

## Für die 15-Minuten-Stadt:

# Paris hebt 70'000 Parkplätze auf

von Felix Schindler, Zürich | Redaktion [INFOsperber](#) [3]

Anne Hidalgo, Bürgermeisterin von Paris, hat mit einem beispiellosen Umbau ihrer Stadt begonnen.

Die Wahlberechtigten von Paris können nicht behaupten, sie hätten nicht gewusst, worauf sie sich einlassen. Als sie [Anne Hidalgo](#) [4] in diesem Sommer für eine zweite, sechsjährige Amtsperiode wählten, war allen klar, dass die Sozialistin mit ihrem Kabinett die Stadt umbauen will. Zu einer grünen Stadt, zu einer Stadt der kurzen Wege. Aber auch zu einer Stadt mit weniger Parkplätzen und weniger Autos.

### ► Jeder zweite oberirdische Parkplatz soll umgenutzt werden

Hidalgo nahm das Symbol von Fortschritt, Freiheit, Unabhängigkeit und Wohlstand ins Visier – und wurde Ende Juni mit der Hälfte aller Stimmen gewählt. Sie erhielt mehr Stimmen als ihre beiden Herausforderinnen Rachida Dati (Les Républicains, 31,7%) und Agnès Buzyn (La République en Marche, 13,7%) zusammen. Nun setzt Hidalgo die ersten, weitreichenden Maßnahmen um, die sie während des Wahlkampfs versprochen hatte.

Am Dienstag kündigte der stellvertretende Bürgermeister [David Belliard](#) [5] (Europe Écologie – Les Verts) in der Zeitung «Le Parisien» an, die Stadtregierung werde in den kommenden sechs Jahren **70'000** oberirdische Parkplätze aufheben und für andere Zwecke umnutzen – namentlich zu Grünflächen, Spielplätze sowie Rad- und Fusswege.

Damit wird in der Stadt jeder zweite oberirdische Parkplatz verschwinden, von den **550'000** verbleibenden Parkplätzen befinden sich **480'000** in Einstellhallen. Warum? Laut Belliard werden in Paris **13** Prozent aller Fahrten mit dem Auto gemacht. Darum sei es «**abnormal**», dass das Auto immer noch **50** Prozent der öffentlichen Fläche der Stadt in Anspruch nehme.

### ► Niedrigere Geschwindigkeit, weniger Tote

Nur wenige Tage zuvor sagte Beillard der Nachrichtenagentur AFP, dass in Paris ab dem kommenden Jahr auf Autostrassen Tempo-**30** gelten soll – und zwar flächendeckend in der ganzen Stadt. Einzige Ausnahme ist die Ringautobahn [Périphérique](#) [6]. Nächste Woche beginnt eine Konsultation der Öffentlichkeit zu diesem Plan. Der Effekt von geringeren Geschwindigkeiten ist weitgehend unbestritten: Weniger Unfälle und geringere Unfallschwere, weniger Lärm, weniger Luftverschmutzung, weniger CO2-Ausstoss.

Das Ziel, dass Anne Hidalgo und David Belliard verfolgen, heisst «15-Minuten-Stadt» [Paris, ville du quart d'heure](#) [7]; H.S.] – eine Stadt, in der alles, was der Mensch im täglichen Leben braucht, innerhalb von fünfzehn Minuten erreichbar sein soll, namentlich Lebensmittelgeschäfte, Parks, Cafés, Sportanlagen, Gesundheitszentren, Schulen und Arbeitsplätze. Und das alles vorzugsweise zu Fuss oder mit dem Velo (Fahrrad). Das Autofahren soll nicht verdrängt werden, aber es sollen jene bevorzugt werden, die das Auto wirklich brauchen: Logistik, Gewerbe, Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Von der Verkehrsachse zu einer Fläche, die möglichst viele Funktionen für möglichst viele Menschen erfüllt.(pd)

Bereits während ihrer ersten sechsjährigen Amtszeit wandelte Hidalgo Schnellstraßen entlang der Seine in Flaniermeilen und Radwege um. Sie gehörte zu den ersten, die nach dem Corona-Ausbruch temporäre Radwege errichten liess, um die Fortbewegung trotz Abstandsregeln zu vereinfachen. Die früher chronisch verstopfte, drei Kilometer lange ['Rue de Rivoli](#) [8]', an welcher der 'Palais du Louvre' steht, ist heute ein Radweg.

