

Platz für Mehr

Leitprojekt Öffentlicher Raum und
Mobilität Innenstadt Karlsruhe

Auftaktveranstaltung
Südwerk
24 September 2020

Gehl

WEEBER + PARTNER

ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB

Dr. Birgitte Svarre
Direktorin,
Teamleiterin, Gehl

Karlsruhe

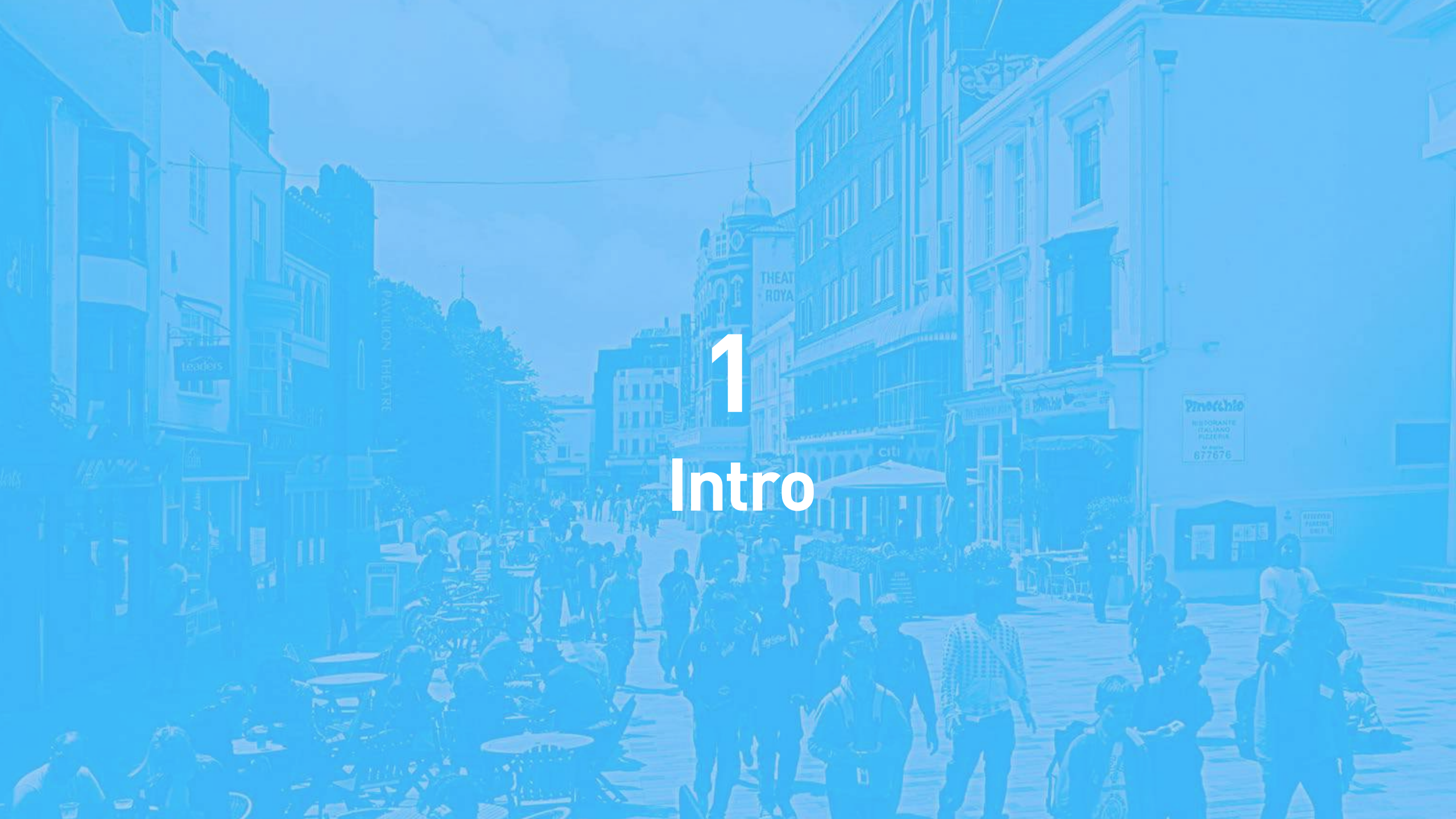
Eine Pionierstadt



Drei Pionierbüros für eine Pionierstadt

Gehl, Weeber+Partner und Argus für Karlsruhe





1 Intro

Projektzeitschiene



Der Mensch im Mittelpunkt

Planungsansatz

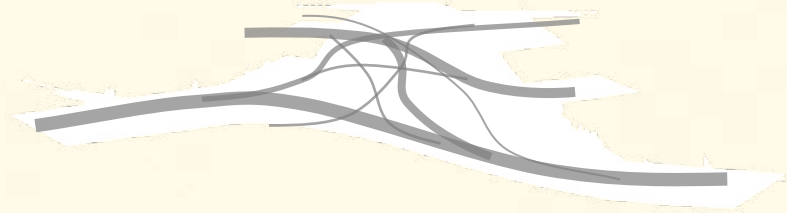


WEEBER+PARTNER

Leben



Bewegungen



Raum



Gebäude





Stuttgart

Berlin



Unser Institut

- seit 1969
- Sitz in Stuttgart und Berlin
- ca. 25 wissenschaftliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- interdisziplinäres Team: Stadtplanung, Architektur, Soziologie, Geografie

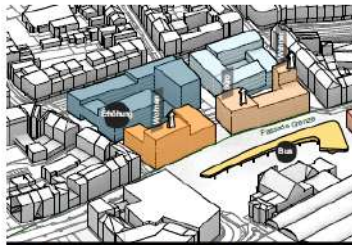
Unsere Arbeitsgebiete

- Stadt- und Quartiersentwicklung
- Bauen und Wohnen
- Sozialstudien und Sozialplanung
- Forschung und Bedarfsermittlung
- Beteiligung und Kommunikation

