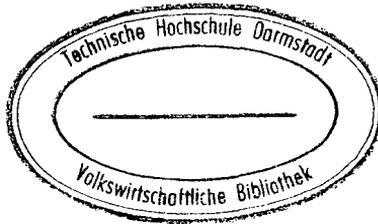


Christian Zeller

Mobilität für alle!

Umriss einer *Verkehrswende*
zu einem autofreien Basel



Birkhäuser Verlag
Basel · Boston · Berlin

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	11
2. Ist die Mobilität gestiegen?	23
2.1 Die Bedeutungen des Begriffs Mobilität	23
2.2 Der Begriff Mobilität in der Verkehrsdiskussion	28
2.3 Indikatoren der Verkehrsmobilität	30
2.3.1 Bestimmungsfaktoren des individuellen Verkehrs- verhaltens	30
2.3.2 Transportzwecke	30
2.3.3 Aktivitätenhäufigkeit	34
2.3.4 Wegehäufigkeit	35
2.3.5 Mobilitätsstreckenbudget und Wegelängen	40
2.3.6 Mobilitätszeitbudget	45
2.3.7 Räumliche Determinanten	46
2.3.8 Transportmittelnutzung	48
2.4 Mobilitätsverhalten und Mobilitätschancen unterschiedlicher Bevölkerungsschichten	53
2.5 Funktion und gesellschaftliche Aspekte der Mobilität	59
2.6 Mobilitätsentwicklung	62
3. Die räumliche Entwicklung in der Region Basel	66
3.1 Der Zusammenhang zwischen Raum- und Verkehrsentwicklung	66
3.2 Zum Begriff Agglomeration	71
3.3 Bevölkerungsentwicklung	72
3.4 Entwicklung der Siedlungsstruktur – von den Achsen zur weiten Fläche	74
3.5 Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur	80

3.6	Die standörtliche Entwicklung der Funktionen Wohnen und Arbeiten	81
3.7	Die Funktionen Wohnen und Arbeiten in Basel	84
4.	Die Raumüberwindung der PendlerInnen	87
4.1	Entwicklung der Pendlerbeziehungen in der Agglomeration Basel	87
4.2	Pendelfeld der Stadt Basel	90
4.2.1	Wachsende Polarität zwischen Basel und der Agglomeration	90
4.2.2	Woher kommen die PendlerInnen?	94
4.2.3	Ziele der zentrumsgerichteten Pendelströme in der Stadt	96
4.3	Transportmittelaufteilung der ZupendlerInnen nach Basel	97
4.3.1	Transportmittelaufteilung nach Wohnorten	97
4.3.2	Transportmittelaufteilung nach Arbeitsort	100
4.4	Tangentiale Pendelbeziehungen in der Agglomeration Basel	101
4.5	Der PendlerInnenverkehr nach, von und in Basel	102
4.5.1	Pendelbilanzen der Quartiere	102
4.5.2	Modal-Split der Erwerbstätigen	104
4.5.3	Modal-Split der in Basel Beschäftigten	105
4.6.4	Modal-Split wichtiger Binnenbeziehungen	106
5.	Die Arbeitswege der Beschäftigten in der chemischen Industrie	109
5.1	Die Bedeutung des Berufsverkehrs grosser Unternehmungen	109
5.2	Vorgehen	111
5.3	In welchen Ländern wohnen die Beschäftigten?	114
5.4	Wie weit wohnen die Beschäftigten weg?	116
5.5	Wie haben sich die Arbeitswege in den letzten neun Jahren verändert?	121
5.6	Wer wohnt weiter weg: die ArbeiterInnen, die Angestellten oder die Direktoren, die Frauen oder die Männer?	125
5.6.1	Die Zusammensetzung der Beschäftigten	125
5.6.2	Die Frauen wohnen näher	127
5.6.3	Die Arbeitswege nach unterschiedlicher beruflicher Stellung	129

