

Vorbemerkung .....	7
<b>A. Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland (Umfang, Struktur, Prognose)</b>	11
0. Einleitung (S. 11) - 1. Umfang des motorisierten Verkehrs (S. 11) - 2. Entwicklung der (motorisierten) Verkehrsleistung im Vergleich zum realen Brutto sozialprodukt (S. 14) - 3. Entwicklung und Prognose der Personen-Verkehrsleistung nach Verkehrszwecken (S. 15)	
<b>B. Umweltwirkungen und volkswirtschaftliche Kosten des motorisierten Straßenverkehrs; Der 3. Weltkrieg auf den Straßen</b>	19
0. Einleitung (S. 19) - 1. Eine Bestandsaufnahme der durch den motorisierten Straßenverkehr verursachten Zerstörung: 1.1 Rd. 500.000 Verkehrstote in der Bundesrepublik seit 1950 (S. 19) - 1.2 Zerstörung von Landschaften und Städten (S. 22) - 1.3 Verkehrslärm und Gesundheit (S. 27) - 1.4 Verschmutzung von Luft, Erdboden und Wasser (S. 28) - 1.5 Der Raubbau an absolut knappen Ressourcen (S. 32) - 2. Die privaten Kosten der PKW-Haltung: 2.1 Die Berechnung (S. 37) - 2.2 Die Aussichten hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der privaten Kosten (S. 39) - 3. Die sozialen Kosten des Verkehrs, insbesondere des motorisierten Straßenverkehrs: 3.1 Überlegungen zum Konzept der sozialen Kosten und seiner Verwendung (S. 42) - 3.2 Die Berechnung bzw. Schätzung der sozialen Kosten (S. 45)	1
<b>C. Der Nutzen des motorisierten Straßen-Personen-Verkehrs: ökonomischer Leerlauf mit Milliarden PS</b>	48
0. Einleitung (S. 48) - 1. Der Beitrag des Verkehrs zum Brutto sozialprodukt: 1.1 Die Gleichsetzung von Nutzen und Kosten (S. 49) - 1.2 Exkurs: Begriff und Berechnung des Sozialprodukts (bzw. Volkseinkommens) (S. 51) - 1.3 Die Berechnung des Beitrags des Verkehrs zum Sozialprodukt, zur Beschäftigung und zum Export (S. 53) - 2. Zum einzelwirtschaftlichen bzw. privaten Nutzen des PKW (S. 56) - 3. Zur Frage des gesellschaftlichen Zeitgewinns: "Das Fahrrad ist schneller als das Auto" (S. 58) - 4. Der Nutzen des Verkehrs liegt in der Kommunikation der Menschen untereinander und mit der Natur (S. 60) - 5. Fazit: Das Auto, ein unökonomisches Verkehrsmittel, aber "unser liebstes Kind". - Die schleichende Entwertung seines Nutzens (S. 61)	
<b>D. Zur historischen Entwicklung des Verkehrs</b>	65
0. Einleitung (S. 65) - 1. Anfänge (S. 66) - 2. Die Eisenbahn (S. 67) - 3. Das Fahrrad (S. 69) - 4. Der motorisierte Individualverkehr: Das Auto (S. 72)	
<b>E. Verkehrspolitik in der Bundesrepublik</b>	78
0. Einleitung (S. 78) - 2. Die Ideologie bundesrepublikanischer Verkehrspolitik (S. 78) - 2. Träger der Verkehrspolitik (S. 85) - 3. Wie demokratisch ist die Verkehrspolitik? (S. 92) - 4. Verkehrspolitik und Umwelt (S. 93) - 5. Verkehrspolitik durch Bürgerinitiativen (S. 97)	↑

## F. Auswege aus dem Dilemma

0. Einleitung (S. 103) – 1. Technische Konzepte und ihre Grenzen (S. 103) – 1.1 Die zwei Gesetze der Thermodynamik und das Gesetz steigender Grenzkosten (S. 104) – 1.2 Umweltschutz-Technik (S. 106) – 1.3 Energie- und Rohstofftechnik (S. 109) – 1.4 Sicherheitstechnik (S. 113) / 2. Politische Konzepte: 2.0 Vorbemerkung (S. 113) – Planerische und verkehrspolitische Maßnahmen (S. 114) – 2.2 Durchsetzungsprobleme (S. 117) – 2.3 Anzeichen für eine Neuorientierung (S. 119) / 3. Besinnung auf menschliche Energien: 3.0 Vorbemerkung (S. 120) – 3.1 Das Verkehrsaufkommen im Nahbereich unter Einbeziehung des nichtmotorisierten Verkehrs (S. 122) – 3.2 Schätzungen des Verlagerungspotentials zugunsten des Fußgänger- und Fahrradverkehrs (S. 123) – 3.3 Die Frage der Ausschöpfbarkeit des Verlagerungspotentials und die grundlegenden Ziele der Verkehrsmittelwahl bei bewußten Entscheidungen (S. 126) – 3.5 Die unbewußten Determinanten der Verkehrsmittelwahl (und des Autokaufs) (S. 129) – 3.5 Ansätze für eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl (S. 133)

## G. Verkehr – Umwelt – Fahrrad als pädagogisches Problem

138

1. Bedeutsamkeit und Betroffenheit als Auswahlkriterien (S. 138) – 2. Das Thema im Überschneidungsbereich von Verkehrs- und Umwelterziehung und Politischer Bildung (S. 139) – 3. Zur Kritik bisheriger Verkehrserziehung (S. 143) – 4. Verkehrspädagogik als ökonomisch-politische Umwelterziehung (S. 152)

## H. Didaktische Anregungen und Materialien

156

- Didaktische Anregungen und Materialien zu A – F
  - Vorbemerkung (S. 156) – 1.1 Lernziele zu A – F (S. 157) – 1.2 Aufgaben, (zusätzliche) didaktische Ratschläge und Materialien zu den Kapiteln:
    - Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland (S. 160)
    - Umweltwirkungen und volkswirtschaftliche Kosten (S. 161)
    - Der Nutzen des motorisierten Straßen-Personen-Verkehrs (S. 168)
    - Zur historischen Entwicklung des Verkehrs (S. 172)
    - Verkehrspolitik in der Bundesrepublik (S. 180)
    - Auswege aus dem Dilemma (S. 191)
  - Projekt: Verkehr – Umwelt – Fahrrad: 2.0 Vorbemerkung (S. 224) – 2.1 Zielsetzung (S. 224) – 2.2 Mögliche Handlungsprodukte (S. 224) – 2.3 Organisation (S. 225)
  - Zugänge zum Themenbereich im historisch-politischen Unterricht (S. 237)
  - Lernen über und in Bürgerinitiativen: 4.0 Vorbemerkung (S. 242) – Eine Fallstudie zum Thema Bürgerinitiative (S. 242) – 4.2 Schüler gestalten sicheren Schulweg: Eine Initiative aus der Schule heraus (S. 245) – 4.3 Bürgerinitiative als Lernsituation der außerschulischen Jugend- und Erwachsenenbildung (S. 245)
  - Kritische Verkehrsrechtskunde (S. 247)
  - Das Fahrrad als Verkehrsmittel – Das Fahrrad als Spiel- und Sportgerät (S. 253)
  - "Schnell und sicher mit dem Fahrrad" – Zur Verkehrssicherheitserziehung (S. 258)
  - Das Mofa als Gegenstand des Verkehrsunterrichts in den Sekundarstufen (S. 264)

## I. Zeitschriften, Informationsdienste, Jahrbücher / Literaturverzeichnis