

Das menschliche Maß in der Planung

Fachtagung 2018
KOMED Köln, 13.12.18

Gehl

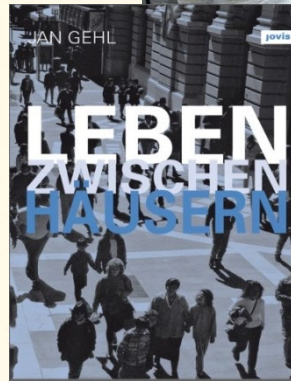
Birgitte Svarre
Associate, PhD



Wir haben bereits in mehr als **250 Städten** weltweit gearbeitet

Gehl ist eine städtebauliche Beratungsfirma, die auf der multidisziplinären Recherche von **Jan Gehl** basiert.

Das Büro wächst und so wird die Recherche in Städten überall auf der Welt angewandt.





Seit dem Jahr 2000 ist das Büro zu mehr als
65 MitarbeiterInnen angewachsen, die an 3
Standorten arbeiten: **Kopenhagen,**
San Francisco & New York

Wir beschäftigen uns mit der Schnittstelle zwischen **Architektur, urbanem Design, Landschaftsarchitektur & Stadtplanung.**



Top 5 urbane Herausforderungen

Was sind die 5 größten Herausforderungen in deiner Stadt?

Mobilität

Zunahme von
Privatfahrzeugen

unvollständiges
öffentliches
Verkehrsnetz

Stau

Verkehr

städtische Mobilität

Arbeit

Arbeitsplätze
schaffen

Arbeitslosigkeit

lokale
Familienunterne-
hmen

Bevölkerungs- wachstum

Anforderungen
schnellen Wachstums

Unsere wachsende,
städtische
Bevölkerung managen

rasche Urbanisierung

demografische
Herausforderungen

Herausforderungen
einer schnell
wachsenden Stadt

Regierung

mutige Regierung,
die Maßnahmen
ergreift

Bevölkerung kann
Regierungsentschei-
dungen
nachvollziehen

Einsatz für die
Gemeinschaft

Mangel an
Fähigkeiten und
Kapazitäten

Mangel an
politischem Willen

Finanzen

Verwaltung der
Finanzen

Finanzierungsinfra-
struktur

Mangel an
Förderungen und
Finanzierung

limitierte
Staatseinnahmen

Steuern



Paradigmen- wechsel Städte für Menschen



Paradigmenwechsel

Das Ziel

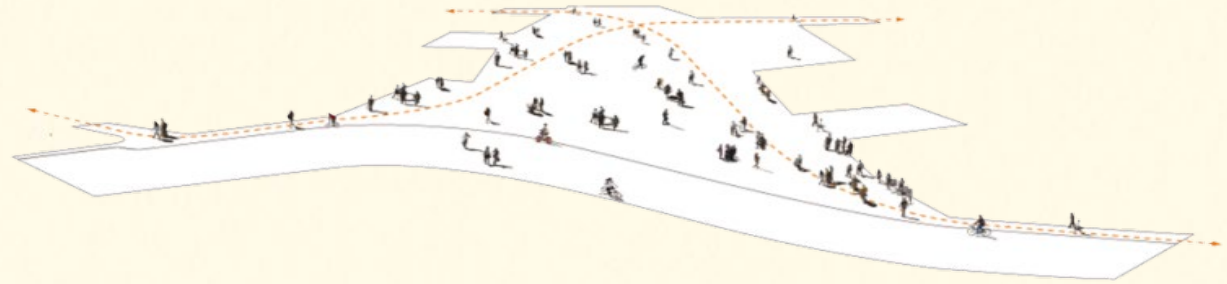
- Lebendige Städte
- Attraktive Städte
- Sichere Städte
- Nachhaltige Städte
- Gesunde Städte



Ziel: Städte für Menschen

Ansatz: Leben, Raum, Gebäude

Leben



Raum



Gebäude





Kopenhagen Werte und Visionen

Ein Einblick in die Geschichte Kopenhagens:

Von einer Metropole für Autos zu
einer Metropole für Menschen



Gammeltorv/Nytorv,
Kopenhagen, 1954



Gammeltorv/Nytorv,
Kopenhagen, 2006



vorher



nachher

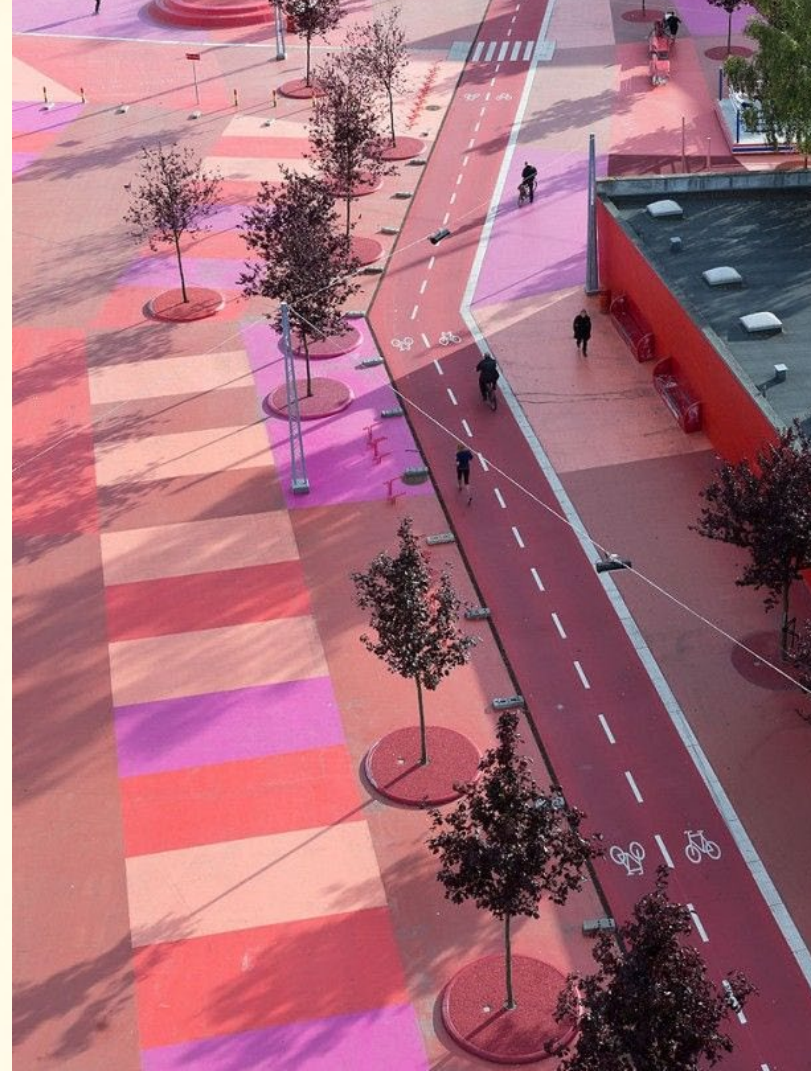
Phase 1:

1960-1980: Fußgängerzonen
(Fußgänger / Shopping)



Phase 2:

1980-2000: Autofreie Plätze / Cafés
(Verweilen / Erholung)



Phase 3:

2000 - : “Aktive Parks” / “Spielplätze”
(Spiel / Sport / Aktivitäten)

"Alte" Straße: 4-5 Spuren für Autos



vorher



nachher

Phase 4:

Weitere Verbesserungen für
Fußänger und
Aufenthaltsmöglichkeiten in der
gesamten Stadt

Walk, be safe, enjoy!

Neue Strasse:

- 2 Spuren für Autos
- 2 Bürgersteige
- 2 Radewege
- Baumbepflanzungen
- Ein Mittelstreifen um ein sicheres Queren der Straße zu ermöglichen

Walk, be safe, enjoy – auf Augenhöhe

Fußgänger- und Radfahrerpriorität:
Durchgehende Bürgersteige und Radwege über alle Seitenstraßen



'Public space public life' Studien Kopenhagen 1968, 1986, 1996, 2006

"Without the public life studies from the School of Architecture, we politicians wouldn't have had the courage to implement the many projects to increase the attractiveness of the city"

Bente Frost, Mayor for Building and Construction, Copenhagen 1994-1997.

