

Eisenbahn und Kraftwagen.

Von Reichsbahnoberrat Dr. Adam, Köln.¹⁾

Seit Ende des Krieges sehen die Eisenbahnen, die bis dahin seit nahezu 75 Jahren ein unbestrittenes Monopol für die Beförderung von Personen und Gütern auf dem Landweg hatten, diese ihre Stellung durch ein neues Verkehrsmittel, den Kraftwagen, bedroht und haben seitdem ihre Alleinstellung verloren. Der Zeitpunkt, mit dem diese Entwicklung einsetzt, ist deshalb genau auf das Ende des Krieges zu verlegen, weil die Anläufe, die der Kraftwagen vor dem Kriege genommen hatte, einen Platz in der Verkehrsbedienug zu erringen, nur geringen Umfang angenommen hatten und durch den Krieg unterbrochen wurden. Seit sechs Jahren macht der Kraftwagen in zunehmendem Maße der Eisenbahn Wettbewerb, der sich allerdings zunächst nur auf kürzere Entfernungen beschränkt. Dieser Erscheinung begehen wir nicht nur in Deutschland und in ganz Europa, sondern auch in Amerika.

Da der starke Wettbewerb des Kraftwagens allenthalben in den Jahren nach dem Kriege eingesetzt hat, liegt die Annahme nahe, die immer mehr zunehmende Verwendung des Kraftwagens sei auf die günstigen Erfahrungen zurückzuführen, die mit dem Kraftwagen im Kriege gemacht wurden. Dies ist indes nicht zutreffend. Wenn auch der Kraftwagen im Kriege in großem Umfange benutzt wurde, und zwar sowohl für den Transport von Kriegsgerät aller Art wie auch bei der Beförderung von Truppenteilen, so war doch diese Ausnutzung relativ gering. Bei dem Stellungskrieg, wie er sich an der Hauptfront im Westen entwickelt hatte, waren allenthalben, soweit es irgend möglich war, Schienenbahnen zur Vorbringung des Materials angelegt, und die Truppenbewegungen wurden fast durchweg bei größeren Verschiebungen mit der Eisenbahn ausgeführt. Von besonders günstigen Erfahrungen mit dem Kraftwagen während des Krieges, die zu einem Aufschwung des Kraftwagenverkehrs in der Zeit nach dem Kriege geführt hätten, kann man hiernach kaum reden. Die Ursachen für den starken Aufschwung waren andere. Besondere technische Fortschritte, die in Verbindung mit einer größeren Wirtschaftlichkeit zu einer vermehrten Verwendung des Kraftwagens Veranlassung gegeben hätten, liegen seit der Beendigung des Krieges nicht vor. Wohl aber stand in allen am Krieg beteiligt gewesen Ländern nach Kriegsende aus den Heeresbeständen eine große Zahl Personen- und Lastkraftwagen zur Verfügung, die zu billigen Preisen abgestoßen wurden. Hierzu trat in allen Ländern eine ganz ungeheure Zunahme der Produktion an Kraftwagen für den Personen- wie für den Güterverkehr. Viele Fabriken, die Kriegsmaterial hergestellt hatten, darunter viele, die erst während des Krieges entstanden waren, mußten nach Kriegsende eine anderweite Beschäftigung suchen. In großem Umfange gingen sie zur Herstellung von Kraftwagen über. Allenthalben — man kann wohl sagen, in der ganzen Welt — gab es eine Überproduktion an Kraftwagen, überall finden wir ein Überangebot an Kraftwagen aller Art. Da mit dieser starken Produktion eine Verbilligung Hand in Hand ging, war eine günstige Voraussetzung für eine weite Verbreitung des neuen Verkehrsmittels gegeben.

Aber nicht nur für die Anschaffung, auch für die Benutzung des Kraftwagens waren die Bedingungen in fast allen Ländern sehr günstig. Die Wege für das neue

¹⁾ Nach einem Vortrag in der öffentlichen Vortragsreihe über Verkehrswesen des Instituts für Verkehrswissenschaft im W.-S. 1925/26.

