Inhalt

Problem Nummer eins: Das Auto
Statt eines Vorworts 13

I. Das Bild der totalen Autogesellschaft

1. Kapitel:
Wie lange noch »autogerechte« Stadt?
Das Auto in der Stadt 19

Moloch Verkehr (19) – Der Preis möglicher Katastrophen (20) – Los Angeles, die »autogerechteste Stadt der Welt« (22) – Das Auto »in seine Schranken verweisen« (23) – Von der Entwicklung »überrollt worden« (25) – Kritik an unseren öffentlichen Verkehrsmitteln (27) – Autoverbot in der City? (29) – Der »behördlich begünstigte« Individualverkehr (30) – 1970: Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs nur in Höhe von 7 Prozent der Straßenbauausgaben (33) – Massenverkehrsmittel: Trend statt Vernunft (35) – Neuartige und attraktive Verkehrsmittel (37) – Das »Tabu der Besitzverhältnisse an Grund und Boden« (40) – Massenverkehr vor Individualverkehr (42)

2. Kapitel:
13 Meter von Stoßstange zu Stoßstange?
Das Auto im Fern- und Freizeitverkehr 45

Die fortschreitende Asphaltierung unserer Umwelt (46) – Die deutschen Autobahnen: Alibi und Leistungssymbol (47) – Der »Fahrplan für 1970–1980« (48) – Die »Deckungslücke« der Kosten (49) – Kleinkarierte Maßnahmen anstatt grundlegender Veränderungen: Zum Beispiel »Tempo 100« (51) – Kompetenzstreitigkeiten: Falsche Planung, keine Koordination und Ärger mit der Zuständigkeit (53) – Naherholung und Freizeit-Verkehr: 87,7 Prozent Autofahrer im Wochenendverkehr (56) – Die »Oase« wird zerstört (58) – Wie lange noch Straße vor Schiene? (59)

Bibliografische Informationen
http://d-nb.info/750930624

digitalisiert durch DEUTSCHE NATIONAL BIBLIOTHEK

II. Die Ursachen der totalen Autogesellschaft

3. Kapitel:
Das Dogma Zuwachsrate
Die Profitpolitik der Autoindustrie und das wirtschaftliche System unserer Gesellschaft 65

Das Auto ist unser Schicksal (66) – Autoindustrie und Gesamtwirtschaft: Umsatz, Wachstum, Beteiligung und Verflechtung (67) – Die Crux des Systems (70) – Die Finanzkraft: Jahresumsatz rund 150 Milliarden Mark (71) – Stagnation oder neuer Boom: Mit »Vollgas voran«? (72) – Verteuerung um 40 Prozent (74) – »Was schlecht ist für VW, ist schlecht für Deutschland« (76) – Der Trend zur Konzentration (79) – Weltmacht Öl: Abhängigkeit von der Politik der Ölländer, weil abhängig vom Öl dieser Länder (80) – Weltmacht Öl und weltpolitische Konflikte (82) – Henry Fords Regel (83) – »Ein Gaunerstück, was vor unseren Augen abrollt« (84) – Autobauer: »Wir werden weitere Möglichkeiten schaffen können für höhere Produktionszahlen und größeren Absatz ...« (85) – Einig im Kampf für den Status quo: »Das Auto ist nun einmal des Bundesbürgers liebstes Kind ...« (87) – »Dem ADAC gerinnt die Welt zur ›Motorwelt‹« (88) – Kfz-Versicherer: »Eigentlich müßte man in die Hände klatschen ...« (89) – General Motors: »Besser bei Kasse als Bonn« (91) – Das Anti-Blei-Gesetz: »Den Teufel mit dem Beelzebub anderer Giftgase austreiben« (93) – »Opas Tankstelle ist tot«: Kaufhaus und Tankstelle mit »Knüller der Woche« (94) – Das System: »Konzentration der Kräfte« für Absatz und Gewinn (96)

4. Kapitel:
Von der NS-Ideologie zur PS-Ideologie
Der Autofahrer in der totalen Autogesellschaft 99

Der »Jäger« Mensch und seine »Beute«: Überholmanöver im Straßenverkehr (99) – »Die Geister, die wir riefen ...« (101) – »Menschen in der Maske einer Apparatur, genannt Auto« (103) – Der Mörder Autofahrer (106) – Auto und Sex: »Eine gewisse Wollust« (107) – Nichts für mich, alles für das Auto (108) – Die angewandte PS-Ideologie (109) – Das Auto: Ein »wahrhaftiger Lockvogel«, eine »zweite Lebensversicherung« (111) – Die literarischen Schnorrer der Autoindustrie: »Sprechen Sie mal mit Ihrer Krankenkasse!« (113) – Fahrtziele: Ein-

käufe und Besuche rangieren noch vor Wochenendausflügen und Fahrten zur Arbeitsstelle (114) – Kosten für den Autofahrer: Bis 1975 Steigerung von mehr als 50 Prozent (115) – Das Selbstbewußtsein der Autofahrer: Schuld hat der andere (117) – Fahrverhalten: Warten auf die »Gesundung der Gesellschaft« (119) – Verkehrserziehung: Appell an die »Partnerschaft« der Autofahrer (122)