1960

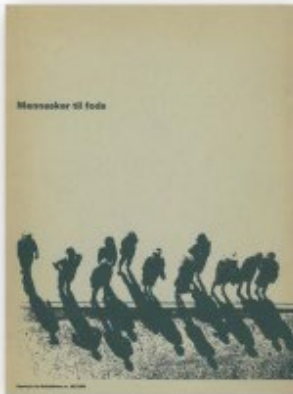
1970

1980

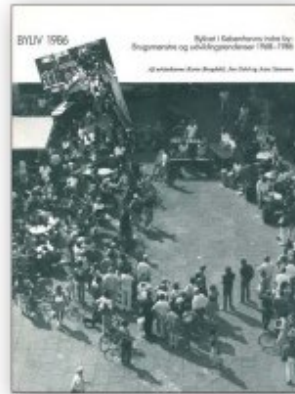
1990

2000

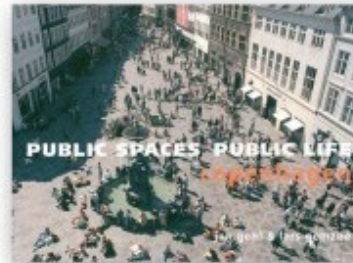
2010



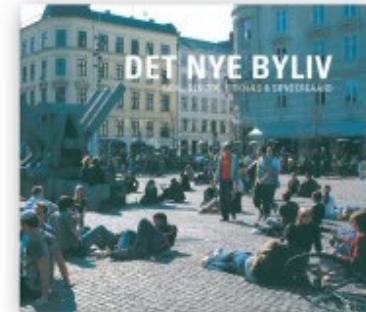
*Mennesker til fods 1968
særtryk af Arkitekten*




*Byliv 1986
særtryk af Arkitekten*



*Public Spaces Public Life 1996
bogudgivelse, Arkitektens
Forlag og Kunstakademiets
Arkitektskole*



*Det nye byliv 2006
bogudgivelse, Arkitektens Forlag*



Sie sagten, es sei nicht möglich!

Die Geschäfte würden Verluste machen!
Wir haben nicht das geeignete Klima dafür!
Das entspricht nicht unserer Kultur!

vorher

“Strøget” 1962



nachher

Den Geschäften geht es prächtig!
80,000 Menschen / 24 Stunden im Sommer

“Strøget” heute

Mehr Menschen verweilen

4 x Autofreier Raum
4 x Menschen verweilen

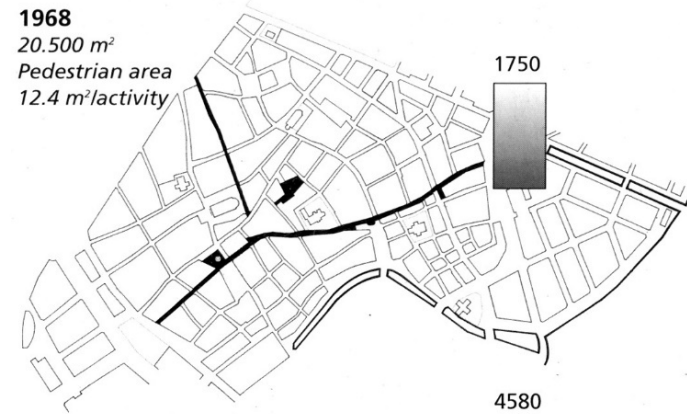


1968

20.500 m²

Pedestrian area

12.4 m²/activity

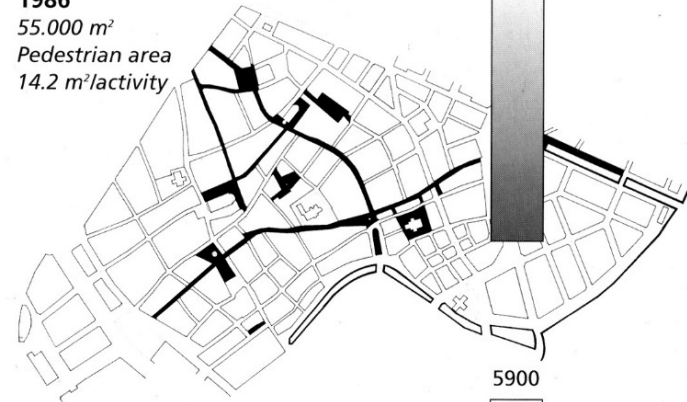


1986

55.000 m²

Pedestrian area

14.2 m²/activity

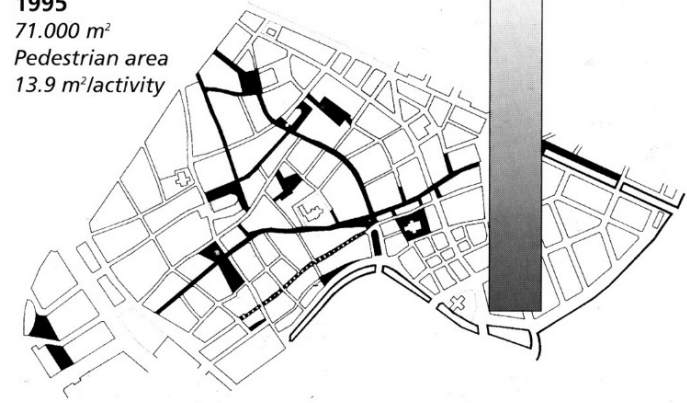


1995

71.000 m²

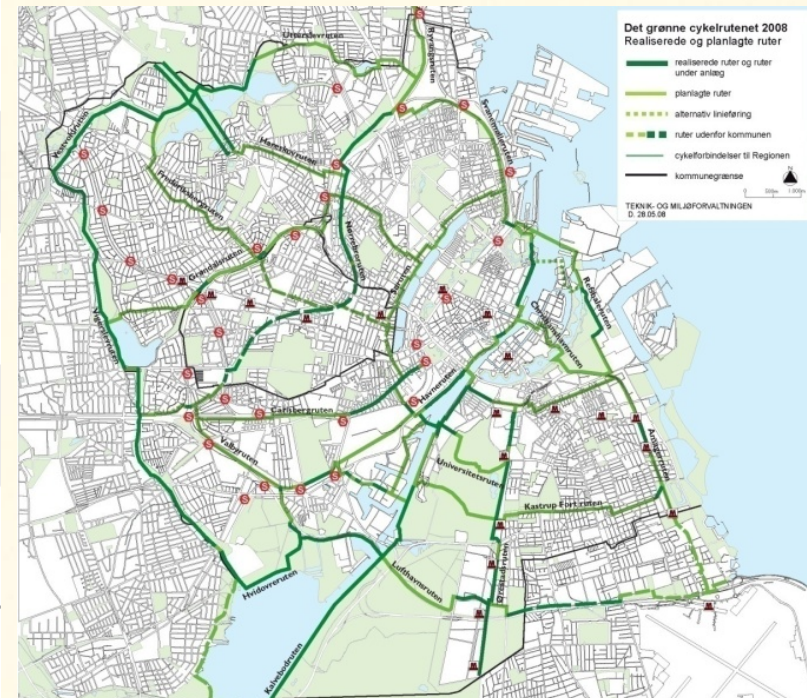
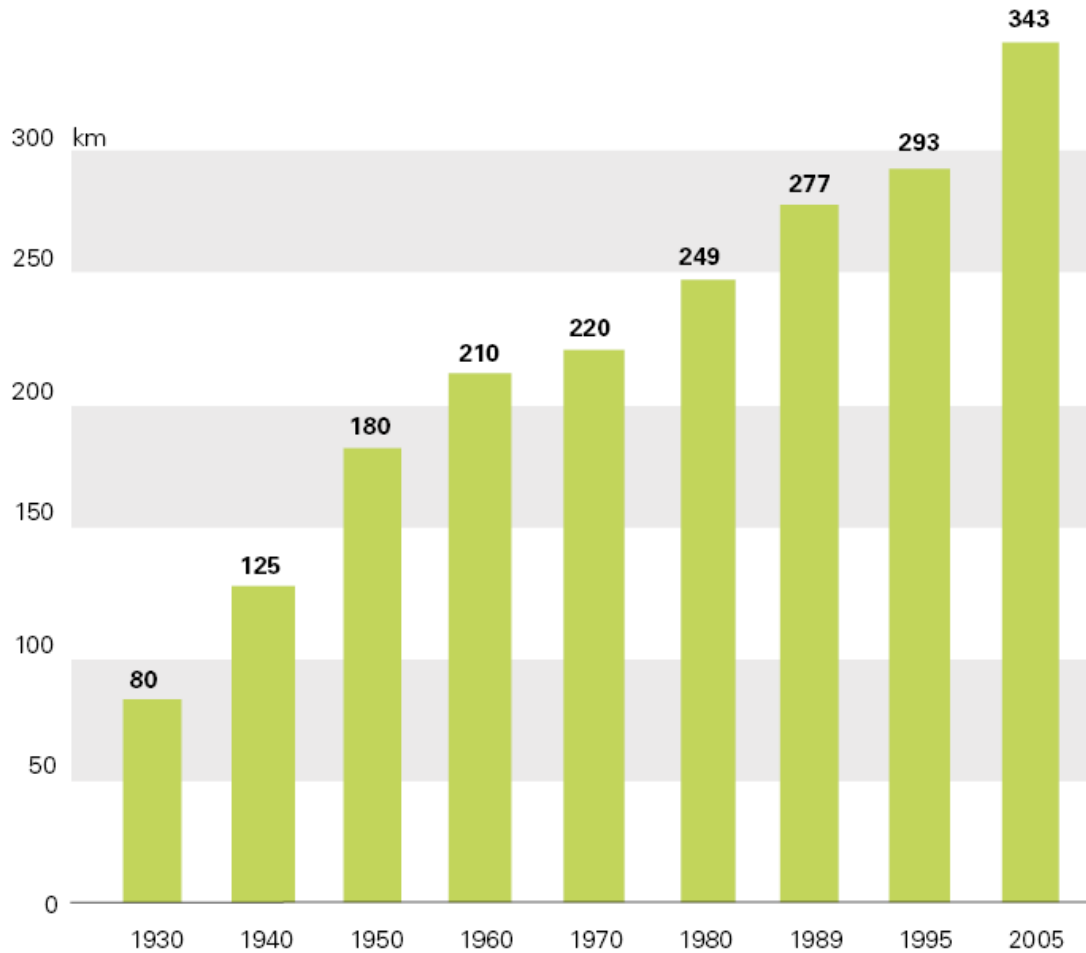
Pedestrian area

13.9 m²/activity



Average number of people engaged in stationary activities throughout the city center at any time between 12⁰⁰ and 16⁰⁰ on summer days in 1968, 1986 and 1995.

