

question as to whether in individual cases a legal compensation responsibility exists for the unbacked costs of the companies providing public transport is submitted to a detailed analysis. Although the public transport companies should not be freed from their communal responsibilities, the movement towards a greater autonomy can be expected to produce better results. Finally, the suggestion to defiscalize the roads and to turn them over to a special fund is submitted to a critical examination.

Résumé

Tandis qu'une analyse d'écoulement historique montre, que dans le passé, aussi bien pour les chemins de fer que pour les entreprises privées du transport de personnes à courte distance, le but du profit se tient de plus en plus derrière l'orientation vers des principes (sociaux-) politiques, c'est l'élargissement des tâches de l'état sur les domaines économiques qui rend clair que les moyens d'action connus jusqu'à présent ne sont plus suffisants du point de vue organisationnel aussi bien que du point de vue financier. La question s'il y a dans le cas particulier juridiquement une obligation de faire un nouveau versement pour les dépenses non couvertes causées par des obligations ministérielles et qui existe pour les entreprises de transports publics, est profondément analysée. Quoique les entreprises de transports publics à présent ne doivent pas être dispensées de leurs devoirs économiques et communautaires, la concession d'une autonomie plus large fait espérer de meilleurs résultats au point de vue rentabilité. La proposition d'une défiscalisation des voies routières ainsi que de la transformation dans un fonds spécial est finalement soumise à une discussion critique.

Wissenschaftliche Entscheidungshilfen für Verkehrspolitik und -praxis.

50 Jahre Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln

DIPL.-VOLKSW. HERBERT BAUM UND DIPL.-VOLKSW. WOLFGANG KENTNER

I. Die Gründungsjahre: 1918—1925

Das *Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln* wurde am 25. April 1921 als deutsche Zentral-, Forschungs- und Lehrstätte des Verkehrs unter dem Namen »Institut für Verkehrslehre« errichtet. Die Gründung ging nicht, wie bei den meisten nachfolgenden Schwesterinstituten, von einem Lehrstuhlinhaber oder einem anderen Organ der Universität aus, sondern von den Spitzenorganisationen der deutschen Verkehrswirtschaft.

Diese im Oktober 1918 aufgebaute »Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe«¹⁾, die das »gesamte deutsche Land-Transport- und Verkehrsgewerbe« repräsentierte, wollte eine unabhängige wissenschaftliche Institution als Kristallisationspunkt deutscher Verkehrsforschung und -lehre ins Leben rufen. Das Ziel war die »Schaffung einer Stelle für Erforschung, Lehre und Auskunft über den gesamten kontinentalen Verkehr, in der jeder Faktor des Verkehrslebens Berücksichtigung findet, in der Theorie und Praxis vereint das Ergebnis ihrer Arbeit der Allgemeinheit zum Besten aller darbieten«²⁾.

Am 22. Februar 1920 fand auf der Wartburg bei Eisenach die Gründungsversammlung der »Gesellschaft zur Förderung der Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe« statt, die Pläne zur Errichtung eines Instituts für Verkehrslehre ausarbeitete. Als Präsident wurde *Erwin F. C. Soest*, Vorstandsmitglied einer Hagener Speditionunternehmung, gewählt und zum Geschäftsführer Dr. *Ernst Esch* mit der Auflage bestellt, sich im darauffolgenden Wintersemester an der Universität Köln für Verkehrswissenschaft zu habilitieren³⁾.

Nach einem Jahr intensiver organisatorischer Vorbereitungen konnte am 25. April 1921

¹⁾ Auf der vom 20. bis 22. Februar 1920 stattfindenden Tagung der Zentralstelle bemerkt der Bericht des geschäftsführenden Direktors, daß »die Zentralstelle heute von dem gesamten deutschen Land-, Transport- und Verkehrsgewerbe (Spedition, Möbeltransport, Schwerfuhrgewerbe, Verkehrsgewerbe) als Spitzenvertretung anerkannt wird. Es ist damit eine großzügige Organisation geschaffen, welche bemüht sein wird, gleichberechtigt neben die großen Organisationen der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft zu treten.« Vgl. o. V., Die Wartburg-Tagung der Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe vom 20. bis 22. Februar 1920. Sonderdruck (1920, Archiv), S. 30. Die Zentralstelle wurde bereits ein Jahr später vom »Reichsverband des deutschen Verkehrsgewerbes« abgelöst.

²⁾ So o. V., Gründungsversammlung der »Gesellschaft zur Förderung der Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe« am 22. Februar 1920 auf der Wartburg zu Eisenach, Sonderdruck (1920, Archiv).

³⁾ Ebenda, S. 10.

Euer Hochwohlgeboren gestatten wir uns hierdurch zu der Montag und Dienstag, den 25. und 26. April 1921 in Köln stattfindenden

**GRÜNDUNG DES INSTITUTS
FÜR VERKEHRSLEHRE**

ergebenft einzuladen.

Köln, den 12. März 1921.

Der Verwaltungsrat
der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrslehre:

Dr. Adenauer, Oberbürgermeister von Köln, Fritz Bäte, Spediteur, Hannover, Regierungspräsident Brugger, Staatskommissar der Universität Köln, Carl Diez, Mitglied des Reichstags, Radolfzell, Prorektor Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Eckert, geschäftsführender Vorsitzender des Kuratoriums der Universität Köln, Direktor Dr. Esch, Köln, Max Gerstein jun., Hagen, von Guérard, Präsident der Eisenbahndirektion Köln, Geh. Kommerzienrat Dr. Hagen, Präsident der Handelskammer Köln, Albert Heimann, Spediteur, Köln, Emil Homann, Hamburg, Direktor Fritz Huckert, Berlin, Otto Jooft, Hamburg, Wilhelm Kappes, Spediteur, Krefeld, Direktor Kalinger, Berlin; Alfred Klopheus, Barmen; Gustav Knauer, Spediteur, Berlin; Otto Levinsohn, Spediteur, Berlin; Regierungsrat Meyer, Essen; Ferdinand Morhart, Spediteur, Stuttgart; Generaldirektor Ott, Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft, Köln; Hugo Rosenberger, Spediteur, Berlin; Direktor Rugge, Berlin; Geh. Regierungsrat Dr. Sarter, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Berlin, Professor Dr. Schmalenbach, Dekan der wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultät an der Universität Köln; Dr. Walter Schmitz, Syndikus des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg; E. F. C. Soefft, Spediteur, Hagen; Generaldirektor Dr. Wulfow, Berlin.

in Köln das »Institut für Verkehrslehre« eröffnet werden. Der Verwaltungsrat der Förderergesellschaft, die gleichzeitig in »Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrslehre« umbenannt wurde, hatte Köln als Standort gewählt im Hinblick auf »seine zentrale Lage an einem Strom mit dem bedeutendsten Binnenschiffsverkehr der Welt, seine Lage als Endpunkt des Seeverkehrs, als hervorragender Eisenbahnknotenpunkt nach dem In- und Ausland«⁴⁾, aber auch, weil an der zwei Jahre zuvor wieder eröffneten Kölner Universität die Wirtschafts- und Sozialwissenschaften besonders gepflegt wurden. Hinzu kam, daß maßgebende Kölner Kreise ihre tatkräftige Unterstützung zusagten. Zu den Förderern zählten Konrad Adenauer als Oberbürgermeister der Stadt, Geheimer Kommerzienrat Dr. Hagen als Präsident der Handelskammer und Prof. E. Schmalenbach als Dekan der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät.

Die Leitung des Instituts übernahm Dr. E. Esch, zum Präsidenten der Förderergesellschaft wurde Franz Ott, Generaldirektor der Rhein- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft Köln, gewählt.

Der große Widerhall aus allen Teilen der Wirtschaft schlug sich besonders im Mitgliederbestand nieder. Bereits am Gründungstag traten 363 Mitglieder mit einer Beitragssumme von über 200 000 Mark dem Fördererkreis bei; dieser hatte sich ein Jahr später verdoppelt und umfaßte auch große Transportunternehmungen des Auslandes. Mehr als die Hälfte der Mitglieder gehörte der Spedition, Binnen- und Seeschiffahrt an, ein Viertel dem Handel und der Industrie und der Rest verteilte sich auf andere Wirtschaftsbereiche sowie auf Kammern, Verbände und persönliche Einzelmitglieder.

Der erste Institutsdirektor, Ernst Esch, stellte sich vornehmlich drei Hauptaufgaben⁵⁾:

1. Gründung eines zentralen Archivs für Verkehrswissenschaften, das eine Fachbibliothek, eine Übersicht aller in- und ausländischen Verkehrszeitschriften, eine Lichtbildsammlung und eine Abteilung mit Verkehrsstatistiken umfaßte.
2. Ausbau der Verkehrslehre zu einer eigenständigen akademischen Disziplin.
3. Ständige Verbindung zur Verkehrspraxis, um auf diese Weise die Forschungsarbeiten zu befruchten und den Studierenden Einblick in die Verkehrswirtschaft zu ermöglichen.

Sofort nach der Gründung wurde mit der wissenschaftlichen Tätigkeit begonnen. Das Institut besaß nicht nur in fast allen größeren Städten Deutschlands Mitarbeiter, sondern auch im Ausland; so etwa in Rotterdam, Zürich, Paris, Prag, Budapest, New York, Rio de Janeiro und Buenos Aires⁶⁾.

Die Forschungsergebnisse wurden über drei Publikationsorgane an die Öffentlichkeit herangetragen: Ab Oktober 1921 wurde die Wochenschrift »Der Verkehr« und ab Januar 1922 zweimonatlich die »Zeitschrift für Verkehrswissenschaft« herausgegeben. »Der Verkehr« ging aus dem offiziellen Organ der ehemaligen Zentralstelle und des Verbandes Westdeutscher Spediteure, »Transport und Verkehr«, hervor. Es sollte »das erste Fachblatt für eine den praktischen Bedürfnissen dienende wirtschaftliche und juristische Behandlung des Verkehrs in allen Erscheinungsformen« werden und enthielt neben kürze-

⁴⁾ Vgl. Esch, E., Das Institut für Verkehrslehre in Köln, die Gründe seiner Errichtung, sein Aufbau und seine Ziele, in: o. V., Die Gründung des Instituts für Verkehrslehre in Köln, Sonderdruck (1921, Archiv), S. 8–15, hier S. 10.

⁵⁾ Vgl. nachfolgend Esch, E., Institut . . ., a.a.O., S. 12 f.

⁶⁾ o. V., Bericht über die Entwicklung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrslehre, Sonderdruck (1922, Archiv), S. 4.

III. Vorlesungen und Uebungen über Verkehrswesen an der Universität Köln im Sommer-Semester 1922.

1. Volkswirtschaftslehre des Verkehrs.

- Verkehrsorganisation und Verkehrspolitik (Spezielle Volkswirtschaftslehre IV)
2 St., Do. 11—1 in V. Prof. **Wirminghaus.**
- Kolloquium über Industrie- und Verkehrspolitik.
1 St., Mo. 10—11 in VI. Prof. **Thiess.**
- Verkehrswirtschaftliche Uebungen (unter Zugrundelegung von E. Sax, Verkehrsmittel in Volks- u. Staatswirtschaft.)
2 St., Fr. 11—1 in IX. Prof. **Wirminghaus.**

2. Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs.

