5 Jahre“ von 5,9% i. J. 1948 auf 19,5% i. J. 1950, gemessen an den Betriebsjahren geht er jedoch von 40,8% auf 24,1% zurück. Das durchschnittliche Lebensalter ist damit gefallen, das durchschnittliche Betriebsalter hingegen gestiegen.

Erneuerung des Bestandes

Der jährliche Ausfall von Kraftfahrzeugen und damit der Erneuerungsbedarf (Zahl der Fahrzeuge, die jährlich in Verkehr genommen werden müssen, damit der Bestand auf gleicher Höhe bleibt) hängt vom Altersaufbau des Bestandes und der durchschnittlichen Lebensdauer eines Wagens ab. Unter Berücksichtigung der österreichischen Straßenverhältnisse beträgt die durchschnittliche kilometrische Lebensdauer eines Wagens 200.000 km. Die jährliche Nutzung kann auf Grund der Bestandsentwicklung

in den Vorkriegsjahren (sowohl in Österreich als auch in anderen Ländern) auf 20.000 km geschätzt werden. Dem entspricht eine zeitliche Lebensdauer von 10 Jahren. Das bedeutet, daß innerhalb von 10 Jahren (von 1951 bis 1960) der gesamte Bestand von 48.453 Pkw ersetzt werden muß, um die Zahl der Personenkraftwagen auf gleicher Höhe zu halten. Wird der gleiche Fortschritt in der Motorisierung wie in den Jahren 1931 bis 1937 angestrebt, dann müßten bis zum Jahre 1960 noch zusätzlich 41.815 Pkw dem Markt zugeführt werden. Der Neuanschaffungsbedarf pro Jahr würde dann 9.027 Pkw betragen¹⁾.

Regenerationsbedarf in den Jahren 1951 bis 1960

Jahr	Bei Bestandserhaltung	Bei einer jährlichen Steigerung um 3% in Stück	Steigerung um 5%
1951	5.698	7.152	8.121
1952	6.978	8.475	9.522
1953	6.850	8.392	9.521
1954	9.593	11.181	12.398
1955675	9.311	10.620
1956	2.346	4.031	5.438
1957	372	2.108	3.619
1958	974	2.762	4.383
1959	3.048	4.889	7.431
1960	4.919	6.816	8.718
	48.453	65.117	79.771
1950 = 100	100,0	134,4	164,6
Einwohner je Pkw Österreich	144	107	87
Schweiz 1950	31	31	31
Motorisierungsgrad Österreich in % der Schweiz	22	29	36

Die zeitliche Verteilung des Regenerationsbedarfes innerhalb dieser Zehnjahresspanne hängt vom Altersaufbau ab. Nach der Altersgliederung nach Erzeugungsjahren müßten innerhalb der nächsten drei bis vier Jahre mindestens 32.489 Pkw²⁾, die älter als 10 Jahre sind, ersetzt werden, um den Bestand auf gleicher Höhe zu halten. Dem Markt müßten daher bis 1954 jährlich durchschnittlich 9.217 Pkw zugeführt werden (ohne Bestandserhöhung). Nach der Gliederung nach Betriebsjahren ist jedoch die Altersgruppe „über 10 Jahre“ nur mit 15.181 Pkw besetzt. Der tatsächliche Ersatzbedarf bis 1954 beträgt daher nur 7.280 Pkw pro Jahr. Außerdem ist die Gefahr einer plötzlichen Bestandsverminderung bei ungenügender Neuanschaffung nicht so groß, da 68,7% der Pkw weniger als 10 Jahre laufen.

¹⁾ Der Bestand würde dann 90.268 Pkw erreichen, das sind erst 61% des Bestandes in der Schweiz im Jahre 1950 (146.998) oder 42,2% des derzeitigen schweizerischen Motorisierungsgrades.

²⁾ Die Pkw mit unbekanntem Baujahr (3.815) wurden zu je 50% auf die Altersgruppen 6 bis 10 Jahre und über 10 Jahre aufgeteilt.