Verkehrsmittel waren in allen Kulturstaaten vorhanden, sie standen dem Kraftwagen ohne weiteres zur Verfügung, er brauchte sie nur zu benutzen, zu befahren. Solange diese Benutzung der Straßen in einem beschränkten Umfange verblieb und der Kraftwagen nur die bis dahin die Straße benutzenden Fahrzeuge ersetzte, solange hatten die Straßeneigentümer keine Veranlassung, das neue Verkehrsmittel besonders, d. h. anders zu behandeln als die bisher die Straße benutzenden Fahrzeuge, die Pferdefuhrwerke oder die Dampflokomobile. Die Straßen wurden dem Kraftwagen ebenso wie den anderen Fahrzeugen unentgeltlich zur Verfügung gestellt, die Allgemeinheit trug die Kosten der Straßenunterhaltung. Dieser Standpunkt mußte sich ändern, sobald der ständig anwachsende Verkehr mit dem Kraftwagen die Straßen in einem Umfange abnutzte, daß die Unterhaltung der Straßen weit größere Mittel erforderte als bisher. Richtig ausgedrückt muß es heißen: es hätte anders werden müssen, denn sowohl in der neuen wie in der alten Welt finden wir sonderbarerweise dieselbe Erscheinung: die Erkenntnis, daß die Straßen durch den starken Kraftwagenverkehr außerordentlich abgenutzt werden und daß es nicht angängig ist, die Kosten der Allgemeinheit aufzulasten, ist allgemein, aber ebenso allgemein ist die Erscheinung, daß man sich nicht entschließen kann, die Folgerung aus dieser Erkenntnis zu ziehen und den Kraftwagen zu den Kosten der erhöhten Straßenabnutzung heranzuziehen. Diese übereinstimmende Erscheinung hat in den verschiedenen Ländern verschiedene Ursachen. Teils — in den wohlhabenden Ländern — will man im Interesse des Verkehrs die Umlegung der erhöhten Kosten nicht vornehmen, weil man damit wohl mit Recht eine Einschränkung des an sich erwünschten Verkehrs fürchtet. In den Ländern, die infolge ihrer wirtschaftlichen Lage rechnen müssen, kommt man wegen der Schwierigkeit, einen richtigen Schlüssel für die Verteilung der Kosten zu finden, nicht zu einem Entschluß. In jedem Falle erfreut sich der Kraftwagen der Freiheit von der Tragung der Straßenunterhaltungskosten. Dieser Gesichtspunkt spielt bei der Betrachtung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen eine hervorragende Rolle; denn einerseits muß die Eisenbahn die Kosten der Unterhaltung ihrer Wege, d. h. des Ober- und Unterbaues mit Schienen und Schwellen daernd tragen, und zweitens wird das ganze Verhältnis in der Wettbewerbsfähigkeit zwischen den beiden Verkehrsmitteln verschoben, sobald der Kraftwagen auch nur in einem einigermaßen der Abnutzung entsprechenden Verhältnis zu den Kosten der Straßenunterhaltung herangezogen wird.

Diese günstigen Voraussetzungen für die Einrichtung von Kraftfahrlinien haben dazu geführt, daß in großem Umfange Linien eingerichtet wurden, nicht weil ein dringendes Verkehrsbedürfnis vorhanden war oder weil eine günstige Verzinsung des anzulegenden Kapitals vorauszusehen war, sondern weil die Wagen zu günstigen Bedingungen angeboten und den Unternehmern zur Verfügung gestellt wurden und sich die laufenden Kosten auf die Betriebskosten beschränkten.

Immer wieder wurde und wird vielfach auch heute noch von den Fahrzeugfabrikanten und den Verkehrsinteressenten darauf hingewiesen, daß nach der Einrichtung einer Linie, die man wünscht, sich neuer Verkehr, sei es Personen-, sei es Güterverkehr, einstellen werde, ein Verkehr, der angeblich bis dahin „latent vorhanden war“ oder der der Eisenbahn abgewonnen werden könnte. Der Weg, der nach den in der Vorkriegszeit maßgebenden Ansichten der einzige gewesen wäre und zu dem man wohl bald wieder zurückkehren wird, daß man eingehende Berechnungen anstellt, ob die Angaben der Interessenten, die naturgemäß jedes neue Verkehrsmittel begrüßen, wirklich zutreffend sind, daß man unter Zugrundelegung von vorsichtig geschätzten Verkehrszahlen eingehende Berechnungen über die Renta-

bilität der einzurichtenden Linie anstelle, dieser Weg wurde nur in wenigen Fällen beschritten. Man richtete die Linie ein und wartete das Ergebnis ab. Das Risiko war nur gering, da die Wagen unter den erwähnten günstigen Bedingungen zur Verfügung standen. Die Rückschläge, die kommen mußten, sind nicht ausgeblieben. Viele Linien mußten bereits wieder eingestellt werden und viele werden folgen, sobald die zu Inflationspreisen oder unter sonstigen anormalen Bedingungen angeschafften Wagen abgenutzt sind.

