

Geschichtliche Arbeiten zur westfälischen Landesforschung
Wirtschafts- und sozialgeschichtliche Gruppe 12

KOMMUNALE VERKEHRSPOLITIK IN MÜNSTER 1918 BIS 1939

von

UWE GRANDKE



ASCHENDORFF MÜNSTER

1998

Inhalt

Zum Geleit	1
I. Teil	
1. Einleitung	5
1.1. <i>Kommunale Verkehrsgeschichte zwischen Alltagsgeschichte und politischer Geschichte</i>	5
1.2. <i>Definitionen der Begriffe Verkehr, Verkehrspolitik und kommunale Verkehrspolitik</i>	8
1.3. <i>Forschungsstand</i>	10
1.3.1. <i>Allgemeine Verkehrsgeschichte</i>	10
1.3.2. <i>Geschichte einzelner Verkehrszweige</i>	11
1.3.3. <i>Regionale Verkehrsgeschichte</i>	13
1.3.4. <i>Verkehrsgeschichte und Stadtgeschichte</i>	14
1.4. <i>Literatur und Quellen zu Münsters Verkehrsgeschichte</i>	17
2. Geographische und ökonomische Rahmenbedingungen	21
3. Träger kommunaler Verkehrspolitik	25
3.1. <i>Die kommunalen Selbstverwaltungsorgane</i>	25
3.1.1. <i>Grundlagen kommunaler Selbstverwaltung</i>	25
3.1.2. <i>Die Zusammensetzung der Stadtverordnetenversammlung</i>	27
3.1.3. <i>Kommissionen und Ausschüsse</i>	29
3.1.3.1. <i>Die Hafenkommision</i>	29
3.1.3.2. <i>Der Verkehrsausschuß</i>	30
3.1.4. <i>Die Stadtverwaltung im Nationalsozialismus</i>	31
3.1.5. <i>Die Polizeiverwaltung</i>	33
3.2. <i>Parteien</i>	34
3.3. <i>Bürgervereine</i>	36
3.3.1. <i>Partizipation in der demokratischen Gesellschaft</i>	36
3.3.2. <i>Zentrumsnahe Bürgervereine</i>	37
3.3.3. <i>Unabhängige Bürgervereine</i>	38
3.3.3.1. <i>Das Bürgerkomitee des Ostviertels</i>	38
3.3.3.2. <i>Bürgervereine im Südwesten</i>	39
3.3.4. <i>Bürgerinitiativen</i>	40
3.3.5. <i>Grenzen der Bürgerbeteiligung</i>	41
3.3.6. <i>Integration oder Verdrängung nach 1933</i>	42

3.4.	<i>Selbstverwaltungsorgane und andere Verbände der Wirtschaft</i>	43
3.4.1.	Der Verein der Kaufmannschaft	43
3.4.2.	Die Industrie- und Handelskammer Münster	45
3.4.3.	Der Verein Reisender Kaufleute Deutschlands	47
3.4.4.	Die Handwerkskammer Münster	48
3.4.5.	Die Innungen und die Gesamtgilde	49
3.4.6.	Der Landwirtschaftliche Kreisverein	49
3.4.7.	Sonstige Verbände	50
3.4.8.	Die Gleichschaltung der technischen Intelligenz	50
3.5.	<i>Der Verkehrsverein Münster</i>	51
3.6.	<i>Sportvereine</i>	53
3.6.1.	Wie politisch sind Sportvereine?	53
3.6.2.	Radsportverbände	54
3.6.3.	Automobilclubs	54
3.6.3.1.	Von Motorsportclubs zu Interessenvertretungen	54
3.6.3.2.	Nationalsozialistische Automobilverbände	56
3.6.4.	Luftsportverbände	57
3.6.4.1.	Die Luftfahrtvereinigung für Münster und das Münsterland e.V.	57
3.6.4.2.	Die Akademische Fliegergruppe in Münster e.V.	59
3.6.4.3.	Der Flugsport-Klub Rote Erde	59
3.6.4.4.	Vom Deutschen Luftschiffer-Verband zum Nationalsozialistischen Fliegerkorps	60
3.7.	<i>Gewerkschaften</i>	61
3.8.	<i>Der Provinzialverband Westfalen</i>	62
3.8.1.	Die Organe des Provinzialverbandes Westfalen	62
3.8.2.	Die provinzielle Straßenbauverwaltung und die provinzielle Kommunalwirtschaft	63
3.8.3.	Sonstige verkehrspolitische Aktivitäten des Provinzialverbandes	64
3.8.4.	Der Provinzialverband im Nationalsozialismus	64
3.9.	<i>Die Universität Münster in der Kommunalpolitik</i>	65
3.9.1.	Kontakte zu den Parteien	65
3.9.2.	Das Verkehrswissenschaftliche Seminar	66
3.9.3.	Die Philosophisch-Naturwissenschaftliche Fakultät	68
3.9.3.1.	Das Kraftfahr- und Flugtechnische Institut	68
3.9.3.2.	Die Landesplanung an der Universität Münster	69
3.10.	<i>Preussische Mittelbehörden</i>	70
3.10.1.	Das Regierungspräsidium Münster	70
3.10.2.	Das Oberpräsidium Westfalen	71
3.10.3.	Die nationalsozialistische Gauleitung Westfalen-Nord	72
3.11.	<i>Reichsbehörden</i>	73
3.11.1.	Die Wasserbaudirektion Münster	73
3.11.2.	Die Reichsbahndirektion Münster	73

