

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	15
1.1.	Gegenstand der Arbeit.....	15
1.2.	Kontext und Eigenschaft des Forschungsgegenstandes.....	16
1.3.	Ziel der Arbeit.....	17
1.4.	Aufbau der Arbeit.....	18

Teil A: Das Phänomen Personenverkehr

2.	Die widersprüchliche Entwicklung des Personenverkehrs.....	20
2.1.	Eine wachsende Verkehrsleistung wird zunehmend individuell motorisiert erbracht.....	21
2.2.	Wachsende Fahrleistung bedeutet wachsende Belastung.....	23
2.2.1.	Lärm.....	24
2.2.2.	Luft und Boden.....	25
2.2.3.	Flächenbedarf.....	28
2.2.4.	Unfälle.....	29
2.2.5.	Energieverbrauch.....	30
2.2.6.	Soziale Auswirkungen.....	32
2.3.	Die Widersprüchlichkeit der Verkehrsentwicklung und unser individueller Umgang damit.....	34
2.3.1.	Die Autofans.....	35
2.3.2.	Die Automobilkritiker.....	36
2.3.3.	Die Distanziert-Gleichgültigen.....	37
2.3.4.	Die Rational-Toleranten.....	38
3.	Sind wir Gefangene unserer rationalisierten Strukturen?.....	40
3.1.	Der aktionsräumliche Ansatz.....	40
3.1.1.	Was ist ein Aktionsraum?.....	40
3.1.2.	Beschränkungen des Aktionsraumes.....	40
3.1.3.	Die Ausweitung individueller Aktionsräume seit 1850.....	42
3.2.	Siedlungsstrukturelle Entwicklung zur Autostadt.....	44
3.2.1.	Die Grossstadt als neue Siedlungsform.....	44

3.2.2.	Die 'Charta von Athen' als Grundlage des modernen Städtebaus	46
3.2.2.1.	Kritik der städtischen Situation in der 'Charta von Athen'	47
3.2.2.2.	Die städtebaulichen Postulate der 'Charta von Athen'	47
3.2.2.3.	Konsequenzen der 'Charta von Athen' für die Verkehrsentwicklung	49
3.2.2.4.	Die Verantwortlichkeit der 'Charta von Athen' für die städtische Verkehrsproblematik	51
3.2.3.	Städte- und Verkehrsplanung seit dem Zweiten Weltkrieg	52
3.2.3.1.	Die fünfziger Jahre: Wirtschaftswunder und Machbarkeitsglaube	52
3.2.3.2.	Die sechziger Jahre: Ende der gesamtstädtischen Konzepte	53
3.2.3.3.	Die siebziger Jahre: Die autogerechte Stadt wird zur offenen Illusion	54
3.2.3.4.	Die achtziger und der Anfang der neunziger Jahre: Die Komplexität des Problems wird bewusst	56
3.3.	Der vermeintliche Gegensatz 'rationalisierte Siedlungs- und Verkehrsorganisation - Individualisierung des Verkehrs'	57

4.	Mobilität	60
4.1.	Der Begriff der Mobilität	60
4.2.	Psycho-soziale Aspekte der Mobilität	62
4.2.1.	Ziel- und wegorientierte Mobilität	62
4.2.2.	Mobilität und Werte	64
4.3.	Die Mobilitätsentwicklung	65
4.3.1.	Indikatoren der Mobilitätsentwicklung	66
4.3.2.	Mobilität und Motorisierung	67
4.3.2.1.	Die Motorisierung erhöht und reduziert Mobilitäten gleichzeitig	67
4.3.2.2.	Motorisierte Mobilität entspricht gestiegenen Ansprüchen	68
4.3.2.3.	Die Motorisierung der Masse reduziert die Mobilität des motorisierten Individuums	69
4.4.	Das Verhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen im Verkehr	70
4.4.1.	Verkehrsverhalten und Geschlecht	70
4.4.2.	Verkehrsverhalten nach Alter und Erwerbsituation	72
4.4.2.1.	Erwerbstätige und im Haushalt tätige Personen	72
4.4.2.2.	Rentner	72
4.4.2.3.	Schüler und Auszubildende	73
4.4.3.	Verkehrsverhalten nach Wegzweck	74
4.4.4.	Verkehrsangebot und Verkehrsmittelwahl	76
4.4.5.	Kommentierte Zusammenfassung	79