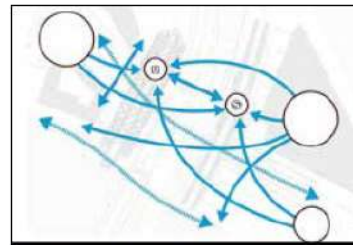


ARGUS Stadt und Verkehr

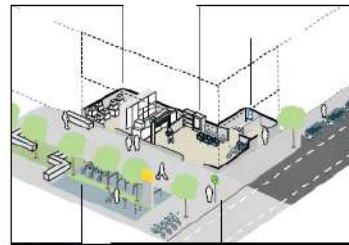
Mobilität im gesamten Prozess begleiten



Wettbewerbe/ Zukunftsbilder



Konzeptionelle Studien



Mobilitätskonzepte



Verkehrskonzepte



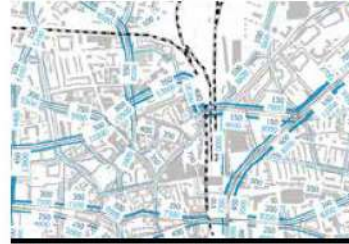
Erschließungskonzepte



Parkieranlagen



Radverkehr



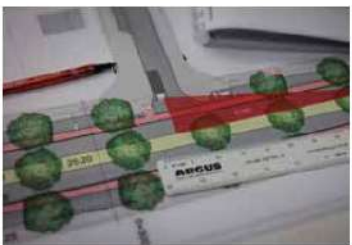
Verkehrsmodelle und GIS



Verkehrssimulationen



Straßenplanung



Sicherheitsaudit



Verkehrstechnik



Leistungsplanung



Bauvorbereitung

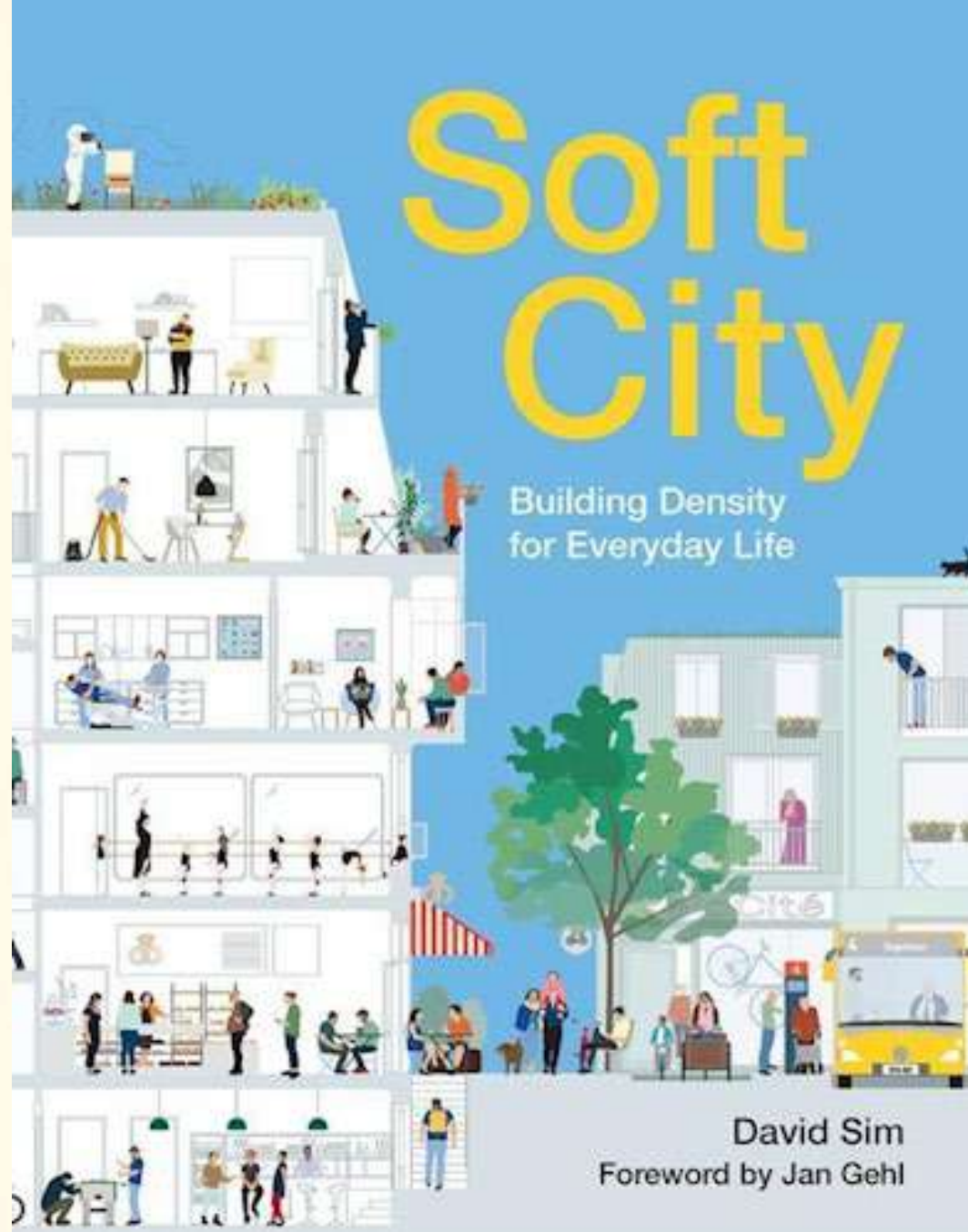


Baustellenkoordination /
Örtliche Bauüberwachung

Gehl ist eine Urban Design-Beratungsfirma, die auf dem multi-disziplinären Ansatz von **Jan Gehl** basiert.

Das Büro wächst und so wird dieser Ansatz in Städten überall auf der Welt bekannter.