Weiter kann es keinem Zweifel unterliegen, daß eine ganze Reihe von Linien ihren Betrieb wieder einstellen muß, sobald ihre Heranziehung zu den Straßenunterhaltungskosten durchgeführt sein wird.

Ist der Kraftwagen durch die Befreiung von den Straßenunterhaltungskosten heute noch der Eisenbahn gegenüber stark begünstigt, so ist die Eisenbahn auf der andern Seite bei dem Wettbewerb durch folgende Umstände im Nachteil. Die Eisenbahn ist in der Erhebung der Gebühren für ihre Leistungen nicht frei, sie muß nach den maßgebenden Bestimmungen Tarife aufstellen und veröffentlicht und ist an diese gebunden. Der Eisenbahn liegt ferner eine Pflicht zur Beförderung ob; sie muß grundsätzlich alle ihr angebotenen Güter annehmen und befördern mit Ausnahme der im Tarif besonders aufgeführten, die aber kaum irgendwie ins Gewicht fallen. Anders ist in diesen beiden Beziehungen der Kraftwagen gestellt, er kann seine Preise den wechselnden Verhältnissen stets ungesäumt anpassen, er kann jede günstige Konjunktur ausnützen, er kann Gegenstände, die ihm nicht passen, von der Beförderung ausschließen und zurückweisen. Die Folge dieser verschiedenen Behandlung ist, daß der Kraftwagen z. Z. vielfach Güter befördert und die Rückbeförderung der leeren Emballagen, bei der im allgemeinen wenig zu verdienen ist, der Eisenbahn überläßt.

Während, was die Straßenunterhaltungskosten anlangt, die Eisenbahn im Interesse einer einigermaßen gleichmäßigen Behandlung der beiden Verkehrsmittel darauf dringen muß, daß die Unterhaltungskosten dem Kraftwagen in irgendeiner Form auferlegt werden, wird sie sich mit der Tatsache, daß sie an Tarife gebunden und ihr eine Beförderungspflicht auferlegt ist, während der Kraftwagen in dieser Hinsicht günstiger gestellt ist, abfinden müssen.

In gewissem Umfange wird der Kraftwagen sich dauernd behaupten und diesen Verkehr wird die Eisenbahn als dauernden Verlust betrachten müssen. Der Kraftwagen bietet sowohl im Personen- wie im Güterverkehr Vorteile, durch die er der Eisenbahn überlegen ist. Die Grenze, bis zu der der Kraftwagen wettbewerbsfähig ist, hängt von der Höhe der Selbstkosten ab. Eine Erfindung, die die Selbstkosten des Kraftwagens bedeutend herabsetzt — ich brauche nur an die Verwendung des Dieselmotors für den Kraftwagen zu erinnern — wird den Wettbewerb auf größere Entfernungen ermöglichen. Nach vielfach angestellten Berechnungen und nach den Erfahrungen, die diesseits und jenseits des Ozeans gemacht worden sind, liegt die Grenze derzeit im allgemeinen auf 100 km. Besondere Umstände, wie Beschaffenheit der zu befördernden Ware oder Beschaffenheit des Weges verschieben die Grenze nach oben und nach unten.

Beim Personenverkehr liegt der Hauptvorteil des Kraftwagens in der Bequemlichkeit bei der Abfahrt und Ankunft. Der Kraftwagen fährt mitten in die Stadt hinein und hat eine Reihe von Haltestellen in den einzelnen Stadtteilen; dies gilt für alle Städte, die er berührt, so es als Anfangs- oder Endstation oder als Zwischenstellen. Gegenüber der Beförderung auf der Eisenbahn werden die Wege vom und zum Bahnhof gespart.

