

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	9
Einleitung	10
Teil I	
Erste Globalisierung im 19. Jahrhundert:	
Kanäle, Eisenbahnen und Welthandel	17
Kapitel 1: Canal-Mania	19
Angewandte Technik und Auswirkungen auf Raum und Natur.....	22
Kanalbauarbeiten, Kanalbauarbeiter und „boat people“.....	23
Konkurrenz zwischen Binnenschifffahrt und Schiene	25
Erste Transportrevolution durch Zwang und Staat	26
Kapitel 2: Die Transportrevolution durch Eisenbahnen	30
Zug der Zeit: Zeit der ersten Züge	31
Flächenbahnen in Europa	35
Der Eisenbahnbau und sein Gewicht in der Industrie	37
Arbeitskräfte beim Eisenbahnbau und beim Betrieb von Eisenbahnen.....	40
Volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen – die zweite Transportpreisrevolution	46
Kapitel 3: Die Vereinigten Staaten von Amerika – das Land der Eisenbahnen	52
Der Wettlauf zwischen Nordamerika und Europa	54
Sieg der Eisenbahnen über die Fluss- und Kanalschifffahrt und erste transkontinentale Eisenbahnverbindung.....	55
Extreme Formen der Ausbeutung der Ware Arbeitskraft.....	58
„Kostenlose Natur“, billiger Streckenbau und Landschenkungen.....	60
Kapitel 4: Eisenbahnen: Mittel der Völkerverständigung oder Konkretisierung kapitalistischer Anarchie	64
Der Orient-Express – die Entdeckung von Reisegenuss und Langsamkeit durch die Oberschicht	67
Privater Betrieb oder Bahnen in öffentlichem Eigentum.....	69
Eisenbahnen und kapitalistische Anarchie	78
„Säkulare Investitionen“ und Eisenbahnkrachs	85
Kapitel 5: Eisenbahnen im Krieg, in den Kolonien, in der Revolution	90
Chronologie der weltweiten Militarisierung der Eisenbahnen	91
Eisenbahnen als Transporteure der Kolonialpolitik	94
Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg	97
Eisenbahn und Oktoberrevolution	98

Teil II

Der aufhaltsame Aufstieg des Automobils –

der erzwungene Niedergang der Eisenbahnen 101

Kapitel 6: Die Globalisierung des 18. und 19. Jahrhunderts 103

Fortgesetzter Ausbau der Verkehrswege für den Binnenmarkt 107

Suez-Kanal und Panama-Kanal 109

Kapitel 7: Von den Ursprüngen des Automobils in Europa zur Massenmotorisierung in Nordamerika 113

Erste Massenproduktion von Autos in den Vereinigten Staaten 115

Der Niedergang der nordamerikanischen Eisenbahn 118

Sieg der US-Autoindustrie als weltweiter Sieg über die Eisenbahn 123

Snell-Report: nicht Verschwörungstheorie, sondern Verschwörungspraxis 126

Kapitel 8: Deutsche Verkehrsentwicklung 1900-1945: Raubbau bei der Eisenbahn, Starthilfe für den Autowahn 131