5.7	Woher kommen die Beschäftigten?	131
5.7.1	Wie viele wohnen in der Agglomeration?	131
5.7.2	In welchen Gebieten der Region wohnen die Beschäftigten?	133
5.8	Transportmittelaufteilung	136
5.8.1	Vergleich mit Ergebnissen der Volkszählung	136
5.8.2	Das Parkplatzangebot für die Beschäftigten der chemischen Industrie	137
5.9	Die Berufsverkehrsströme der chemischen Industrie nach Basel Nord und die Verkehrsinfrastruktur	139
5.10	11'600 Parkplätze für die chemische Industrie?	144
5.11	Weitere verkehrswirksame Massnahmen der Chemiebetriebe	147
5.12	Persönliche Beweglichkeit oder Mobilität der Arbeitskraft?	148
6	Die Verkehrsplanung in Basel seit den sechziger Jahren	151
6.1	Von Leibbrand zu Grabe	151
6.2	Der Regierungsrat nimmt Stellung	161
6.3	Wird eine Wende eingeleitet?	163
7	Die Verkehrsentwicklung in Basel seit den siebziger Jahren	170
7.1	Die Motorisierung nimmt immer noch zu	170
7.2	Der Motorisierungsgrad einzelner Gemeinden in der Agglomeration	174
7.3	Die Entwicklung des Verkehrs an den Korridoren zur Stadt und über die Rheinbrücken	176
7.3.1	Methodische Schwierigkeiten	176
7.3.2	Die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs	179
7.3.2.1	Autoverkehr an den Korridoren	179
7.3.2.2	Der Autoverkehr auf den Rheinbrücken	186
7.3.2.3	Vergleich verschiedener Zählwerte	188
7.3.2.4	Wieder stärkeres Verkehrswachstum	191
7.3.3	Die Entwicklung des Veloverkehrs	194
7.3.4	Die Entwicklung des FussgängerInnenverkehrs	196
7.3.5	Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	198
7.3.5.1	Insgesamt beförderte Personen	198

7.3.5.2	Aufarbeitung des Zahlenmaterials	199
7.3.5.3	Entwicklung an den Korridoren seit 1980	201
7.4	Umweltabonnement	202
7.5	Birstal: J18 und Verbindung Bottmingen – Muttenz bringen neuen Verkehr	205
7.6	Die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs	214
8.	Kritik der aktuellen Verkehrsplanung in Basel	217
8.1	Ausbau des regionalen öffentlichen Verkehrs	217
8.1.1	Attraktivitätssteigerungen des Tramnetzes	218
8.1.1.1	Optimierung des Tramnetzes	218
8.1.1.2	Mögliche Kapazitätssteigerungen des Tramnetzes	220
8.1.2	Optimierung des Busnetzes	226
8.1.3	Regio-S-Bahn	238
8.1.3.1	Ein alter Vorschlag wird aufgegriffen	238
8.1.3.2	Fehlt der politische Wille?	241
8.1.3.3	Grundsätzlich sinnvoll, aber nicht unproblematisch	244
8.1.4	Kabinenbahn-Ringlinie	248
8.1.4.1	Ein verlockendes Projekt	248
8.1.4.2	Die wesentlichen Probleme bleiben	252
8.1.4.3	Unter den heutigen Bedingungen nicht sinnvoll	255
8.2	Masterplan	256
8.2.1	Ziele	256
8.2.2	Massnahmen zugunsten des öffentlichen und des nicht-motorisierten Verkehrs	257
8.2.3	Massnahmen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs	260
8.2.4	Dienstleistungszentrum	262
8.2.5	Masterplan: kein neues Denken in Sicht	266
8.3	Nordtangente und Planung Basel-Nord	269
8.3.1	Nordtangente: Gigantismus noch nicht vergangener Zeiten	269
8.3.2	Planung Basel-Nord: im Dienste der Wohnlichkeit oder der Kapitalverwertung	280

8.4	Verkehrsberuhigung zur Kanalisierung oder Verminderung des Verkehrs?	287
8.5	Mehr oder weniger Flächen für Parkplätze?	291
8.6	Veloverkehr	298
8.7	FussgängerInnenverkehr	300
8.8	Trotz gewisser Förderung des öffentlichen Verkehrs – keine neuen Konzepte in Sicht	303
9.	Welche Mobilität wollen wir?	307
9.1	Die besonderen Eigenschaften des Autos – Hindernis für einen Richtungswechsel	307
9.2	Ist der Trend zum Auto ungebrochen?	314
9.3	Mobilität ohne Grenzen?	322
10.	Basel ohne Auto: Grundzüge einer notwendigen Alternative	328
10.1	Demokratisierung der Planung	328
10.2	Wohnliche Stadt ohne privaten Autoverkehr	330
10.3	Schritte zur Alternative	333
10.3.1	Beschränkungen des motorisierten Individualverkehrs	334
10.3.2	Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs	336
10.3.3	Privaten Verkehr auf den öffentlichen Verkehr umlagern	336
10.3.4	Para-öffentlicher Verkehr und Vergemeinschaftung des Autos	338
10.3.5	Mit dem Ökobonus die sozialen Kosten tragen	339
10.3.6	Unrealistisch? Keineswegs!	339
10.4	Probleme der Umsetzung	340
11.	Vor die Wahl gestellt	344
11.1	Szenarien zur Beschreibung möglicher Entwicklungen	344
11.2	Die Richtung halten	347
11.3	Den Umbruch wagen	363
12.	Anhang	380

Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen	389
Literaturverzeichnis	393
Verwendete Literatur	393
Beschlüsse, Ratschläge von Parlamenten und Regierungen	400
Verzeichnis der verwendeten Statistiken und Rohdaten	402
Zeitungen	404