- Grundlagen des Güterverkehrs.
2 St., Do., Fr. 7—8 vorm. in IX. Dr. **Heider.**
- Besprechung ausgewählter Fälle von Frachtreklamationen und Entschädigungen bei Eisenbahn und Post sowie Anleitung zur praktischen Handhabung der Gütertarife.
1 St., Fr. 8—9 vorm. in IX. Dr. **Heider.**
- Grundzüge der Technik des Nachrichtenverkehrs (mit Uebungen)
2 St., Fr. 10—12 in V. **Runkel.**
- Organisation des Außenhandels-Nachrichtendienstes.
1 St., Fr. 9—10 in I. **Runkel.**
- Betriebswirtschaftslehre der privaten Verkehrsunternehmungen unter besonderer Berücksichtigung der Binnenschifffahrt und der Spedition.
2 St., Do. 8—10 in I. Dr. **Esch.**
- Seminar für Betriebswirtschaftslehre der Verkehrsunternehmungen (mit Besichtigungen).
2 St., Fr. 5—7 im Institut für Verkehrslehre. Dr. **Esch.**
- Großverkehrsfragen (Teil II)
1 St., Di. 9—10 in VIII. Oberregierungsbaurat **Rintelen.**

3. Verkehrsrecht.

- Handels- und Schiffsrecht.
5 St., Mo. bis Fr. 8—9 in IV. Prof. **Planitz.**
- Verkehrswesen und Verkehrsrecht I. Teil: Eisenbahn- und Speditionswesen unter besonderer Berücksichtigung des Frachtrechts.
2 St., Do. 10—12 in I. Dr. **Esch.**
- Uebungen über Eisenbahn- und Spedition-Frachtrecht.
2 St., Mo. 5—7 im Institut für Verkehrslehre. Dr. **Esch.**

4. Verkehrsgeographie.

- Verkehrsgeographische Uebungen.
2 St., Mi. 7—8 $\frac{1}{2}$ im Geogr. Institut. Dr. **Tuckermann.**

5. Verkehrsgeschichte.

- Geschichte des Verkehrs seit Anfang des 19. Jahrhunderts im Ueberblick.
1 St., Di. 5—6 in VII. Prof. **Kuske.**

IV. Sonderlehrgang für Spedition vom 3. bis 15. Juli 1922.

Veranstaltet vom Institut für Verkehrslehre.

- Verkehr und Weltwirtschaft.
Mo. 3. VII., 9—10. Geheimrat Prof. Dr. **Thiess.**
- Die wirtschaftliche Lage des Speditionsgewerbes seit dem Krieg.
Mo. 3. VII., 10—12. Direktor **Böhm,**
Rhenus Transportgesellschaft Köln.
- Die europäischen Großverkehrswege.
Di. 4. VII., 9—10. Dr. **Napp-Zinn.**
- Die Entwicklung der Organisationen des Speditionsgewerbes.
Di. 4. VII., 10—12. E. F. C. **Soest,**
i. Fa. A. Kinkel G. m. b. H. Hagen.
- Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Speditionsgewerbes.
Di. 4. VII., 12—1. Dr. **Heider.**
- Der betriebswirtschaftliche Aufbau eines Speditionunternehmens.
Mi. 5. VII., 9—12. Direktor Dr. **Esch.**
- Aus der Geschichte des Speditionsgewerbes.
Do. 6. VII., 9—10. Dr. **Klersch.**

Euer Hochwohlgeboren gestatten wir uns hierdurch zu der am Samstag, den 1. Juli 1922 zu KÖLN AM RHEIN stattfindenden

EINWEIHUNG DES NEUBAUS DES INSTITUTS FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

verbunden mit der ordentlichen

MITGLIEDER-VERSAMMLUNG
DER GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG
DES INSTITUTS FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

ergebenft einzuladen.

Gesellschaft zur Förderung des Instituts
für Verkehrswissenschaft

DER PRÄSIDENT:

Ott

DER DIREKTOR:

Dr. Esch

KÖLN, den 31. Mai 1922.

ren Abhandlungen ein Verkehrs-Archiv, in dem »Nachrichten über die jüngsten Änderungen in sämtlichen Zweigen des Verkehrswesens zur Veröffentlichung« kamen⁷⁾. Die Zeitschrift für Verkehrswissenschaft brachte demgegenüber wissenschaftliche Abhandlungen von grundsätzlicher Bedeutung, eine Verkehrsrundschau und regelmäßige Literaturbesprechungen. Im gleichen Jahr wurde die Buchreihe des Instituts mit einer Arbeit über die Unternehmungen in der Rheinschiffahrt eröffnet.

Die Eingliederung des Instituts als Lehr- und Forschungsstätte in die Kölner Universität erfolgte schnell und reibungslos. Am 25. April 1922 wurde eine Namensänderung in »Institut für Verkehrswissenschaft« beschlossen⁸⁾. Die Vorlesungen und Übungen über das Verkehrswesen wurden — wie ein Blick in das Programm der Lehrveranstaltungen im Sommer-Semester 1922 beweist — ausgebaut und vor allem um betriebswirtschaftliche Themen und die Behandlung internationaler Verkehrsfragen erweitert. Daneben gab es ein Kolloquium über Verkehrspolitik und für eine breitere Öffentlichkeit periodische Vortragsreihen, die aus rund 20 Einzelvorträgen je Semester bestanden, überregionale Tagungen und für Praktiker Sonderlehrgänge über das Speditions-, Eisenbahn- sowie Binnenschiffahrtswesen, die sich teilweise auf mehrere Wochen erstreckten und zu denen Teilnehmer aus dem In- und Ausland kamen⁹⁾.

Der Schwerpunkt der wissenschaftlichen Lehrtätigkeit lag im »Verkehrswissenschaftlichen Seminar«, das seit dem Wintersemester 1921/22 abgehalten wurde. Wegen des starken Andrangs mußte es zwei Jahre später in ein Mittel- und Hauptseminar mit der Verpflichtung zur Anfertigung einer schriftlichen Arbeit aufgeteilt und ab Sommersemester 1924 um ein Oberseminar erweitert werden¹⁰⁾.

Außeres Zeichen der Integration in die Universität war der Umzug in einen eigenen Neubau auf dem Gelände der historischen Bottmühle am Ubierring in unmittelbarer Nähe der damals noch am Rhein liegenden Universität¹¹⁾. Die endgültige Anerkennung als Universitätsinstitut erfolgte am 18. Dezember 1923. Seitdem trägt das Institut die Bezeichnung »Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln«¹²⁾. Der

⁷⁾ So verschiedene Rundschreiben aus dem Jahre 1921 (Archiv). Das von Dr. J. Klersch bearbeitete Verkehrs-Archiv erschien später als selbständiger Teil der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.

⁸⁾ Durch den Namenswechsel sollte zum einen »das Arbeitsgebiet des Instituts, das sich gleichmäßig auf Forschung und Lehre erstreckt, genauer bezeichnet« und zum anderen »einer Verwechslung seines Arbeitsfeldes mit der Verkehrslehre als Bestandteil der Betriebswirtschaftslehre vorgebeugt« werden. Vgl. hierzu o. V., Bericht über die Ordentliche Mitgliederversammlung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln am 1. Juli 1922, Sonderdruck (1922, Archiv), S. 3 und Napp-Zinn, A. F., Das Institut für Verkehrswissenschaft und das Verkehrswissenschaftliche Studium an der Universität Köln, 2. Auflage Köln 1938, S. 4.

⁹⁾ Vgl. etwa o. V., Arbeitsplan des Instituts für Verkehrslehre Köln, Wintersemester 1921/22, Sonderdruck (1921, Archiv), S. 11 ff. und S. 14; o. V., Arbeitsplan des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln für das Sommersemester 1923, Sonderdruck (1923, Archiv), S. 6 f. — Der außerordentlich erfolgreiche Speditionskursus wurde außer in Köln auch noch in Breslau abgehalten. Die Vorträge erschienen als zweiter Band der Buchreihe in zwei Auflagen.

¹⁰⁾ Vgl. im einzelnen Esch, E., Die Pflege der Verkehrswissenschaft an der Universität Köln und am verkehrswissenschaftlichen Institut, in: Ders., Das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Köln 1924, S. 13–15.

¹¹⁾ Zuvor waren die Arbeitsräume des Instituts in der Friedrich-Wilhelm-Straße 7 und die der Geschäftsleitung am Augustinerplatz 5 untergebracht.

¹²⁾ Nach § 2 der ebenfalls am 18. Dezember 1923 genehmigten Satzung besaß das Institut die Aufgaben, (a) als Forschungsinstitut die sich aus dem gesamten Verkehrswesen ergebenden Fragen wissenschaftlich zu erforschen, insbesondere in ihrer volkswirtschaftlichen, betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Bedeutung, (b) als Lehrinstitut auf den Ausbau der Verkehrswissenschaft hinzuwirken, insbesondere die Studierenden der Universität Köln durch Einrichtung verkehrswissenschaftlicher Seminare und Übungen zu verkehrswissenschaftlichen Studien und Forschungen anzuregen, durch Veranstaltung von Lehrkursen

neue Vorstand des Instituts setzte sich zusammen aus dem Institutsdirektor Privatdozent Dr. *Esch*, Geheimrat Prof. Dr. *Thiess* und Prof. *Schmalenbach*. Mit der Verfügung vom 26. März 1924, wonach die Verkehrswissenschaft als Haupt- oder Nebenfach für die Diplomprüfungen für Kaufleute und Handelslehrer gewählt werden konnte, war ein Hauptziel der Initiatoren des Institutes, die Schaffung einer deutschen Zentralstätte für die Pflege der Verkehrswissenschaft, erreicht und damit die Gründungsphase abgeschlossen.

Die Aufbaujahre waren geprägt von der Zustimmung und Unterstützung breiter Wirtschaftskreise bei der Errichtung einer »deutschen Zentralstätte für die wissenschaftliche Erforschung und Lehre des Verkehrswesens, zur Fortentwicklung der deutschen Wissenschaft, zum Nutzen der deutschen Wirtschaft«¹³). Hervorzuheben ist die initiative Tätigkeit des Institutsleiters *Esch*, der vor allem während der Hochinflation die großen finanziellen Schwierigkeiten einfallsreich zu überwinden wußte. Er pflegte nicht nur umfangreiche und fruchtbare Kontakte zur verkehrswirtschaftlichen Praxis, sondern auch zu verkehrswissenschaftlichen Institutionen des Auslandes. So organisierte er etwa im Herbst 1924 eine dreimonatige Studienreise nach den USA und leitete einen Studentenaustausch mit der George-Town-University in Washington ein¹⁴). Er hat ein großes Verdienst um die Anerkennung der Verkehrswissenschaft zu einem besonderen Zweig der Wirtschaftswissenschaften¹⁵). *Ernst Esch* legte Anfang des Jahres 1925 die Leitung des Instituts nieder, blieb diesem aber als Vorstandsmitglied und der Universität als Privatdozent und seit 1929 als a. o. Professor eng verbunden.

II. A. F. Napp-Zinn — Festigung und Ausbau: 1925—1938

Am 1. Juli 1925 übernahm der damalige Privatdozent Dr. *A. F. Napp-Zinn* die Leitung des Institutes, an dem er bereits während der ersten beiden Gründungsjahre als wissenschaftlicher Assistent tätig gewesen war. Er erfüllte zunächst den Auftrag, eine »Sammelstätte der Verkehrsliteratur« zu schaffen, indem er die Fachbibliothek katalogisierte und systematisch ausbaute sowie die Karten- und Lichtbildsammlungen erweiterte. Neben einem Tarif- und Sammelarchiv wurde in den Jahren 1927—1930 der Grundstock zu einer Sammlung von Geschäftsberichten und Satzungen von Unternehmen des Verkehrswesens und der Verkehrsmittelindustrie sowie von Verkehrsverbänden gelegt. Seit dieser Zeit diente die Bücherei auch verstärkt als Materialsammel- und Auskunftsstätte für das

der Praxis des Verkehrs Gelegenheit zur Erlangung vertiefter und umfassender Kenntnisse der Verkehrsfragen zu geben. Diese Aufgaben sollten in ständiger Fühlungnahme mit dem praktischen Verkehrsleben, jedoch in völliger wissenschaftlicher Unabhängigkeit gelöst werden.

¹³) *Esch, E.*, Institut . . . , a.a.O. (1924), S. 3.

¹⁴) Vgl. beispielsweise, *Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln*, Jahresbericht 1924, Sonderdruck (1925, Archiv), S. 4.

¹⁵) Vgl. hierzu *Esch, E.*, Verkehrswissenschaft als besonderer Zweig der Wirtschaftswissenschaften, in: *Ders.*, Institut . . . , a.a.O., S. 6—13; und ausführlicher in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 2. Jg. (1923), Heft 3/4, S. 3—20. Danach ist Verkehrswissenschaft als Teil der Wirtschaftswissenschaften »die wissenschaftliche Durchdringung des Verkehrswesens auf der Grundlage der allgemeinen volkswirtschaftlichen, weltwirtschaftlichen, betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Erkenntnisse, unter Heraushebung und Zusammenfassung der für das Verkehrsleben eigentümlichen Erscheinungen, sowie unter Klarstellung des Zusammenhanges der im Verkehr wirksamen Kräfte volkswirtschaftlicher, weltwirtschaftlicher, betriebswirtschaftlicher und rechtlicher Art«.

ausländische Verkehrswesen. Zum 10-jährigen Jubiläum umfaßte der Schrifttumsbestand bereits über 7300 Bände und Broschüren, 420 Geschäftsberichte und 180 laufende Fachzeitschriften des In- und Auslandes¹⁶).

