

SIEDLUNG UND VERKEHR

STADT-VERNETZUNG

URBAN
hohe Dichte, Nutzungsmischung und Naherreichbarkeit

Aufgabenteilung Gleichberechtigung

SUBURBAN
dispers, monofunktional, autoabhängig

UND

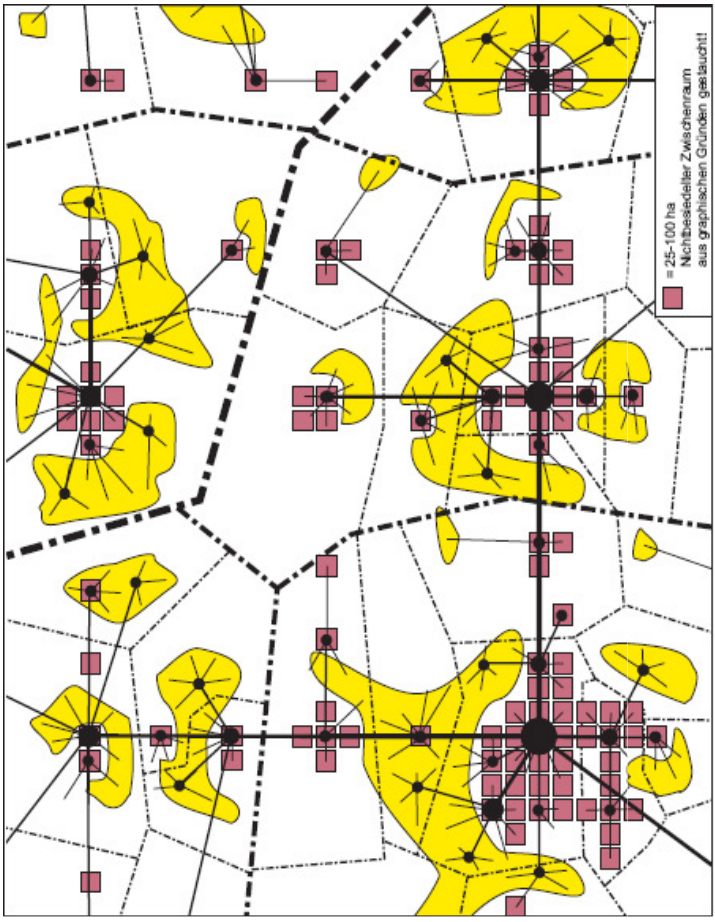
Alseitige Netzstruktur, effizient für öffentlichen Verkehr

ineffiziente Verknüpfung zwischen urbanen und suburbanen Bereichen

Alseitige Netzstruktur, effizient für motorisierten Individualverkehr

SIEDLUNG, VERKEHR UND NACHHALTIGKEIT

v. Wining/ Krug 9/2001 **3ab**



GEBIETE SIEDLUNG UND VERKEHR

Hierarchische Flächenaufteilung

HIERARCHIE ZENTRALER ORTE

URBAN (STADT/ DORF)
hohe Dichte, Nutzungsmischung und Naherreichbarkeit

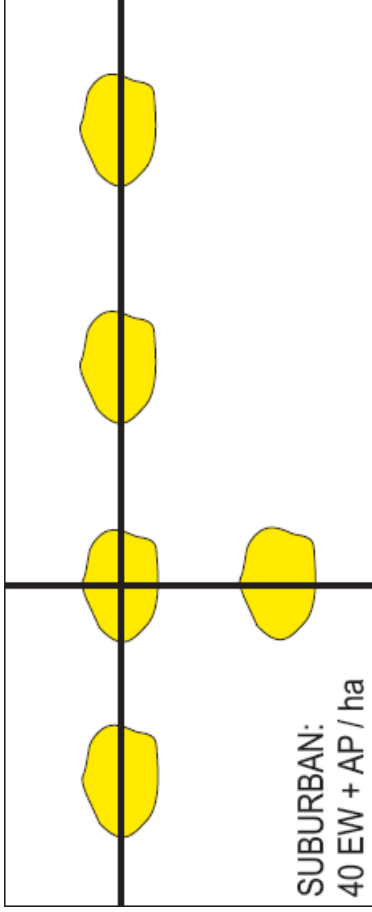
Rangordnung nach "Bedeutungsüberschuß" (Zentralität)