### ► Ein ruhigeres Leben

Das theoretische Konzept der Fünfzehn-Minuten-Stadt lieferte Carlos Moreno, Professor an der 'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne'. Gegenüber der britischen Zeitung «Guardian» sagte Moreno: «**Wir wissen, dass es für Menschen besser ist, in der Nähe ihres Wohnortes zu arbeiten. Wenn sie in der Nähe einkaufen, die Freizeit verbringen und die notwendigen Dienstleistungen verfügbar sind, können die Menschen ein ruhigeres Leben führen.**»

Jedes einzelne Quartier der «Fünfzehn-Minuten-Stadt» soll sechs grundlegende soziale Funktionen erfüllen: Leben, Arbeiten, Versorgen, Sorgen, Lernen und Geniessen. Damit das Konzept funktioniert, müssen laut Moreno vier Prinzipien gewährleistet werden.

- Die Bedürfnisse müssen in der Nähe erfüllt werden können, damit lange Wege vermieden werden.
- Die Angebote müssen vielfältig sein, damit alle täglichen Bedürfnisse der Bevölkerung abgedeckt werden.
- Die Dichte der Quartiere muss hoch sein, damit die Angebote von genügend Menschen wahrgenommen werden.
- Das Konzept muss allgegenwärtig sein, das heisst, sich über eine gesamte Stadt erstrecken, damit die Fünfzehn-Minuten-Stadt für jede/n verfügbar und erschwinglich ist.

Das Konzept der Fünfzehn-Minuten-Stadt beschränkt sich also nicht einfach darauf, Autostrassen in Radwege umzuwandeln, sondern eine städtische Nähe zu erzeugen und Flächen mit einer grossen Aufenthaltsqualität zu schaffen – insbesondere für Kinder. So sind Spielplätze und temporäre Fahrverbote im Umfeld von Schulen Bauteile der menschenfreundlichen Stadt. Eine grosse unbewaffnete Einheit der Gendarmerie werde die Sicherheit der Bürger und städtische Angestellte die Sauberkeit der Stadt gewährleisten.

## ► Die Idee erntete vor 60 Jahren Spott und Verachtung

Im «Guardian» erklärt Moreno auch, wo er die grösste Schwierigkeit für die Realisierung der 15-Minuten-Stadt sieht: beim Weg zur Arbeit. «Die Jobs der Menschen sind oft weit von ihren Häusern entfernt. Aber wir müssen das überdenken.» Im Artikel vom Februar dieses Jahres sagte Moreno: «st es immer notwendig, irgendwo aufzutauchen, um physisch vor dem Chef präsent zu sein?» Corona hat bereits einen Monat später den Beweis geliefert, dass die physische Präsenz beim Arbeitgeber nicht in jedem Fall und jederzeit zwingend ist.

Das Konzept der städtischen Nähe geht auf die amerikanisch-kanadische Autorin [Jane Jacobs](#) [9] zurück, die 1961 den Klassiker «[The Death and Life of Great American Cities](#)» verfasste. [\[kompl. Buch](#) [10], 472 Seiten, 22,66 MB; H.S.] Damals galt die '[Charta von Athen](#) [11]' (*La charte d'Athènes*) als Massstab, die funktionale Trennung von Wohnen, Einkaufen, Gewerbe und Industrie als Ideal des Städtebaus. Jacobs schrieb damals: «Ein Quartier ist nicht nur ein Zusammenschluss von Gebäuden, sondern auch ein Netz sozialer Beziehungen, eine Umgebung, in der sich Gefühle und Sympathie entfalten können.»

Vor 60 Jahren erntete Jacobs Spott und Verachtung von einflussreichen Stadtplanern für ihr Buch – heute wird Paris nach diesen Idealen umgestaltet.