Prof. *Napp-Zinn* gab die nunmehr vierteljährlich erscheinende Zeitschrift für Verkehrswissenschaft unter Mitwirkung der Professoren *E. v. Beckerath*, *K. Thiess* und *E. Esch* heraus¹⁷). Er begründete eine weitere Buchreihe, die »Sammlung Rheinischer Verkehrsstudien«, in der Monographien über das rheinische Verkehrswesen, die aus einer Erhebung über den Nahverkehr im rheinisch-westfälischen Industriegebiet hervorgingen, veröffentlicht wurden. Das Institut arbeitete außerdem maßgeblich an der großen Enquête des Vereins für Socialpolitik über moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung mit. Das Interesse einer breiten Öffentlichkeit an der Institutsarbeit wurde mit zwei stark beachteten Tagungen geweckt: Im Jahre 1927/28 wurden die ökonomischen Wechselbeziehungen zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahn und im Jahre 1930 diejenigen zwischen Kraftwagen und Eisenbahn behandelt. Dabei zeichneten sich als neuer Forschungsschwerpunkt die betriebswirtschaftlichen Probleme der einzelnen Verkehrszweige ab.

Infolge der Weltwirtschaftskrise setzte ein starker Mitgliederschwund ein, der die Institutsarbeit in ihrer finanziellen Basis bedrohte. Daher richteten sich die Bemühungen von *Napp-Zinn* auf Zuschüsse der Universität. Während das Institut bisher aus Universitäts- und Fakultätsstiftungen nur gelegentliche Zuwendungen erhielt, wurden ihm ab 1. Oktober 1935 regelmäßige Unterstützungen zuteil¹⁸). Im gleichen Jahr erkannte das Reichswissenschaftsministerium die Verkehrswissenschaft als ein verstärkt zu pflegendes akademisches Fach an und stellte Richtlinien für dessen Förderung und Finanzierung auf¹⁹). Damit wurde erreicht, daß sich an der Finanzierung sowohl öffentliche Körperschaften des Reiches, des Landes Preußen und der Stadt Köln als auch sämtliche Verkehrszweige und Kreise der Verkehrsnutzer beteiligten²⁰).

In seiner 13-jährigen Institutsführung legte *A. F. Napp-Zinn* ein festes wissenschaftliches Fundament, auf dem das Institut seine »Aufgabe einer deutschen Zentralstätte für die wirtschaftswissenschaftliche Behandlung des Verkehrswesens«²¹), allen wirtschaftlichen Widerwärtigkeiten zum Trotz, erfüllen konnte. Er baute die Lehr- und Forschungstätigkeit erfolgreich aus²²) und forderte dabei stets, die Verkehrswissenschaft als eine einheit-

¹⁶) Vgl. auch *Napp-Zinn, A. F.*, Das Institut für Verkehrswissenschaft 1921—1931. Rückblick und Ausblick, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 9. Jg. (1931), S. 157—160, hier S. 157.

¹⁷) Ab 3. Jahrgang 1925, Heft 3.

¹⁸) *Napp-Zinn, A. F.*, Jahresbericht 1935 des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Sonderdruck (1936, Archiv).

¹⁹) Dem Institut wurden aufgrund einer Verfügung vom 17. April 1936 mit Wirkung vom 1. Januar 1936 Beiträge aus dem beim Reichsverkehrsministerium unter Beteiligung von Reichsbahn, Reichspost, sechs Reichsverkehrsgruppen und weiterer Körperschaften gebildeten Verkehrswissenschaftlichen Forschungsfonds gewährt. Siehe auch *Napp-Zinn, A. F.*, Jahresbericht 1936 des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Sonderdruck (1937, Archiv), S. 1.

²⁰) Die Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln beschloß am 9. Mai 1936 eine Namensänderung in »Gesellschaft der Freunde und Förderer des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln«, um damit die ideellen Beziehungen zu seinen Förderern stärker zu betonen. Vgl. auch *Napp-Zinn, A. F.*, Jahresbericht 1936 . . . , a.a.O., S. 3.

²¹) *Napp-Zinn, A. F.*, Das Institut für Verkehrswissenschaft, in: *Ders.*, Das Institut für Verkehrswissenschaft und das Verkehrswissenschaftliche Studium an der Universität Köln, 2. Aufl., Köln 1938, S. 3—14, hier S. 3.

²²) Für die Studierenden wurde der Kontakt zur Praxis durch ein reichhaltiges Programm an Studienreisen ins europäische Ausland und im Jahre 1937 für 7 Wochen nach den USA hergestellt.

liche Disziplin zu sehen²³). Dazu trug auch sein reiches literarisches Wirken und sein internationaler Ruf als Gelehrter bei, der sich beispielsweise in einer Berufung in den Ehrenausschuß des »Institut Scientifique d'Etudes des Communications et des Transports« in Paris niederschlug. Obwohl er dem Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrat beim Reichsverkehrsministerium seit dessen Gründung im Jahre 1935 angehörte, wurde er drei Jahre später aus politischen Gründen seines Amtes als Institutsleiter enthoben.

III. P. Berkenkopf — Erhaltung und Neubeginn: 1939—1962

Am 1. Juli 1938 übernahm Prof. Dr. E. v. Beckerath kommissarisch die Leitung des Instituts, ehe Prof. Dr. Dr. Paul Berkenkopf das Ordinariat für Wirtschaftliche Staatswissenschaften an der Universität Köln und damit auch die Institutsleitung am 1. April 1939 übertragen wurde. Mit der Berufung von Prof. Berkenkopf erfolgte eine Zäsur in der Institutsgeschichte. Erstmals bestimmte nicht mehr die Förderergesellschaft den Institutsdirektor, sondern dieses Amt wurde an einen ordentlichen Universitätslehrstuhl gebunden.

Im Jahre 1940 zog das Institut in die Nähe der inzwischen in Köln-Lindenthal angesiedelten Universität um²⁴), konnte aber wegen der Kriegereignisse seine Aufgaben nur noch unzulänglich erfüllen und mußte nach der Zerstörung des Institutsgebäudes im Jahre 1944 seine Arbeit einstellen.

Ein wirksamer Neubeginn wurde erst am 24. November 1948 mit der Wiedererrichtung der Förderergesellschaft unter ihrem Vorsitzenden Baron von Oppenheim gesetzt²⁵). Im November 1949 konnte Prof. Berkenkopf unter Mitwirkung von Fachkollegen auch die *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* neuerlich herausgeben²⁶).

Die im Zuge des Wiederaufbaues einsetzende Erweiterung des Instituts erfolgte durch die Einrichtung besonderer Abteilungen für bestimmte Problemkreise oder einzelne Verkehrsträger. So entstanden die neuen Abteilungen »Luftfahrt und Luftverkehr« im Jahre 1955, »Eisenbahn« und »Binnenschifffahrt« im Jahre 1956 sowie unter Leitung von Prof. Dr. Dr. Wilhelm Böttger »Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs« im Jahre 1957. Die bereits 1950 eingerichtete Abteilung »Verkehrssicherung und Unfallverhütung« wurde 1954 zur »Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Stadtverkehr und Verkehrssicherheit« erweitert. Sie entwickelte sich zu einem selbständigen Forschungsinstitut, das seit Oktober 1969 als interdisziplinäre Universitäreinrichtung unter dem Namen »Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit« (AFO) anerkannt ist und über das Amt eines Direktors, das der Leiter des Kölner Verkehrsinstitutes in Personalunion inne hat, mit dem Mutterinstitut verbunden bleibt.

²³) Vgl. hierzu etwa Napp-Zinn, A. F., Um die Einheit der Verkehrswissenschaft, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 32. Jg. (1961), S. 187—194.

²⁴) Das neue Heim in der Geibelstraße 17 wurde Anfang April 1940 bezogen. Das der Gesellschaft der Freunde und Förderer des Instituts für Verkehrswissenschaft gehörige Haus »An der Bottmühle 2« wurde im August 1940 an die Stadt Köln verkauft. Vgl. *Berkenkopf, P.*, Jahresberichte 1939, 1940, Köln, Sonderdruck (1940/1941, Archiv).

²⁵) Er wurde im Jahre 1952 von Dr. Horatz, Generaldirektor der Felten & Guillaume Carlswerk AG, Köln, abgelöst, an dessen Stelle von 1956 bis 1963 Bergassessor a. A., Dr. Ing. E. h. A. Sobl, Generaldirektor der August-Thyssenhütte AG, Duisburg, trat.

²⁶) Der Herausgeberkreis erstreckte sich neben Prof. Berkenkopf auf die Professoren Most (Heidelberg), Napp-Zinn (Mainz), Risch (Hannover), Schulz-Kiesow (Hamburg), Müller (Aachen), Pirath (Stuttgart) und Schmitt (Münster).

Die Abteilung »Dokumentation« umfaßt vor allem zwei Arbeitsgebiete: Sie gibt seit Anfang des Jahres 1956 in Verbindung mit dem Zentralverein der deutschen Binnenschifffahrt monatlich die »Dokumentation der Deutschen Binnenschifffahrt« heraus und arbeitet am Dokumentationsdienst der Deutschen Bundesbahn mit, der monatlich die »Kurzauszüge aus dem Schrifttum für das Eisenbahnwesen« veröffentlicht.

Damit aktuelle Forschungsergebnisse der Verkehrswirtschaft und -politik schnell zugänglich gemacht werden können, wurde im Jahre 1957 eine weitere Buchreihe, die »Forschungsberichte des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln« herausgegeben, in der bisher 12 Studien erschienen sind.

Unter der Amtsführung von Prof. Berkenkopf wurde das Institut nach den Erfordernissen von Verkehrswissenschaft, -politik und -praxis systematisch erweitert. Die Forschungsarbeiten reichten von den beim Wiederaufbau Deutschlands anstehenden Organisations- und Ordnungsproblemen bis zu umfangreichen Studien über die Verkehrsentwicklung und -ordnung der Sowjetunion und der Vereinigten Staaten. Der Direktor des Institutes versuchte dabei, die Basisfunktion des Verkehrs in »die Gesamtschau der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und staatspolitischen Zusammenhänge« einzubetten und so weit notwendig, sozialethisch zu fundieren²⁷).

Die wiedererstarke Bedeutung des Instituts spiegelte sich auch in der Berufung Paul Berkenkopfs zum Vorsitzenden des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium wider. Dieses Amt übte er wie die Institutsleitung bis zu seinem Tod am 15. Dezember 1962 aus. Danach wurde das Institut von Prof. Dr. Dr. W. Böttger bis zum 1. März 1963 kommissarisch geführt.

IV. Die Zeit seit 1963

Am 1. 3. 1963 übernahm der neu berufene Ordinarius für Wirtschaftliche Staatswissenschaften, Prof. Dr. Rainer Willeke, die Leitung des Instituts. In einer programmatischen Ansprache vor der Mitgliederversammlung der Gesellschaft zur Förderung des Kölner Instituts für Verkehrswissenschaft am 18. 10. 1963 erläuterte er das Selbstverständnis des Instituts, das seine Aufgabe — Ratgeber, Kritiker und Fortschrittbereiter für Verkehrswirtschaft, Verwaltung und Politik zu sein — in Kontinuität mit dem Übernommenen, aber auch unter Einbau neuer wirtschaftswissenschaftlicher Erkenntnisse und Methoden anzugehen habe: Die Entwicklung der Volkswirtschaftstheorie und der wirtschaftspolitischen Forschung, der statistischen Methodenlehre und der Ökonometrie, der Finanzwissenschaft und Betriebswirtschaftslehre findet in einer modern verstandenen Verkehrswissenschaft Eingang.