Kopenhagen ist eine Fahrradstadt



Wieso fahren die Bewohner Kopenhagens mit dem Fahrrad?

Wegen der Umwelt?

More than 90,000 tons of CO₂ saved every year because of Copenhageners bicycling

1%
sagen **JA**

Copenhagen Bicycle account 2006



Wieso fahren die Bewohner Kopenhagens mit dem Fahrrad?

Aus ökonomischen Gründen?

6%

sagen JA

Copenhagen Bicycle
account 2006



Wieso fahren die Bewohner Kopenhagens mit dem Fahrrad?

Wegen der körperlichen Bewegung?



19%

sagen **JA**

Copenhagen Bicycle
account 2006

Wieso fahren die Bewohner Kopenhagens mit dem Fahrrad?

Weil es schnell, einfach und bequem ist?



61%

sagen JA

Copenhagen Bicycle
account 2006

A photograph of a blue-painted bicycle lane on a city street. The lane is marked with white bicycle symbols. In the foreground, the front wheel and handlebars of a red bicycle are visible. The text "Wieso ist es schnell, einfach und bequem?" is overlaid in white on the upper part of the image.

**Wieso ist es schnell,
einfach und bequem?**

**Es ist ein
Nutzerfreundliches System**

...aber das ist leider nicht immer der Fall



Fahrradmitnahme in der S-Bahn

Bequemlichkeit, Bequemlichkeit, Bequemlichkeit!



Copenhagen



Fahrradmitnahme in S-Bahn

Flexibles Abteil: Fahrräder, Kinderwägen, Rollstühle



Copenhagen

Fahrradmitnahme mit Taxis leicht gemacht



Copenhagen

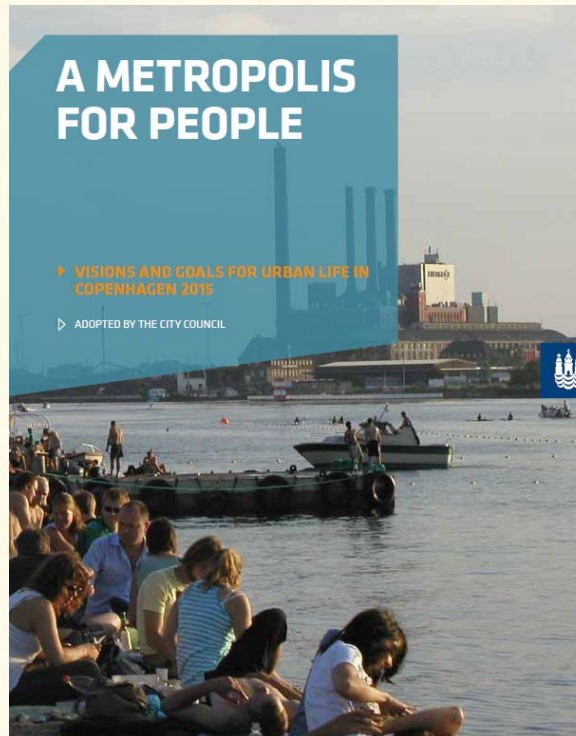
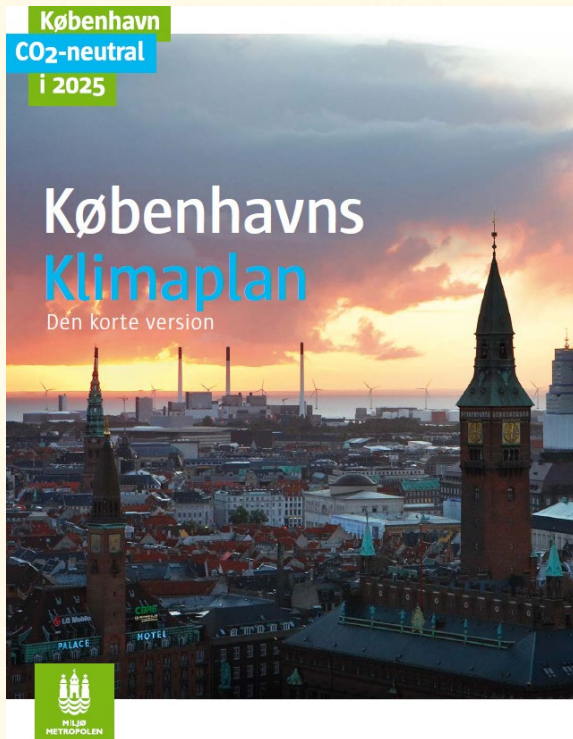


Copenhagen

Grüne Welle für Radfahrer

Smarte Lösungen basierend auf der Vision "Eine Metropole für Menschen"

Eine starke Vision für eine komplexe Realität



Kopenhagen Vision 2009

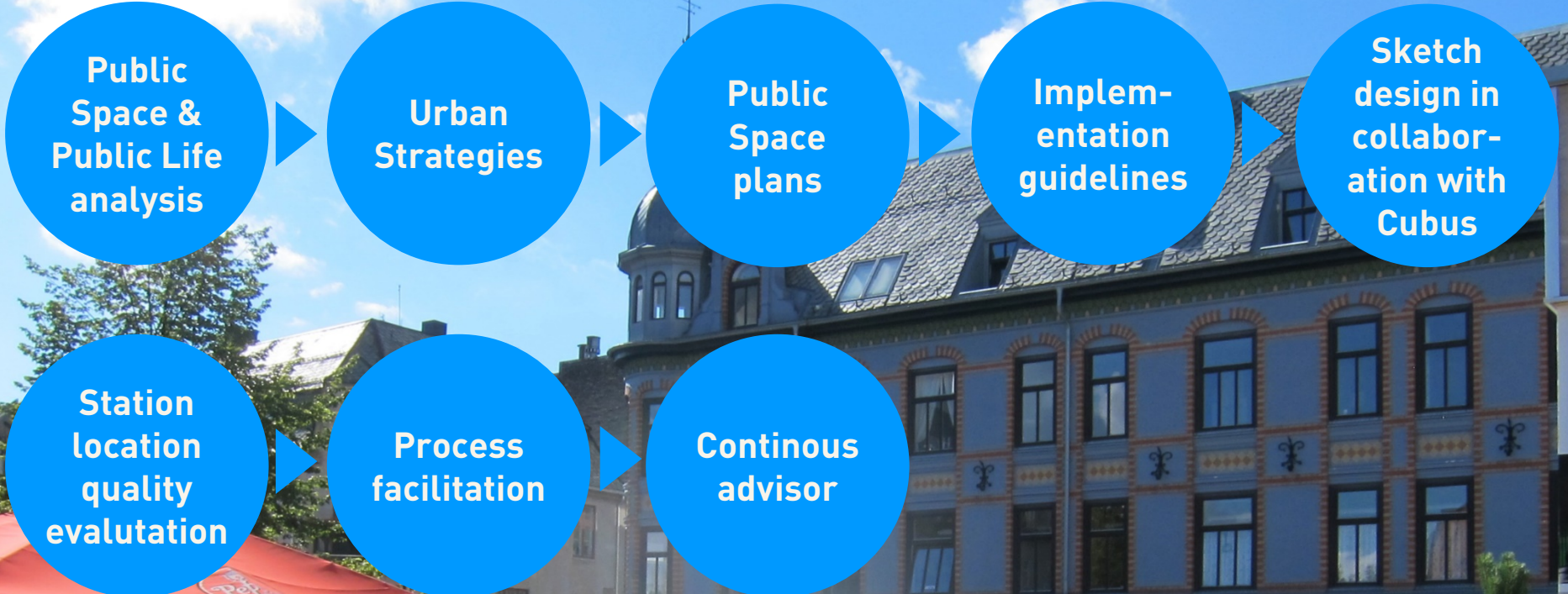
“We will become the world’s most liveable city: a sustainable city with urban space inviting people to a unique and varied urban life. We will become a metro-polis for people”