**Felix Schindler, Zürich** >> [felix.schindler@infosperber.ch](mailto:felix.schindler@infosperber.ch)

### ▫ Lesetipps:

»**Paris, die Stadt der 15 Minuten in Bildern** Platz, Schule oder Straße: Entdecken Sie in Bildern, wie die Viertelstunde Stadt das lokale Leben der Pariser verändern könnte. Die Stadt der Viertelstunde ist eine Gelegenheit, das Pariser Kiezleben neu zu denken. Das Ziel: Paris zur Stadt der Nähe zu machen, in der man alles, was man braucht, nur eine Viertelstunde von zu Hause entfernt finden kann. Die Viertelstundenstadt ist auch eine Antwort auf den Klimanotstand, da sie dazu beiträgt, den mit dem Reisen verbundenen Kohlenstoff-Fußabdruck zu begrenzen und die aktive Mobilität (zu Fuß gehen und Rad fahren) zu fördern.

Entdecken Sie mit dem "Vorher/Nachher"-Modul die Veränderungen, die an drei wichtigen Orten im täglichen Leben der Pariser stattgefunden haben: in der Schule, auf der Straße und auf einem Quartiersplatz. Schieben Sie einfach den Balken auf dem Bild, um das Vorher und Nachher zu sehen.« >> [weiter](#) [12]. (Bildgrafiken).

»**Die Neuerfindung der Stadt. Die Dominanz des Autos brechen:** Einen radikalen Plan dazu präsentiert die britische Millionenstadt Birmingham«. von Felix Schindler, Zürich / Redaktion INFOsperber, / 18. Jan 2020 >>[weiter](#) [13].

»**Stadtplanung als soziale Bewegung, was es bedeutet, ein Urbanist zu sein**«

In der gesamten Geschichte der Stadtplanung, und mit Ausnahme einer kurzen Periode in den 1960er Jahren, ist sie nie direkt in das öffentliche Bewusstsein als etwas eingetreten, das soziale Gerechtigkeit herbeiführen und zu einem besseren Leben führen kann. Städte sind die Bausteine von Nationen. Sie sind wirtschaftliche Kraftzentren, die jeden technologischen Fortschritt in der Geschichte der Menschheit entwickelt oder hergestellt haben. Städte sind die Eckpfeiler der modernen Gesellschaft. Aber Städte sind noch mehr als das: "Städte sind für Menschen da. Ein Ort für ihre Hoffnungen und Träume, ihre Arbeit und ihr Spiel, ihr Zuhause und die Heimat ihrer Kinder. Städte sind lebendig und haben Persönlichkeiten, jede anders als alle anderen und jede in ständigem Wandel." (-Richard Bartlett, AIA.)

Städte werden von Menschen und für Menschen gebaut. Als Bewohner von Städten oder als diejenigen, die von den Vorteilen der Städte profitiert haben, haben wir nicht nur die Verantwortung, ihren weiteren Wohlstand zu sichern, sondern auch dafür zu sorgen, dass die sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Vorteile, die sie mit sich bringen, möglichst viele Menschen erreichen und möglichst viel Gutes bewirken.

Es liegt in unserer Verantwortung, dafür zu sorgen, dass die Städte die Bedürfnisse aller sozialen und wirtschaftlichen Gruppen erfüllen, dass die Städte sichere Orte für Kinder und ein Zuhause für ältere Menschen bieten können. Es liegt in unserer Verantwortung, dafür zu sorgen, dass die Penthouse-Wohnungen für die Wohlhabenden nicht die Bereitstellung von Wohnraum für diejenigen am Rande der Gesellschaft beeinträchtigen.

»**Immer schneller, immer weiter. Mit einem Hyperloop durch luftleere Röhren.** Der technologische Fortschritt ermöglicht uns, immer schneller zu Reisen. Trotzdem sparen wir keine Zeit. Hier ist der Grund dafür. 56 Minuten dauert die Reise von Zürich nach Bern im Intercity. Die Strecke ist 125 Kilometer lang, und wir können während der Fahrt bequem in einem Buch lesen. Für viele ist das ein ganz normaler Arbeitsweg«. von Felix Schindler, Zürich / Redaktion INFOsperber, 25. Sep 2020; im KN am 21. November 2020 >> [weiter](#) [14].

---

► **Quelle:** Der Artikel wurde von Felix Schindler am 24. Oktober 2020 erstveröffentlicht auf [INFOsperber](#) [3] >> [Artikel](#) [15].

