

Inhalt

EINFÜHRUNG	11
VORWORT	13
A) EINLEITUNG	15
1. Die Rolle des Wegesystems bei der Umwandlung von der Natur- in die Kulturlandschaft	15
2. Von der Handarbeit zum Maschineneinsatz	21
3. Das Ziel ist nicht mehr die Verkehrslösung, sondern das damit verbundene Kapital	26
4. Geistige Lücke gegenüber den technischen Möglichkeiten	29
B) IDEOLOGIEN, DIE DAS VERKEHRSWESEN NOCH HEUTE BEHERRSCHEN	31
5. Das Denken bestimmt das Handeln oder die Macht der Verkehrsprognosen	31
6. Das Märchen vom Mobilitätswachstum durch Autobesitz	34
7. Externes Verkehrsaufkommen – ein Maßstab für den Krankheits- und Verfallszustand der Siedlungen	37
8. Lebenserhaltende Mikromobilität – lebensbedrohliche Makromobilität	41
9. Geschwindigkeit und Zeitgewinn	42
10. Folgen der Geschwindigkeit	47
11. Was früher Industriellärn war, ist heute Verkehrslärn	49
12. Auswirkungen auf die Struktur	55
12.1. Von der Vielfalt zum Zentralismus	55
12.2. Verlust der Maßstäbe für Qualität und Vielfalt	55
12.3. Flächenhafte Vernichtung der Dorfstruktur und -kultur	55
13. Zerstörung des Lebensraumes durch Vergasung	61
14. Unangepaßte Geschwindigkeit – ein Zeichen von Kulturlosigkeit	65
15. Schnell oder beweglich	66
16. In Buxtehude leben immer noch die Igel, die Eisenbahnmanager haben die Fabel aber noch immer nicht verstanden	69
17. Zwang zur Oberflächlichkeit – Qualitätsverlust durch Schnelligkeit	77
18. Ruin des Fremdenverkehrs durch schnelle Verkehrssysteme	80

19. Täuschung der Kommunalpolitiker	83
20. Methoden zur bewußten oder unbewußten Täuschung von Bürgern, Richtern und Politikern	84
21. Einäugigkeit im Verkehrswesen bei Fachleuten und Politikern	88
22. Logik der Raumordnung	90
23. Wozu sind die Straßen da?	93
24. Falsche Maßeinheit – falsche Lösungen	96
25. Falsche Grundlagen führen zum Fehlverhalten durch Mißbrauch des Automobils	98
26. Falsche Sensibilität der Bevölkerung führt zu falschen Werten im Rechtssystem	100
27. Maschinenrecht statt Menschenrecht	100
28. Der Amazonas ist auch in Mitteleuropa	102
29. Azyklische Prozesse zwischen Massentierhaltung, Siedlungsplanung und Wirtschaftsentwicklung	104
30. Verwechslung von Ursache und Wirkung – Angebot schafft Nachfrage	105
31. Das Installationsgewerbe vor der Erfindung des Wasserhahnes	108
32. Nachfrageorientierter Verkehrswegebau – der Ausbau des Lawinenstrichs	109
33. Verkehrssicherheit von Autobahnen: Der Vergleich von Äpfeln mit Birnen ist noch schmeichelhaft	112
34. Der Nutzen schneller Verkehrssysteme wird aus einer Größe berechnet, die es nicht gibt!	115
35. Ohne Autobahnen gibt es keine Transitverkehrsprobleme, schlimmstenfalls nur Transportprobleme (mit großer Wahrscheinlichkeit aber auch diese nicht)	122
36. Die Rolle von wirtschaftsideologisch geprägten Großstrukturen	123
C) IDEOLOGIEN DER WIRTSCHAFTSWISSENSCHAFTEN	127
37. Die Verkehrsökonomie – eine Disziplin, die zum Teil im Irrealen angesiedelt ist?	127
38. Economy of Scale, die Transportkosten und das Öko-System	128
38.1. Einleitung	128
38.2. Economy of Scale	129
38.3. Berücksichtigung des Verkehrssystems für die Güterverteilung	130
38.4. Berücksichtigung der Zulieferkosten	133
38.5. Beachtung ökologischer Kriterien	134