5. Kapitel:
Die »Springflut der Motorisierung«
Die Eskalation des Verkehrs 126

Zulassungsstatistik und Verkehrsdichte (127) – Die volkswirtschaftlichen Kosten der »Erfolgsbilanz« (128) – Die Anfänge der »Masse für die Masse«: Fords »Jedermannsauto«, Hitlers Pläne für den »Volkswagen« und der »Jeep« des Zweiten Weltkrieges (130) – Der Grundstein für die heutige Verkehrsmisere: Keine Koordinierung von Infrastruktur und beginnender Motorisierung (132) – 1968: Für den Straßenbau 9, für den Bau von Hochschulen nur 1,3 Milliarden Mark (135) – Der Reparaturbedarf auf Europas Straßen (136) – Straße vor Schiene: Straßenbaupolitik, ein »wesentlicher Aktionsbereich zur Gestaltung der Umwelt« (137) – Nicht den Verkehrsraum der Motorisierung, sondern den Verkehr dem vorhandenen Raum anpassen! (139)

III. Die Folgen der totalen Autogesellschaft

6. Kapitel:
Sicherheit verkauft sich schlecht
Die Folgen der totalen Autogesellschaft für das Auto:
Die Technik wendet sich gegen die Technik 143

Von Stoßstange zu Stoßstange: Nur 5 PS bei 30 Stundenkilometer (143) – Neue Kriterien im Automobilbau? (145) – »Gib auf, Nader!« Amerikanische Maßstäbe für Sicherheitsbestimmungen (146) – Rückrufe bei Mängelrügen (148) – Der VW: Eine »bedauerliche Erscheinung auf dem Automarkt« (149) – Kriterien beim Autokauf: Aussehen und Leistung (151) – Mängelstatistik zur »Anregung« für die Industrie, zur »Aufklärung« des Autofahrers (152) – Kritik im Vorfeld der Auto-

gesellschaft: Werkstattschäden, Geräusche im Auto, Mängel an Straßen, Institut für Kraftfahrzeugtechnik (154)) – Henry Ford II.: »Wenn der Gesetzgeber uns ins Handwerk pfuscht ...« (156) – Douglas Toms: »Ein sicheres Auto zum gleichen Preis wie ein gefährliches Auto« (158) – Die Konsumenten: »Esel hinter dem Steuerrad« (159) – Betriebssicherheit am Auto: Erst nach »dem jeweiligen Stand der Technik« akut (161) – Das »Sicherheitsauto« und der Unsicherheitsfaktor Mensch (162) – Unmenschliche Technik oder Fortschritt »mit einem Mehr an Menschlichkeit«? (164)

7. Kapitel:
Die Zerstörung der Natur
Die Folgen der totalen Autogesellschaft für die Umwelt:
Vergiftung und Verödung in Stadt und Land 167

Das Schreckgespenst der totalen Verunreinigung (168) – Jährlich rund 20 Millionen Tonnen Gift, Ruß und Staub (169) – Unbefriedigende Maßnahmen: »Heilen statt Vorbeugen« (171) – Entfiltern: Abgebaute Abgase bewirken Zuwachs anderer Schadstoffe (172) – Der giftgasfreie Motor: heute noch eine Utopie (174) – Frankfurt und Los Angeles: Smog statt blauem Himmel (175) – München: Bis zu 80 Prozent Vergiftung der Luft durch Autoabgase (177) – Zerstörung der Baudenkmäler durch Abgase: »Was 500 Jahre gehalten hat, wurde jetzt in fünf Jahren zerstört« (178) – Vergiftung von Pflanzen entlang den Autostraßen: 40 bis 60 Gramm Blei je Kilometer und je Stunde (179) – »Dramatische Entwicklung«: Gefahr einer Klimaveränderung (181) – Auf dem Weg der Zerstörung: Autoverkehr und aussterbende Tiere (183) – Autowracks und Autoabfall: »Der Bodensatz des Fortschritts« (185) – Der Kreislauf vom Fließband über Autofahrer und Schrott zurück zum Fließband (186) – In den USA: 20 Millionen »wilde« Autowracks (187) – Die Kosten der bundesdeutschen Umweltverschmutzung: Bis 1975 insgesamt etwa 36 Milliarden DM angesetzt (188)