Wenngleich der Wirtschaftswissenschaftler für die ökonomische Perspektive zuständig ist, so muß zu einer kompetenten Aussage doch auch ein Mindestmaß an verkehrstechnischem und -rechtlichem Verständnis vorausgesetzt werden. Das Institut für Verkehrswissenschaft in Köln erfüllt durch seinen interdisziplinär zusammengesetzten Kreis von Mitarbeitern, die auch im ökonomischen Fach aus den verschiedensten Schulen kommen, diese Voraussetzung.

²⁷) Vgl. im einzelnen Willeke, R., In memoriam Paul Berkenkopf, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 34. Jg. (1963), S. 187—193.

Unter der Leitung des Institutsdirektors sind in der Regel 10 bis 12 Wissenschaftliche Mitarbeiter mit Forschungsaufgaben beschäftigt, die teils in hausinterner Kooperation, teils im Erfahrungsaustausch mit anderen Forschungsgruppen ihre Arbeiten durchführen. Stets geschieht dies in Zusammenarbeit mit der in- und ausländischen Verkehrspraxis, die durch ihr Verständnis, ihre Auskunftsbereitschaft und Anregungsfreudigkeit der Forschung den wirklichkeitstreuen Bezug gibt.

Das übernommene Organisationsprinzip der Abteilungsbildung wurde zunächst beibehalten. Immer deutlicher zeigte sich jedoch, daß die der verkehrswissenschaftlichen Analyse gestellten Problemkreise an Komplexität zunahmten und nicht mehr allein aus dem Blickfeld einzelner Verkehrsträger geklärt werden konnten. Diese Feststellung führte zu einer Auflockerung der Abteilungsbildung. Die verkehrsträgerbezogene Forschung wurde abgelöst durch funktionsbezogene Querschnittsarbeiten, die die anstehende Problemanalyse für die beteiligten Verkehrsarten simultan betreibt. Diese aufgabenbedingte Veränderung der Organisationsstruktur erlaubt es nach wie vor, die weit verästelten Verbindungen zur Verkehrspraxis zu pflegen und auszubauen. Auch die traditionellen Abteilungsangelegenheiten – Sammlung und Dokumentation des Schrifttums, Auskunftserteilung und Beratung – werden weiterhin voll wahrgenommen. Der Bibliothekausbau wurde weitergeführt; gegenwärtig beläuft sich der Bestand auf 20 000 Bücher und Schriften, das Tarifarchiv umfaßt 2200 Bände. Die Dokumentationsarbeit des Instituts – im Jahr 1970 wurden etwa 500 Beiträge aus dem Binnenschiffahrtsbereich und 800 aus dem Eisenbahnwesen besprochen – ist neuerdings eingegliedert in die von der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister koordinierte und in modernen Datenverarbeitungssystemen auf der Grundlage eines international gültigen Thesaurus gespeicherte zentrale Verkehrsdokumentation.

Die Tätigkeit und die Entwicklung des Instituts findet die tatkräftige Unterstützung und Anteilnahme der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln e. V. In seit 1965 halbjährlich erscheinenden »Informationen« wird den Mitgliedern der Fördergesellschaft Einblick in die Institutsarbeiten gegeben, ergänzt durch den offiziellen Bericht zur jährlichen Mitgliederversammlung. Alle zwei Jahre findet im Anschluß an diese Veranstaltung ein öffentlicher Vortrag statt, mit dem maßgebliche Persönlichkeiten aus dem Verkehrsbereich zu grundlegenden Fragen Stellung nehmen²⁸⁾. Die Vorsitzenden der Gesellschaft, der am 30. 3. 1970 verstorbene Dr. *Hellberg* in den Jahren 1963 bis 1968 und Direktor *Volmer* seit 1968 sowie die Vorstandsmitglieder in den Jahren 1963–1971, Ministerialdirigent Dr. *Beine*, Generaldirektor Dr. *Burckhardt*, Direktor Dr. *Geile*, Rechtsanwalt *Rehker*, Direktor Dipl.-Kfm. *Schmidt*, Präsident *Stukenberg*, Konsul *Vitger*, Direktor Dipl.-Kfm. *Wienke*, förderten die Institutsentwicklung.

²⁸⁾ *Seebohm, H.-Ch.*, Gegenwartsfragen der deutschen und europäischen Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 194–211.
Schaus, L., Eingriff und Zurückhaltung der öffentlichen Gewalt auf dem Gebiet des Verkehrs, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 71–81.
Willeke, R., Verkehr in einer wachsenden Wirtschaft, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 37. Jg. (1966), S. 203–211.
Aberle, G., Investitionsprobleme bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 37. Jg. (1966), S. 212–221.
Hamm, W., Elemente eines neuen verkehrspolitischen Programms, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 40. Jg. (1969), S. 213–220.

Jedes wissenschaftliche Bemühen strebt nach Resonanz und Wirkung. Dazu darf festgestellt werden, daß ein wachsender Teil der Forschungsergebnisse in der Verkehrswirklichkeit Beachtung findet, zur kritischen Überprüfung anregt oder gar Entscheidungsgrundlage wird. Die Materialien werden der Öffentlichkeit dargeboten in der Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft mit bisher 25 Bänden, in den Forschungsberichten mit insgesamt 12 Heften, in den über den jeweiligen Auftraggeber anzufordernden Gutachten, in eigenständigen Veröffentlichungen, in der von Professor *Willeke* herausgegebenen²⁹⁾ »Zeitschrift für Verkehrswissenschaft« im 42. Jahrgang, die ihre Stellung als verkehrswissenschaftliches Periodikum gefestigt hat, und in den vom Institut halbjährlich herausgegebenen »Informationen«. Der Institutsdirektor, Prof. Dr. *Willeke*, hat als Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, des Beirats der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Beraterkommission für Grundsatzfragen der regionalen und städtischen Verkehrsplanung Gelegenheit, diese Gremien von den im Institut erarbeiteten Ergebnissen zu unterrichten. Hinzu tritt die Öffentlichkeitsarbeit des Institutsdirektors und seiner Mitarbeiter durch Vorträge sowie durch die Teilnahme an Round-Table-Diskussionen und Kolloquien. Auch die Zusammenarbeit des Instituts mit der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft verstärkte sich seit 1963. Das Institut für Verkehrswissenschaft beteiligte sich hier an Vorbereitung, Gestaltung und wissenschaftlicher Leitung der Kurse »Problemkreis Binnenhafen« 1966, »Problemkreis Luftverkehr« 1967, »Aktuelle Probleme des Eisenbahnverkehrs« 1969 und »Fragen des gewerblichen Straßengüterverkehrs« 1970.

Die Forschungsarbeit des Instituts versucht, die Spannweite des Spektrums »Verkehr« in ihrem Programm einzufangen. Anregungen und Aufträge kommen aus der Verkehrspolitik – besondere Erwähnung verdienen das Bundesverkehrsministerium und das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen – sowie von Verbänden und Firmen. Wesentliche Beiträge entstammen auch der persönlichen Initiative der Mitarbeiter, die in selbständigen Abhandlungen vielfach theoretische Grundlagenforschung betreiben.

In hochentwickelten Volkswirtschaften mit weltweit aufgefächerten und intensiven Produktions- und Absatzverflechtungen prägen und bestimmen Verkehrssektor und gesamtwirtschaftliche Entwicklungsdynamik sich wechselseitig. Die Abhängigkeiten von Verkehr und Wirtschaftswachstum, Konjunkturlage, strukturellen und regionalwirtschaftlichen Gegebenheiten müssen erkennbar und kalkulierbar sein, wenn die Verkehrspolitik mit ihren Initiativen nicht in Gegensatz zum wirtschaftspolitischen Programm geraten will. Die Analyse der Zusammenhänge von Verkehr und gesamtwirtschaftlicher Entwicklung gehört zur ständigen Forschungsarbeit des Kölner Instituts. Prof. *Willeke* untersuchte in mehreren Beiträgen die grundlegenden Beziehungen von Verkehr und Wirtschaftskreislauf³⁰⁾. In einer Untersuchung für den Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wurden die Wirkungen öffentlicher Verkehrsinvestitionen auf das Wachstum in der Bundesrepublik Deutschland behandelt und gleichzeitig Wege

²⁹⁾ Die Herausgabe erfolgte unter Mitwirkung der Professoren Dr. *Kittel* (Offenbach), Dr. *Lambert* (Stuttgart), Dr. *Most* (Mainz), Dr. *Napp-Zinn* (Frankfurt/Main), Dr. *Predöhl* (Münster), Dr. *Schulz-Kiesow* (Hamburg).

³⁰⁾ Vgl. *Willeke, R.*, Verkehrspolitik, in: *Hax, K.* und *Wessels, Th.* (Hrsg.), Handbuch der Wirtschaftswissenschaften, Band II. Volkswirtschaft, 2., überarbeitete und erweiterte Auflage, Köln und Opladen 1966, S. 309–342. *Willeke, R.*, Verkehr, in: Herder-Staatslexikon, 6., völlig neu bearbeitete und erweiterte Auflage, 8. Band, Freiburg 1963, S. 150–162.

zu einer wachstumseffizienten Investitionspolitik gewiesen. Wachstums- und Konjunkturpolitik stehen oft in Zielkonkurrenz. Jede Wachstumsforschung sollte daher begleitet sein von einer komplementären Analyse der kurzzeitigeren Konjunkturreffekte; hierzu untersuchte das Institut die konjunkturellen Auswirkungen von Investitionen und preispolitischen Maßnahmen im Verkehrssektor.

Viele raum- und strukturwirtschaftliche Entwicklungsprogramme verwenden den Verkehr als Ingredienz ihrer Maßnahmenmischung. Geläufige Vermutungen über die Wirksamkeit von Infrastrukturinvestitionen sichern jedoch keineswegs den bestmöglichen Einsatz der Produktionsfaktoren. Das Institut für Verkehrswissenschaft hat die ökonomische Berechtigung einer Reihe von Projekten, insbesondere die entwicklungs-trächtigen Kanalbauten und die Hinterland und Umland belebende Wirtschaft deutscher und internationaler See- und Binnenhäfen untersucht. Ein wichtiger Faktor für die sanierungsbedürftige Region ist ein hoher Industriebesatz, den die Politik oft über die Tarifgestaltung zu erreichen sucht; mit empirischen Rechnungen liefert das Institut seinen Beitrag zum Fragenkreis des transportkostenoptimalen Standorts.

Einen zweiten Forschungsschwerpunkt bildet die Verkehrsordnungsproblematik. Die Suche nach einem dem Verkehrsbereich angemessenen ordnungspolitischen Leitbild hat in Köln Tradition. So mußte auch das 1967 vorgelegte verkehrspolitische Programm der Bundesregierung Gegenstand erläuternder, kritischer und weiterführender Analysen werden³¹⁾.

Die Ordnungsproblematik verdeutlicht sich in besonderem Maße bei der Behandlung des Güterkraftverkehrs. Um hier einen Reformansatz für die Bundesrepublik Deutschland zu finden, wurden vorbereitend die Praktiken der Kapazitätsregulierung in den EWG-Ländern, Großbritannien, Österreich, der Schweiz und den USA kritisch gegenübergestellt. Die Wirkungen neu festgesetzter Höchstzahlen wurden untersucht, verbunden mit Empfehlungen für eine verbesserte Marktzugangspolitik. In einer zum gewerblichen Güterkraftverkehr notwendigen Komplementärbehandlung des Werkverkehrs wurde eine systemgerechte Einordnung des Werkfernverkehrs auf der Straße in eine gesteuerte Verkehrskonzeption erarbeitet³²⁾. Nachdem Ansätze für die Eisenbahn und Binnenschifffahrt, für den Luftverkehr und für den Rohrfernleitungsverkehr unter Verwendung internationaler Erfahrungen überprüft waren, konnten Elemente eines geschlossenen Ordnungsbildes markiert werden, in dem die Kapazitätsregulierung als Instrument einer gesteuerten Liberalisierung zum Einsatz kommt³³⁾. Neuerdings setzt sich die Erkenntnis durch, daß auch der Stadtverkehr nicht mehr dem bisherigen Wildwuchs überlassen werden kann, daß vielmehr auch hier ein systemkonformes Steuerungskonzept zur Anwen-

³¹⁾ Willeke, R. u. a., Verkehrspolitik vor der Entscheidung. Eine kritische und weiterführende Untersuchung zum verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung, Frankfurt am Main 1968; Willeke, R., Verkehrspolitik vor der Wende? in: Wirtschaftsdienst, 47. Jg. (1967), S. 547 ff.; Aberle, G., Gesamtwirtschaftliche Aspekte des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 39. Jg. (1968), S. 1 ff.; sowie Willeke, R., Zwischenbilanz zum Leber-Plan, in: Wirtschaftsdienst, 50. Jg. (1970), S. 471-475.