Klima + Menschen

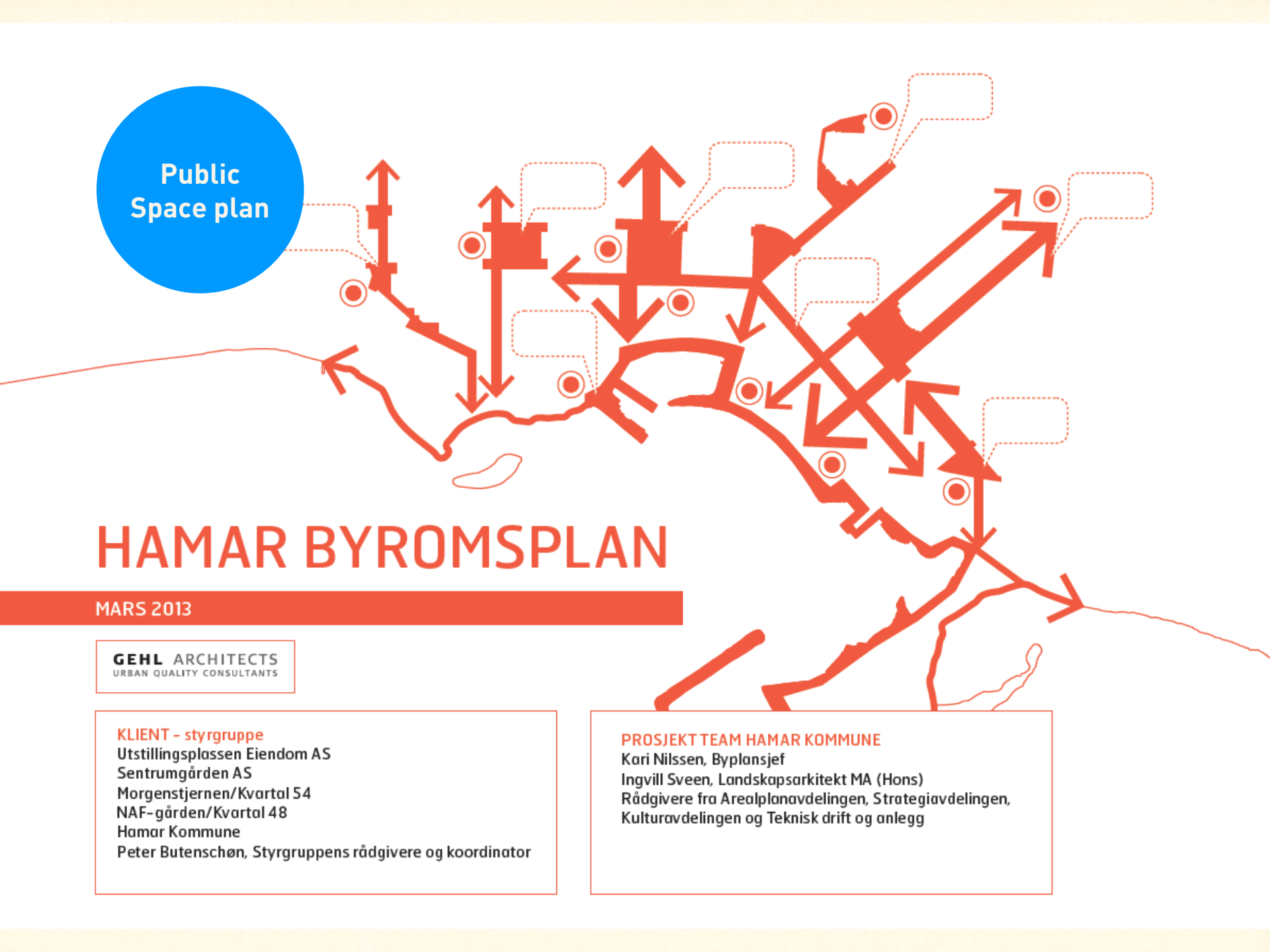


Hamar, Norwegen

30,500 Einwohner



Gehl Services and process for Hamar

A stylized red line-art map of Hamar, Norway, showing streets and public spaces. A blue circle in the top left contains the text 'Public Space plan'. Red arrows point to various locations on the map, which are also marked with small red circles. Dotted lines connect these circles to speech bubble shapes, indicating specific areas of interest or focus in the plan.

Public
Space plan

HAMAR BYROMSPLAN

MARS 2013

GEHL ARCHITECTS
URBAN QUALITY CONSULTANTS

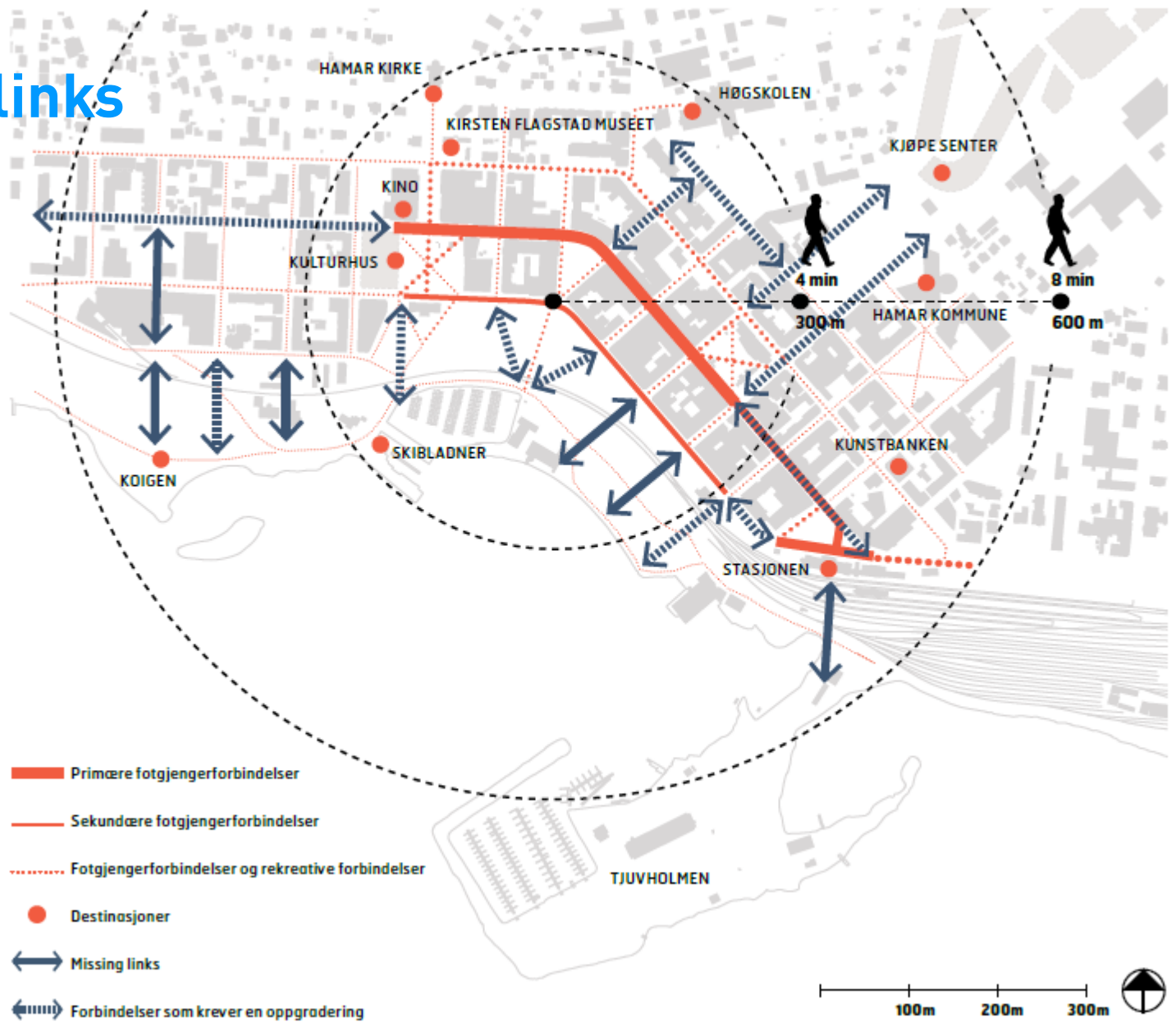
KLIENT - styrgruppe

Utstillingsplassen Eiendom AS
Sentrumgården AS
Morgenstjernen/Kvartal 54
NAF-gården/Kvartal 48
Hamar Kommune
Peter Butenschøn, Styrgruppens rådgivere og koordinator