5.	Bestimmungsgrößen des Personenverkehrs.....	81
5.1.	Das Begriffspaar Verkehrsangebot und -nachfrage	81
5.2.	Die Akteure der Personenverkehrsgestaltung.....	82
5.2.1.	Verkehrsteilnehmer.....	82
5.2.2.	Politiker und Planer.....	83
5.2.3.	Private Siedlungsgestalter	84
5.3.	Das Verhalten des Einzelnen im Verkehr.....	85
5.3.1.	Das Verhaltensmodell von Rosenstiels	85
5.3.1.1.	Der Faktor 'Persönliches Wollen'.....	86
5.3.1.2.	Der Faktor 'Situative Ermöglichung'.....	87
5.3.1.3.	Der Faktor 'Individuelles Können'.....	88
5.3.1.4.	Der Faktor 'Soziales Dürfen/Sollen'.....	88
5.3.1.5.	Ein Beispiel zur Illustration.....	89
5.3.2.	Wahrnehmung der Realität durch subjektive Filter.....	90
5.3.3.	Der Konflikt individuell sinnvolles - kollektiv unsinniges Verhalten.....	92
5.4.	Das Verhalten des verantwortlichen Kollektivs gegenüber dem Verkehr	93
5.4.1.	Verkehrspolitik und -planung.....	93
5.4.2.	Die Krise von Verkehrspolitik und -planung widerspiegelt die Krise des Verkehrssystems	94
5.4.2.1.	Das grundsätzliche Problem gewachsener Strukturen und moderner Ansprüche	94
5.4.2.2.	Der Graben zwischen Forschung und Praxis.....	95
5.4.2.3.	Das Perzeptionsproblem Entscheidungsträger - Bürger.....	96
5.4.2.4.	Die ergriffenen Massnahmen stossen an Grenzen.....	98
5.4.2.5.	Reaktionen von Politikern und Planern: Dirigismus und Fatalismus	99
5.4.3.	Die Entschärfung der verkehrspolitischen und -planerischen Krise als Voraussetzung zur Überwindung der Verkehrsprobleme.....	101

Teil B: Der Umgang mit dem Verkehr in der Stadt Basel

6.	Fragestellung und Methodik.....	103
6.1.	Untersuchungsgegenstand	103
6.1.1.	Hypothese und Forschungsfragen.....	103
6.1.2.	Das Verhalten des verantwortlichen Kollektivs bei der Verkehrsgestaltung als Forschungsgegenstand.....	106
6.1.3.	Abgrenzung der Arbeit	107
6.1.3.1.	Inhaltlich: Ziel- und Investitionsanalyse.....	108
6.1.3.2.	Zeitlich: 1974 - 1994.....	109

6.1.3.3.	Räumlich: Das Beispiel Basel.....	109
6.2.	Untersuchungsmethodik.....	111
6.2.1.	Zielanalyse.....	111
6.2.1.1.	Grundsätzliche Überlegungen zur Zielanalyse.....	111
6.2.1.2.	Die Methode der Inhaltsanalyse als Instrument zur Zielanalyse.....	112
6.2.1.3.	Das Ablaufmodell der Inhaltsanalyse.....	114
6.2.1.4.	Grundformen des inhaltsanalytischen Interpretierens.....	116
6.2.2.	Investitionsanalyse.....	117
6.2.2.1.	Grundsätzliche Überlegungen zur Investitionsanalyse.....	117
6.2.2.2.	Probleme der Investitionsanalyse.....	119
6.2.2.3.	Methode der Investitionsanalyse.....	119
7.	Die Entwicklung des Personenverkehrs und seiner strukturellen Voraussetzungen in der Agglomeration Basel.....	122
7.1.	Die Agglomeration Basel und ihre Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung.....	122
7.1.1.	Die Bevölkerungsentwicklung: Von der Land- zur Stadtflucht.....	123
7.1.2.	Die Siedlungsentwicklung: Von den Achsen in die Flächen.....	124
7.1.3.	Die Entmischung der Funktionen Wohnen und Arbeiten.....	126
7.2.	Die Entwicklung von Planung und Verkehr in der Stadt Basel.....	128
7.2.1.	Chronologie der Basler Verkehrsplanung und Verkehrsinfrastrukturentwicklung.....	128
7.2.1.1.	Der städtische Verkehr wird zum Problem.....	129
7.2.1.2.	Der Gesamtverkehrsplan von K. Leibbrand.....	130
7.2.1.3.	Der Alternativvorschlag der Basler Fachverbände.....	132
7.2.1.4.	Das Konzept des Cityringes mit Tiefbahn.....	132
7.2.1.5.	Das Gutachten Grabe soll Klarheit schaffen.....	134
7.2.1.6.	Das Parlament verlangt eine Neuorientierung der Verkehrspolitik.....	135
7.2.1.7.	Von den Verkehrskonzepten zu den Detailprojekten.....	137
7.2.2.	Die Verkehrsentwicklung in Basel nach 1970.....	139
7.2.2.1.	Indikatoren zur Erfassung der Verkehrsentwicklung..	139
7.2.2.2.	Verkehrserhebungen in der Stadt Basel.....	140
7.2.2.3.	Die Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs in der Stadt Basel.....	141
7.2.2.4.	Die Entwicklung des Fussgänger- und Fahrradverkehrs in der Stadt Basel.....	144
7.2.2.5.	Die Entwicklung des ÖV in der Stadt Basel.....	145
7.2.2.6.	Zum Personenverkehr in der Region.....	146

