

Inhalt

Vorwort	9
Einleitung	11
 I. Das 19. Jahrhundert – das Jahrhundert der Eisenbahnen	 26
Ursprünge der Industrie – Ursprünge der Eisenbahn	28
Industrielle Revolution und Revolutionierung des Transports	32
Der Eisenbahnbau in Deutschland und sein Gewicht in der deutschen Industrie	43
Die Klassengesellschaft auf Schienen	47
Vereinigte Staaten von Amerika – Land der Eisenbahnen	51
Eisenbahnen im Spannungsverhältnis zwischen privatem Betrieb und Verstaatlichung	58
Eisenbahnen im Krieg, Eisenbahnen für den Krieg, Eisenbahnkrieg	68
Eisenbahnen und kapitalistische Anarchie	76
 II. Der aufhaltsame Aufstieg des Automobils – der erzwungene Niedergang der Eisenbahn	 91
Von den Ursprüngen des Automobils in Europa zum ersten Autoboom in Nordamerika	93
Der Niedergang der nordamerikanischen Eisenbahn	101
Der Sieg der US-Autoindustrie als Grundlage für den weltweiten Sieg des Straßenverkehrs über den schienengebundenen Verkehr	106

Deutsche Eisenbahnen 1900 bis 1933 – staatliche Ausplünderung und Reparationen	114
Die Reichsbahn im Dienst des NS-Staates	120
Faschismus und deutsche Autoindustrie – die Grundsteinlegung für die Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg	128

III. Bundesrepublik Deutschland 1948–1982: der Weg in die Autogesellschaft 140

Die Entwicklung der Verkehrswege nach dem Zweiten Weltkrieg	142
Deutsche Bundesbahn 1948–1982: der aufgezwungene Weg ins ökonomische Abseits	153
Notwendiger und künstlicher Verkehr	167
Der Aufstieg der Autoindustrie	183
Die Autogesellschaft	194
Die Medienlobby	195
Der Krieg auf den Straßen	200
Das »technisch hochentwickelte« Produkt Auto	204
Geschwindigkeitsmythos	209
Verallgemeinerte Durchschnittsgeschwindigkeit	214
Das »billige« Transportmittel	218
Auto und Psyche	220
Autogesellschaft und Männergesellschaft	223

IV. Die Verkehrsträger im gesamtgesellschaftlichen Vergleich 229

Die Marktordnung begünstigt den Straßenverkehr	231
Auseinanderentwicklung Straße/Schiene	232
Strukturelle Nachteile des Schienenverkehrs	235
Einzelne Verzerrungen der Marktordnung	241
Die besondere Situation im Güterverkehr	242
Die Verkehrsträger im volkswirtschaftlichen Vergleich	244
Staatliche Ausgaben im Straßen- und Schienenverkehr 1965–1984	244
Volkswirtschaftlicher Personenkilometerpreis	249
Wegekostendeckungsgrad-Berechnungen	255

Nicht quantifizierbare Kosten der	
Verkehrsträger im Vergleich	262
Energiekosten im Vergleich	263
Luftverschmutzung im Vergleich	270
Lärmbelästigung im Vergleich	277
Flächenbedarf im Vergleich	282
Unfallhäufigkeit im Vergleich	286
Bilanz	296

V. Verkehr 2000 oder:

Freie Fahrt ins Chaos	304
-----------------------	-----

Verkehrs- und Pkw-Bestandsentwicklung bis	
zur Jahrhundertwende	306
1982–1986: Die freie Fahrt für freie Bürger	
wird verteidigt	313
Tempolimit: Insel Bundesrepublik	314
Tempolimit und Schadstoffreduktion	317
Tempo-100-»Großversuch«	319
Der Ersatz: Katalysator und »abgasarmer« Pkw	323
Bundesverkehrswegeplan	330
Bundesbahn 1990: Mit Tempo 300 in die Pleite?	333
Stagnierende Investitionen, steigende Schulden,	
Personalabbau	333
Wie die Bahn sich krankschrumpft	336
Hochgeschwindigkeitsstrecken und	
Geschäftsreiseverkehr	344
Der Gütertransport im Jahr 2000	355
Eine direkte Entscheidung gegen die Schiene	358
Der »Panamakanal« durch Bayern	361
Der kombinierte Verkehr als Lückenbüßer	364
Europa – von Lkw überrollt und verpestet	369
Verkehr 2000 – eine Bilanz	378
Die Welt der Straßen und Eisenbahnen am	
Ende des 20. Jahrhunderts	395

VI. Alternativer Verkehr 2000 – der Umbau des Verkehrssektors	405
Die Diskussion um eine alternative Verkehrsorganisation	408
Die Konzeption einer alternativen Verkehrsorganisation	414
Die Reduktion von Pkw-Verkehr findet bei den Fahrten im Alltagsleben statt, oder sie findet überhaupt nicht statt	431
Die Durchsetzung der alternativen Verkehrsplanung oder über Realismus	448
Nachwort	457

VII. Anhang

Anmerkungen	465
Register	558