Hiermit sind die Vorzüge des Kraftwagens gegenüber der Eisenbahn eigent-

lich erschöpft. Man kann nicht behaupten, daß eine Fahrt im Kraftwagen, selbst im bestgefederten zwei- oder dreiachsigen oder auch, wie er neuerdings in Amerika benutzt wird, dem vierachsigen Wagen auf eine längere Zeit angenehmer ist als eine Fahrt im Eisenbahnwagen, selbst im Wagen 4. Klasse. Wer in dieser Hinsicht Zweifel hat, möge sich bei den Schaffnern erkundigen, die die Kraftwagen begleiten müssen und die über die Annehmlichkeiten einer längeren Fahrt im Personenkraftwagen gute Auskunft geben können. Nicht zu übersehen ist, daß sich Linien, die bisher von der Eisenbahn nicht berührte Orte anlaufen, in der ersten Zeit ihres Verkehrs meist eines lebhaften Zuspruches, schon wegen des Reizes der Neuheit, erfreuen, wobei aber die Frage offen bleibt, ob dieser Zuspruch auf die Dauer anhält.

Beim Güterverkehr bietet der Kraftwagen ungleich mehr Vorteile gegenüber der Eisenbahnbeförderung als beim Personenverkehr. Zunächst weist der Kraftwagen bei der Güterbeförderung denselben Vorteil auf wie bei der Personenbeförderung, und hier wird er mindestens ebenso hoch geschätzt wie bei jener, er bringt das Gut unmittelbar von Haus zu Haus. Dieser Vorzug ist bei der Güterbeförderung in großem Umfange ausschlaggebend für die Benutzung des Kraftwagens. Der Versender läßt das Gut unmittelbar in seinem Werk vom Lager auf den Kraftwagen, und dieser bringt das Gut bis an das Lager in der Behausung oder in der Fabrik des Empfängers. Wie schwerfällig ist demgegenüber die Beförderung auf der Eisenbahn. Das Gut muß auf ein Fuhrwerk verladen, zum Güterbahnhof gefahren, dort vom Fuhrwerk in die Eisenbahn übergeladen werden; dazu kommt, wenn es sich nicht um eine ganze Wagenladung handelt, die Verladung auf die Güterschuppen und von diesem erst in den Eisenbahnwagen. Am Empfangsort spielt sich der Vorgang in der umgekehrten Reihenfolge ab, Ausladung des Gutes aus dem Eisenbahnwagen entweder unmittelbar in das Fuhrwerk oder über den Schuppen in das Fuhrwerk, Fahrt mit diesem zum Empfänger und hier Verladung auf das Lager. Mit diesem vielfachen Anfassen des Gutes ist, je nach seiner Beschaffenheit, mehr oder weniger die Gefahr der Beschädigung verknüpft. Diese Umständlichkeit sowie die Tatsache, daß das Gut, wenn es keine ganze Wagenladung bildet, mit anderen Waren zusammen in denselben Wagen verladen wird, haben dazu geführt, daß die Eisenbahn Güter zur Eisenbahnbeförderung nur annimmt, wenn sie ausreichend verpackt sind, ausreichend in dem Sinne, daß sie unter Berücksichtigung der bei einer normalen Güterbeförderung vorkommenden Behandlung und Erschütterungen während der Fahrt ohne Beschädigung die Bestimmungsstation erreichen. Bei der Beförderung mit dem Kraftwagen von Haus zu Haus ist demgegenüber eine Verpackung überhaupt nicht oder nur in weit geringerem Umfange erforderlich.

Der Versender spart also bei der Beförderung mit dem Kraftwagen die Anfahr zum Bahnhof und die Abfuhr vom Bahnhof und die damit verknüpften Kosten der Verpackung. Diese Zeit- und Kostenersparnis spielt gerade bei näheren Entfernungen eine große Rolle.

Vielleicht wird als weiterer Vorteil bei der Kraftwagenbeförderung die größere Schnelligkeit hervorgehoben. Dies kann indes nicht unbeschränkt zugegeben werden. Frachtgut befördert die Eisenbahn jetzt grundsätzlich einmal am Tage ab, Eilgut zweimal innerhalb 24 Stunden. Frachtgut, das im Laufe des Tages abgegeben wird, steht bei den Entfernungen, die für die Beförderung mit dem Kraftwagen in Betracht kommen, am nächsten Morgen nach dem Aufgabebet dem Empfänger zur Verfügung; Eilgut, das im Laufe des Vormittags der Eisenbahn zur Beförderung übergeben wird, kommt noch im Laufe des Nachmittags am Bestimmungsorte an. Allerdings ist immer zu berücksichtigen, daß das Gut bei der Be-

förderung mit der Eisenbahn auf dem Bahnhof ankommt und von da abgefahren werden muß. Wenn also auch das Gut mit der Eisenbahn ebenso schnell oder sogar schneller befördert wird als mit dem Kraftwagen, so steht es bei der Beförderung mit letzterem doch im allgemeinen eher zur unmittelbaren Verfügung des Empfängers. Wenn dieser Wert darauf legt, das Gut zu einer bestimmten Stunde zum Greifen bereit zu haben, wie dies besonders für Lebensmittel zutrifft, die den Großmärkten zugeführt und dort unmittelbar nach Anknuff zum Verkauf gebracht werden, so ist der Kraftwagen der Eisenbahn überlegen.