8.	Ziele, Massnahmen und Investitionen für den städtischen Verkehr Basels 1974 - 1993.....	149
8.1.	Zielanalyse.....	149
8.1.1.	Untersuchungsmaterial.....	149
8.1.1.1.	Festlegung des Materials	149
8.1.1.2.	Entstehungshintergrund und formale Charakteristik des Materials.....	152
8.1.2.	Fragestellung der Analyse.....	153
8.1.3.	Inhaltliche Strukturierung.....	153
8.1.3.1.	Definition des Kategoriensystems	154
8.1.3.2.	Definition der Kategorien.....	155
8.1.3.3.	Ankerbeispiele.....	156
8.1.3.4.	Kodierregeln	157
8.1.4.	Inhaltsanalytische Zusammenfassung: Generalisierung und Reduktion	159
8.1.5.	Kommentierte Zusammenfassung der inhaltsanalytischen Resultate	159
8.1.5.1.	Die verkehrspolitischen Zielsetzungen 1975 - 1993... ..	160
8.1.5.2.	Massnahmen im Bereich MIV	162
8.1.5.3.	Massnahmen im Bereich ÖV	164
8.1.5.4.	Massnahmen im Bereich Fuss- und Fahrradverkehr	165
8.1.5.5.	Massnahmen in Wohnquartieren und allgemeine Massnahmen	166
8.1.5.6.	Zusammenfassung der verkehrspolitischen Entwicklungen von 1975 bis 1993.....	167
8.2.	Investitionsanalyse	169
8.2.1.	Die Staatsrechnungen von 1974 - 1993 als Untersuchungsmaterial.....	169
8.2.1.1.	Das basel-städtische Rechnungsmodell	169
8.2.1.2.	Die Finanzrechnung als Untersuchungsgegenstand	171
8.2.1.3.	Die untersuchten Rechnungspositionen	173
8.2.2.	Fragestellung der Analyse.....	175
8.2.3.	Rechnungsanalytisches Verfahren	176
8.2.3.1.	Definition des Kategoriensystems	176
8.2.3.2.	Definition der Kategorien.....	177
8.2.3.3.	Zuordnungspraxis.....	181
8.2.4.	Kommentierte Zusammenfassung der rechnungsanalytischen Resultate	184
8.2.4.1.	Zur Darstellung der Resultate	184
8.2.4.2.	Die Entwicklung der Investitionsausgaben für das allgemeine Strassennetz.....	184
8.2.4.3.	Die Entwicklung der Investitionsausgaben für den ÖV	186
8.2.4.4.	Die Entwicklung der Investitionsausgaben für den Fussgänger- und Fahrradverkehr.....	188

8.2.4.5.	Zusammenfassung der Investitionsentwicklung der restlichen Kategorien	190
8.2.4.6.	Zusammenfassung der wichtigsten Investitionstrends im Bereich Verkehr des Kantons Basel-Stadt 1974 - 1993	191
9.	Vergleich und Diskussion der Resultate	194
9.1.	Vergleich der Resultate	194
9.1.1.	Vergleich von verkehrspolitischer Zielsetzung und Investitionsverhalten	194
9.1.2.	Vergleich von verkehrspolitischer Zielsetzung und realer Verkehrsentwicklung	195
9.2.	Diskussion	197
9.2.1.	Prüfung der Generalhypothese	197
9.2.1.1.	Verkehrspolitische Konstanz und Stagnation	197
9.2.1.2.	Hypothesenrelevante Feststellungen	197
9.2.2.	Grundsätzliche Kritik am Massnahmenkatalog	199
9.2.2.1.	Einseitigkeit der Massnahmen	199
9.2.2.2.	Einfallslosigkeit der Massnahmen	199
9.2.3.	Kritik an konkreten Massnahmenswerpunkten	200
9.2.3.1.	Kanalisierung des MIV auf neuen Strassen	201
9.2.3.2.	Park-and-Ride	203
9.2.3.3.	Parkraummanagement mit Umwandlung von Dauerparkplätzen in Kurzzeitparkplätze	204

Teil C: Synthese

10.	Wer plant, bestimmt	206
10.1.	Einsichten aus theoretischer und empirischer Auseinandersetzung	206
10.1.1.	Städtischer Personenverkehr ist in erster Linie ein gesellschaftliches und erst in zweiter Linie ein technisches Problem ...	206
10.1.2.	Personenverkehr betrifft die gesamte Bevölkerung, aber in ungleicher Weise	207
10.1.3.	Die Wahrnehmung des Personenverkehrs und seiner Probleme ist perspektivenabhängig	208
10.1.4.	Konventionelle Verkehrspolitik und -planung vermag die Verkehrsentwicklung nur ungenügend zu beeinflussen	208
10.2.	Ansatzpunkt verkehrsplanendes Personal	209
10.2.1.	Einfluss und Zusammensetzung der verkehrsplanenden Behörden	209
10.2.2.	Personalpolitik als Ansatz	210

10.2.3. Postulate	211
10.2.3.1. Weniger Techniker, mehr Geistes- und Sozialwis- senschaftler	211
10.2.3.2. Frauen in die Verkehrsplanung.....	213
10.2.3.3. Neue Verkehrsperspektiven in der Verwaltung einführen.....	214
 Literatur	 216
Anhang.....	225