³²⁾ Willeke, R. und Aberle, G., Der Werkfernverkehr auf der Straße im System einer gesteuerten Wettbewerbsordnung in der Verkehrswirtschaft (= Forschungsberichte des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Heft 12), Düsseldorf 1968.

³³⁾ Willeke, R., Kapazitätsbeschränkung als Instrument der Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 177-193; Willeke, R. und Aberle, G., Die Regelung des Marktzugangs als Bestandteil einer gesteuerten Wettbewerbsordnung für den Güterkraftverkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 38. Jg. (1967), S. 1-34. Willeke, R., Margentarife - ein Weg zur Wettbewerbsordnung des Verkehrs? in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 35. Jg. (1964), S. 71-81.

dung kommen sollte. Im Kölner Institut wurde hierzu ein praktikabler, marktähnlicher Lenkungsmechanismus vorgestellt³⁴⁾.

Jede ordnungspolitische Konzeption muß eine ökonomisch effektvolle Arbeitsteilung zwischen den Verkehrssystemen gewährleisten. Für die Bereiche des Personen- und auch des Güterverkehrs hat sich das Institut an der Erarbeitung wirtschaftlicher Koordinationssysteme beteiligt. Die allgemeine Wirtschaftstheorie bietet eine Reihe von Kriterien an, die ein Effizienzoptimum anzeigen und die auch in Studien der Verkehrspolitik ihren Niederschlag gefunden haben. In ihrer formalen Struktur brillant und bestechend, in ihrer logischen Geschlossenheit fehlt diesen Koordinationsmodellen - wie in mehreren Arbeiten des Instituts nachgewiesen wurde - die überzeugende Anwendungsfähigkeit.

Als praktikabel hat sich dagegen die Ermittlung der Bedingungen bestmöglicher Arbeitsteilung aufgrund umfassender Leistungs- und Kostenvergleiche herausgestellt. In einer Vielzahl von Untersuchungen des Instituts wurde quer durch alle Transportsysteme und für verschiedenste Verkehrsmärkte versucht, die optimale Arbeitsteilung zu bestimmen. So wurden Studien erstellt für die Aufgabenverteilung von Binnenschifffahrt, Eisenbahn und Güterkraftverkehr im Seehafenzu- und -ablauf von Containern, im Rhein-See-Verkehr, im Güterverkehr zwischen Süd- und Mitteleuropa, im Zu- und Ablauf der Binnenhäfen, im Güterfernverkehr unter Einschluß des Werkverkehrs, im Konkurrenzverhältnis zwischen Bahn und Post sowie zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr in Ballungsgebieten.

Unabdingbar für rationale Verkehrspolitik ist eine breite empirische Faktenkenntnis. Ausgangstatbestände und Reaktionen des Verkehrsmarktes müssen bekannt sein, wenn der Maßnahmeninsatz sein Ziel nicht verfehlen will. Intensive und vielgestaltige Veränderungen im Verkehrsbereich erfordern laufende Bestandsanalysen der Leistungs- und Kostenverhältnisse, der Angebots- und Nachfragestrukturen, verbunden mit einer Prognose der Variablenentwicklung, die im Institut unter Verwendung der Ökonometrie und der Techniken der sozialökonomischen Verhaltensforschung erarbeitet wird.

Speziell angelegte Verkehrsmarktanalysen wurden durchgeführt im Güterkraftverkehr, auf dem Transportmarkt von Binnenschifffahrt, Eisenbahn und Güterkraftverkehr im Seehafenzu- und -ablauf mit Containern, auf dem Güterverkehrsmarkt in der Relation Mittel-/Südeuropa, bei den deutschen Binnenhafenzu- und -ablaufverkehren, im Hinterlandverkehr der deutschen und Benelux-Seehäfen, in verschiedenen Binnenhafengewerkschaften, bei den nicht bundeseigenen Eisenbahnen, auf dem Rohrleitungsverkehrsmarkt im Speditionsgewerbe. Die Nachfrageelastizität auf Güterverkehrsmärkten wurde in einem verallgemeinernden Ansatz zu fassen versucht. Einen besonderen Akzent setzte das Kölner Institut bei den Marktuntersuchungen des Luftverkehrs. Im Personennahverkehr liegen Studien über Nachfrage und Kosten im individuellen und öffentlichen Verkehr vor.

Hervorhebung verdient die 1964 einsetzende Mitarbeit des Instituts am Generalverkehrsplan des Landes Nordrhein-Westfalen mit einer Bestandsanalyse der öffentlichen und

³⁴⁾ Vgl. Willeke, R., Der Einsatz preispolitischer Instrumente als Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten, in: Economisch Instituut Tilburg (Hrsg.), Het prijsmechanisme in het verkeer? Studietag 10. 9. 1968 Tilburg, S. 814.1-814.10; Willeke, R., Auf dem Wege zu einer neuen Nahverkehrskonzeption, in: Internationales Verkehrswesen, 21. Jg. (1969), S. 45-48; Willeke, R., Die wirtschaftlichen Umriss zukunftsgerichteter Lösungen für den Verkehr in Städten und Ballungsgebieten, in: Haus der Technik e. V. (Hrsg.), Vortragsveröffentlichungen, Heft 261, Essen 1970.

privaten Binnenhäfen und Umschlagstellen, der Systemanalyse »Binnenhäfen« und der Analyse der landseitigen Einzugsgebiete bedeutender öffentlicher Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen.

Einen weiteren Forschungsschwerpunkt des Instituts für Verkehrswissenschaft bildet die Tarifpolitik der Verkehrsträger. Wettbewerbsveränderungen durch neue Transporttechniken, strukturelle Veränderungen des Verkehrsaufkommens, Bedeutungswandel der Nachfragedeterminanten, zunehmende Liberalisierung mit einem Dickicht von Regel- und Ausnahmepreisen, Sondervereinbarungen, Margentarifen: All das ist Anlaß genug, die Tarifpolitik in das Forschungsprogramm einzubeziehen. Die Tätigkeit des Instituts reicht von allgemeinen Untersuchungen der preispolitischen Möglichkeiten und Grenzen im Güter- und Personenverkehr über die Auswirkungen von Margentarifensystemen³⁵⁾ bis hin zu Detailstudien über Preisbildungsprozesse verschiedener Verkehrssektoren.

Theorie und Politik der Verkehrsinfrastruktur werden in den letzten Jahren als Arbeitsgebiet des Kölner Instituts besonders gepflegt. Das Forschungsfeld der Verkehrsinfrastruktur stellt die Verkehrswissenschaft vor ein weit aufgefächertes Problembündel, dessen wesentliche Elemente die Abgabepolitik, die Investitionspolitik, die Wahl einer leistungsfähigen Organisationsform und der Wegefinanzierungsaspekt sind. Die Behandlung dieses Fragenkomplexes wird vordringlich, seit man erkannt hat, daß der multi-sektorale Ausbau der Infrastrukturkapazitäten in hochentwickelten Volkswirtschaften ein nachhaltiges Wachstumspotential darbietet.

Die einseitige Kostenorientierung, die zahlreiche Programme über Infrastrukturabgaben beherrscht, wurde im Institut zurückgewiesen³⁶⁾. Es präsentierte statt dessen das Kosten- und Marktpreis integrierende »Modell eines unternehmerisch betriebenen Angebots von Verkehrswegeleistungen«, in dem ein marktstrategisch differenziertes, d. h. Belastbarkeitsgrade und Grenzkostenerfordernisse berücksichtigendes Nutzungsentgelt erhoben wird. Die Weiterführung der Wegekostenüberlegungen mündet in preispolitischen Konzepten für die Benutzung knapper Verkehrsflächen in Städten und Ballungsräumen; hierzu wurde in einer Reihe von Untersuchungen eine Vielzahl in- und ausländischer Ansätze kritisch überprüft und weitergeführt.

Die investitionspolitische Komponente des Verkehrswegebbaus wurde vom Institut für Verkehrswissenschaft in Köln in einer Anzahl von vorbereitenden Gutachten für den Generalverkehrsplan des Landes Nordrhein-Westfalen aufgegriffen; so wurden zur Abklärung des Planungsstandes zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen die Neu- und Ausbauplanungen im Bereich der Binnenwasserstraßen, der Binnenhäfen, des Schienenverkehrs, des Straßennetzes, der Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze und der Rohrfernleitungen in mehrjähriger Arbeit untersucht. Mehrere Spezialstudien behandelten Investitionsprogramme für deutsche Binnen- und Nordseehäfen, für den Flughafenbau und für Nahverkehrslösungen in Ballungsgebieten unter Berücksichtigung zukunftssträchtiger Konstruktionen. Erst eine sorgfältige Investitionsplanung sichert die höchstmögliche Effektivität der Investitionspolitik. Als Planungsinstrument hat in den vergangenen Jahren die Nutzen-Kosten-Analyse Eingang in die Verkehrswissenschaft gefunden. Im Institut für Verkehrswissenschaft wurde in mehreren Veröffentlichungen diese gesamtwirtschaftlich ausgerichtete Planungsrechnung einer kri-

³⁵⁾ Willeke, R., Margentarife . . . , a.a.O., S. 71–81.

³⁶⁾ Vgl. Willeke, R. und Aberle, G., Zur Lösung des Wegekostenproblems (= Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e. V., Nr. 4), Frankfurt am Main 1970.

tischen Durchsicht unterzogen, wobei die Notwendigkeit der Konstruktion eines Standardmodells klar hervortrat, das den Wirtschaftlichkeitskalkül objektiviert und Manipulationsmöglichkeiten minimiert. Konkret angewendet wurde die Nutzen-Kosten-Analyse auf die Beurteilung von Straßenbauprogrammen im Hinblick auf eine Reduktion der Unfallfolgekosten³⁷⁾. Für den Stadtverkehr wurde die Verminderung der Stauungskosten durch verstärkten Omnibus- und Taxiverkehr, durch Einsatz von Stadtwagen, von Kraftwagen mit neuen Antriebsarten, durch Infrastrukturinvestitionen für den individuellen und öffentlichen Verkehr und durch Einführung von Abgabensystemen für den Individualverkehr untersucht. Neuartige Überlegungen erfuhren auch der organisatorisch-institutionelle Rahmen der Verkehrsinfrastruktur. Hierbei wurde ein Defiskalisierungsmodell entworfen, in dem die Verkehrswege aus den Haushalten von Bund, Ländern und Gemeinden ausgegliedert und in ein gemeinsames Sondervermögen der Gebietskörperschaften umgestaltet werden. Auch zum Fragenkreis der Wegefinanzierung präsentierte das Kölner Institut in mehreren Arbeiten eine Reihe von Vorschlägen zum Einbau der Kreditmarktpolitik, zur Abgeltung außerverkehrlicher Funktionen, zum Finanzierungsbeitrag der Entgelte und zur Abdeckung von Defiziten. Neben dem allgemeinen Ansatz einer Finanzierungstheorie wurden am konkreten Fall der städtischen Infrastruktur des individuellen und öffentlichen Verkehrs bisherige Finanzierungspraktiken zu verbesserten Techniken weitergeführt.

Der Verkehr als Forschungsobjekt erfordert die Einbeziehung aller Methoden und Perspektiven der ökonomischen Theorie. Die wissenschaftliche Problembehandlung erreicht ihre intensivste Wirkung in der Beratung der Politik. Hierzu ist jedoch auch die fundierte Kenntnis der einzelwirtschaftlichen Gegebenheiten und ihres Beziehungsreichtums notwendig. Das Kölner Institut hält über seine Forschungsabteilung »Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs«, unter der Leitung von Prof. Dr. Dr. Böttger, Verbindung zur modernen Betriebswirtschaftslehre und Betriebspraxis. In der betriebswirtschaftlichen Abteilung entstanden Arbeiten über die betriebswirtschaftliche Struktur verschiedener Binnenhäfen, über Probleme des Huckepackverkehrs, über den Rationalisierungseffekt der Schubschiffahrt und vor allem über die Kostenrechnung der Verkehrsbetriebe sowohl in methodisch-theoretischer Sicht³⁸⁾ als auch in exemplarischen Fallstudien von Binnenhäfen, bei Wasserstraßen, im gebrochenen Güterverkehr und im Luftfrachtverkehr.