PROSJEKT TEAM HAMAR KOMMUNE

Kari Nilssen, Byplansjef
Ingvill Sveen, Landskapsarkitekt MA (Hons)
Rådgivere fra Arealplanavdelingen, Strategiavdelingen,
Kulturavdelingen og Teknisk drift og anlegg

Hamar missing links





Vangsvegen
- **BEFORE**



Vangsvegen
AFTER
New
crossings

implemented by Statens Veivesen and Hamar kommune



Vangsvegen
AFTER
Integrated
bus stops

Implemented by Statens Vejvesen and Hamar kommune



Vangsvegen
AFTER
New edges

Implemented by Statens Vejvesen and Hamar kommune



Vangsvegen
AFTER
wide
sidewalks and
bike lanes

Implemented by Statens Vegvesen and Hamar kommune



Hamar
Stortorget
- PILOT

Foto: www.Dreamhamar.org

Dream Hamar by Ecosistema Urbano & Hamar kommune



Hamar
Stortorg
- **AFTER**

Design by Ecosistema Urbano
Implemented by Hamar kommune



Hamar
Stortorg
- AFTER

Design by Ecosistema Urbano
Implemented by Hamar kommune



Hamar
Stortorg
- AFTER

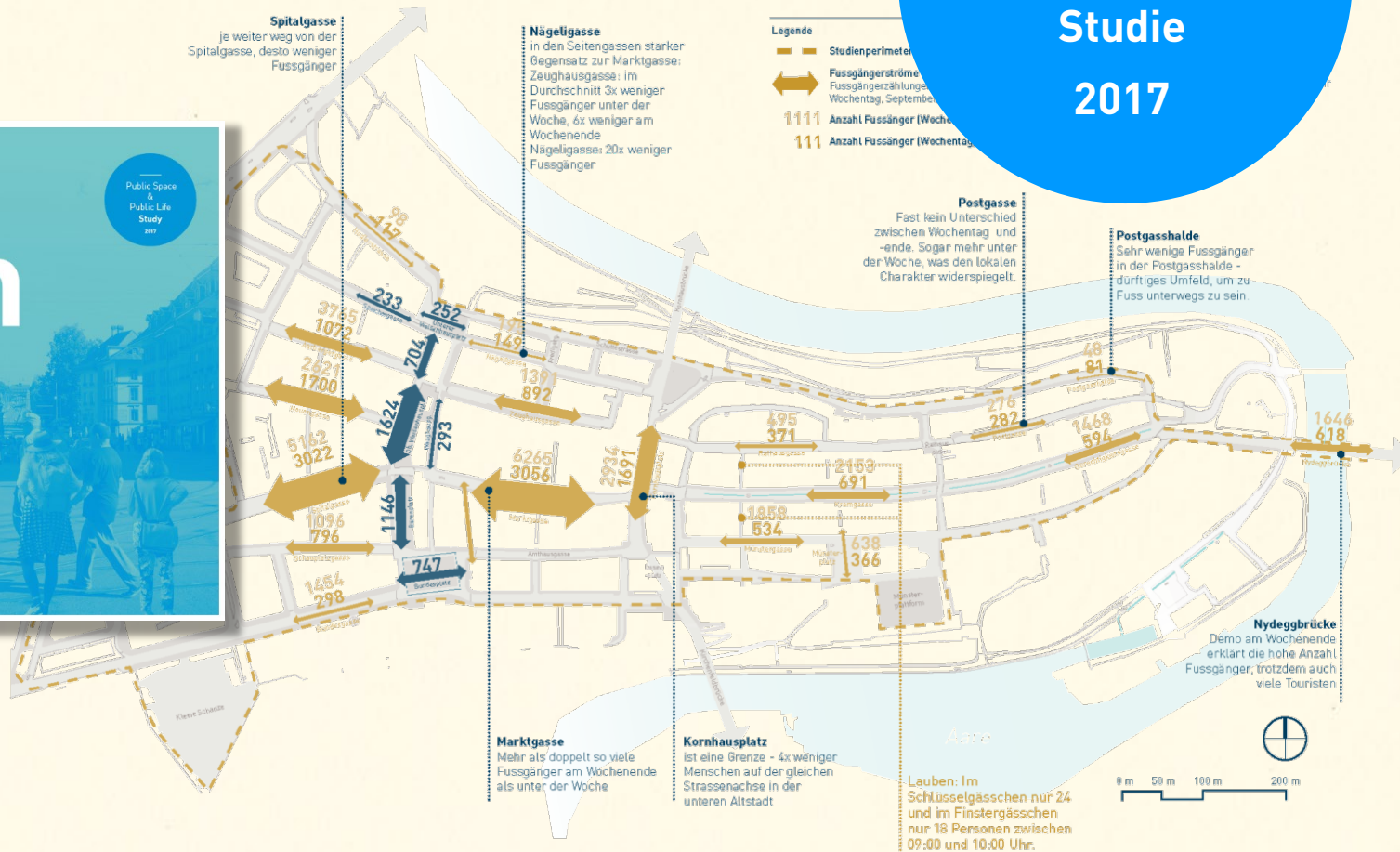
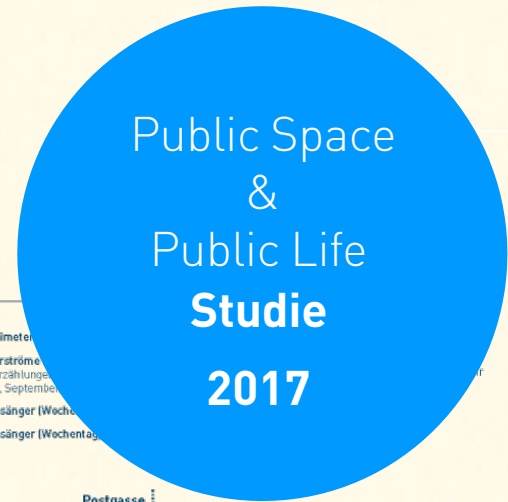
Design by Ecosistema Urbano
Implemented by Hamar kommune



Bern - ein Altstadt für Alle

Bern PSPL- Eine Altstadt für Alle

PSPL 2017



Bern – Parklets Zeughausgasse

Key facts

- 7 parklets in 3 parklet groups
- Planned by Stadt Bern's Verkehrsplanung
- Constructed by Tiefbauamt's carpenter
- Maintenance and cleaning responsibility of the City of Bern
- Total cost: around 90'000 CHF
- On-site for 60 days - August to October 2018
- No permit needed
- Will be put up in another location next year - where exactly is still to be decided.

vorher



Bern

Nachher
September
2018



31%
come more
often than
before

results from on-site interview
conducted in August &
September 2018

Zumstein

Briefmarken

EXPRESS
PERSONAL AG

Musik
Müller

Musik Müller

OLMO

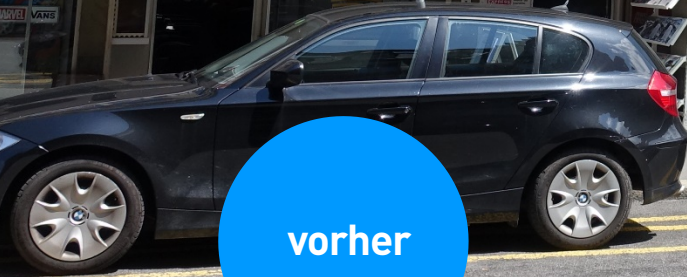
Zumstein + cie

Inhaber Hertsch - Cs

Coiffeur Likova

24

vorher





46%
**stay longer
than before**
results from on-site interview
conducted in August &
September 2018

nacher

„ Es ist sehr bereichernd zum Verweilen - ohne Kommerz, das ist Lebensqualität. Die Stadt wird so weniger anonym - bitte mehr solcher Objekte! „