Walk, be safe, enjoy – auf Augenhöhe

Fußgänger- und Radfahrerpriorität:
Durchgehende Bürgersteige und Radwege auf allen Straßen

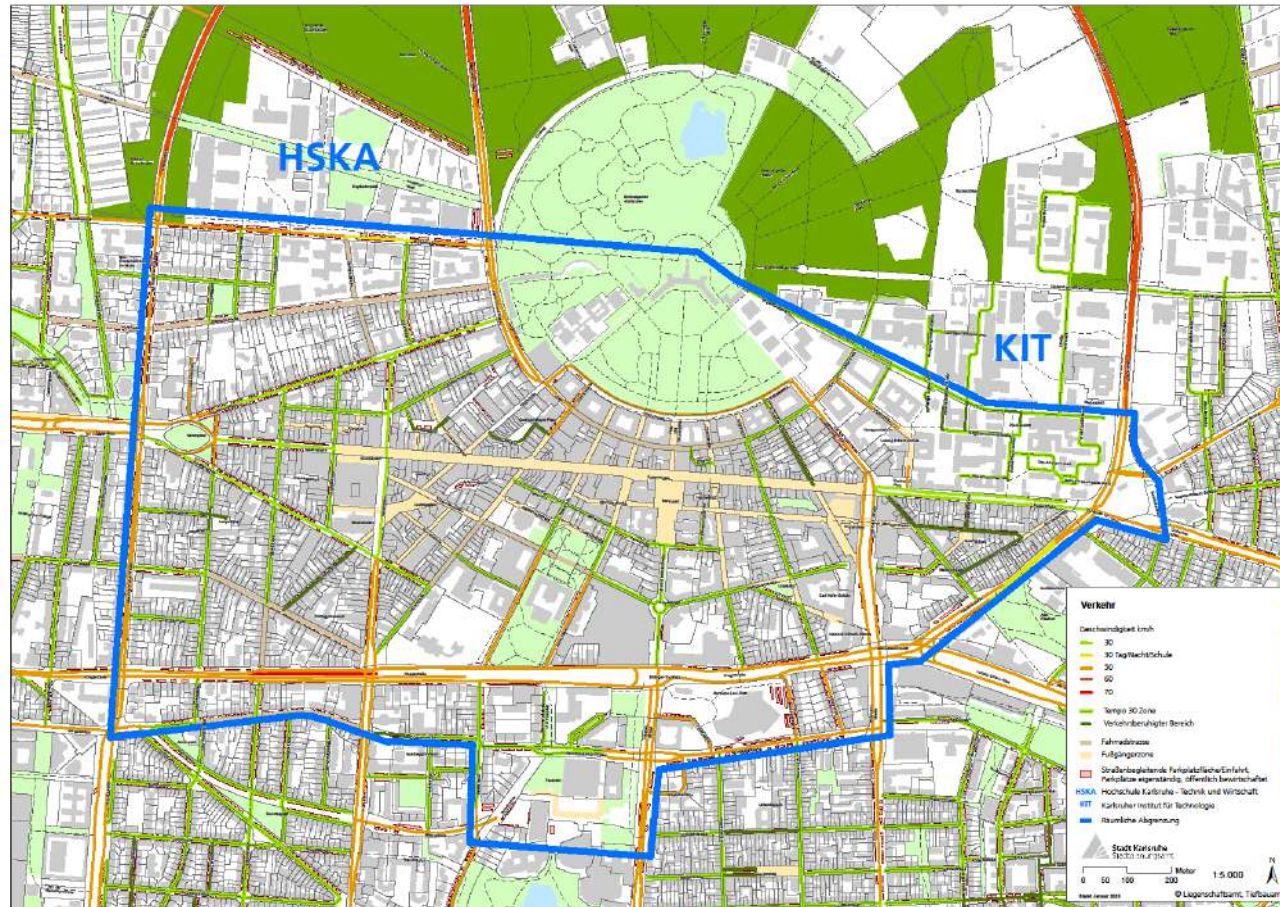


2

Grundlagen und Analyse Fallbeispiele

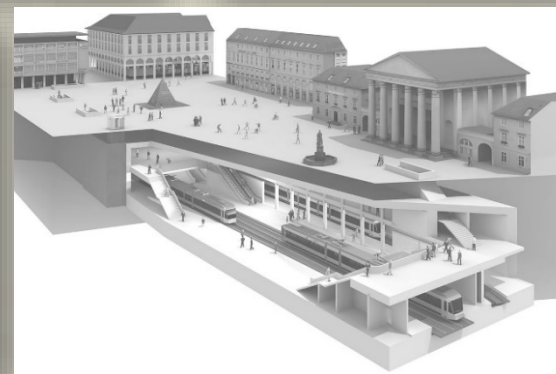
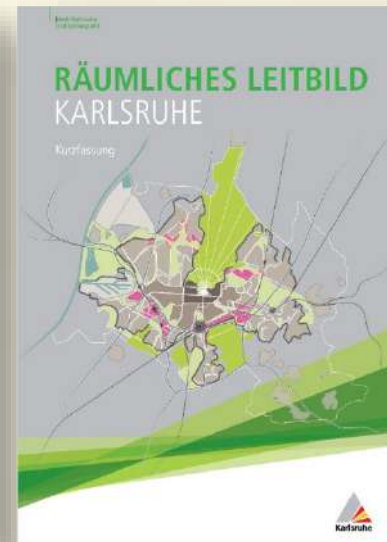
Untersuchungsgebiet

Ausgangspunkt: Ein robuster Plan – ein grünes, feinmaschiges Netzwerk



Ausgangspunkt Datengrundlage

Umfassende Bestandsaufnahme der Innenstadt Karlsruhes

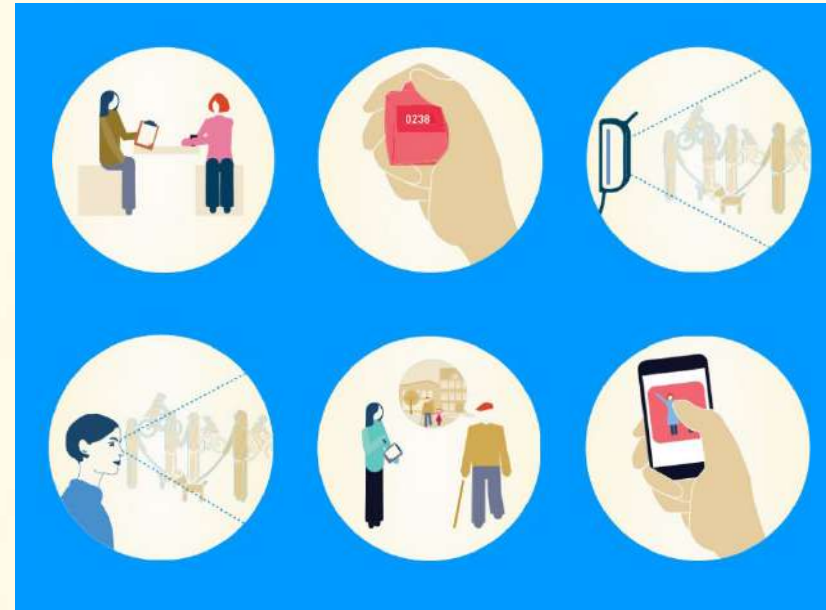


1. Überprüfung des bestehenden Plätze- und Höfekonzeptes
2. Auswertung und Einbeziehung aller bereits in Umsetzung befindlichen Maßnahmen
3. Identifizierung wichtiger Gebäude für Mobilitätsbedürfnisse
4. Identifizierung zur Aktivierung wichtiger Straßenzüge, Plätze und Erdgeschosszonen

Untersuchung des öffentlichen Lebens – PSPL Studie

- Fuß- und Radverkehr:
Bewegungsmuster
und Verkehrsflüsse
(Vertiefende Analyse und
Ergänzung der vorhandenen
Daten)
- Aufenthaltsaktivitäten
- Alter & Geschlecht
- Ausgewählte Straßen,
Plätze, Parks,
Grünflächen und Höfe
(Werktag/Wochenende,
unterschiedliche Jahreszeiten)

