

Ueli Haefeli

Verkehrspolitik und urbane Mobilität

Deutsche und Schweizer Städte
im Vergleich 1950–1990



Franz Steiner Verlag Stuttgart 2008

INHALTSÜBERSICHT

Inhaltsverzeichnis	7
Vorwort	13
1 Einleitung	15
Teil I: Rahmenbedingungen verkehrspolitischen Handelns in Städten	35
2 Die übergeordneten staatlichen Rahmenbedingungen städtischer Mobilität	37
3 Akteure und Diskurse	69
Teil II: Fallstudien	129
4 Ein erster Blick auf die Fallstudienstädte	131
5 Bern: Stadt des Langsamverkehrs	153
6 Basel: Vom „Krieg“ um die Strassenbahn zum Umweltschutzabonnement	181
7 Zürich: Die Tramstadt	199
8 Bielefeld: Stadt ohne Eigenschaften?	221
9 Münster: Die Fahrradstadt	241
10 Freiburg im Breisgau: Das Vorzeigebispiel	255
11 Die Kosten des Stadtverkehrs	273
Teil III: Zusammenfassung und Synthese	287
12 Der nationale Kontext: Viel Ähnlichkeit – wichtige institutionelle Unterschiede	289
13 Die Mobilität der Menschen in der Stadt: Verkehrspolitik und ihre Resultate	297
14 Wenig Steuerung, viel Unbedachtes: Die Erklärung der Unterschiede	305
15 Die Zukunft des Stadtverkehrs	317
Abkürzungsverzeichnis	319
Verzeichnis der Darstellungen	321
Bibliographie	324
Anhang 1: Grundlagen der Haushaltsanalyse	361
Anhang 2: Zusammensetzung der Parlamente in den Fallstudienstädten	365
Namensregister	367
Kartenausschnitte	369

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	13
1 Einleitung	15
1.1 Fragestellung, theoretische Leitlinien und methodischer Ansatz	15
1.2 Was wir bereits wissen: Zum Forschungsstand	25
1.3 Quellen: Überfluss und Lücken	31
1.4 Aufbau	32
Teil I: Rahmenbedingungen verkehrspolitischen Handelns in Städten	35
2 Die übergeordneten staatlichen Rahmenbedingungen städtischer Mobilität	37
2.1 Die Schweiz 1950–1990	37
2.1.1 Besonderheiten nationalstaatlicher Entwicklung 1950–1990	37
2.1.2 Institutionelle Rahmenbedingungen verkehrspolitischen Handelns in Agglomerationen	40
2.1.3 Grundlinien der nationalen Verkehrspolitik	47
2.2 Deutschland 1950–1990	52
2.2.1 Besonderheiten nationalstaatlicher Entwicklung 1950–1990	52
2.2.2 Institutionelle Rahmenbedingungen verkehrspolitischen Handelns in Agglomerationen	54
2.2.3 Grundlinien der nationalen Verkehrspolitik	62
3 Akteure und Diskurse	69
3.1 Die Akteure	69
3.1.1 Verkehrspolitische Akteure	70
3.1.2 Verkehrsexperten	71
3.1.3 Ein komplexes Netzwerk	72
3.1.4 Professionalisierung und Akademisierung	74
3.2 Die fünfziger Jahre: Stadtverkehrsdiskurs abseits der grossen Verkehrspolitik	78
3.2.1 Abgehobene Diskurse der Städtebauer	80
3.2.2 Vorbild oder abschreckendes Beispiel? Der Blick in die USA	82
3.2.3 Verkehrsnot und Lösungsansätze	85

3.3	Die sechziger Jahre: Repolitisierung der Verkehrsdiskurse	88
3.3.1	Unwirtliche Städte	89
3.3.2	Überforderte Verkehrsplaner?	91
3.3.3	Die Kluft zwischen Theorie und Praxis in Deutschland	95
3.3.4	Politisierung in der Schweiz: Die Expressstrassendebatte	98
3.4	Die Umweltwende um 1970: Das Auto an den Pranger!	107
3.4.1	Ist die Bastion Auto sturmreif?	108
3.4.2	Partizipation! Und die Reflexion der professionellen Akteure	111
3.4.3	Die verkehrspolitischen Diskurse nach dem Ölschock	114
3.4.4	Paradigmenwechsel: Die Verkehrswissenschaft entdeckt die Mobilität	119
3.4.5	Umweltpolitische Polarisierung in den achtziger Jahren	124
3.4.6	Wie steuern? Keine Mehrheiten für marktwirtschaftliche Instrumente	126
Teil II: Fallstudien		129
4	Ein erster Blick auf die Fallstudienstädte	131
4.1	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	131
4.2	Stadtgestalt	135
4.3	Sozioökonomische Faktoren	138
4.4	Ausnahmen oder typische Fälle?	140
4.5	Eckdaten zur Verkehrsentwicklung	142
4.5.1	Gesamtverkehr	142
4.5.2	Motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr	147
4.6	Zwischenfazit	151
5	Bern: Stadt des Langsamverkehrs	153
5.1	Berns grosse Zeit und ihre langen Schatten	153
5.2	Verkehrsanbindung: Überblick	155
5.3	Die fünfziger Jahre: Umfahren oder erschliessen?	157
5.4	Im Stau der sechziger Jahre: Grosse Entwürfe	166
5.5	Nach 1970: Wird alles anders?	171
6	Basel: Vom „Krieg“ um die Strassenbahn zum Umweltschutzabonnement	181
6.1	Ein halber Kanton und eine trinationale Agglomeration	181
6.2	Verkehrsanbindung: Überblick	182
6.3	Der Basler „Krieg“ um die Strassenbahn in den fünfziger Jahren	183
6.4	Äussere oder innere Osttangente?	187
6.5	Eine umweltpolitische Wende in Raten	190
6.6	Priorität für den öffentlichen Verkehr?	196