Ein kleines, gutes Beispiel Pilot-Projekt 2014

Auftraggeber: Gladsaxe Stadtgemeinde und gemeinnützige Wohnbaugesellschaft

Gladsaxe: Vorort Kopenhagen, 66.500 Einwohner

Ein Pilotprojekt als Zwischennutzung



GLADSAXE



VÆREBRO PARK
FORPLADSEN
JUNI 2014


BUSTERS VERDEN

BUSTERS VERDEN

Her må
plaskes

Von Parkplatz zu Hauptplatz vorher/nachher Sommer 2014





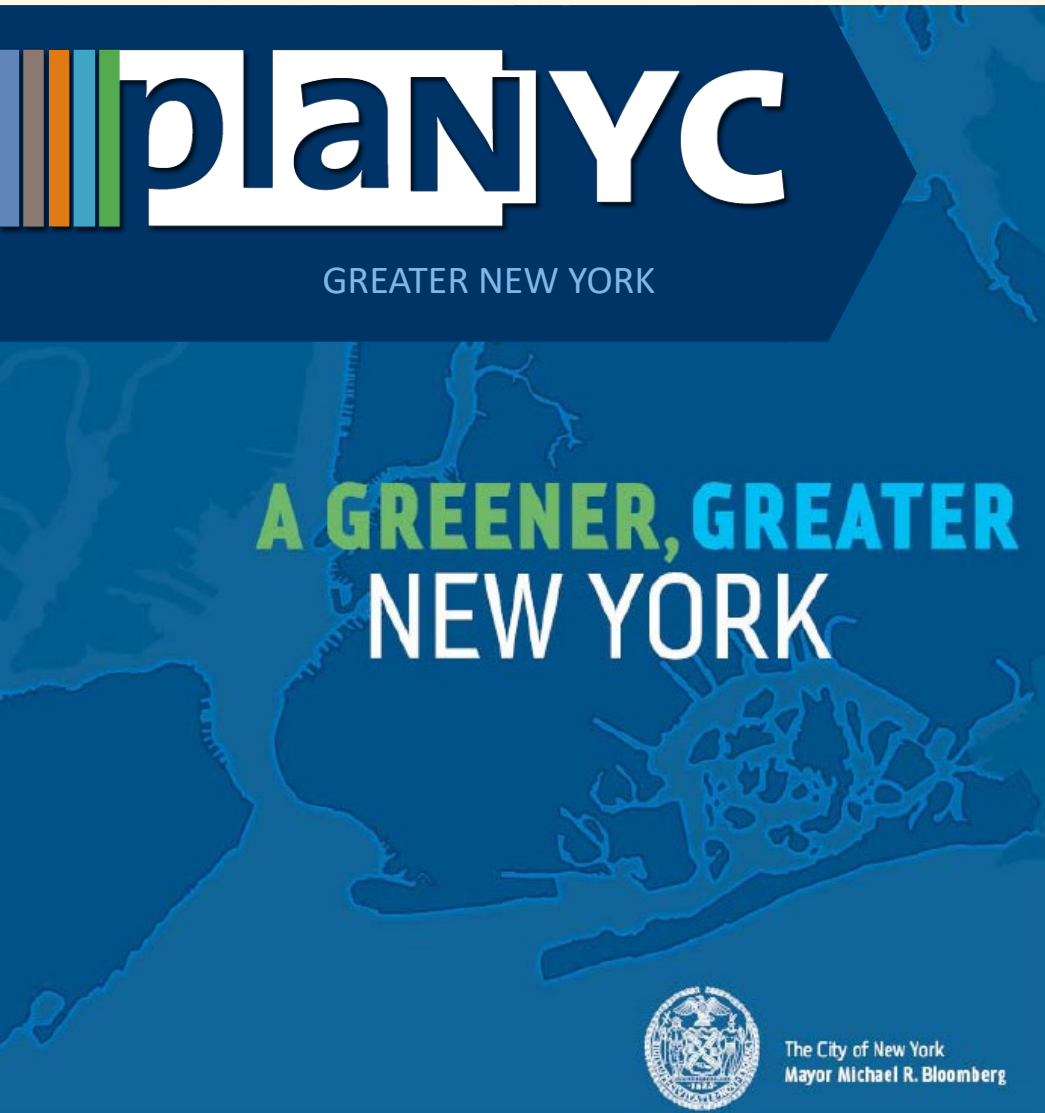
**New York
- eine Straße
kann viel mehr
als nur eine
Straße sein**

New York City

Schneller Wandel
durch eine klare
politische Vision



'PlaNYC' – Eine Vision für die nachhaltige Entwicklung von New York City bis 2030



Time Square
vorher



Time Square
nacher



11%
mehr Fußgänger

17%
verbesserte Reisezeit für PKWs

35%
tödliche Unfälle

63%
weniger Verkehrsunfälle

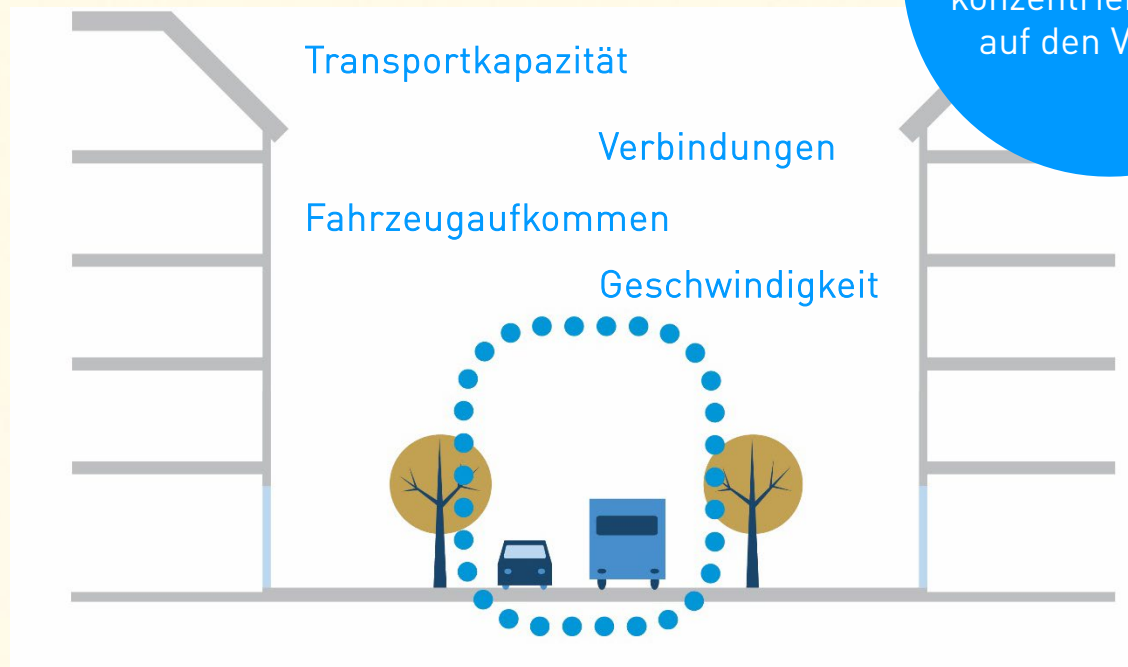
80%
weniger Fußgänger auf der
Fahrbahn

84%
mehr Verweilen am Times
Square

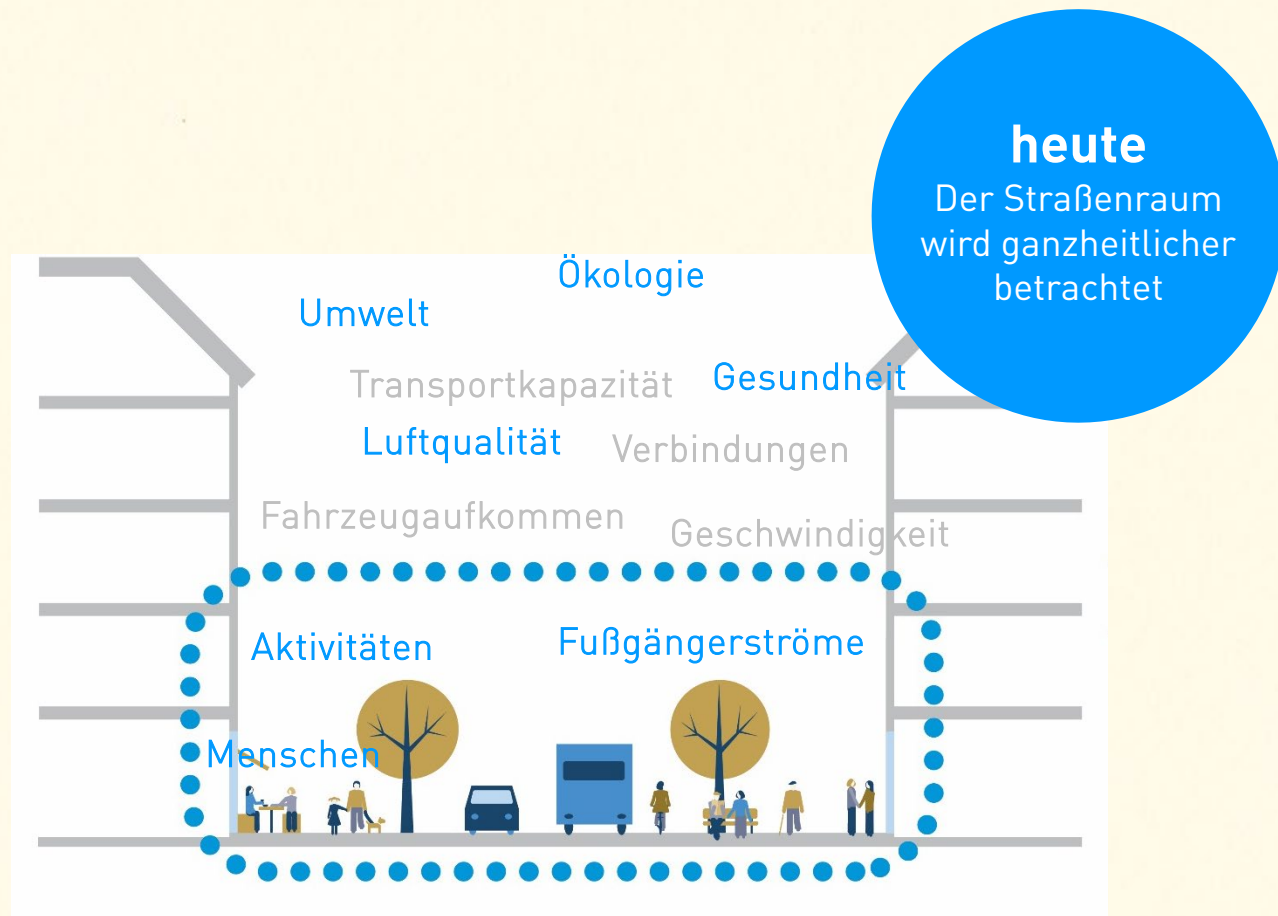


Von überwiegend verkehrsorientierter Planung...

