

INHALTSVERZEICHNIS

VORBEMERKUNG

AUFTRAG

ABGRENZUNG UND AUSGRENZUNG

1	DIE LANGSAMVERKEHRS-STADT	1
1.0	Einführung	1
1.1	Charakteristiken und Randbedingungen	2
1.1.1	Zur Charakteristik des Langsamverkehrs	2
1.1.2	Zur Charakteristik der Langsamverkehrs-Stadt	3
-01	Physische Aspekte Kleine Einzugsbereiche - die Bedeutung der Nähe	3
-02	Psychische Aspekte Zur Kultur des Langsamen	3
1.1.3	Zu Attraktivität und Akzeptanz	4
-01	Zur Attraktivität	4
-02	Zur Akzeptanz	5
1.1.4	Zur Verkehrsberuhigung	5
1.1.5	Zum Fussgängerverkehr und zum Verweilen	8
-01	Zum Fussgängerverkehr	8
-02	Zum Verweilen	9
1.1.6	Zum Fahrradverkehr	11
1.1.7	Koppelung mit andern Verkehrssystemen	11
1.1.8	Stadtplanerische und gestalterische Randbedingungen	12
1.2	Hauptthesen	13
1.3	Entwurf der Langsamverkehrs-Stadt	13
1.3.1	Die wohnliche Stadt	13
1.3.2	Zum Aufbau: Vom Kleinquartier zur Stadt	14
1.3.3	Einzugsbereiche und Bedürfnisse der Anwohner	15
1.3.4	Die Bedeutung von Attraktivität und Akzeptanz	18
1.3.5	Die Bedeutung der Nahkundschaft	19
1.3.6	Die Bedeutung der Sozialsicherheit	21
1.3.7	Die Bedeutung der Motivation	23
1.3.8	Die Bedeutung der stadtplanerischen Anordnungen	23

2	SYSTEMANALYSE	27
2.0	Einführung	27
2.1	Physisch-ästhetisches Feld	28
2.1.1	Anlagen	28
-00	Allgemeines zu den Anlagen	28
-01	Querschnitt, Bemessung	28
-02	Gangweiten, Einzugsbereiche	29
-03	Netzdichten	30
-04	Umwege und Steigungen	30
-05	Kinderwagen-, Rollstuhl-, Behindertengängigkeit	31
-06	Lichtsignalanlagen	33
-07	Verkehrssicherheit	34
-08	Sozialsicherheit	34
-09	Immissionen	35
-10	Gestaltungselemente	36
-11	Verweilqualität	37
2.1.2	Nahumfeld	37
-01	Einflüsse des Nahumfeldes	37
-02	Einbezug des Nahumfeldes	40
2.2	Psychisch-soziales Feld	43
2.2.1	Nutzer und nutzerspezifische Netze	43
-00	Allgemeines zu Nutzern und Netzen	43
-01	Schüler und Schulwege	44
-02	Einkaufende und Einkaufswege	46
-03	Pendler und Haltestellenzugänge	47
-04	Erholungssuchende und Erholungswege	48
2.2.2	Nicht-Nutzer und Gründe für die Nicht-Nutzung	49
-00	Allgemeines zum Nicht-Nutzer	49
-01	Grund: Prestigedenken	49
-02	Grund: Geringe Sozialsicherheit	50
-03	Andere Gründe	52
2.3	Politisch-wirtschaftliches Feld	54
2.3.1	Promotoren und Macher	54
-00	Allgemeines zu Promotoren und Interessengruppen	54
-01	Elternvereine als Interessengruppen	55
-02	Quartiervereine als Interessengruppen	56
-03	Gewerbevereine als Interessengruppen	57
-04	Die Massenkommunikationsmittel als Promotoren	57
-05	Weitere Interessenten und Promotoren	57
-06	Macher, Verantwortliche	59
2.3.2	Mitbetroffene	60
-01	Handel, Läden, Gewerbe	60
-02	Anwohner	61