Die Aktivität des Instituts richtet sich nicht nur auf die Verkehrspraxis, sondern erreicht im Zusammenwirken mit dem Seminar für Verkehrswissenschaft der Universität Köln auch den Lehr- und Ausbildungsbereich der Hochschule.

Seminar und Institut für Verkehrswissenschaft führen die Studierenden in die Methodik verkehrswissenschaftlicher Analyse, in die historischen Grundlagen, in Ergebnisse und Erkenntnisse ein, die im Wahlfach »Verkehrswissenschaft« bei der Diplomprüfung für Kaufleute, Volkswirte und Handelslehrer vom Kandidaten zu beherrschen sind. Die Ausbildung der Studierenden lag seit 1963 in den Händen von Professor Dr. Willeke, Ordinarius für Wirtschaftliche Staatswissenschaften, der Honorarprofessoren Dr. Dr. Böttger und Dr. Nießen, des außerplanmäßigen Professors Dr. Linden und der Lehrbeauftragten Dr. Jacobs, Dr. Precht und Dr. Garbe. Unterstützt wird die Lehrarbeit

³⁷⁾ Willeke, R., u. a., Möglichkeiten einer Wirtschaftlichkeitsrechnung im Straßenbau unter besonderer Berücksichtigung der Unfallkosten (= Forschungsberichte des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Heft 11), Düsseldorf 1967.

³⁸⁾ Böttger, W., Kosten und Kostenrechnung bei Güterverkehrsbetrieben, Düsseldorf 1968.

von den Seminarassistenten; ebenso beteiligen sich auch die Mitarbeiter des Instituts an Vorbereitung und Durchführung der Lehrveranstaltungen und Exkursionen sowie an der Beratung bei Diplomarbeiten und Dissertationen. Als fruchtbar hat sich die Präsenz aller Assistenten und Wissenschaftlichen Mitarbeiter an dem von Prof. Dr. Willeke geleiteten »Verkehrsseminar« erwiesen, wo aktuelle Forschungserkenntnisse an die Studierenden weitergeleitet werden. Das Lehrprogramm umfaßt die Basisvorlesung Verkehrspolitik, Spezialvorlesungen wie Ordnungspolitik, Verkehrsplanung und -finanzierung, Verkehrsprognosen, Kosten- und Kostenrechnungen im Güterverkehr und im Containerverkehr, Eisenbahnpolitik, Probleme der Deutschen Bundesbahn, Kooperation der europäischen Eisenbahnen, Binnenschiffahrtspolitik, Tarifpolitik im Güterkraftverkehr, Management in Speditionsbetrieben, Güterverkehrsmärkte, Verkehrspolitik in Ballungsräumen, Luftverkehr, ökonomische Probleme des Post- und Fernmeldewesens, Rechtsgrundlagen der Verkehrsbetriebe, Organisation und Wirtschaftsführung der Verkehrsbetriebe.

Obligatorisch für die Studierenden ist die Teilnahme am Verkehrsseminar, das neben der Behandlung der wirtschaftstheoretischen Grundlagen und aktueller verkehrspolitischer Probleme ein Bild des verkehrswissenschaftlichen Forschungsstandes bietet, wobei Gastvorträge von Persönlichkeiten aus Verkehrspolitik, -wirtschaft und -verwaltung einen plastischen Einblick in ihre Aufgaben, Meinungen und Absichten geben.

Dokumentation der wissenschaftlichen Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, 1961–1970*)

I. Forschungsberichte

– 1961 –

1. Gutachten über Notwendigkeit und Möglichkeiten einer Verbesserung der Hinterland-Verkehrswege der Seehäfen Hamburg und Lübeck (*P. Berkenkopf*)
2. Probleme des Kurzstreckenluftverkehrs in Westdeutschland, insbesondere in Nordrhein-Westfalen und dem angrenzenden Westeuropa (*V. Porger*)
3. Untersuchung von Luftverkehrsergebnissen des Kurzstreckendienstes (*V. Porger, H. D. Heinrich*)

– 1962 –

4. Die künftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf den beiden nordrhein-westfälischen Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn während des Zehnjahreszeitraums 1961–70 (= Technische und Volkswirtschaftliche Berichte des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Nordrhein-Westfalen, Nr. 59) (*V. Porger*)
5. Die Tarife im Straßengüterverkehr der EWG-Länder (*G. Klaus*)
6. Ergebnisse von Stichprobenerhebungen bei einzelnen IATA-Agenten in Nordrhein-Westfalen über die Höhe des Buchungsaufkommens an Flugpassagen während der Jahre 1957–1960. Eine Aufkommensanalyse (*V. Porger*)
7. Neue Vorschläge zur Lösung des Standortproblems von Flugplätzen in Nordrhein-Westfalen (*V. Porger, T. Sauer*)

– 1963 –

8. Die Koordinierung der Verkehrsträger im Güterverkehr Großbritanniens seit 1959 (= Technische und Volkswirtschaftliche Berichte des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Nordrhein-Westfalen, Nr. 61) (*L. Opladen, T. Sauer*)
9. Methoden der Kostenermittlung und Kostenrechnung beim Umschlagsbetrieb der öffentlichen Binnenhäfen (*H. Schmitz*)
10. Der Einfluß des Baues des Nord-Süd-Kanals auf die Wettbewerbsfähigkeit der Ruhrkohle (*U. Klimke*)
11. Die abrechnungspflichtigen Landessondertarife des Landes Nordrhein-Westfalen als Grundlage für die Ermittlung von Daten und für die kritische Betrachtung des Tarifniveaus in diesem Bereich des gewerblichen Güternahverkehrs (*L. Opladen, G. Klaus*)
12. Gutachten über die geplante Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt (*W. Böttger, P. Schulz-Kiesow*)
13. Der organisierte Wettbewerb im niederländischen Güterkraftverkehr – ein Beispiel für die europäische Güterkraftverkehrspolitik? (*E. Hirsch*)

*) Zusammengestellt von Dipl.-Volksw. *Kunibert Schmidt*

14. Das Problem der fixen Kosten bei nicht ausgenutzter Kapazität in der Binnenschifffahrt (*G.-W. Hulsman*)
15. Antwerpen und sein Hinterland. Funktion der Standortgrundlagen, Verkehrswege, Transportkosten und Wettbewerb (*H.-J. Gaffron*)

– 1964 –

16. Zur Frage der Selbstkostendeckung bei Wasserstraßenbauten (= Technische und Volkswirtschaftliche Berichte des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Nordrhein-Westfalen, Nr. 63) (*G. Klaus*)
17. Die voraussichtliche Entwicklung des Fluggastaufkommens auf dem Flughafen München-Riem bzw. auf einem neuen Großflughafen München bis zum Jahre 1975 (*V. Porger*)
18. Voraussichtlicher Luftverkehrsbedarf in Nordrhein-Westfalen in den Jahren 1971–1980 und mögliche Zuordnung zu einem dritten Verkehrsflughafen (Standort im Raum Dortmund – Hamm – Münster – Gütersloh) und den Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn (*V. Porger*)
19. Betriebswirtschaftliche Untersuchung eines kommunalen Hafens und die daraus resultierenden allgemeingültigen Erkenntnisse (*W. Böttger*)
20. Betriebswirtschaftliche Untersuchung des Hafens Mainz (*W. Böttger*)
21. Zur Problematik der fixen Kosten bei Eisenbahnen (*G. H. Wind*)
22. Rationalisierungsmöglichkeiten in Betrieben des öffentlichen Personen-Nahverkehrs (*P. Kaufmann*)
23. Die Entwicklungsaussichten des Kurzstreckenluftverkehrs auf Liniendienstbasis während des Zeitraumes 1971–1980, beurteilt aufgrund des zu erwartenden Standes der Luftfahrzeugtechnik (*V. Porger*)

– 1965 –

24. Die Regulierung der Verkehrsleistungskapazität unter besonderer Berücksichtigung des Güterkraftverkehrs in den Ländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft sowie in Großbritannien, Österreich, der Schweiz und den USA (*R. Willeke, G. Aberle, G. Klaus, E. Schaefer*)
25. Entwicklung und mögliche Probleme des Luftverkehrs zwischen West-Deutschland und West-Berlin unter besonderer Berücksichtigung des Landes Nordrhein-Westfalen (*W. Hermsen*)
26. Verkehrsstromanalyse des Aufkommens auf den neun Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik Deutschland (*V. Porger*)
27. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Lande Nordrhein-Westfalen (*U. Klimke*)
28. Probleme des Huckepackverkehrs. Welche verkehrswirtschaftlichen Gründe haben verursacht, daß der Huckepackverkehr trotz geeigneter technischer Lösungen noch keine weitere Verbreitung gefunden hat? (= Transportkette. Forschungsberichte der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr, Heft 9/1965) (*W. Böttger*)
29. Die betriebswirtschaftlichen Vorteile der auf dem Rhein und den angrenzenden Wasserstraßen angewandten Formen der Schubschifffahrt im Vergleich mit den traditionellen Betriebsformen der Binnenschifffahrt (*W. Böttger, G. Aberle, H. Schmitz*)
30. Gegenwärtiger Stand von Planungen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen und – soweit von Auswirkungen auf das Land Nordrhein-Westfalen – von Verkehrsplanungen in anderen Räumen: Die Neu- und Ausbauplanungen im Bereich der Binnenwasserstraßen (*E. Schirmer*)

31. Gegenwärtiger Stand von Planungen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen und – soweit von Auswirkungen auf das Land Nordrhein-Westfalen – von Verkehrsplanungen in anderen Räumen: Die Neu- und Ausbauplanungen im Bereich der Binnenhäfen (*E. Schirmer*)
32. Gegenwärtiger Stand von Planungen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen und – soweit von Auswirkungen auf das Land Nordrhein-Westfalen – von Verkehrsplanungen in anderen Räumen: Die Neu- und Ausbauplanungen im Bereich des Schienenverkehrs (*U. Klimke*)
33. Gegenwärtiger Stand von Planungen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen und – soweit von Auswirkungen auf das Land Nordrhein-Westfalen – von Verkehrsplanungen in anderen Räumen: Die Neu- und Ausbauplanungen im Bereich des Straßennetzes (*R. P. Vogt*)
34. Gegenwärtiger Stand von Planungen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen und – soweit von Auswirkungen auf das Land Nordrhein-Westfalen – von Verkehrsplanungen in anderen Räumen: Die Neu- und Ausbauplanungen im Bereich der Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze (*A. Rommel*)
35. Gegenwärtiger Stand von Planungen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen und – soweit von Auswirkungen auf das Land Nordrhein-Westfalen – von Verkehrsplanungen in anderen Räumen: Die Neu- und Ausbauplanungen im Bereich der Rohrfernleitungen (*A. Rommel*)

– 1966 –

36. Die Bedeutung der öffentlichen Investitionspolitik im Verkehrswesen für das wirtschaftliche Wachstum in der Bundesrepublik Deutschland (*R. Willeke, N. Kloten, G. Aberle*)
37. Untersuchung des Bedarfs an Güterverkehr, insbesondere des Bedarfs an Güterkraftverkehr (*U. Klimke, R. P. Vogt*)
38. Stand und künftige Entwicklung des Aufkommens im Personenluftverkehr auf dem Flughafen Nürnberg bis zur Mitte des kommenden Jahrzehnts (*K. Brodbeck, V. Porger*)
39. Gutachten über die künftige Tarifgestaltung für das mitteleuropäische NATO-Pipeline-System (*A. Rommel*)
40. Der Einfluß der unterschiedlichen Regelung der Abgabepflicht für die Benutzung von Wasserstraßen im EWG-Bereich auf die Wettbewerbsfähigkeit der abhängigen Wirtschaft (*W. Böttger*)
41. Bestandsaufnahme und Analyse der Binnenhäfen und Umschlagsstellen im Lande Nordrhein-Westfalen
 - I. Teil: Öffentliche Häfen
 - II. Teil: Private Häfen
 (*E. Schirmer, H. Schmitz, W. Viernow*)
42. Die landseitigen Einzugsgebiete bedeutender öffentlicher Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen (*W. Böttger, E. Schaefer*)

