

Inhalt

1	Einleitung	9
2	Vorwort	13
3	Danksagung	15
4	Evolutionäre Grundlagen	17
4.1	Vorbemerkung	17
4.2	Grundlagen, die vergessen worden waren, bevor sie bekannt wurden	17
4.3	Längsschnittbetrachtung	20
4.4	Herleitung des Gesetzes	22
4.5	Ordnung als gespeicherte Information	23
4.6	Wohlbefinden und Information – und wie man darüber hinwegtäuscht	28
4.7	Städte als Zonen der Behaglichkeit oder Unbehaglichkeit	29
4.8	Den Schichtenbau und die Wirkungen verstehen	35
4.9	Vom Schichtenbau zum Systemverständnis	54
4.10	Rechte und Pflichten der Planer und Entscheidungsträger	64
4.11	Konsequenzen für die Praxis	72
4.12	Gleiche Funktionen – unterschiedlicher Aufwand	77
4.13	Trennung der Disziplinen und die Folgen	86
4.14	Ist Bindekraft Freiheitseinschränkung?	91
5	Das Auto – ein Virus, mehr als eine Analogie	95
5.1	Der Eingriff des Autos in das menschliche Hirn	98
5.2	Der raffinierte Weg zur Durchsetzung dieser Strategie	100
5.3	Eine weitere Analogie	100
5.4	Wie erkennt man einen vom Auto befallenen Menschen – und Planer?	105
5.5	Therapie	109
6	Mobilität und Siedlung	111
6.1	Bedürfnisse – „Befriediger“	111
6.2	Grundbedürfnisse	112
6.3	Beispiele für Einzelmaßnahmen und ihre Einordnung als Satisfier	123

7	Die Bedeutung der vier Kausalitäten für die Siedlungs- und Verkehrsplanung . . .	133
7.1	Einleitung	133
7.2	Die autoorientierte Siedlung	137
7.3	Unterschiede in der sozialen Dimension der Verkehrsmittel	148
7.4	Wenn die Summe der Teile weniger wird als das Ganze	150
8	Städte im Wandel	151
8.1	Der Metabolismus des Organismus Stadt	151
8.2	Die Fähigkeit, Veränderungen mitzumachen oder ihnen zu widerstehen . . .	153
	Resilienz	156
	Adaptabilität	160
	Veränderungsfähigkeit	161
	Transformationsfähigkeit	162
8.3	Inklusiver Wohlstand	162
8.4	Zeitpunkte und Möglichkeiten planerischer Eingriffe	163
8.5	Umsetzung des Begriffes „Resilienz“ für die praktische Verkehrs- und Siedlungsplanung – als Methode	165
9	Zur Evolution der Städte	169
9.1	Evolution braucht Zeit	169
9.2	Bauten machen noch keine Stadt	170
9.3	Der „Schöpfungsmythos“ der Stadt	171
9.4	Emanzipation der Städte	171
9.5	Der neuzeitliche Städtebau und seine prägenden Faktoren	172
9.6	Städte als Opfer großer, nicht leicht fassbarer Beutegreifer	174
9.7	Die Stadt – ein vielfältiger Ort!?.	176
9.8	Die Stadt – ein offenes System	178
9.9	Selbsttäuschung und Täuschung durch Planer und Planerinnen	183
9.10	Empirische Befunde	192
9.11	Die Ideologie der „Stadt der kurzen Wege“	205
9.12	Neues finden, um die lebenswichtige Verweilzeit in der Stadt zu erhöhen . . .	208
9.13	Die lokale Wirtschaft fördern	210
9.14	Wirkungen der Parkraumorganisation auf die Wirtschaft	212
9.15	Netze	213
	9.15.1 Verkehrswege erster Ordnung sind Fußwege	214
	Technische Hilfsmittel für die Dimensionierung der Anlagen	218
9.16	Eine neue Finanzordnung	235
9.17	Neue Organisationsformen, die dem Problem entsprechen	237

Inhalt

9.18	Effizienz in der Stadtplanung	239
9.19	Gegenargumente	251
9.20	Orientierungshilfe bei der Arbeit: Die Richtung muss stimmen – weg von der Entropie!	263
9.21	Stadt, Kultur und öffentlicher Raum	276
9.22	Klimaregelung für Menschen durch Städtebau	283
9.23	Flächenversiegelungsabgabe Berechnung einer Versiegelungsabgabe	292 295
9.24	Der ökologische Fußabdruck	307
9.25	Das Herz positiv berühren	309
9.26	„Die Stadt und das Umland“	311
9.27	Wie die Raumgestaltung auf die Menschen wirkt: das Beispiel Bogotá	313
	Literaturverzeichnis	329