Hinter der Plattform Infosperber.ch (siehe [Impressum](#) [16]) steht die gemeinnützige «Schweizerische Stiftung zur Förderung unabhängiger Information» SSUI. Die Stiftung will einen unabhängigen Journalismus in der ganzen Schweiz fördern, insbesondere journalistische Recherchen von gesellschaftlicher und politischer Relevanz. Die Online-Zeitung Infosperber ergänzt grosse Medien, die z.T. ein ähnliches Zielpublikum haben, mit relevanten Informationen und Analysen. «[Infosperber sieht, was andere übersehen.](#)»

Die Stiftung ist auf Spenden der Leserschaft angewiesen. Infosperber finanziert sich mit Spenden, die zu 90 Prozent der redaktionellen Arbeit zugute kommen. Journalistinnen und Journalisten im erwerbsfähigen Alter, welche ihre Beiträge selber im Administrationsbereich produzieren, können Honorare und Spesen erhalten.

#### [ZUR STIFTUNG SSUI](#) [17]

© **Das Weiterverbreiten** sämtlicher auf dem gemeinnützigen Portal [www.infosperber.ch](#) enthaltenen Texte ist ohne Kostenfolge erlaubt, sofern die Texte integral ohne Kürzung und mit Quellenangaben (Autor und «Infosperber») verbreitet werden. Bei einer Online-Nutzung ist die Quellenangabe möglichst schon am Anfang des Artikels mit einem Link auf [infosperber.ch](#) zu versehen.

**ACHTUNG:** Die Bilder und Grafiken sind **nicht** Bestandteil der Originalveröffentlichung und wurden von KN-ADMIN Helmut Schnug eingefügt. Für sie gelten ggf. folgende Kriterien oder Lizenzen, s.u.. Grünfärbung von Zitaten im Artikel und einige zusätzliche Verlinkungen wurden ebenfalls von H.S. als Anreicherung gesetzt.

#### ► **Bild- und Grafikquellen:**

**1. Pariser Straßenszene** mit üblichem Verkehrskollaps: Die Stadt soll mit weniger Parkplätzen und weniger Autos zu mehr Attraktivität und Lebensqualität führen. **Foto:** user Free-Photos. **Quelle:** [Pixabay](#) [18]. Alle Pixabay-Inhalte dürfen kostenlos für kommerzielle und nicht-kommerzielle Anwendungen, genutzt werden - gedruckt und digital. Eine Genehmigung muß weder vom Bildautor noch von Pixabay eingeholt werden. Auch eine Quellenangabe ist nicht erforderlich. Pixabay-Inhalte dürfen verändert werden. [Pixabay Lizenz](#) [19]. >> [Foto](#) [20].

**2. Verkehrschaos am Arc de Triomphe de l'Étoile** (dt. [Triumphbogen](#) [21] *des Sterns*) oder kurz **Arc de Triomphe**. Er ist ein von 1806 bis 1836 errichtetes Denkmal im Zentrum der Place Charles-de-Gaulle in Paris und gehört zu den Wahrzeichen der Metropole. **Foto:** user StockSnap. **Quelle:** [Pixabay](#) [18]. Alle Pixabay-Inhalte dürfen kostenlos für kommerzielle und nicht-kommerzielle Anwendungen, genutzt werden - gedruckt und digital. Eine Genehmigung muß weder vom Bildautor noch von Pixabay eingeholt werden. Auch eine Quellenangabe ist nicht erforderlich. Pixabay-Inhalte dürfen verändert werden. [Pixabay Lizenz](#) [19]. >> [Foto](#) [22].

**3. Anne Hidalgo** (\* 19. Juni 1959 als Ana María Hidalgo Aleu in San Fernando bei Cádiz, Spanien) ist eine französische Politikerin spanischer Herkunft. Sie gehört der Parti Socialiste (PS) an und ist seit April 2014 als erste Frau Bürgermeisterin von Paris. Sie widmete sich insbesondere den Themenbereichen Kultur, Ökologie und dem sozialen Wohnungsbau, und äußerte sich zu ihren Plänen: Ausbau des Straßenbahnnetzes, nach dem in Paris beliebten Fahrradverleih Vélib und der Initiative Autolib auch das Tourismusangebot 'Paris by Scooter' zu kollektivieren sowie die Fußgängerzonen und die Krippenplätze auszubauen.