– 1967 –

43. Die Bedeutung der öffentlichen Häfen für die Stadt Köln und deren Wirtschaftsraum (*W. Viernow*)
44. Europäische Flugliniennetzplanung und -gestaltung (*V. Porger*)
45. Die Problematik der Marktzugangsbeschränkung für den Güterfernverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse des Landes Nordrhein-Westfalen (*W. Freimuth*)

46. Transportökonomische Untersuchung zur Wahl eines Industriestandorts (*K. Brodbeck, L. Stuber*)
 47. Systemanalyse des Luftverkehrs: Fluggeräteanalyse (*V. Porger*)
 48. Systemanalyse »Binnenhäfen«, Bd. 1: Umschlagsbetriebe (*E. Schirmer, H. Schmitz, W. Viernow*)

– 1968 –

49. Systemanalyse »Binnenhäfen«, Bd. 2: Lagerei- und Verkehrsbetriebe (*W. Freimuth, E. Schirmer, G. Schub, L. Stuber*)
 50. Entwicklungstendenzen und Rationalisierungsmöglichkeiten der Düsseldorfer Häfen und ihre Bedeutung für den Düsseldorfer Wirtschaftsraum (*R. Willeke, W. Viernow*)
 51. European Short-Haul Intercity Air Passenger Transportation Study. Eine Pilotstudie (*K. Brodbeck, W. Kentner*)
 52. Die Auswirkungen einer besonderen Besteuerung des grenzüberschreitenden gewerblichen Nahverkehrs und des Werkgüterverkehrs auf Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (*W. Böttger*)

– 1969 –

53. Verkehrswissenschaftliche Untersuchung der Güterverkehrsströme zwischen der iberischen Halbinsel und Mitteleuropa (Belgien/Luxemburg, Niederlande, BRD) (*R. Willeke, W. Freimuth, L. Stuber, D. Engler*)
 54. Möglichkeiten einer ökonomischen Aufgabenteilung der Binnenverkehrsträger im Seehafenzulauf und -ablauf von Containern unter besonderer Berücksichtigung der Binnenschifffahrt (*G. Schub, W. Kentner*)
 55. Die ordnungspolitische Problematik des Rohrfernleitungsverkehrs unter besonderer Berücksichtigung ausländischer Regelungen (*W. Viernow*)
 56. Die Kostenrechnung im Luftfrachtverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Beförderung von Fracht und Post bei Passagierflugzeugen (gemischter Verkehr) und des Regionalverkehrs im Lande Nordrhein-Westfalen (*W. Böttger*)

– 1970 –

57. Grundlagen, Wandlungen und Zukunftsaussichten der Frankfurter Binnenhafenwirtschaft (*W. Böttger, W. Viernow*)
 58. Eisenbahn und Post in ihrem Zusammenwirken ein Instrument planvoller Verkehrsgestaltung (*K. Brodbeck*)
 59. Preispolitische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsteilung in Städten und Ballungszentren (*H. Baum*)
 60. Die Verbindung von Preis- und Investitionspolitik bei der Lösung von Stauungsproblemen im Straßenverkehr (*W. Kentner*)
 61. Möglichkeiten und Voraussetzungen eines Rhein-See-Containerverkehrs (*G. Schub*)
 62. Bestimmungsgründe der unterschiedlichen Entwicklung der Beneluxhäfen und der deutschen Nordseehäfen sowie Möglichkeiten und Grenzen einer deutschen Seehafenpolitik in gesamtwirtschaftlicher Sicht (*D. Engler*)
 63. Die Angebotsentwicklung im innerdeutschen Linienluftverkehr während des Zeitraums 1964 bis 1969 unter besonderer Berücksichtigung der Verbindungen der beiden nordrhein-westfälischen Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn (*V. Porger*)

II. Veröffentlichungen des Instituts

A. Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln

64. *Rogmann, R.-N.*, Verkehrspolitik und Konjunkturpolitik. Verkehrspreise und -investitionen als Mittel staatlicher Konjunkturpolitik (Band 18), Düsseldorf 1961
 65. *Klaus, G.*, Der Güterkraftverkehr als Objekt nationalstaatlicher Politik in den Ländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft unter besonderer Berücksichtigung der Tarifgestaltung (Band 19), Düsseldorf 1964
 66. *Maushardt, V.*, Die Neckarkanalisation und ihre raumwirtschaftlichen Auswirkungen (Band 20), Düsseldorf 1966
 67. *Aberle, G.*, Die Grundlagen einer ökonomischen Verkehrskoordination unter besonderer Berücksichtigung des Zu- und Ablaufverkehrs der Binnenhäfen (Band 21), Düsseldorf 1966
 68. *Schmitz, H.*, Die Kostenrechnung der öffentlichen Binnenhäfen und Möglichkeiten eines kostenorientierten Preissystems (Band 22), Düsseldorf 1967
 69. *Klimke, U.*, Die Investitionspolitik deutscher Nordseehäfen unter besonderer Berücksichtigung der Tendenz zu wachsenden Schiffsgrößen im Massengutverkehr (Band 23), Düsseldorf 1968
 70. *Freimuth, W.*, Zur Frage der Kontingentierung des gewerblichen Straßengüterfernverkehrs in einer marktwirtschaftlich orientierten Wirtschaftsordnung (Band 24), Düsseldorf 1969
 71. *Stuber, L.*, Die Seehafentarifpolitik der deutschen Eisenbahnen (Band 25), Düsseldorf 1969

B. Forschungsberichte des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln

72. *Opladen, L.*, Der Einfluß der Beförderungssteuer auf die Wettbewerbslage des Güter- und Personenverkehrs der Deutschen Bundesbahn (Heft 7), Düsseldorf 1962
 73. *Klaus, G.*, Begriffe für Leistungs- und Kostenanalysen im Binnenverkehr (Heft 8), Düsseldorf 1963
 74. *Aberle, G. / Schirmer, E.*, Leistungsanalyse und Kostenrechnung im gebrochenen Verkehr. Die Umschlagsvorgänge zwischen Schiene/Straße und in den Binnenhäfen (Heft 9), Düsseldorf 1964
 75. *Precht, G. M.*, Die Interstate Commerce Commission im Verfassungs- und Wettbewerbskonzept der USA (Heft 10), Düsseldorf 1966
 76. *Willeke, R. / Bögel, H.-D. / Engels, K.*, Möglichkeiten einer Wirtschaftlichkeitsrechnung im Straßenbau unter besonderer Berücksichtigung der Unfallkosten (Heft 11), Düsseldorf 1967
 77. *Willeke, R. / Aberle G.*, Der Werkfernverkehr auf der Straße im System einer gesteuerten Wettbewerbsordnung in der Verkehrswirtschaft (Heft 12), Düsseldorf 1968

C. Dissertationen

(Soweit nicht unter A. aufgeführt)

78. *Stabenau, H.*, Die Koordinierung der Binnenverkehrsträger über die Beförderungspreise. Voraussetzungen, Möglichkeiten und Grenzen einer selbstkostenorientierten Beförderungspreisbildung (1961)

79. Schödermeyer, J. W., Die Entwicklung und Zusammensetzung des Personenkraftwagenbestandes in Westeuropa. Eine retrospektive Analyse (1961)
80. Lüring, I., Die Problematik der Investitionen im Verkehrswesen (1961)
81. Opladen, L., Verfälscht die Beförderungssteuer die Wettbewerbsbedingungen bei der Deutschen Bundesbahn? (1961)
82. Koch, H., Die Problematik bei der Elektrifizierung von Eisenbahnen im Hinblick auf die Bahnstromsysteme (1963)
83. Fuchs, W., Gebührenstraßen als Mittel der Straßenbaupolitik (1964)
84. Wind, G. H., Zur Problematik der fixen Kosten bei Eisenbahnen (1964)
85. Gaffron, H.-J., Antwerpen und sein Hinterland. Funktion und Standortgrundlagen, Verkehrswege, Transportkosten und Wettbewerb (1964)
86. Hirsch, E., Die Ordnung des gewerblichen Güterkraftverkehrs in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft durch eine Kapazitätssteuerung – unter besonderer Berücksichtigung der niederländischen Güterkraftverkehrspolitik (1964)
87. Hulsman, G.-W., Das Problem der fixen Kosten bei nicht ausgenutzter Kapazität in der Binnenschifffahrt (1964)
88. Wagner, H. R. H., Heutige Möglichkeiten gemeinwirtschaftlicher Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr (1965)
89. Schaefer, E., Die Koordinierung von Schiene und Straße im Güterfernverkehr unter besonderer Berücksichtigung der österreichischen Verkehrspolitik (1965)
90. Heinrich, H. D., Die wirtschaftliche Entwicklung und Bedeutung des Weltluftfrachtverkehrs unter besonderer Berücksichtigung des grenzüberschreitenden Luftfrachtverkehrs der Bundesrepublik Deutschland (1966)
91. Vogt, R. P., Der interne Wettbewerb im planmäßigen Personenluftverkehr auf dem Nordatlantik. Ein Beitrag zum Problem des außertariflichen Wettbewerbs der Luftverkehrsgesellschaften (1967)
92. Jansen, K., Grundlagen der Tarifpolitik bei der Deutschen Bundespost (1968)
93. Loers, R., Die Bedeutung der Materiallager bei großen Luftverkehrsbetrieben und ihr Einfluß auf deren Investitionsplanung. Untersucht an Hand des Beispiels eines Luftverkehrsbetriebes (1968)
94. Bögel, H.-D., Raumordnung und Verkehr unter besonderer Berücksichtigung der Bedeutung von Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen für die industrielle Standortbildung und die räumliche Ordnung der Wirtschaft (1969)
95. Mertens, Th., Der Beitrag der Verkehrserziehung und des Verkehrsunterrichts zur Hebung der Straßenverkehrssicherheit (1969)
96. Hübenthal, K., Kritische Beurteilung des Tarifgefüges für den planmäßigen internationalen Personenluftverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Marktstruktur (1970)

III. Sonstige Veröffentlichungen (Auswahl)

97. Aberle, G., Zur Frage des kalkulatorischen Zinses in der Verkehrswirtschaft, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 98 ff.
98. Aberle, G., Möglichkeiten und Grenzen preispolitischer Wettbewerbsmaßnahmen der Anbieter von Güterverkehrsleistungen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 232 ff.
99. Aberle, G., Investitionsprobleme bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 37. Jg. (1966), S. 212 ff.
100. Aberle, G., Betriebswirtschaftliche Probleme der Binnenhafenwirtschaft, in: Problemkreis Binnenhafen (= Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B: Seminar, Band 1), Köln 1966, S. 115 ff.
101. Aberle, G., Ökonomische Grundsatzfragen des Luftverkehrs, in: Problemkreis Luftverkehr (= Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B: Seminar, Band 2), Köln 1968, S. 337 ff.
102. Aberle, G., Gesamtwirtschaftliche Aspekte des Verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 39. Jg. (1968), S. 3 ff.
103. Aberle, G., Abstimmung der Transportkapazität der Verkehrsträger Schiene, Straße und Schifffahrt im Übersee-Containerverkehr (II), in: Die Rationalisierung der Transportkette (= Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B: Seminar, Band 3), Köln 1969, S. 103 ff.
104. Aberle, G., Road Pricing – Möglichkeiten einer preispolitischen Beeinflussung des Individualverkehrs in Ballungsgebieten, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 24. Jg. (1969), S. 303 ff.
105. Aberle, G., Vom Rapport Allais zum Wegekostenbericht des Bundesverkehrsministeriums – Zwischenbilanz oder Schlußbilanz? (= Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e. V., Nr. 3), Frankfurt a. M. 1969, S. 27 ff.
106. Aberle, G., Verkehrsinfrastruktur, Preispolitik und optimale Verkehrscoordination, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 40. Jg. (1969), S. 151 ff.
107. Aberle, G., Remarks on Criteria for Infrastructural Investment in Developed Economics, in: *European Conference of Ministers of Transport (Hrsg.), The Impact on Infrastructural Investment on Economic Development, Report on the Fourth Round Table on Transport Economics, Paris 1970, S. 1 ff.*
108. Aberle, G., Wegekosten und Wegefinanzierung in hochentwickelten Volkswirtschaften, in: Siller-Verkehrsbrief, 24. Jg. (1970), Nr. 48–50, S. 2–12.
109. Aberle, G., Funktionsfähiger Leistungswettbewerb und staatliche Einflußnahme, in: Fragen des gewerblichen Straßengüterverkehrs (= Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B: Seminar, Band 11), Köln 1971.
110. Baum, H., Das Problem der Nachfrageelastizität auf Güterverkehrsmärkten, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 40. Jg. (1969), S. 125 ff.
111. Baum, H., Zu einigen niederländischen Ansätzen der Theorie der Verkehrsinfrastruktur, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 41. Jg. (1970), S. 41 ff.
112. Baum, H., Die Theorie der Konkurrenz im System optimaler Preisstrategien für die Verkehrsinfrastruktur, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 41. Jg. (1970), S. 191 ff.
113. Bögel, H. D., Die Wegekosten des Kraftverkehrs, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 32. Jg. (1961), S. 36 ff.

