

Umschlag zu einem Wirtschaftsheft der „Frankfurter Zeitung“. Rotations-Tiefdruck. Farbe: Dunkelblau. Größe 27,5×37,5.

Cover for a commercial booklet of the "Frankfurter Zeitung". Rotary intaglio printing. Color: dark blue. Size: 10 1/2 × 14 1/2 ins.

# Frankfurter Zeitung

(Frankfurter Handelszeitung)

und Handelsblatt

(Neue Frankfurter Zeitung)

Beigegeben von Leopold Sonnenschein

Fernsprech-Sammel-Nr. Central 20202 — Fernruf 20501 — Telegramme: Zeitung Frankfurt/Main — Postcheck: Frankfurt-M 4430

## Wirtschaftsheft 8

### Zusammenarbeit der Verkehrsmittel

Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Straße steht heute im Vordergrund der Verkehrspolitik. Die Straße erlebt durch den Motor eine wirtschaftliche Hochgeburt. Im Wettbewerb des Straßenverkehrs kommt die Beförderung der Güter in Betracht. Es hat sich das stolze Traum der Verkehrspolitik der letzten hundert Jahre, das den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Binnenverkehr widerspiegelte, zu einem weit vielfältigeren Spiel der Gegenwart entwickelt: vier Verkehrsmittel des Binnenlandes, die Eisenbahn, das Binnenflöß, der Kraftwagen und das Flugzeug sind heute bemüht, erwerbenden Verkehrsbezug zu erteilen oder neuen Verkehr zu erobern.

Während aber in anderen Staaten schon frühzeitig die Eingliederung der neuen Verkehrsmittel, vor allem des Kraftwagens, in das allgemeine Verkehrsnetz begonnen hat, behandelt die deutsche Verkehrspolitik ihn als Eisenbahn der Eisenbahn, die durch staatliche Hilfen und behördliche Verehrung, ja durch ein Monopol geschützt werden müsse. Es entsteht die Gefahr, daß nicht nur der heilsame Einfluß eines gesunden Wettbewerbs unterbunden, sondern die gesamte Verkehrsentwicklung auf ein solches Gleis gedrückt, ein technisch bestmöglicher Ausbau unterbrochen und die Allgemeinheit mit einer Prämie auf Unwirtschaftlichkeit belagert würde.



Wirtschaftliche Verkehrspolitik bei steigendem Verkehr ist für staatliche Stellen unserer hochentwickelten Wirtschaft lebenswichtig. Deshalb muß die gegenseitige Verkehrsprobleme nicht nur die einzelnen Verkehrsmittel, sondern die gesamte Verkehrsinfrastruktur, die nationale und internationale. In Deutschland tritt die Frage, besonders dringend, die deutsche Wirtschaft in einen Kampf der Leistungen, den sie lebhaft und allgemein die Verkehrspolitik seit langem nicht mehr erlebt hat. Auch in der Debatte über ein Monopol zu wahren.

So liegt die Lösung. Darauf verweist dieses Heft eine Antwort zu geben. Gleich weit entfernt von träumerischem Wunsch und harter Erhaltung um jeden Preis sucht es die Richtung einer künftigen deutschen Verkehrspolitik zu bestimmen, die die wirtschaftliche Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel zum Ziele hat. Die wirtschaftliche Lösung — sie allein kann richtig sein — muß in das bewährte alte das sich entfaltende Neue einordnen, die natürlichen Vorteile und Eigenarten der einzelnen Verkehrsmittel frei sich auswirken lassen und jedem die Verkehrsleistungen zuweisen, zu denen es nach seinen Kosten und Leistungen besonders befähigt ist. Am Ende steht eine nationale Verkehrsorganisation in einem „nationalen Transportsystem“.