3.11.3.	Die Oberpostdirektion Münster	75
3.11.4.	Militärische Einrichtungen	76
	<i>Zusammenfassung</i>	76

II. Teil

4.	Öffentlicher Nahverkehr mit Bussen, Straßenbahnen und Taxen	78
4.1.	<i>Die Entwicklung des Rechts der Personenbeförderung</i>	78
4.2.	<i>Straßenbahnverkehr in Münster</i>	80
4.2.1.	Die Straßenbahn vor dem Ersten Weltkrieg	80
4.2.2.	Erster Weltkrieg und Inflationsjahre	81
4.2.3.	Langsamer Ausbau der Straßenbahn 1924 bis 1930	83
4.2.3.1.	Die Wiederaufnahme des Betriebs	83
4.2.3.2.	Der zweigleisige Ausbau der Hammer Straße	83
4.2.3.3.	Das Programm zum weiteren zweigleisigen Ausbau	84
4.2.4.	Nicht realisierte Straßenbahnprojekte	90
4.2.4.1.	Die Anbindung des Klinikviertels	90
4.2.4.2.	Die Erweiterung des Netzes nach Handorf und Telgte	91
4.2.4.3.	Erweiterung nach Südwesten (Aegidii-Neustadt)	91
4.2.4.4.	Die Wiederbelebung der Verbindung durch den Verspoel	92
4.2.4.5.	Die Erschließung des Preußen-Stadions	93
4.2.5.	Die Straßenbahn in der Zeit des Nationalsozialismus	94
4.2.6.	Die Betriebsstatistik der Straßenbahn	96
4.3.	<i>Städtische Autobusse</i>	100
4.3.1.	Die erste Buslinie	100
4.3.2.	Allmählicher Ausbau des Busnetzes bis 1933	101
4.3.3.	Städtische Busse im Dienste der Wiederaufrüstung	102
4.3.4.	Konkurrenz kommunaler Anbieter	103
4.3.5.	Der Streit um Linie 9	104
4.3.6.	Die Buslinien nach Handorf	104
4.4.	<i>Fahrpreise und Sozialtarife im städtischen Nahverkehr</i>	105
4.4.1.	Theorie der Fahrpreise	105
4.4.2.	Tarife der städtischen Straßenbahn	107
4.4.3.	Tarife der städtischen Autobusse	109
4.4.4.	Sozialtarife im städtischen Nahverkehr	111
4.5.	<i>Alternativen zum bestehenden ÖPNV-Konzept</i>	112
4.5.1.	Straßenbahn, Omnibus und Oberleitungsbus	112
4.5.2.	Die Diskussion in Münster	113
4.5.3.	Vom Feuchtinger-Plan bis zur Stilllegung der Straßenbahn	115
4.6.	<i>Die Kraftpost</i>	116
4.6.1.	Die Reichspost und der föderalistische Staat	116
4.6.2.	Die nicht realisierte Kraftpostlinie nach Bielefeld	118