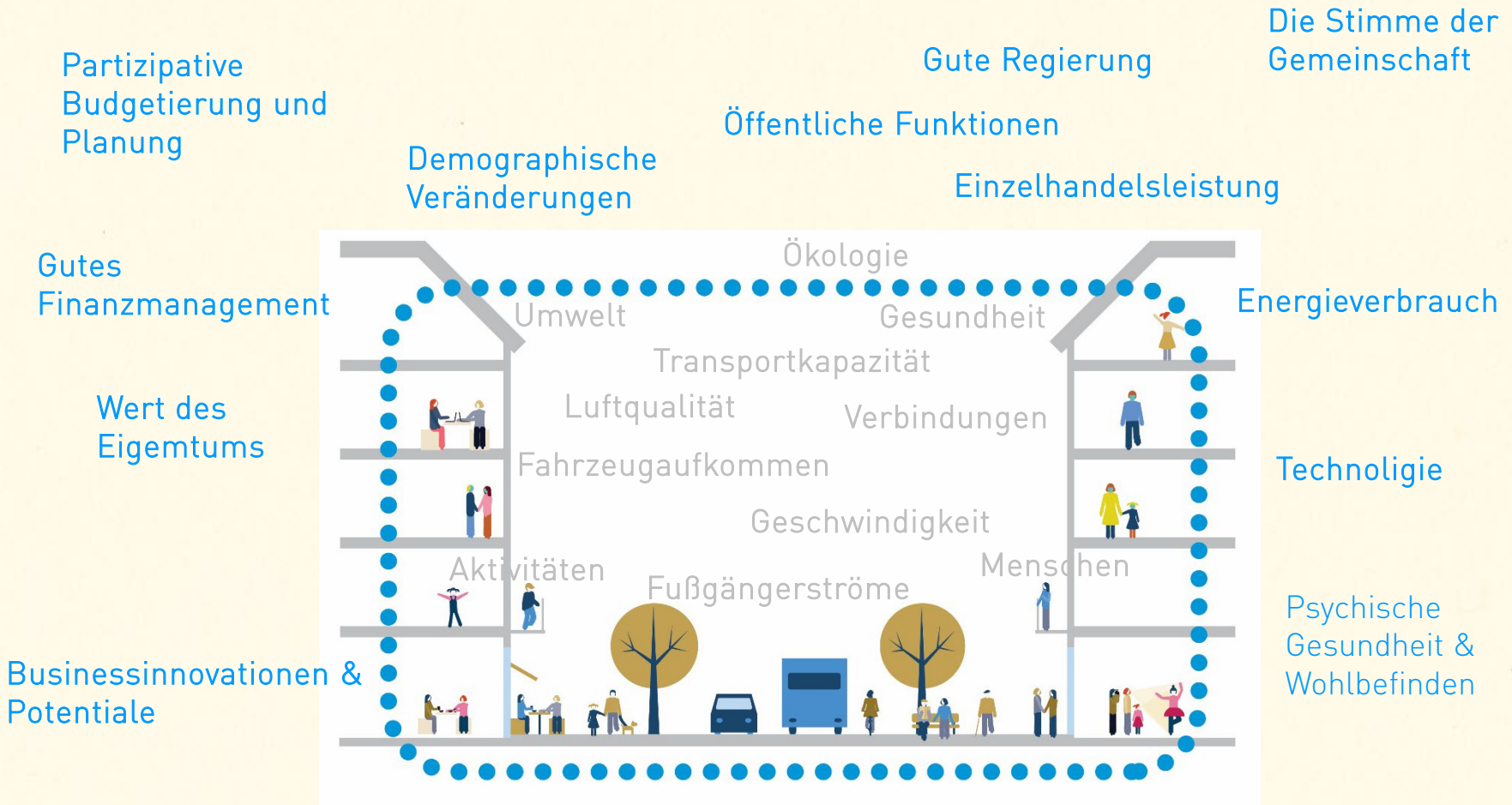
früher
Stadtplaner
konzentrierten sich
auf den Verkehr



...zu einem Planungsansatz der sich für Menschen interessiert



...zu einem ganzheitlichen Verständnis des größeren Bildes



An einem Ort ankommen

Stadtraum, Treffpunkt, Bahnhof und Busstation an einem Ort

Vejle

Bahnhof und
Bushaltestelle
(50,000 Einwohner)



Plötzlich wird eine Bushaltestelle viel mehr als eine Haltestelle

Jordløse

Kunstprojekt
(355 Einwohner)



Der Umstieg als Treffpunkt

Vikingstad

Bahnhof und
Busstation in
Schweden
(2,000 Einwohner)



Wo die tatsächliche Stationsfunktion schrumpft wachsen Möglichkeiten für andere Funktionen

Ås

Bahnhof in
Norwegen
(14,000 Einwohner)



Rosengård, Malmö Schweden 2006 -

Auftraggeber: MKB Malmö, Schweden (Sozialer Wohnbau)

Strategien für Freiräume in Rosengård, Verbindungen nach Malmö und Identität in der Region

Malmö

(300,000 Einwohner)

Rosengård

Der größte soziale
Wohnbau in
Skandinavien

MKB 
Strategi för uterummen i Rosengård, förbindelser till Malmö och identitet i Öresundsregionen



Ein neulich integrierter Teil der Stadt



1900 Malmö hat eine traditionelle Stadtstruktur mit einer historischen Mitte

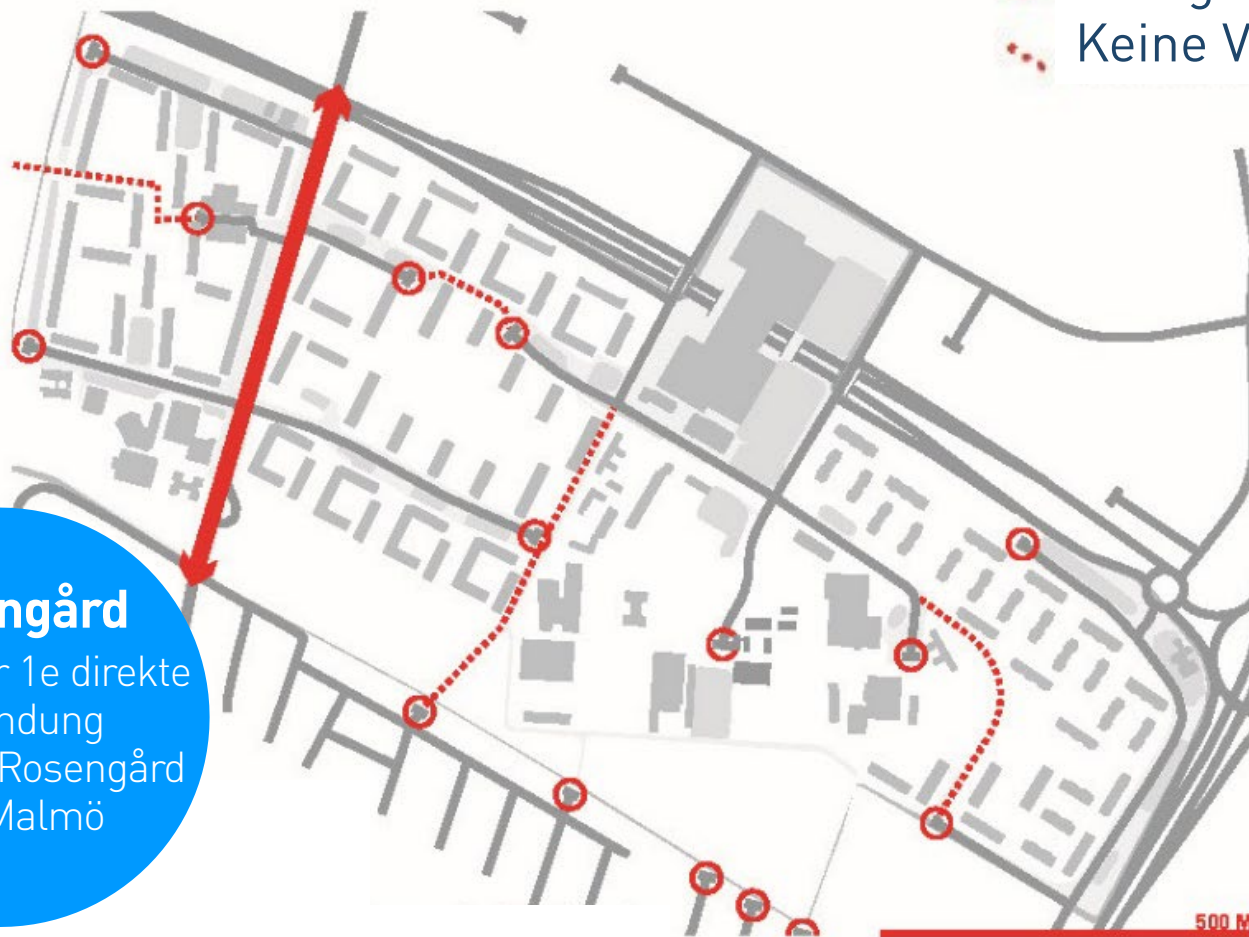
1960 Rosengård ist ein modernistisches Wohngebiet in der Peripherie von Malmö – eine isolierte Insel