Sie hat auch ein Verbot von Dieselmotoren in den Pariser Straßen vorgeschlagen und versprochen, die Pariser Métro rund um die Uhr fahren zu lassen. Hidalgo strebt an, Paris solle bis 2020 mehr als 600 Meilen Radwege haben. Zu Beginn ihrer ersten Amtszeit erklärte Hidalgo in einem Interview, dass der Wohnungsbau ihre oberste Priorität sei. Unter Hidalgo's Bürgermeisteramt hat Paris seit ihrem Amtsantritt 7.000 Sozialwohnungen pro Jahr produziert, gegenüber 5.000 pro Jahr unter ihrem Vorgänger. Sie strebt an, dass Paris bis 2030 zu 30% aus Sozialwohnungen bestehen soll. **Foto/Credit:** Mathieu Delmestre / Paris en commun photos. **Quelle:** [Flickr](#) [23]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung-Nicht kommerziell 2.0 Generic ([CC BY-NC 2.0](#) [24]).

**4. Das Konzept der Fünfzehn-Minuten-Stadt** beschränkt sich also nicht einfach darauf, Autostrassen in Radwege umzuwandeln, sondern eine städtische Nähe zu erzeugen und Flächen mit einer grossen Aufenthaltsqualität zu schaffen – insbesondere für Kinder. So sind Spielplätze und temporäre Fahrverbote im Umfeld von Schulen Bauteile der menschenfreundlichen Stadt. **Grafik/Quelle:** [paris.fr](#) >> The 15-Minute City (La Ville du Quart d'Heure en images) – Paris

En Commun >> [weiter](#) [12].

5. »**The Death and Life of Great American Cities**« von Jane Jacobs. Jane Jacobs (1916-2006) war eine Schriftstellerin, die sich mehr als vierzig Jahre lang für innovative, gemeindebasierte Ansätze in der Stadtplanung einsetzte. Ihre 1961 erstmals erschienene Abhandlung »**The Death and Life of Great American Cities**« wurde zum vielleicht einflussreichsten Text über das Innenleben und die Schwächen von Städten und inspirierte Generationen von Planern und Aktivisten. Jane Jacobs argumentierte, dass die urbane Vielfalt und Vitalität von mächtigen Architekten und Stadtplanern zerstört wurde. Rigoros, vernünftig und herrlich epigrammatisch ist Jacobs' kleines Meisterwerk eine Blaupause für das humanistische Management von Städten. Es ist vernünftig, kenntnisreich, lesenswert, unverzichtbar.

6. »**Die Rue de Rivoli**« von der Spitze des »Saint-Jacques-Turms« aus gesehen, Westseite. - »La Rue de Rivoli« vue depuis le sommet de la tour Saint-Jacques, côté Ouest. Die **Rue de Rivoli** ist eine Straße im 1. und im 4. Arrondissement von Paris und bildet nach wie vor eine der wichtigsten städtebaulichen Achsen der Stadt. **Foto:** Jean-Christophe Windland. **Quelle:** [Wikimedia Commons](#) [25]. Diese Datei ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“ ([CC BY-SA 4.0](#) [26]).

Anhang	Größe
 <a href="#">Jane Jacobs - The Death and Life of Great American Cities - 1961 - 472p</a> [10]	22.66 MB