Die Eisenbahn kann sich zu dem Wettbewerb verschieden einstellen. Entweder bekämpft sie den jungen Rivalen mit allen Mitteln, gibt nur Schritt für Schritt nach, sucht ihren Besitzstand zu behalten; zu diesem Zweck verbessert sie ihre Einrichtungen, besonders die Schnelligkeit der Beförderung, stellt die Güter unmittelbar nach Anknuff dem Empfänger in die Behausung zu,holt sie von der Wohnung des Versenders ab, schraubt ihre Ansprüche wegen Verpackung des Gutes herunter, sucht die Beschädigung trotz dieser weniger guten Verpackung ganz zu vermeiden oder auf ein Mindestmaß einzuschränken und paßt sich wegen der Zeiten der Abfahrt und Anknuff der Beförderung den Wünschen der Interessenten nach Möglichkeit an. Wie immer, wenn sich zwei Konkurrenten um den Absatz streiten, so ist auch hier der Gewinnende der Dritte, der Vorteil kommt bei diesem Kampf der Allgemeinheit zugute und damit der Volkswirtschaft des Landes. Dies Vorgehen ist wohl das einzig richtige bei einer gesunden aufstrebenden Wirtschaft. Bei dem Kampf wird auf die Dauer der Kräftigeren, wirtschaftlich Stärkere die Oberhand gewinnen und den Konkurrenten vertreiben. Allerdings kostet ein solcher Kampf Mittel, und es werden vorübergehend der Volkswirtschaft Kapitalien entzogen, die sonst anderweit nutzbringend Verwendung finden können. Bei einer Volkswirtschaft, die mit jedem Groschen rechnen muß, wird man versuchen müssen, den Kampf zu vermeiden und gleichwohl die Vorteile zu erreichen, die das neue Verkehrsmittel bietet. Man darf sich nicht darüber täuschen, daß es außerordentlich schwer ist, bei diesem Vorgehen den richtigen Weg zu finden, es fehlt jede Erfahrung, man ist vielfach auf eine gefühlsmäßige Einstellung angewiesen. Vor allem fehlt die wichtigste Voraussetzung für ein solches Vorgehen, die genaue Kenntnis der Selbstkosten. Die Eisenbahn kann bekanntlich ihre Selbstkosten für eine einzelne Strecke sehr schwer ermitteln, sie hängen von der Stärke des Verkehrs ab, sie sinken im allgemeinen mit der Zunahme des Verkehrs, wenigstens bis zu einer gewissen Verkehrsstärke. Die Selbstkosten des Kraftwagens steigen ebenfalls noch auf schwankender Grundlage. Bei diesen unsicheren Verhältnissen auf beiden Seiten herauszufinden, durch welches Verkehrsmittel im Einzelfall der Verkehr am wirtschaftlichsten bedient wird, ist eine nahezu unlösbare Aufgabe. Am leichtesten wird der Eisenbahn der Entschluß werden, wenn sie dem Kraftwagen einen Verkehr übertragen kann, mit der Folge, daß ganze Züge, seien es Personen, seien es Güterzüge, ausfallen können, abgesehen natürlich von dem Falle, daß sie eine Strecke vollständig stilllegt. Zum Ausfall von ganzen Zügen kommt es aber nur in sehr wenigen Fällen, meist handelt es sich nur um den Wegfall einzelner Wagen, wobei die Ersparnis auf seiten der Eisenbahn äußerst gering ist. Wenn die Eisenbahn sich gleichwohl in solchen Fällen Verkehr abzugeben, so wird sie hierzu veranlaßt nicht so sehr durch ihre eigenen Interessen, als durch das Interesse der Volkswirtschaft, der jede Eisenbahn zu dienen berufen ist, da von ihrem Wohlergehen auch ihr eigenes Wohlergehen abhängt. Den Weg des Zusammengehens mit dem Kraftwagen hat die Deutsche Reichsbahn eingeschlagen entsprechend der Lage, in der sich die deutsche Volkswirtschaft z. Z. befindet. Allerdings hat sie sich nicht ent-