4.6.3.	Die Kraftpostlinie nach Dortmund	119
4.6.4.	Die Kraftpostlinien Münster - Hilstrup und Münster - Senden	119
4.6.5.	Das Projekt einer Kraftpostlinie Münster - Coesfeld	122
4.7.	<i>Die Kraftverkehr Westfalen AG</i>	122
4.7.1.	Die Gründung der Kraftverkehr Westfalen AG	122
4.7.2.	Die Kraftverkehr Westfalen AG in den Jahren 1926 bis 1933	124
4.7.2.1.	Das Verhältnis zu den Betriebsgesellschaften	124
4.7.2.2.	Der Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften (Dortmunder Verband)	126
4.7.2.3.	Aufgaben der Kraftverkehr Westfalen AG	127
4.7.2.4.	Die Kraftverkehr Westfalen GmbH als Service-Gesellschaft für den kommunalen Busverkehr	128
4.7.3.	Die Kraftverkehr Westfalen AG in der nationalsozialistischen Polykratie	129
4.7.4.	Die Verkehrsgesellschaft Münsterland mbH	131
4.7.4.1.	Die Gründung	131
4.7.4.2.	Vergebliche Versuche zum Aufbau eines Liniennetzes	132
4.7.4.3.	Die Umformung der Verkehrsgesellschaft Münsterland	133
4.7.4.4.	Der Ausbau des Liniennetzes nach 1935	135
4.8.	<i>Private Anbieter</i>	137
4.8.1.	Heinrich Krampe	137
4.8.2.	Wilhelm Assmann	138
4.8.3.	Kirberg	141
4.8.4.	Die Westfälische Autobusverkehrsgesellschaft (Ludwig Rehlke)	141
4.8.5.	Illegale Anbieter	142
4.9.	<i>Das Taxenwesen</i>	142
	<i>Zusammenfassung</i>	145
5.	Der Personenverkehr der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE)	147
5.1.	<i>Die Westfälische Landeseisenbahn als kommunales Unternehmen</i>	147
5.2.	<i>Der Personenverkehr auf der Strecke Münster - Neu Beckum</i>	150
5.3.	<i>Die Bewahrung der Selbständigkeit (1930 bis 1939)</i>	154
	<i>Zusammenfassung</i>	156
6.	Der Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn	157
6.1.	<i>Der Eisenbahnbau zwischen Münster und Dortmund</i>	157

6.2.	<i>Der Umbau des Hauptbahnhofs</i>	161
6.2.1.	Die Ausgangslage	161
6.2.2.	Die Ostaugänge und der Umbau des Bahnhofs	161
6.2.3.	Die Querung des südlichen Bahnhofsvorfeldes	164
6.2.4.	Die Umgehungsbahn	165
6.2.5.	Fahrkartenverkauf und Mitteleuropäisches Reisebüro	167
6.3.	<i>Nicht realisierte Bahnprojekte</i>	168
6.3.1.	Das Projekt einer Kleinbahn Münster - Horstmar	168
6.3.2.	Das Projekt einer Hauptbahn nach Bochum	170
6.3.3.	Die Verbindungen nach Frankfurt/Main	175
6.3.4.	Die Verbesserung der Verbindung nach Bielefeld	176
6.3.5.	Das Projekt einer Nebenbahn von Münster nach Dissen-Rothenfelde	180
6.4.	<i>Der Personenverkehr der Reichsbahn</i>	181
6.4.1.	Vorgaben der Fahrplangestaltung	181
6.4.2.	Die Einrichtung des Haltepunktes Geist	183
6.4.3.	Der Nahverkehrsfahrplan der Reichsbahn	184
6.4.4.	Der Fernverkehrsfahrplan der Reichsbahn	186
6.4.4.1.	Die Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten	186
6.4.4.2.	Die Verbindungen nach Emden und in die Nordseebäder	193
6.4.4.3.	Die Verbindungen nach Berlin	196
6.4.4.4.	Die Verbindung von Amsterdam nach Thüringen	197
6.4.5.	Die Benutzung der Züge	197
6.4.6.	Reichsbahntarife im Personenverkehr	198
	<i>Zusammenfassung</i>	200
7.	Güterverkehr	202
7.1.	<i>Der Güterverkehr der Westfälischen Landeseisenbahn</i>	202
7.2.	<i>Der Güterverkehr der Reichsbahn</i>	202
7.2.1.	Die Lage des Güterverkehrs der Reichsbahn	202
7.2.1.1.	Die Konkurrenz auf Straße und Wasserstraße	202
7.2.1.2.	Tarifliche Kampfmaßnahmen der Reichsbahn	204
7.2.2.	Münsteraner Interessen und die Reichsbahntarife	205
7.2.3.	Die Organisation des Eisenbahngüterverkehrs im Münsterland	208
7.3.	<i>Der Straßengüterverkehr</i>	208
7.3.1.	Die rechtliche Entwicklung des Straßengüterverkehrs	208
7.3.2.	Die Lastkraftwagen-Gesellschaft (Lakwa) und die Kraftverkehr Westfalen AG	211
7.3.3.	Das private Kraftverkehrswesen	212
7.3.4.	Der Ausgleich zwischen öffentlichem und privatem Kraftfahrwesen	213
7.3.5.	Entwicklungen im Straßengüterverkehr des Münsterlandes nach 1933	216

