

Winfried Wolf

*Eisenbahn und Autowahn  
Personen- und Gütertransport  
auf Schiene und Straße*

*Geschichte, Bilanz, Perspektiven*

Rasch und Röhring Verlag

# Inhalt

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

|   |     |
|---|-----|
| 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 -<br>der Umbau des Verkehrs Sektors   | 405 |
| Die Diskussion um eine alternative<br>Verkehrsorganisation  | 408 |
| Die Konzeption einer alternativen<br>Verkehrsorganisation   | 414 |
| Die Reduktion von Pkw-Verkehr findet bei<br>den Fahrten im Alltagsleben statt, oder<br>sie findet überhaupt nicht statt | 431 |
| Die Durchsetzung der alternativen<br>Verkehrsplanung oder über Realismus  | 448 |
| Nachwort  | 457 |
| <br>  |     |
| VII. Anhang   |     |
| Anmerkungen   | 465 |
| Register  | 558 |