Werkzeuge



Aufenthaltsaktivitäten



Kopenhagen

Werte und Visionen

Public space public life

Studien

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

" Ohne die Studien zum öffentlichen Leben der Architektur-Hochschule hätten wir Politiker nicht den Mut gehabt, die vielen Projekte zur Steigerung der Attraktivität der Stadt umzusetzen"

Bente Frost, Mayor for Technical and Environment, Copenhagen 1994-1997.

1960

1970

1980

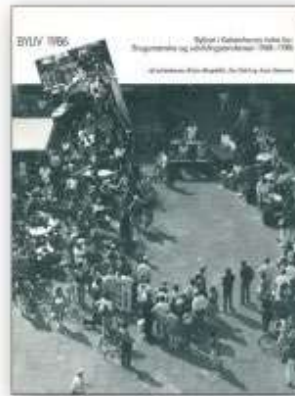
1990

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*

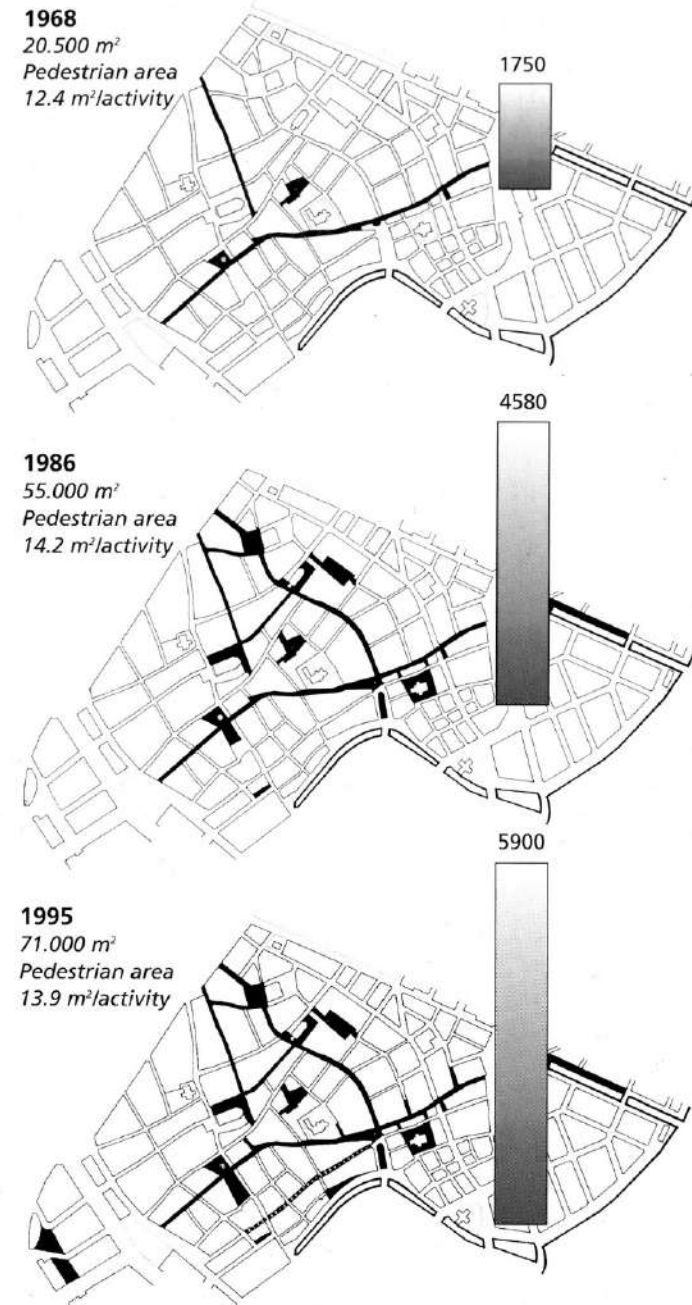


*Det nye byliv 2006
bogudgivelse, Arkitektens Forlag*

Mehr Menschen verweilen

4 x Autofreier Raum

4 x mehr Menschen verweilen



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.