7	Zürich: Die Tramstadt	199
7.1	Zwischen Weltstadtabitionen und Grossstadtfeindlichkeit	199
7.2	Verkehrsanbindung: Überblick	202
7.3	Auto-Automatismen: die fünfziger Jahre	203
7.4	Expresstrassenplanung: Aktenzeichen Ypsilon ungelöst	205
7.5	Das Scheitern der Tieftramvorlage von 1962	206
7.6	Abkehr von der Infrastruktureuphorie nach 1970	210
7.7	Neubesinnung auf dem Scherbenhaufen	215
7.8	Doch noch ein Infrastruktur-Grossprojekt: Die S-Bahn	217
7.9	Polarisiertes Umfeld und unsichere Ausgangslage um 1990	220
8	Bielefeld: Stadt ohne Eigenschaften?	221
8.1	Wachstum am „leinenen Faden“	221
8.2	Verkehrsanbindung: Überblick	223
8.3	Wiederaufbau im Zeichen der automobilen Zukunft	224
8.4	Automobilkonsens: 1957–1970	230
8.5	Das „Volk“ beginnt sich einzumischen: 1970–1989	232
8.6	Wer soll das bezahlen? Ausblick auf die Zeit nach 1989	238
9	Münster: Die Fahrradstadt	241
9.1	Das traditionsbewusste Zentrum Westfalens	241
9.2	Verkehrsanbindung: Übersicht	243
9.3	Frühe verkehrspolitische Weichenstellungen	243
9.4	Die sechziger Jahre: Planen für das Zentrum, Bauen an der Peripherie	246
9.5	Verkehrspolitische Verunsicherung: Die siebziger Jahre	249
9.6	Gebremstes Gegensteuer: Die achtziger Jahre	251
10	Freiburg im Breisgau: Das Vorzeigebeispiel	255
10.1	Von der traditionsbewussten Provinzstadt zur „Ökohaupt-stadt“ Deutschlands?	255
10.2	Verkehrsanbindung: Überblick	258
10.3	Die fünfziger und sechziger Jahre: Auch Freiburg plant für das Auto	258
10.4	Ein halbherziges Votum für die Strassenbahn	260
10.5	Die Erhöhung des Strassenbahntarifs 1968	263
10.6	Die Sperrung der Innenstadt als Auftakt zur Ökologisierung?	265
10.7	Das Schlüsselerlebnis: Die Einführung der Umweltkarte 1984	266
10.8	B 31 Ost: Die verlorene Nagelprobe?	268

11 Die Kosten des Stadtverkehrs	273
11.1 Die städtischen Verkehrsbetriebe aus einer betriebswirtschaftlichen Optik	275
11.2 Verkehrsausgaben: Der Handlungsspielraum städtischer Kommunen	278
11.2.1 Die Verkehrsausgaben im Vergleich zum gesamten Haushalt	280
11.2.2 Handlungsspielräume und Prioritäten der Kommunen	282
Teil III: Zusammenfassung und Synthese	287
12 Der nationale Kontext: Viel Ähnlichkeit – wichtige institutionelle Unterschiede	289
12.1 <i>Der gesellschaftspolitische, ökonomische und institutionelle Rahmen</i>	289
12.2 <i>Dominanz der Fernstrassenoptik in den fünfziger Jahren</i>	291
12.3 <i>Repolitisierung der Verkehrsdiskurse in den sechziger Jahren</i>	293
12.4 <i>1970–1990: Die Entdeckung der Umwelt</i>	294
13 Die Mobilität der Menschen in der Stadt: Verkehrspolitik und ihre Resultate	297
13.1 <i>Unterwegs: Die Entwicklung der Mobilitätssysteme in den sechs Städten seit 1950</i>	297
13.2 <i>Die Schere ist weit offen: Die Situation 1990</i>	302
14 Wenig Steuerung , viel Unbedachtes: Die Erklärung der Unterschiede	305
14.1 <i>Bestehende Erklärungsansätze und ihre Grenzen</i>	305
14.1.1 <i>Ökonomische Faktoren</i>	305
14.1.2 <i>Raumstrukturelle Unterschiede</i>	307
14.1.3 <i>Kulturelle Unterschiede</i>	308
14.1.4 <i>Die Akteure: Planer und Autolobby als Sündenböcke</i>	309
14.2 <i>Ein umfassender Erklärungsansatz</i>	311
14.2.1 <i>Positive Rückkopplungen</i>	311
14.2.2 <i>Weniger Mobilität dank mehr Verkehr? Der Januskopf automobiler Mobilität in der Stadt</i>	312
14.2.3 <i>Und die Ersten werden die Letzten sein...</i>	314
15 Die Zukunft des Stadtverkehrs	317

Abkürzungsverzeichnis	319
Verzeichnis der Darstellungen	321
Bibliographie	324
Anhang 1: Grundlagen der Haushaltsanalyse	361
Anhang 2: Zusammensetzung der Parlamente in den Fallstudienstädten	365
Namensregister	367
Kartenausschnitte	369