7.4.	<i>Der Hafen Münster</i>	216
7.4.1.	Die Übernahme des Privathafen Peters	216
7.4.2.	Die Anbindung des Hafens an das Bahnnetz	218
7.4.3.	Hafengebühren	219
7.4.4.	Einzugsgebiet und Entwicklung des Hafenumsatzes	221
7.4.5.	Ausbaupläne für den Hafen nach 1935	225
7.5.	<i>Das westdeutsche Kanalsystem</i>	226
7.5.1.	Der Dortmund-Ems-Kanal	226
7.5.1.1.	Der Bau des Dortmund-Ems-Kanals	226
7.5.1.2.	Ausbaupläne	228
7.5.1.3.	Der Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals	231
7.5.2.	Der Mittellandkanal	232
7.5.3.	Das Hansakanalprojekt	234
7.5.4.	Die Organisation des Verkehrs auf dem westdeutschen Kanalsystem	237
7.5.4.1.	Staatliches Schlepplmonopol und Selbstfahrverkehr	237
7.5.4.2.	Die Organisation des Schiffsverkehrs nach 1933	238
	<i>Zusammenfassung</i>	239
8.	Straßenwesen	241
8.1.	<i>Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbesitzes im Münsterland</i>	241
8.2.	<i>Innerörtliche Straßen</i>	243
8.2.1.	Durchbrüche und die Begradigung von Fluchtlinien	243
8.2.1.1.	Durchbrüche als Mittel der Straßenplanung	243
8.2.1.2.	Der Durchbruch an der Salzstraße (heute Brüningsstraße)	244
8.2.1.3.	Der Durchbruch an der Ludgerstraße	246
8.2.1.4.	Die Ost-West-Verbindungen innerhalb des Promenadenringes	249
8.2.1.5.	Der Durchbruch in der Moltkestraße	249
8.2.1.6.	Der Durchbruch von-Steuben-Straße	250
8.2.1.7.	Fußgängerpassagen	251
8.2.2.	Die Finanzierung des städtischen Straßenbaus	252
8.3.	<i>Überörtliche Straßen</i>	253
8.3.1.	Die alten Fernstraßen	253
8.3.1.1.	Fernstraßen vor der Motorisierung	253
8.3.1.2.	Verkehrszählungen auf Fernstraßen im Münsterland	255
8.3.1.3.	Der überörtliche Straßenbau der Stadt Münster	259
8.3.2.	Provinzialstraßen	260
8.3.3.	Das Reichsstraßennetz	262
8.3.3.1.	Die Planung des Reichsfernstraßennetzes	262
8.3.3.2.	Reichsstraßen	268
8.4.	<i>Der Fernverkehr in der Innenstadt</i>	271
8.4.1.	Die Führung der Fernstraßen durch die Stadt	271
8.4.2.	Die Übernahme von Provinzialstraßen durch die Stadt	274