Einfuhr von Personenkraftwagen

	1949		1950		1949=100	
	Insges.	davon fabriksneu	Insges.	davon fabriksneu Stückzahl	Insges.	davon fabriksneu
Insgesamt	4.675	2.969	6.211	4.275	132'9	144'0
davon aus						
Deutschland ..	688	196	1.481	1.089	215'3	555'6
England	667	574	772	673	115'7	117'2
Frankreich....	563	175	593	417	105'3	238'3
Italien	1.697 ¹⁾	1.560	1.907 ¹⁾	1.483	112'4	95'1
ČSR ²⁾	917	329	807 ²⁾	511	88'0	155'3
USA		135	517	102		75'6

¹⁾ Davon Steyr-Fiat Assembling 1949: 1477 Stück; 1950: 1449 Stück. —

²⁾ In den Zahlen sind nicht die Aero-Minor Assembling-Fahrzeuge enthalten, die als Kastenwagen in der Lastkraftwagen-Einfuhr erfaßt werden. 1949: 203 Stück; 1950: 100 Stück. — ³⁾ Davon Skoda Assembling 200 Stück.

Aber auch die Ersetzung von 7.280 Pkw pro Jahr wird in den kommenden Jahren äußerst schwierig sein. Da die Reserve an alten, bisher ruhenden Wagen nahezu erschöpft ist, kann der Pkw-Markt nur durch Importe (einschließlich Assembling¹⁾) versorgt werden. Die angespannte Devisenlage läßt es jedoch kaum zu, in den kommenden Jahren 7.280 Personenkraftwagen jährlich einzuführen. Selbst in den Jahren 1949 und 1950, als Devisenbewirtschaftung und Importgenehmigungsverfahren weniger streng gehandhabt und Einfuhranträge im Rahmen von Kompensationsgeschäften und gegen Bezahlung aus Lorokonten meist bewilligt wurden, konnten nur 4.675 und 6.211 Pkw importiert werden, darunter nur 64% und 69% fabriksneue Fahrzeuge. Da die

¹⁾ Die Assembling-Fahrzeuge können den Importen zugerechnet werden, da die inländischen Montagearbeiten wertmäßig nicht ins Gewicht fallen.

Importbeschränkungen verschärft werden²⁾, wird die Einfuhr im Jahre 1951 wahrscheinlich zurückgehen und nur ein Teil des Erneuerungsbedarfes gedeckt werden können. Es ist daher zu erwarten, daß selbst bei rationellster Verwendung der für Kraftfahrzeugimporte verfügbaren Devisen³⁾ die seit Kriegsende anhaltende Zunahme des Kraftwagenbestandes bereits im Jahre 1951 weitgehend aufhören wird. Ab 1952 muß bereits mit einem Rückgang des Bestandes gerechnet werden, sofern die Devisenlage nicht einen großzügigeren Import gestattet.

Einfuhr von fabriksneuen Pkw nach der Art der Bezahlung im Jahre 1950

Herkunftsland	Gesamtimport	Kompens.	Art der Bezahlung		Devisenausländer
			Eigendev.	Schenkung	
Deutschland ..	1.089	434	520	111	24
England	673	193	376	47	57
Frankreich....	417	325	70	5	17
Italien	34	31	3	—	—
ČSR	311	195	116	—	—
USA	102	1	21	25	55
	2.626	1.179	1.106	188	153
Assembling					
Steyr-Fiat	1.449	—	—	—	—
Skoda	200	—	—	—	—
	4.275	—	—	—	—

²⁾ Neue Importbestimmungen für Kraftfahrzeuge werden voraussichtlich Ende Juli erlassen.

³⁾ Die Erneuerung des Bestandes ist vorwiegend ein Mengenproblem. Es ist daher zweckmäßig, den begrenzten Devisenbetrag vor allem für Pkw der unteren Preiskategorien, also für Klein- und Mittelwagen zur Verfügung zu stellen, um eine möglichst große Zahl von Fahrzeugen importieren zu können.