8. Kapitel:
Fortschritt durch Selbstmord?
Die Folgen der totalen Autogesellschaft für den Menschen: Physische und psychische Gefährdung durch Vergiftung, Lärm, Verkehrs-Streß und Unfall 191

Der Tod aus dem Tank: 700 Milliarden Kubikmeter Abgase pro Jahr (192) – Krebs durch Kohlenwasserstoff-Verbindungen: Vorstadien schon bei Jugendlichen (194) – Stickoxyde: Erkältungen und Katarrhe (196) – Blei: Schleichende Schädigung von Muskulatur und Nervensystem sowie die Gefahr von erbbiologischen Folgen (196) – Phosphor statt Blei? (197) – Verzögerungstaktik der Industrie, Scheu vor unpopulären Maßnahmen der Gesetzgeber (199) – Lärm als Umweltgift: Bis zum Jahr 2000 stocktaub? (200) – Lärmquelle Straßenverkehr: Bis zu 90 Phon (201) – Der »Äquivalente Dauerschallpegel« in Städten und auf Autobahnen (203) – Die Lüge vom »gesunden« Lärm (204) – Die gesundheitsschädigenden Belastungen durch den »Streß« im Verkehr: Das Auto wird zur »Folterkammer« (205) – Streß und Blutkreislauf: »Wie bei vierzig Grad Fieber« (207) – Allein in der »Folterkammer« Auto auf der »Straße ohne Ausweg« (208) – Katalog des Schreckens: Täglich 50 Tote auf der Straße, alle 3 Stunden ein totes Kind (210) – Die Ideologie vom »menschlichen Versagen«, von »höherer Gewalt« (212) – Der Tatbestand: Der Mensch ist in seinem sozialen Verhalten dem Fortschritt nicht gewachsen (214) – Streß und Schnaps: »Die Bundesrepublik eine einsame Alkoholoase mit größer werdenden Friedhöfen« (217) – Verunglückte Kinder: Kein »verkehrsgerechtes« Verhalten, weil sie Gefahren im Verkehr nicht erkennen (219) – »Fahrzeug- und personenbezogene Kosten« für einen Unfall: 1680 DM (221)

IV. Das Ende der totalen Autogesellschaft

9. Kapitel:
Prognosen für ein Utopia?
Die Problematik technischer Alternativen 225

Prognosen für das Auto (226) – Die Zukunft auf dem Prüfstand: Mißtrauen gegenüber wissenschaftlicher Forschung (227) – Autoverkehr dort, wo wenig Menschen leben (229) –

Verkehrstechnische Maßnahmen für heute (231) – Nutzung technischer Erfindungen für den Verkehr von morgen (232) – Fern- und Nahverkehr auf Magnetkissen: »Magnetblitz«, »Transrapid«, »Transurban« (234) – Das CAT-System: Kabinentaxis auf Trassen und Schleifen (235) – City-Cars: Kleinautos mit noch ungeklärtem Antrieb (236) – Elektro-Autos: Die Sache mit den Batterien (237)

10. Kapitel:
Die Leistungen der Gesellschaft und die Bedürfnisse des einzelnen
Die Notwendigkeit gesellschaftspolitischer Alternativen 240

Die Tendenz: Mehr Autos als Menschen (240) – Kurzfristige verkehrspolitische Maßnahmen (242) – Gesetze für eine sinnvolle Verkehrspolitik (243) – Wirkungsvolle Alternativen: Änderung des Wirtschaftssystems und Bewußtseinsveränderung der Gesellschaft (244) – Ein neues Wirtschaftssystem »ohne Profitmaximierung« (246) – Die »unheimliche Schere zwischen öffentlicher Armut und privatem Reichtum« (247) – Die verkehrspolitische Strategie der Bundesregierung: Sicherung der Expansion der Autoindustrie (248) – Die Sowjetunion: 1,5 Millionen Privatautos für 245 Millionen Einwohner (250) – Keine Scheu vor »den Etappen der Entwicklung vom Kapitalismus zum Sozialismus« (251) – Nützlich für die gesamte Gesellschaft: Vernunft »auf breiter Front« mobilisieren (252)

Anhang

Noch keine »geeignete Alternative zum Auto« – Auto- und Verkehrsfachleute antworten zum Thema 257
Literaturverzeichnis 283