8.4.3.	Die Ringstraße	274
8.4.4.	Umgehungsstraßen	277
8.5.	<i>Autobahnen</i>	279
8.5.1.	Erste Projekte	279
8.5.2.	Autobahnprojekte in der Weimarer Republik	279
8.5.3.	Autobahnplanungen im Raum Münster 1933 bis 1940	281
8.6.	<i>Die Entwicklung des Straßenbelags</i>	284
8.6.1.	„Der Kampf gegen den Staub“	284
8.6.2.	Die Zusammenarbeit der Straßenbauverwaltungen	285
8.6.3.	Innerörtliche Straßen	287
8.6.3.1.	Städtische Ausbauprogramme 1919 bis 1933	287
8.6.3.2.	Straßenausbau nach 1933	288
8.6.3.3.	Die Qualität des Straßenbelags	289
8.7.	<i>Tankstellen und Parkplätze</i>	293
8.7.1.	Tankstellen	293
8.7.2.	Parkplätze innerhalb des Promenadenringes	294
8.7.3.	Parkstationen mit umfassenden Serviceangeboten	296
	<i>Zusammenfassung</i>	297
9.	Radverkehr	299
9.1.	<i>Die Bedeutung des Fahrrades im Leben der Stadt</i>	299
9.1.1.	Vom Sportgerät zum Massenverkehrsmittel	299
9.1.2.	Die polizeiliche Regelung des Radverkehrs in Münster	300
9.2.	<i>Das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor</i>	301
9.2.1.	Radwachen	301
9.2.2.	Der Fahrradhandel	303
9.3.	<i>Radwege</i>	304
9.3.1.	Radwegebau bis 1927	304
9.3.2.	Radwegebau der Stadt Münster 1927 bis 1933	305
9.3.3.	Der Verein für Radfahrwege	307
9.3.4.	Die Reichsgemeinschaft für Radfahrwege	309
9.3.5.	Radwegebau in Münster und Umgebung nach 1933	312
9.3.6.	Beurteilung des Radwegebaus in Münster	313
	<i>Zusammenfassung</i>	315
10.	Motorisierung, Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit	317
10.1.	<i>Die Entwicklung des Verkehrsrechts</i>	317
10.1.1.	Gesetze und Verordnungen 1918 bis 1934	317

10.1.2.	Polizeiverordnungen in Münster	318
10.1.3.	Die Reichsstraßenverkehrsordnung	320
10.2.	<i>Verkehrsdziplin und Verkehrserziehung</i>	321
10.2.1.	Methoden der Verkehrserziehung bis 1933	321
10.2.2.	Erziehung durch Strafe (1918 bis 1925)	322
10.2.3.	Erziehung durch Aufklärung (1925 bis 1930)	323
10.3.	<i>Die Verkehrswacht (1930 bis 1933)</i>	325
10.4.	<i>Verkehrserziehung im totalen Staat</i>	326
10.5.	<i>Erfolge der Verkehrserziehung</i>	329
10.6.	<i>Verkehrssicherheit durch Straßenbaumaßnahmen</i>	330
10.6.1.	Die Haftung der Wegebaupflichtigen	330
10.6.2.	Bahnübergänge und Warnschilder	331
10.6.3.	Einbahnstraßen und Sperrungen	332
10.6.4.	Verkehrinseln, der Kreisverkehr am Ludgeriplatz und Verkehrsampeln	333
	<i>Zusammenfassung</i>	335
11.	Luftverkehr	337
11.1.	<i>Die Pionierzeit der Passagierluftfahrt (1919 bis 1925)</i>	337
11.1.1.	Die Jahre nach dem Ersten Weltkrieg	337
11.1.2.	Fehleinschätzungen	339
11.2.	<i>Die Westfälische Luftverkehrs AG</i>	342
11.2.1.	Regionale Flugesellschaften	342
11.2.2.	Die Gründung der Westfälischen Luftverkehrs AG	343
11.2.3.	Die Westfälische Luftverkehrs AG und die Luft Hansa 1925 bis 1933	344
11.2.4.	Die Übernahme des Luftverkehrs durch das Deutsche Reich	346
11.3.	<i>Münsters Beitritt zur Westfälischen Luftverkehrs AG</i>	347
11.3.1.	Versuche einer eigenständigen Luftverkehrspolitik	347
11.3.2.	Die Isolation Münsters	350
11.3.3.	Die umstrittene Kooperation mit Köln	352
11.3.4.	Die Annäherung an die Westfälische Luftverkehrs AG	353
11.3.5.	Geringer Einfluß in der Westfälischen Luftverkehrs AG	354
11.4.	<i>Münster im Luftverkehr 1927 bis 1929</i>	355
11.5.	<i>Die Sportfliegerausbildung in Münster</i>	358
11.5.1.	Die Fliegerschule Auffarth	358
11.5.2.	Die Luftverkehrsgesellschaft Münster mbH	359