38.6. Berücksichtigung der Transportkosten bei der Verteilung an die Verbraucher	135
38.7. Diskussion der Ergebnisse	136
38.8. Das Recycling wurde bisher noch vergessen	139
38.9. Der Unterschied der Preise, die man in einem realen Markt zahlen müßte, zu den Preisen unseres ökonomischen Systems ist die Gütermenge, die überflüssig transportiert wird	140
38.10. Wie kommen wir zu einem ökonomisch verträglichen Güterverkehr?	142
38.11. Zusammenfassung	143
39. Was in der Familie gilt, gilt dies auch für die Weltwirtschaft?	145
40. Zeit ist Geld – allerdings nur im Transportgewerbe	146
41. Hilfshypothesen zur Erhaltung absurder Wirtschaftsmodelle	149
42. Verlust der Handelskultur	149
43. Wenn der Mensch zum „Verbraucher“, zur Nummer wird – die Umkehrung der Funktionen	150
D) DIE ROLLE DER TECHNIKER	151
44. Die Bedarfsplanung für Autostraßen – eine (fast) unglaubliche, aber wahre Geschichte	151
45. Analogien aus dem konstruktiven Ingenieurwesen sind ein fundamentaler Fehler herkömmlicher Verkehrsplanung	152
46. Lerntheorie	153
46.1. Anwendung auf das Verkehrssystem	153
47. Folgen der Fehler der Berechnungsmethode	154
48. Wachstum der Verkehrsanlagen erzeugt exponentielles Wachstum der Verkehrsprobleme	155
49. Gibt es einen Ausweg aus der Sackgasse?	159
50. Durch Schuldzuweisungen geht es nicht	159
51. Geht es verkehrstechnisch nur über den Level of Service F?	159
52. Endlich ein sinnvoller Anwendungsfall für elektronische Steuerungshilfen	161
53. An der Logik des Normalen erkennt man die Unlogik im Verkehrswesen	161
54. Eine Glaubensgemeinschaft der Irrealität – zumindest im Verkehrswesen	162
55. Schwere Fehler in den Ausgangsdaten – Ideologie statt Sachkundigkeit	165
56. Was bedeutet nun dieser Fehler?	166

57. Fehler in den Berechnungsfaktoren – Mängel in den Grundlagen: das Markenzeichen herkömmlicher „Straßenplanung“	167
E) LÖSUNGSWEGE ZUR BEWÄLTIGUNG DES VERKEHRSPROBLEMS	168
58. Mobilität aus verschiedener Sicht	168
58.1. Mobilität aus engster Sicht	168
58.2. Die autobezogene Sicht in der Fläche	168
58.3. Sicht auf die Mobilität unter den Gegebenheiten, die sie erzeugen	169
58.4. Mobilität aus naturwissenschaftlicher Sicht	169
58.5. Mobilitätsmanagement = Änderung der Außenreize	171
59. Richtige Maßeinheiten und Transformationsfunktionen	172
60. Schildbürgerstreich	174
61. Man muß die Wirkungsmechanismen kennen – und einsetzen. Die Regelung kann nur über den Level of Service F erfolgen!	176
62. Die Empirie beweist die Richtigkeit der Kritik	177
63. Sind Straßen- und Verkehrsplaner unfähig zu lernen?	179
64. Reaktion der lernfähigen Straßenbauingenieure	180
65. Klare Begriffe – klarere Lösungen: die Sprache deckt manchen Unsinn im Verkehrswesen zu	182
66. Klare Funktionsbezeichnungen in der Verwaltung	190
67. Eine Freiheit, die es nicht gibt	190
68. Prüfung der Ingenieur- und Planertätigkeit an allgemeingültigen ökologischen Prinzipien	193
69. Verringerung des Zwanges zum Autofahren	195
70. Informationssysteme – verantwortlicher Gebrauch statt Mißbrauch	197
71. Informationssysteme als Weg zur Freiheit statt als Zwang zum Autofahren	202
72. Statt Täuschen und Taktieren – sinnvoller Einsatz neuer Technologien	203
73. Richtiger Umgang mit Bedürfnissen	205
74. Die Unterschätzung der Motorisierung verarmlost die Probleme – reale, systembezogene Maßnahmen schaffen andere Entwicklungen	206
75. Der rationale Zugang zum Verkehrswesen kann die Spannungen abbauen	208
76. Viel Geld für eine zukunftsorientierte Wirtschaft wird frei	209

77. Umdenken für die Planer: Die „Gottheit der Geschwindigkeit“ gibt es in einem wissenschaftlich fundierten Verkehrswesen nicht mehr	210
78. Die Anpassung der Geschwindigkeit an die Gegebenheiten	211
79. Mehr „Hirnschmalz“ für weniger Beton	213
80. Freiheit durch Langsamkeit oder Hirn statt Hetze	215
81. Mehr Innovation und weniger Geschwindigkeit	216
82. Abbau falscher Verkehrssysteme durch Einführung der Kostenwahrheit	217
83. Fehler in der Forschung – die Grundlage der Informationen	225
84. Palmström – oder das Dilemma der Verkehrspolitik	226
Literatur	235