SUBURBAN (UMLAND)
dispers monofunktional autoabhängig

Einseitige Baumstruktur, Eindeutige Zuordnungen, Schwergewicht auf ineffizienter Verknüpfung zwischen urbanen und suburbanen Siedlungen

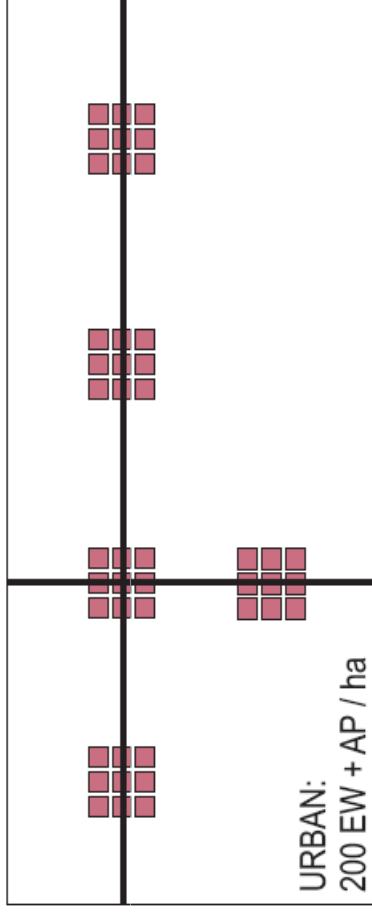
SIEDLUNG, VERKEHR UND NACHHALTIGKEIT

v. Wining/ Krug 9/2001 **1abc**



50 Mio potentielle
Verkehrsbeziehungen
auf 250 ha Siedlungsfläche

AUTLAND



1250 Mio potentielle
Verkehrsbeziehungen
auf 250 ha Siedlungsfläche

**STADT-
VERNETZUNG**

= FAKTOR 25

MOBILITÄTSVERGLEICH URBAN - SUBURBAN

v. Winning/ Krug
Uni Kassel, 12/2003

VORAUSSETZUNG FÜR NACHHALTIGEN UND EFFIZIENTEN TRANSPORT:
KONSTITUIERENDE EIGENSCHAFTEN

EUROPÄISCHE URBANITÄT MASSSTAB 500X500m

DICHTE (MENSCHEN)

- 200 ODER MEHR PERSONEN/ha (WOHNEN, ARBEITEN, ETC....)
- HOCHWERTIGE WOHNUNGEN, 4-8 STOCKWERKE
- HOCHWERTIGE FREIRÄUME, PRIVAT&ÖFFENTLICH
- KEINE ZERSIEDELUNG, KEIN FLACHBAU

FUNKTIONALE MISCHUNG

- KEINE CENTER, KEINE REINEN WOHNGEBIETE
- ENTSCHEIDEND: ÜBERALL MEHR ALS ¼ WOHNEN
- GLEICHMÄSSIGE AUSLASTUNG INFRASTRUKTUR (24 Std., 7 Tage)
- BAULEITPLANUNG NACH URBANITÄT (STATT ART DER NUTZUNG)

ÖFFENTLICHE STRASSEN UND NETZE

- DIALOG ZWISCHEN HÄUSERN UND STRASSEN
- GEMEINGEBRAUCH, ALLGEMEINER ZUTRITT, ÖFFENTLICHKEIT
- VERKEHRSBERUHRIGUNG, HAUPTSTRASSEN ALS BOULEVARDS
- ALLSEITIG VERKNÜPFT ENDLOSNETZE
- KEINE BAUMSTRUKTUREN, KEINE SACKGASSEN

MOBILITÄT ALS WAHLMÖGLICHKEITEN:

URBANE NETZE LIEFERN 25 MAL MEHR ZIELE UND QUELLEN
FÜR FUSSGÄNGER, RADFAHRER, BUS- UND BAHNFAHRGÄSTE

URBANITÄT:

KEINE KULTURHISTORISCHE SENTIMENTALITÄT,
SONDERN VORAUSSETZUNG FÜR REICHTUM UND VIELFALT