11.5.3.	Der Ausbau des Flughafens Loddenheide 1926 bis 1933	360
11.6.	<i>Der Luftverkehr Münsters nach 1933</i>	362
11.6.1.	Der Abschied von der Loddenheide	362
11.6.2.	Der Flughafen Handorf	363
11.6.3.	Münster im Flugnetz der Jahre 1936 bis 1939	367
11.7.	<i>Propaganda für den Flugverkehr</i>	368
	<i>Zusammenfassung</i>	370

III. Teil

12.	Politische Entscheidungen	372
12.1.	<i>Meinungsfindung in der kommunalen Selbstverwaltung</i>	372
12.1.1.	Der Magistrat und die Verwaltung	372
12.1.2.	Die Stadtverordneten	374
12.1.3.	Kommissionen und Aufsichtsräte	377
12.1.4.	Die Verlagerung von Kompetenzen auf Vereine	379
12.2.	<i>Die Presse</i>	380
12.2.1.	Die Zeitungen in Münster	380
12.2.2.	Die Presse als Trägerin von Politik	381
12.2.3.	Die Presse als Instrument der Politik	382
12.2.3.1.	Presseerklärungen	382
12.2.3.2.	Die Rezeption der Presse in den Verwaltungen	383
12.2.4.	Die lokale Presse im Nationalsozialismus	384
12.3.	<i>Wissenschaft als Instrument der Verkehrspolitik</i>	385
12.4.	<i>Die Beeinflussung der Legislative und Exekutive</i>	386
12.4.1.	Die Abgeordneten im Landtag und im Reichstag	386
12.4.2.	Petitionen an die Exekutive und Legislative in Land und Reich	388
12.4.3.	Garantieleistungen und Subventionen von Reichsunternehmen	391
12.4.3.1.	Garantieleistungen gegenüber der Reichspost	391
12.4.3.2.	Städtische Subventionen im Eisenbahnverkehr	392
12.4.3.3.	Garantieleistungen für Wasserstraßen	392
12.4.3.4.	Garantieleistungen im Flugverkehr	394
12.5.	<i>Die Zusammenarbeit mit anderen Kommunen</i>	395
12.5.1.	Die Eisenbahnkomitees und Arbeitsgemeinschaften	395
12.5.2.	Gemeinsame Kapitalgesellschaften als kommunale Unternehmen und Interessenverbände	396
12.5.3.	Die Arbeit in kommunalen Spitzenverbänden	397
12.5.4.	Die Organisationen der Landesplanung	399
12.5.5.	Verkehrsverbände und Westfälischer Fremdenverkehrsverband	405

12.6.	<i>Verkehrsbeiräte</i>	407
	<i>Zusammenfassung</i>	409
13.	Die Funktionen des Verkehrs	411
13.1.	<i>Wirtschaft</i>	411
13.1.1.	Fremdenverkehr	411
13.1.2.	Industrieansiedlung	413
13.1.3.	Kommunale Verkehrsbetriebe: ein Schritt zur kalten Sozialisierung?	414
13.2.	<i>Raumordnung</i>	416
13.2.1.	Zentralörtlichkeit als Instrument und Ziel kommunaler Verkehrspolitik	416
13.2.2.	Pendelverkehr	417
13.2.3.	Naherholung	419
13.3.	<i>Stadtplanung</i>	420
13.3.1.	Verkehr und Stadtplanung 1919 bis 1933	420
13.3.2.	Stadtplanung 1933 bis 1945	421
13.3.3.	Stadtplanung und Verkehr im Wiederaufbau	424
14.	Beeinträchtigungen durch Verkehr und Verkehrsanlagen	427
14.1.	<i>Lärm, Staub und Erschütterungen</i>	427
14.2.	<i>Landschafts- und Naturschutz</i>	428
14.3.	<i>Denkmalschutz</i>	429
15.	Kontinuität und Wandel in der Verkehrspolitik	432
15.1.	<i>Kontinuitäten</i>	432
15.2.	<i>Veränderungen</i>	434
15.3.	<i>Grenzen einer eigenständigen kommunalen Verkehrspolitik</i>	437
16.	Quellen- und Literaturverzeichnis	439
	Verzeichnis der Tabellen	474
	Verzeichnis der Karten	478
	Verzeichnis der Abbildungen	479
	Abkürzungsverzeichnis	480
	Orts- und Personenregister	483