schlossen, selbst Kraftwagenlinien einzurichten und zu betreiben. Sie hat versucht, für das ganze Reich eine Organisation zu schaffen, in der die Kraftwagen-Gesellschaften in den einzelnen Ländern des Reichs und in den einzelnen größeren Provinzen Preußens zusammengeschlossen sind. Mit der über das ganze Reich sich erstreckenden zentralen Gesellschaft hat die Reichsbahn-Gesellschaft einen Vertrag wegen einer gemeinsamen Bedienung des Verkehrs abgeschlossen und in Ausführung dieses Mantelvertrages haben die Eisenbahndirektionen im Reich mit den in Betracht kommenden Kraftverkehrsgesellschaften Verträge über die Einrichtung von Kraftwagenlinien abgeschlossen. Ob der Weg, den die Reichsbahn hiermit eingeschlagen hat, der richtige war, muß die Erfahrung lehren. Sehr groß sind die Erfolge bis heute nicht.

Dies hat mehrere Ursachen. Einmal sind in den Kraftverkehrsgesellschaften nicht alle oder auch nur die Mehrzahl der Kraftwagenorganisationen vereinigt. Den Gesellschaften wird durch eine große Zahl von abseits stehenden Kraftwagenorganisationen Konkurrenz bereitet, vor allem durch die Speditoren, die sich den Kraftwagen-Gesellschaften nicht angeschlossen haben. Dann geht die Reichspost selbständig vor; sie richtet Linien ein, wo sie es für angebracht hält. In erster Linie sollen die von ihr eingerichteten Linien dem Postverkehr dienen, sie dienen daneben aber dem Personenverkehr und teilweise auch dem Güterverkehr. Es ist außerordentlich zu bedauern, daß es nicht gelungen ist, ein gemeinsames Vorgehen der Post und der Reichsbahn-Gesellschaft zu erreichen. Es haben viele Verhandlungen stattgefunden, aber zu einem auch nur einigermaßen befriedigenden Ergebnis sind sie bis heute nicht gekommen.

Der Kraftwagen tritt nicht nur als Konkurrent der Eisenbahn auf, sondern in großem Umfange als Zubringer. Viele Gegenden, die bisher nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen waren, haben erst durch das neue Verkehrsmittel Verbindung mit dem Verkehrsnetz des Landes erhalten. Derartige Linien kann die Eisenbahn nur begrüßen, sie bringen ihr neuen Verkehr, und zwar sowohl bei der Personen- wie bei der Güterbeförderung. Die Erschließung derartiger, dem Verkehr bisher nicht geöffneter Gebiete ist in Deutschland um so wichtiger, als die Reichsbahn-Gesellschaft durch die gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland und durch ihre Einspannung in die Reparationslastenzahlungen nicht mehr in der Lage ist, wie dies in großem Umfange die früheren Staatseisenbahnen getan haben, Bahnen zu erbauen, die zwar dem allgemeinen Netz neuen Verkehr zubringen und damit zur Hebung der Wirtschaftlichkeit beitragen, die sich aber nicht in sich selbst rentieren.

Wie in diesen Fällen die Eisenbahn den Kraftwagen begrüßt und ihn als Förderer nur willkommen heißen kann, so sollte die Eisenbahn auch da, wo der Kraftwagen ihr Wettbewerb bereitet, nicht irgendwie ängstlich sein. Sie soll den eigenen Verkehr mit allen Mitteln verbessern und ihn so bedienen, wie es nach den jeweiligen technischen Voraussetzungen überhaupt möglich ist, auch auf die Entfernungen, die für den Wettbewerb des Kraftwagens in Betracht kommen; letzten Endes dienen solche Verkehrsverbesserungen nicht nur dem Publikum, sondern auch der sie bietenden Verkehrsanstalt selbst. In allen Fällen, in denen der Kraftwagen der Eisenbahn endgültig einen Verkehr entzieht, überall da, wo die Eisenbahn den Verkehr nicht behaupten kann, weil ihr das neue Verkehrsmittel überlegen ist, soll sie den Verkehr dem jüngeren Verkehrsmittel überlassen und sich mit ihm verständigen, daß jedenfalls kein Gegeneinanderarbeiten, sondern ein Zusammenarbeiten stattfindet zum Wohle beider Verkehrsunternehmen und zum Wohle der Volkswirtschaft des ganzen Landes.