2.4	Planerisch-betriebliches Feld	63
2.4.1	Siedlungsplanerische Aspekte	63
-00	Allgemeines zu den siedlungsplanerischen Aspekten	63
-01	Zur Organisation der Nutzungen im Zentrum	63
-02	Zur Anordnung der Nutzungen im Quartier	66
2.4.2	Betriebliche Aspekte	68
-01	Haltestellen und Zugänge	68
-02	Zugänge zu den Parkieranlagen	70
-03	Zum Unterhalt der Langsamverkehrs-Anlagen	70
2.5	Zusammenhänge	73
2.5.0	Allgemeines	73
2.5.1	Physisch-ästhetisches Feld: Anlagen und Nahumfeld	74
-00	Gruppierung der Elemente und Zusammenhänge	74
-01	Feldinterne Zusammenhänge auf der Ebene der Elemente	75
-02	Bereichs- und feldübergreifende Zusammenhänge	75
-03	Systemübergreifende Zusammenhänge	76
2.5.2	Psychisch-soziales Feld: Nutzer und Nicht-Nutzer	77
-00	Gruppierung der Zusammenhänge und Kapitelübersicht	77
-01	Feldinterne Zusammenhänge auf der Ebene der Elemente	77
-02	Bereichs- und feldübergreifende Zusammenhänge	78
-03	Systemübergreifende Zusammenhänge	78
2.5.3	Politisch-wirtschaftliches Feld: Macher und Mitbetroffene	80
-00	Gruppierung der Zusammenhänge und Kapitelübersicht	80
-01	Feldinterne Zusammenhänge auf der Ebene der Elemente	80
-02	Zusammenhänge mit dem planerisch-betrieblichen Feld	81
-03	Systemübergreifende Zusammenhänge	81
2.5.4	Planerisch-betriebliches Feld: Siedlungsplanung und Betriebliches	82
-00	Gruppierung der Zusammenhänge	82
-01	Interne Zusammenhänge auf der Ebene der Elemente	82
-02	Systemübergreifende Zusammenhänge	82
2.5.5	Zusammenfassung	83
2.6	Besonderheiten des Fahrradverkehrs	85
2.6.0	Allgemeines	85
2.6.1	Bemerkungen zu den einzelnen Feldern	85
-01	Physisch-ästhetisches Feld: Anlagen und Nahumfeld	85
-02	Psychisch-soziales Feld: Nutzer und Nicht-Nutzer	85
-03	Politisch-wirtschaftliches Feld: Promotoren und Mitbetroffene	85
-04	Planerisch-betriebliches Feld: Siedlungsplanung und Betriebliches	86
2.6.2	Sonderregelungen	87

3	FORSCHUNGSSTAND UND WISSENSLÜCKEN	89
3.0	Allgemeines	89
3.0.1	Benutzte Hilfen	89
3.0.2	Dank an die Forschungsstellen	89
3.1	Kontaktierte Forschungsstellen	90
3.1.1	Universität Bern	90
3.1.2	Deutsches Institut der Urbanistik, Berlin	91
3.1.3	Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn-Bad Godesberg	92
3.1.4	Hannes Dubach, Münsingen	93
3.1.5	Hatzfeld-Junker, Stadtplanung/Stadtforschung, Dortmund	93
3.1.6	Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf	93
3.1.7	Universität Bayreuth	94
3.1.8	Rapp Ingenieur und Informatik AG, Zürich	94
3.1.9	Socialdata, München	94
3.1.10	Daniel Wiener und Samuel Eugster, Basel	96
3.1.11	Stadtplanungsamt Zürich	97
3.1.12	Stadt Bremen, Amt für Strassen- und Brückenbau	97
3.1.13	Holländische Staatsbahnen, Utrecht	97
3.1.14	ARF Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, Zürich	97
3.1.15	IVT Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik an der ETH Zürich	98
3.1.16	ORL-Institut der ETH Zürich, Fachbereich Siedlung	98
3.2	Literaturrecherchen und Literaturschau	99
3.2.1	Zu den Literaturrecherchen	99
3.2.2	Zur Literaturschau	99
	-01 Auswahl	99
	-02 Anwendungsfreundlichkeit der Literaturschau	100
	-03 Zu den Fussnoten	100
3.3	Wissensdefizite	101
3.3.0	Einführung	101
3.3.1	Physisch-ästhetisches Feld	101
3.3.2	Psychisch-soziales Feld	102
3.3.3	Politisch-wirtschaftliches Feld	103
3.3.4	Planerisch-betriebliches Feld	104
3.3.5	Wissensdefizite im Fahrradverkehr	104

4	VORSCHLÄGE FÜR UNTERSUCHUNGEN	107
4.0	Einführung	107
4.1	Vorschläge	108
4.1.1	Weglängen	108
4.1.2	Attraktivität und Akzeptanz	108
4.1.3	Sozialsicherheit	109
4.1.4	Verweilqualität	109
4.1.5	Promotoren und Macher	110
4.1.6	Klein- und Grosszentren	110
4.1.7	Quartierautonomie	112
4.1.8	Konzept der Langsamverkehrs-Stadt	112
4.1.9	Fahrradverkehr und Fussgänger	113
Anhang		
	LITERATURSCHAU	115
	ZUSAMMENFASSUNG	135
A	FORSCHUNGS-LAGE	135
B	ERGEBNISSE UND EMPFEHLUNGEN	136
RESUME:	LES DEPLACEMENTS LENTS EN VILLE	139
A	LES BASES DE LA RECHERCHE	139
B	RESULTATS ET RECOMMANDATIONS	140