

# Inhalt

Vorwort	9
Einleitung	12

I. Das 19. Jahrhundert — das Jahrhundert der Eisenbahnen	24
Ursprünge der Industrie — Ursprünge der Eisenbahn	26
Industrielle Revolution, Revolutionierung des Transports und Arbeitsbedingungen im Eisenbahnbau	32
Der Eisenbahnbau und sein Gewicht in der Industrie	43
Die Klassengesellschaft auf Schienen	48
Vereinigte Staaten von Amerika — Land der Eisenbahnen	52
Eisenbahnen im Spannungsverhältnis zwischen privatem Betrieb und Verstaatlichung	59
Eisenbahnen im Krieg, in den Kolonien, in der Revolution	69
Eisenbahnen und kapitalistische Anarchie	80
Canal-Mania oder: Marxens Irrtum	95

II. Der aufhaltsame Aufstieg des Automobils — der erzwungene Niedergang der Eisenbahn	105
Von den Ursprüngen des Automobils in Europa zum ersten Autoboom in Nordamerika	107
Der Niedergang der nordamerikanischen Eisenbahn	116
Der Sieg der US-Autoindustrie als Grundlage für den weltweiten Sieg des Straßenverkehrs über den schienengebundenen Verkehr	124
Deutsche Eisenbahnen 1900 bis 1933 — staatliche Ausplünderung und Reparationen	133
Die Reichsbahn im Dienst des NS-Staats	139
Faschismus und deutsche Autoindustrie — die Grundsteinlegung für die Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg	147

<b>III. Eisenbahn, Autoindustrie und der Weg in eine deutsch-deutsche Autogesellschaft</b>	<b>160</b>
Die Entwicklung der Verkehrswege nach dem Zweiten Weltkrieg	162
Deutsche Bundesbahn 1948-1982: der aufgezwungene Weg ins ökonomische Abseits	173
Der Aufstieg der Autoindustrie	187
DDR Verkehr 1990: Eine Bestandsaufnahme	197
<b>IV. Die Autogesellschaft</b>	<b>211</b>
Notwendiger und künstlicher Verkehr	214
Die Lobby der Autogesellschaft	233
Das »technisch hochentwickelte« Produkt Auto	240
Geschwindigkeitsmythos und die Legende vom preiswerten Individualverkehr	246
Verallgemeinerte Durchschnittsgeschwindigkeit 254 Das »billige« Transportmittel 258	
Auto und Psyche	261
Krieg auf den Straßen	267
Autogesellschaft und Männergesellschaft	278
<b>V. Die Verkehrsträger im gesamtgesellschaftlichen Vergleich</b>	<b>286</b>
Die Marktordnung begünstigt den Straßenverkehr	288
Auseinanderentwicklung Straße/Schiene 289 Strukturelle Nachteile des Schienenverkehrs 292 Einzelne Verzerrungen der Marktordnung 298 Die besondere Situation im Güterverkehr 299	
Die Verkehrsträger im volkswirtschaftlichen Vergleich	301
Staatliche Ausgaben im Straßen- und Schienenverkehr 1965—1984 302 Volkswirtschaftlicher Personenkilometerpreis 306 Wegekostendeckungsgrad-Berechnungen 312	
Unzureichend quantifizierbare Kosten der Verkehrsträger im Vergleich	319
Energiekosten im Vergleich 320 Luftverschmutzung im Vergleich 327 Lärmbelastigung im Vergleich 337 Flächenbedarf im Vergleich 343 Unfallhäufigkeit im Vergleich 347	
Ansätze für eine Analyse der gesamtgesellschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs	356
Martin Burkhardt (1978) 356 VCS-Studie (1980) 357 Polnische Studie aus 1978 358 Berechnungen der Eisenbahngewerkschaft Österreichs (1987) 361 Ergebnisse aus »Eisenbahn und Autowahn« 361 Der Ansatz von Christian Leipert (1987) 363 UPI-Analyse (1988) 364 Studie von Dieter Apel (Difu) zu West-Berlin (1989) 365 UPI-Studie zum Lkw-Verkehr (1989) 365	