Ausplünderung der Bahn durch Staaten und Staatsregierung 133

Die Reichsbahn im Dienst des NS-Staates 136

Volkswagenwerk – Grundsteinlegung für die Massenmotorisierung 138

Reichsautobahnen 140

Der Volkswagen (I) 143

Die Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg 146

Reichsbahn und Holocaust 148

Der Volkswagen (II) 150

Kapitel 9: Fordismus, Fließband und Faschismus 153

Reichsautobahnen 155

Freie Fahrt im Auto versus fester Eisenbahnfahrplan 156

Moderne Autofabrik und Betriebsgemeinschaft 157

Fordismus, Faschismus und Tempowahn 162

Pure Ideologie oder reale Gefahr? 165

Teil III

Globalisierung und Verkehr 1950-2005 167

Kapitel 10: Die deutsch-deutsche Entwicklung 1945-2005 169

Westdeutsche Verkehrsentwicklung 1950-1990 171

Verkehrspolitik und Verkehrsentwicklung in der DDR 174

Deutsch-deutsche Autogesellschaft 1990-2006 178

Endlich auf dem richtigen Gleis? 179

Hochgeschwindigkeit, Schnäppchenjagd und Belegschaftsabbau 183

Kapitel 11: USA – Japan – Europa 1950-2005: schöne neue Autowelt 186

Abbau von Schienennetzen und städtischen Verkehrssystemen 189

Die Entwicklung des Personenverkehrs in Europa 1970-2005 191

Mythos Hochgeschwindigkeit auf Schienen 194

Die Entwicklung des Güterverkehrs 1970-2005	199
EU-Osterweiterung	203
US-Verkehrssektor als Vorbild für die EU – Beispiel 1: Güterverkehr	207
Vorbild USA – Beispiel 2: Personenverkehr	211
Kapitel 12: Bahnprivatisierungen – Rolle rückwärts ins 19. Jahrhundert	213
1. Zerschlagung	216
2. Weitreichender Abbau der Beschäftigung	218
3. Abbau von Komfort und Service	219
4. Abbau der Flächenbahn – Konzentration auf Hochgeschwindigkeit	221
5. Vergesellschaftung von Verlusten und steigende Subventionen	223
6. Interessenkollision	225
7. Entfunktionalisierung der Bahnhöfe	227
8. Bahnprivatisierung als Spekulation mit Grund und Boden	229
Kapitel 13: Eine Welt der Autos	235
Die Beispiele China und Indien	239
Stadterstörungen	243
Bahnprivatisierungen	246
Endstation Autosucht	249
Der Motor der Automotorisierung	251
Milchmädchen	255
Kapitel 14: Beton füllt „Missing Links“	257
Der Alpenriegel	258
Gleichzeitig mit den neuen Tunnelprojekten wächst der Lkw-Alpen-Transit	260
„Ökologisch sensibler Korridor“	263
Alpen-Beton-Projekte	265
Falsch platzierte Meerengen	268
Kapitel 15: Standardcontainer mit Walnuss-Eis und HIS-Jeans	272
Ausbau von Häfen und Schifffahrtswegen	275
Entbettung im Wortsinn	277
Wer sind die Akteure?	278
Falsche Gleichung: Transportsteigerungen = Wohlstandsgewinne	280
Deutsches Walnuss-Eis aus China, brasilianische Sojabohnen für China	283
Wachstum der umweltschädlichsten Transporte	286
Kapitel 16: Für 29 Euro Cevapcici. Flug Berlin–Ljubljana inbegriffen	291
Weltweit explosionsartiges Wachstum	292
Die Luftfahrt als Milliarden-Euro-Subventionsmaschine	295
Flughäfen als Erlebniswelt – Fliegen als Scheinwelt	301

Teil IV

Struktur und Kosten der Autogesellschaft 305

Kapitel 17: Macho, Tempo, Stau 307

Autogesellschaft und Patriarchat 311

Der Stau, das unbekante Wesen oder das bekannte Unwesen 313

Schwarze Messen 316

Kapitel 18: Schlachtfeld Straße 319

35 Millionen Tote seit Erfindung des Automobils 320

Blutzoll in den Schwellenländern und in der Dritten Welt 322

Die Legende vom Preis der Mobilität 324

Dunkelziffer bei den Kfz-Verkehrstoten per Definition 327

Kapitel 19: Externe Kosten des Autoverkehrs oder

Das vergessene Zehntel-BIP 330

Externe Kosten des Verkehrs 332

„Das Auto deckt seine Kosten“ 338

Qualitative Vergleiche 342

Sechs Systemfaktoren 343

Energieverbrauch, Klimabelastung und Luftverschmutzung im Vergleich 348

Sterbende Wälder, zerfallende Kulturdenkmäler 352

Teil V

Letzte Ausfahrt Zukunft – Perspektive und Alternative 357

Kapitel 20: Ölkriege und nachwachsende Biokraftstoffkriege 359

Peak Oil: Ist der Gipfel der Ölförderung bereits erreicht? 362

Zyklus der Ölkriege 364

Biokraftstoffe sind keine Lösung, sondern Teil des Problems 366

Kapitel 21: Die sieben Tugenden einer alternativen Verkehrsorganisation 372

Tugend I – Verkehrsvermeidung 373

Tugend II – Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs 377

Tugend III – Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs 379

Tugend IV – Pilotprojekte autofreie Stadtteile, Orte, Städte usw. 380

Tugend V – Flächenbahn 382

Tugend VI – Reduktion und Verlagerung von Flugverkehr 383

Tugend VII – Vermeidung und Verlagerung von Güterverkehr 384

Modellrechnungen für FAST und SLOW 386

Kapitel 22: Entschleunigung als realistische Utopie 390

Anmerkungen 395

Abkürzungsverzeichnis 491

Tabellenverzeichnis 495