2006 Obwohl die Stadt rundherum und nach außen gewachsen ist, ist Rosengård immer noch eine isolierte Insel in der Stadt

2007+ Rosengård wird ein aktiver Stadtteil Malmö und ist mit dem Stadtnetzwerk verbunden

Gute regionale Verbindungen aber die Stadt ist kaum mit Rosengård verbunden

- Sackgasse
- ⋯ Keine Verbindung



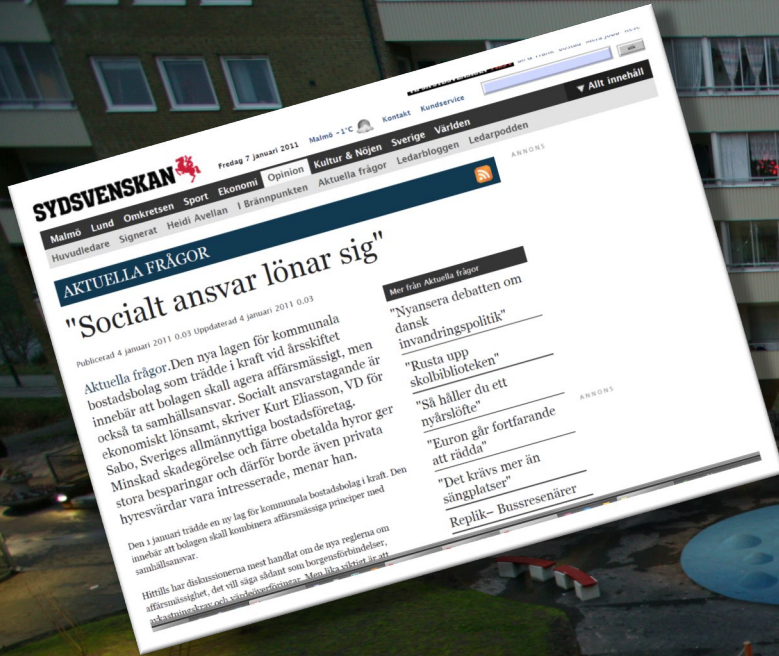
Rosengård

Es gibt nur 1e direkte
Verbindung
zwischen Rosengård
und Malmö

Programmierung des Freiraumes



Programmierung des Freiraumes



+50 – 60%
mehr Aktivität

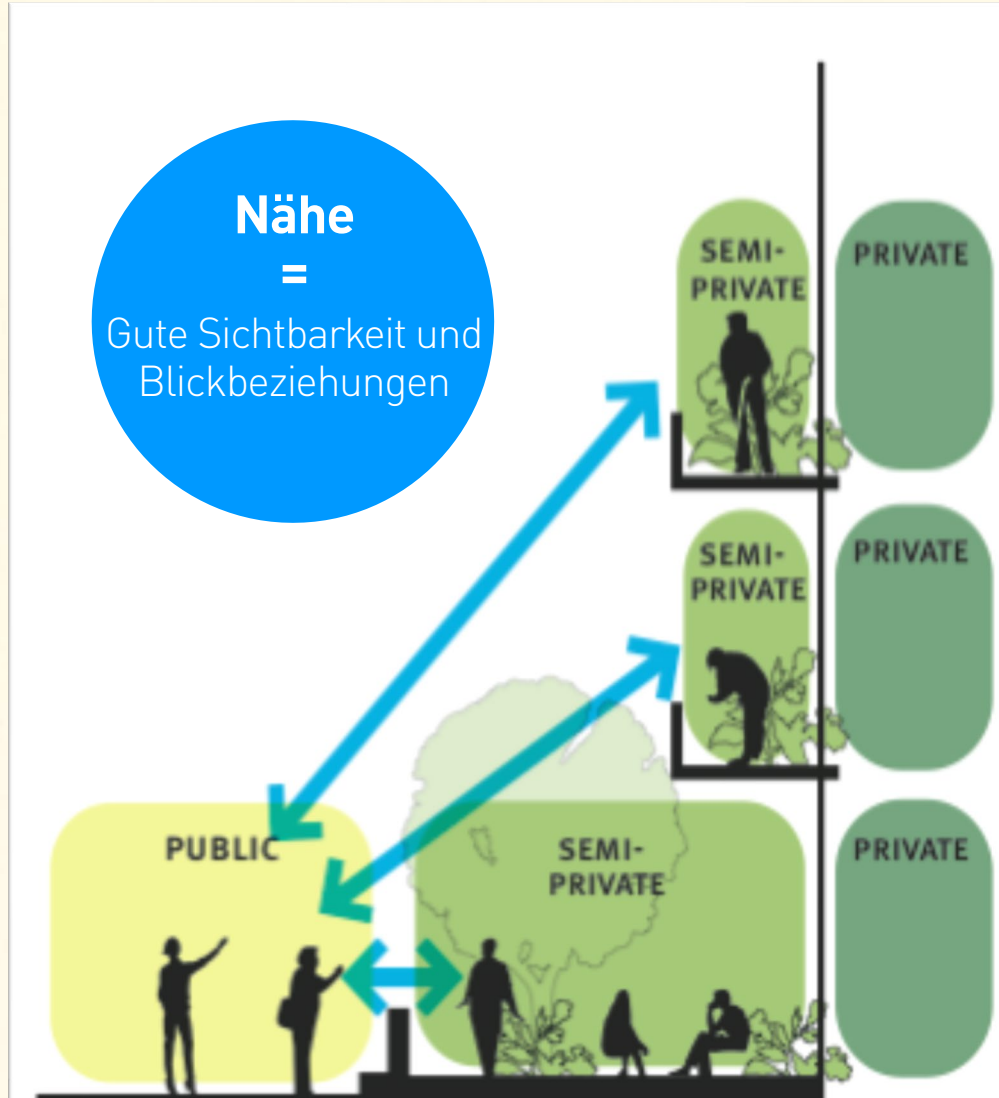


**„Soziale
Verantwortung lohnt
sich“**
Für die Instandhaltung
hat MKB 16% gespart.

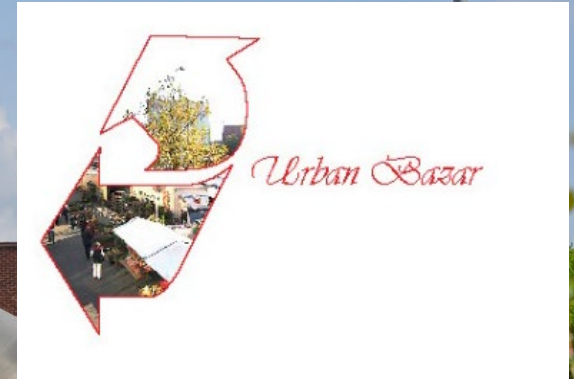
**Ein sicheres
Wohngebiet**
Die Gemeinschaft spart
1,000 Euro pro
Wohnung (weniger
Brände, Kriminalität,
usw.)



Halböffentliche Bereiche – die Bedeutung von Nähe



Arbeiten und Wohnen Neue Verbindungen





**Arbeiten
&
Wohnen**



Cities for People

**Vielen Dank
für die
Aufmerksamkeit!**

- www.gehlpeople.com
- Birgitte@gehlpeople.com
- [#citiesforpeople](https://twitter.com/citiesforpeople)

Gehl