

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Vorwort</b>	13
<b>1 Einleitung</b>	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
<b>Teil I: Rahmenbedingungen verkehrspolitischen Handelns in Städten</b>	35
<b>2 Die übergeordneten staatlichen Rahmenbedingungen städtischer Mobilität</b>	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
<b>3 Akteure und Diskurse</b>	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
<b>Teil II: Fallstudien</b>		129
<b>4</b>	<b>Ein erster Blick auf die Fallstudienstädte</b>	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
<b>5</b>	<b>Bern: Stadt des Langsamverkehrs</b>	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
<b>6</b>	<b>Basel: Vom „Krieg“ um die Strassenbahn zum Umweltschutzabonnement</b>	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

<b>7</b>	<b>Zürich: Die Tramstadt</b>	199
7.1	Zwischen Weltstadtambitionen und Grosstadtfeindlichkeit	199
7.2	Verkehrsanbindung: Überblick	202
7.3	Auto-Automatismen: die fünfziger Jahre	203
7.4	Expressstrassenplanung: 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
<b>8</b>	<b>Bielefeld: Stadt ohne Eigenschaften?</b>	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
<b>9</b>	<b>Münster: Die Fahrradstadt</b>	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
<b>10</b>	<b>Freiburg im Breisgau: Das Vorzeigebispiel</b>	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

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

Inhaltsverzeichnis	11
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	319
<b>Verzeichnis der Darstellungen</b>	321
<b>Bibliographie</b>	324
<b>Anhang 1: Grundlagen der Haushaltsanalyse</b>	361
<b>Anhang 2: Zusammensetzung der Parlamente in den Fallstudienstädten</b>	365
<b>Namensregister</b>	367
<b>Kartenausschnitte</b>	369