<b>VI. Verkehr 2000 oder: Freie Fahrt ins Chaos</b>	<b>369</b>
Verkehrs- und Pkw-Bestandsentwicklung bis zur Jahrhundertwende	372
1982—1986: Die freie Fahrt für freie Bürger wird erfolgreich verteidigt	379
Tempolimit: Insel Bundesrepublik 380 Tempolimit und Schadstoffreduktion 383 Tempo-100-»Großversuch« 386 Der Ersatz: Katalysator und »abgas- armer« Pkw 390 Der Bundesverkehrswegeplan 399	
Bundesbahn 1990: Mit Tempo 300 in die Pleite?	404
Stagnierende Investitionen, steigende Schulden 404 Personalabbau, Über- stunden, schlechter Service 406 Wie die Bahn sich krankschrumpft 412 Hochgeschwindigkeitsstrecken und Geschäftsreiseverkehr 422	
Der Gütertransport im Jahr 2000	439
Neue Laster braucht das Land 443 Die Binnenschifffahrt und der »Panamaka- nal« durch Bayern 447 Güterverkehr auf Schienen und kombinierter Ver- kehr 451	
Deutschland, einig Autoland	459
So steigern wir das Bruttosozialprodukt oder: Geld frisst Zeit	469
Fortgesetzte Zersiedelung und Produktion von »verkehrtem Verkehr« 469 Die Krise des öffentlichen Personennahverkehrs 475 Die Magnetbahntechno- logie 479 Geplante Marktpreise — Grundlagen des wachsenden Individual- verkehrs 486 Die Schwachen werden noch langsamer: Alte, Behinderte, Kin- der 492 Das Waldsterben 496 Der fortgesetzte Bau neuer Verkehrswege und die losgetretene Lawine der Folgekosten 500	
<b>VII. Die internationale Autogesellschaft</b>	<b>505</b>
Das Projekt EG-Binnenmarkt	507
EG-Programme zur Entwicklung der Zerstörung 509 »Missing links«: Das Scan-Link-Projekt 511 Der Eurotunnel 514 Alpenriegel und Alpenkrieg 522 Güterverkehrsinflation und künstliche Arbeitsteilung 526	
Die Strukturkrise der internationalen Autoindustrie: »Letzte Ausfahrt: Sackgasse«	531
Die Autokonzerne Ende des 20. Jahrhunderts 531 Frederic Vesters Kritik der Autogesellschaft — »Ausfahrt« in eine vertiefte Sackgasse 535 Elektroauto und elektronische Leitsysteme 538 Kraftstoff aus Lebensmitteln 545	
Konzerne rüsten für die Zukunft	551
Ölknappheit, Ölkrise, Ölkriege 552 Der Golfkrieg 1991 555 Verkehrspolitik und Rüstung 556 Der Umbau der internationalen Autoindustrie 559 Die Bei- spiele Daimler-Benz und BMW 560	
Die Welt der Straßen und Eisenbahnen am Ende des 20. Jahrhunderts	567
Entwicklung des Verkehrs in Europa 1970—1990 568 Neue Bahnen braucht das — welches? — Land 574 Neue Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bah- nen 576 Drohender Bankrott von Staatsbahnen 578 Das Beispiel der japani- schen Bahn (JNR) 580 Der Boom der Nostalgiebahnen 584 Neue Formen des Autowahns in den neunziger Jahren 585 Beschleunigte Zerstörung von Stadt, Land, Wald 587 Neue Gifte und Zerstörungsformen der Autogesellschaft dringen ins Bewußtsein der Öffentlichkeit 589 Die Zerstörung von Kultur- denkmälern 592 Die Zerstörungen der Autogesellschaft in der Dritten Welt 593 Die weltweite Verteilung von Autos 596 Ungleiche Verteilung — globale Zerstörung 599	

VIII. Alternativer Verkehr 2000 —	
Der Umbau des Verkehrssektors	604
Die Diskussion um eine alternative Verkehrsorganisation	606
Brüder, zur Sonne, im Daimler! Oder: Die Gesetzmäßigkeit der Bundesrepublik Taxiland (BRT)	614
Die Konzeption einer alternativen Verkehrsorganisation	620
Die Reduktion des Pkw-Verkehrs findet bei den Fahrten des Alltagslebens statt, oder sie findet überhaupt nicht statt	652
Hommage für den Städteplaner Martin Wagner 652 Die Entwicklung von Verkehrsleistung und Mobilität 654 Strukturanalyse der Wege des Alltags- verkehrs 656 Internationaler Städtevergleich 658 Möglichkeiten einer alter- nativen Strukturpolitik 661 Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs 665 Ausbau und Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs 670 Autofreie Stadt 673 Komfort, Tarife, Imagewerbung 677	
Über den Realismus der Utopie und das Irreale der real existierenden Perspektive	681
Nachwort von Rudolf Wolfgang Müller	692
Anhang	700
Anmerkungen	700
Anhang A-I: Gesonderte Berechnungen	817
Sach- und Personenregister	825