---

**Quell-URL:** <https://kritisches-netzwerk.de/forum/fuer-die-15-minuten-stadt-paris-hebt-70000-parkplaetze-auf>

### Links

- [1] <https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/9012%23comment-form>
- [2] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/fuer-die-15-minuten-stadt-paris-hebt-70000-parkplaetze-auf>
- [3] <https://www.infosperber.ch/>
- [4] [https://de.wikipedia.org/wiki/Anne\\_Hidalgo](https://de.wikipedia.org/wiki/Anne_Hidalgo)
- [5] [https://en.wikipedia.org/wiki/David\\_Belliard](https://en.wikipedia.org/wiki/David_Belliard)
- [6] [https://de.wikipedia.org/wiki/Boulevard\\_p%C3%A9riph%C3%A9rique](https://de.wikipedia.org/wiki/Boulevard_p%C3%A9riph%C3%A9rique)
- [7] <https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37>
- [8] [https://de.wikipedia.org/wiki/Rue\\_de\\_Rivoli](https://de.wikipedia.org/wiki/Rue_de_Rivoli)
- [9] [https://de.wikipedia.org/wiki/Jane\\_Jacobs](https://de.wikipedia.org/wiki/Jane_Jacobs)
- [10] [https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/jane\\_jacobs\\_-\\_the\\_death\\_and\\_life\\_of\\_great\\_american\\_cities\\_-\\_1961\\_-\\_472p.pdf](https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/jane_jacobs_-_the_death_and_life_of_great_american_cities_-_1961_-_472p.pdf)
- [11] [https://de.wikipedia.org/wiki/Charta\\_von\\_Athen\\_\(CIAM\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Charta_von_Athen_(CIAM))
- [12] <https://www.paris.fr/pages/la-ville-du-quart-d-heure-en-images-15849>
- [13] <https://www.infosperber.ch/umwelt/boden-raum-verkehr/die-neuerfindung-der-stadt/>
- [14] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/mit-einem-hyperloop-durch-luftleere-roehren>
- [15] <https://www.infosperber.ch/umwelt/boden-raum-verkehr/fuer-die-15-minuten-stadt-paris-hebt-70000-parkplaetze-auf/>
- [16] <http://www.infosperber.ch/Impressum>
- [17] <http://ssui.ch>
- [18] <https://pixabay.com/>
- [19] <https://pixabay.com/de/service/license/>
- [20] <https://pixabay.com/de/photos/paris-stra%C3%9Fe-blick-perspektive-918906/>
- [21] <https://de.wikipedia.org/wiki/Triumphbogen>
- [22] <https://pixabay.com/de/photos/orte-wahrzeichen-architektur-2569259/>
- [23] <https://www.flickr.com/photos/185572622@N04/49383860263/>
- [24] <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0/deed.de>
- [25] [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rue\\_de\\_Rivoli\\_Ouest.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rue_de_Rivoli_Ouest.JPG)
- [26] <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>
- [27] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/15-minuten-stadt>
- [28] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/70000-parkplatze>
- [29] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/anne-hidalgo>
- [30] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/aufenthaltsqualitat>
- [31] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/boulevard-periphere>
- [32] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/carlos-moreno>
- [33] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/charta-von-athen>
- [34] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ciam>
- [35] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/david-belliard>
- [36] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/erreichbarkeit>
- [37] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/felix-schindler>
- [38] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/flaniermeilen>
- [39] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/funfzehn-minuten-stadt>
- [40] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/funktionale-stadt>
- [41] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/funktionelle-einheit>
- [42] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/funktionsmischung>
- [43] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/funktionszusammenfuehrung>
- [44] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/grunflachen>
- [45] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/idealstadt>

- [46] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/infrastruktur>
- [47] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/jane-jacobs>
- [48] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/kinderfreundliche-stadt>
- [49] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/la-charte-dathenes>
- [50] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/lebensqualitat>
- [51] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/mobilitat>
- [52] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/nachhaltigkeit>
- [53] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/okologischer-fussabdruck>
- [54] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/oekologischer-sozialismus>
- [55] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/paradigmenwechsel>
- [56] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/paris>
- [57] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/pariser-lebensrhythmus>
- [58] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/peripherique>
- [59] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/rad-und-fusswege>
- [60] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/rue-de-rivoli>
- [61] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/soziale-funktionen>
- [62] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/sozialistische-stadt>
- [63] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stadtebau>
- [64] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stadtentwicklung>
- [65] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stadtforschung>
- [66] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stadtische-nahe>
- [67] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stadtische-schlussel-funktionen>
- [68] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stadtmorphologie>
- [69] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stadtokologie>
- [70] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stadtplaner>
- [71] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stadtquartiere>
- [72] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stadtumbau>
- [73] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stauchaos>
- [74] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/suburbanisierung>
- [75] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/synokologie>
- [76] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/temporare-fahrverbote>
- [77] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/death-and-life-great-american-cities>
- [78] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/transformation>
- [79] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verdichtungsraume>
- [80] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verkehrsberuhigung>
- [81] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verkehrskollaps>
- [82] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verkehrskonzept>
- [83] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verkehrsmoloch>
- [84] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verkehrswende>
- [85] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/viertelstundenstadt>
- [86] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ville-du-quart-dheure>
- [87] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/wohnen-und-arbeiten>