114. *Bögel, H. D.*, Raumordnungspolitik und der Anteil der Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 44 ff.
115. *Bögel, H. D.*, Zur Frage einer Wirtschaftlichkeitsrechnung im Straßenbau, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 261 ff.
116. *Bögel, H. D.*, Die Bedeutung der Binnenwasserstraßen für das regionale Wirtschaftswachstum und die Raumordnung, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 38. Jg. (1967), S. 210 ff.
117. *Böttger, W.*, Die verkehrspolitischen Ordnungsvorstellungen in Großbritannien, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 38. Jg. (1967), S. 243 ff.
118. *Böttger, W.*, Kosten und Kostenrechnung im Luftfrachtverkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 39. Jg. (1968), S. 227 ff.
119. *Böttger, W.*, Kosten und Kostenrechnung bei Güterverkehrsbetrieben, Düsseldorf 1968.
120. *Böttger, W.*, Die Kostenrechnung im Luftfrachtverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Beförderung von Fracht und Post bei Passagierflügen (gemischter Verkehr) und des Regionalverkehrs im Lande Nordrhein-Westfalen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 41. Jg. (1970), S. 127 ff.
121. *Böttger, W. / Schulz-Kiesow, P.*, Zur Frage der Einführung des Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 212 ff.
122. *Böttger, W. / Klimke, U.*, Die Verkehrsstruktur Wilhelmshavens unter dem Aspekt wachsender Schiffsgrößen im seewärtigen Massengutverkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 194 ff.
123. *Böttger, W. / Tismer, J.*, Organisation, Planung und Wirtschaftsführung des Verkehrswesens der sowjetischen Besatzungszone, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 37. Jg. (1966), S. 42 ff.
124. *Böttger, W. / Aberle, G. / Schmitz, H.*, Die betriebswirtschaftlichen Vorteile der Schubschifffahrt. Ein Vergleich zu den traditionellen Formen der Binnenschifffahrt auf dem Rhein und den angrenzenden Wasserstraßen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 37. Jg. (1966), S. 63 ff.
125. *Böttger, W. / Klimke, U.*, Die Bedeutung der Abgaben für die Benutzung deutscher Binnenwasserstraßen, dargestellt am Beispiel ausgewählter Wirtschaftszweige, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 38. Jg. (1967), S. 35 ff.
126. *Böttger, W. / Klimke, U.*, Eignung und Wirkungsgrad des grenzüberschreitenden Nahverkehrs Nordrhein-Westfalens als Mittel regionaler Wirtschafts- und Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 40. Jg. (1969), S. 30 ff.
127. *Brodbeck, K.*, Die Entwicklung des Luftfrachtverkehrs, in: Wirtschaftsdienst, 47. Jg. (1967), S. 339 ff.
128. *Freimuth, W.*, Die Problematik der gemeinwirtschaftlichen Lasten im Rahmen der Kommerzialisierungsbestrebungen der Deutschen Bundesbahn, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 40. Jg. (1969), S. 83 ff.
129. *Freimuth, W.*, Kontingentierung im Güterkraftverkehr, in: Wirtschaftsdienst, 49. Jg. (1969), S. 394 ff.
130. *Kentner, W.*, Cost-Benefit-Analyse. Grundlagen, Möglichkeiten und Grenzen, in: Berichte des Deutschen Industrieinstituts zur Wirtschaftspolitik, 3. Jg. (1969), Nr. 10
131. *Kentner, W.*, Zeitbewertung im Personenverkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 41. Jg. (1970), S. 93 ff.
132. *Kentner, W.*, Eine Vervierfachung des europäischen Luftverkehrs?, in: gdi-topics. Monatszeitschrift des Gottlieb Duttweiler-Instituts für Wirtschaftliche und Soziale Studien, Heft 7 (1970)

133. *Kentner, W.*, Wirtschaft, Verkehr und Städtebau, in: Beiträge des Deutschen Industrieinstituts, 8. Jg. (1970), Heft 12
134. *Klimke, U.*, Möglichkeiten und Grenzen einer Koordination der Investitionspolitik im Seehafenbereich, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 37. Jg. (1966), S. 103 ff.
135. *Opladen, L.*, Läßt sich die Beförderungssteuer in ihrer heutigen Form noch rechtfertigen?, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 33. Jg. (1962), S. 146 ff.
136. *Opladen, L.*, Die Wandlungen der binnenverkehrspolitischen Konzeption in Großbritannien, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 35. Jg. (1964), S. 139 ff.
137. *Porger, V.*, Versuch einer Analyse der heutigen Situation im Personenluftverkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 33. Jg. (1962), S. 1 ff.
138. *Porger, V.*, Die voraussichtliche Entwicklung im Personenluftverkehr auf den beiden Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn bis zum Jahre 1970, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 20 ff.
139. *Porger, V.*, Kurzstreckenluftverkehr in Europa – heute und morgen. Ergebnisse einer Analyse von Angebot und Nachfrage auf europäischen Fluglinienverbindungen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 99 ff.
140. *Porger, V.*, Stand und Entwicklungsmöglichkeiten des Luftverkehrs zwischen Europa und Nordamerika, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 37. Jg. (1966), S. 222 ff.
141. *Porger, V.*, Möglichkeiten einer europäischen Flugliniennetzgestaltung, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 39. Jg. (1968), S. 87 ff.
142. *Porger, V.*, Entwicklungsrichtungen in der neuzeitlichen Luftverkehrswirtschaft, dargestellt am Beitrag der Luftfahrzeugtechnik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 40. Jg. (1969), S. 228 ff.
143. *Rommel, A.*, Möglichkeiten einer atlantischen Luftverkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 152 ff.
144. *Rommel, A.*, Die Anpassung des Verkehrswegenetzes an den Funktionswandel der kontinental-europäischen Seehäfen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 26 ff.
145. *Rommel, A.*, Wachstum und Substitution im weltwirtschaftlichen Güterverkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 37. Jg. (1966), S. 31 ff.
146. *Schmitz, H.*, Preisbildung und Verhaltensweisen öffentlicher Binnenhäfen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 37. Jg. (1966), S. 173 ff.
147. *Schub, G. / Schmidt, K.*, Gesamtwirtschaftliche Aspekte des Rhein-See-Verkehrs und seine Wettbewerbschancen im zukünftigen innereuropäisch-seewärtigen Containerverkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 41. Jg. (1970), S. 214 ff.
148. *Willeke, R.*, Margentarife – ein Weg zur Wettbewerbsordnung des Verkehrs?, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 35. Jg. (1964), S. 71 ff.
149. *Willeke, R.*, Kapazitätsbeschränkung als Instrument der Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 177 ff.
150. *Willeke, R.*, Verkehrspolitik, in: *Hax, K., und Wessels, Th. (Hrsg.)*, Handbuch der Wirtschaftswissenschaften. Band II: Volkswirtschaft, 2. Aufl., Köln und Opladen 1966, S. 307 ff.
151. *Willeke, R.*, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Binnenhäfen, in: Problemerkreis Binnenhafen (= Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B: Seminar, Band 1), Köln 1966, S. 26 ff.
152. *Willeke, R.*, Volkswirtschaftliche Probleme des modernen Straßenverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Unfallkosten, in: Neue Erkenntnisse auf dem Gebiet des Straßenverkehrs und Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit (= Buchreihe der Arbeits- und For-

- schungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit Köln, Band 13), Bad Godesberg 1966, S. 17 ff.
153. Willeke, R., Verkehr in einer wachsenden Wirtschaft, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 37. Jg. (1966), S. 203 ff.
154. Willeke, R., Entwicklungstendenzen der deutschen Rhein-Seeschifffahrt, in: Jahrbuch des Schifffahrtswesens, 6. Folge (1967), S. 79 ff.
155. Willeke, R., Verkehrspolitik vor der Wende?, in: Wirtschaftsdienst, 47. Jg. (1967), S. 547 ff.
156. Willeke, R., Der Einsatz preispolitischer Instrumente als Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten, in: *Economisch Instituut Tilburg (Hrsg.)*, Het prijsmechanisme in het verkeer?, Tilburg 1968, S. 814.1–814.10.
157. Willeke, R., Wirtschaftliche Gestaltungstendenzen des modernen Luftverkehrs, in: Problemkreis Luftverkehr (= Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B: Seminar, Band 2), Köln 1968, S. 1 ff.
158. Willeke, R., Stellung und Bedeutung der Eisenbahn im Wandel von Wirtschaft und Verkehr, in: Aktuelle Probleme des Eisenbahnverkehrs (= Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B: Seminar, Band 7), Köln 1969, S. 1 ff.
159. Willeke, R., Wirtschaftliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Städten und Ballungsräumen, in: Verkehrsplanung, Verkehrstechnik, Verkehrsfluß (= Buchreihe der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit Köln, Band 16), Bonn-Bad Godesberg 1969, S. 69 ff.
160. Willeke, R., Margentarife – erster Schritt zur Gemeinschaft?, in: Wirtschaftsdienst, 49. Jg. (1969), S. 81 ff.
161. Willeke, R., Auf dem Wege zu einer neuen Nahverkehrskonzeption, in: Internationales Verkehrswesen, 21. Jg. (1969), S. 45 ff.
162. Willeke, R., Zwischenbilanz zum Leberplan, in: Wirtschaftsdienst, 50. Jg. (1970), S. 471 ff.
163. Willeke, R., Wirtschaftliche und soziale Bedeutung des Eisenbahnverkehrs in der Gemeinschaft, in: *Università degli studi di Trieste (Hrsg.)*, Raccolta delle lezioni 18. Agosto – 5. Settembre 1969, Trieste 1970, S. 249 ff.
164. Willeke, R., Verkehr, in: Staatslexikon, 11. Band – 3. Ergänzungsband, Freiburg 1970, S. 590 ff.
165. Willeke, R., Die wirtschaftlichen Umriss zukunftsgerichteter Lösungen für den Verkehr in Städten und Ballungsgebieten, in: Haus der Technik – Vortragsveröffentlichungen, Heft 261 (1970).
166. Willeke, R., Der Straßenverkehr. Seine volkswirtschaftliche und verkehrswirtschaftliche Bedeutung, in: Fragen des gewerblichen Straßengüterverkehrs (= Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B: Seminar, Band 11), Köln 1971.
167. Willeke, R. / Aberle, G., Die Regelung des Marktzugangs als Bestandteil einer gesteuerten Wettbewerbsordnung für den Güterkraftverkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 38. Jg. (1967), S. 1 ff.
168. Willeke, R. / Bögel, H.-D. / Freimuth, W., Verkehrspolitik vor der Entscheidung. Eine kritische und weiterführende Untersuchung zum Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung, Frankfurt a. M. 1968.
169. Willeke, R. / Aberle, G., Zur Lösung des Wegekostenproblems (= Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e. V., Nr. 4), Frankfurt a. M. 1970.
170. Wind, G. H., Die Rechtsstellung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen zwischen Bundes- und Länderrecht und ihre praktischen Auswirkungen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 33. Jg. (1962), S. 110 ff.