Ein Einblick in die Geschichte Kopenhagens:

Von einer Metropole für Autos zu
einer Metropole für Menschen



Gammeltorv/Nytorv,
Kopenhagen, 1954



Gammeltorv/Nytorv,
Kopenhagen, 2006



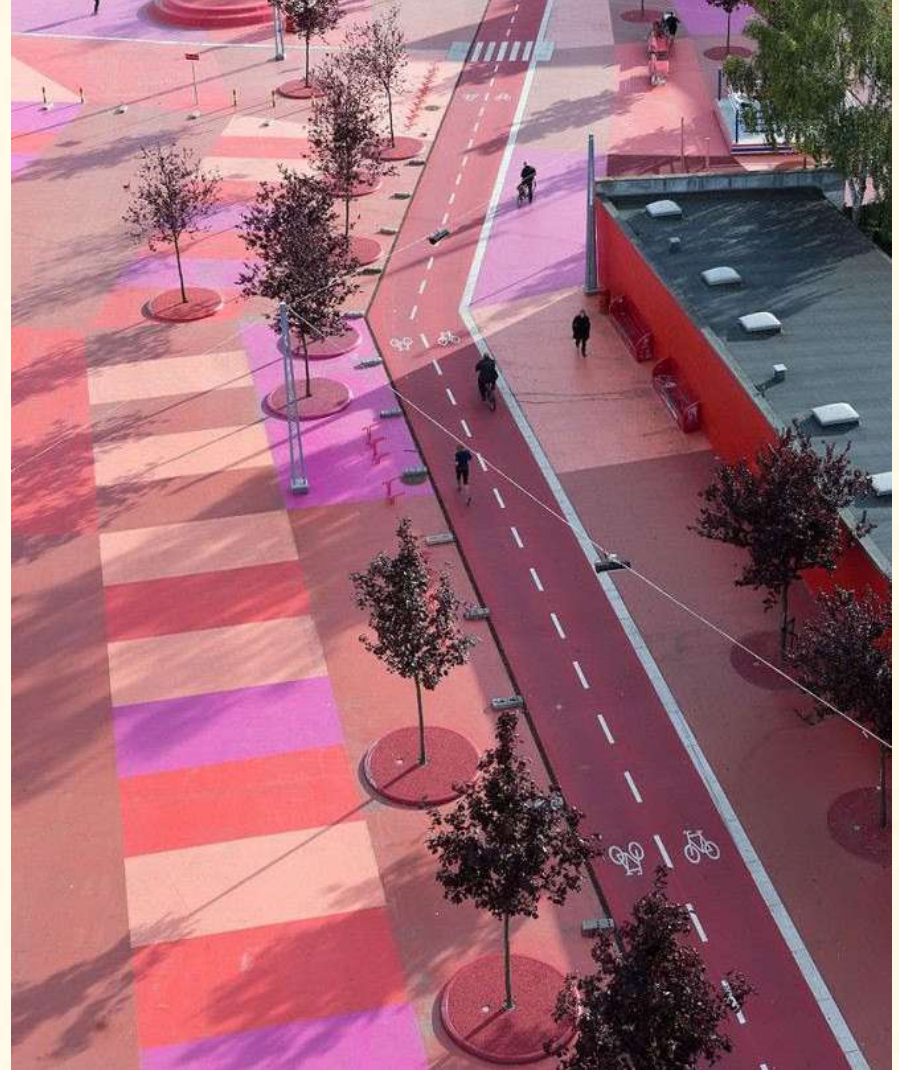
Phase 1:

1960-1980: Fußgängerzonen
(Fußgänger / Shopping)



Phase 2:

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



Phase 3:

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



Phase 4:

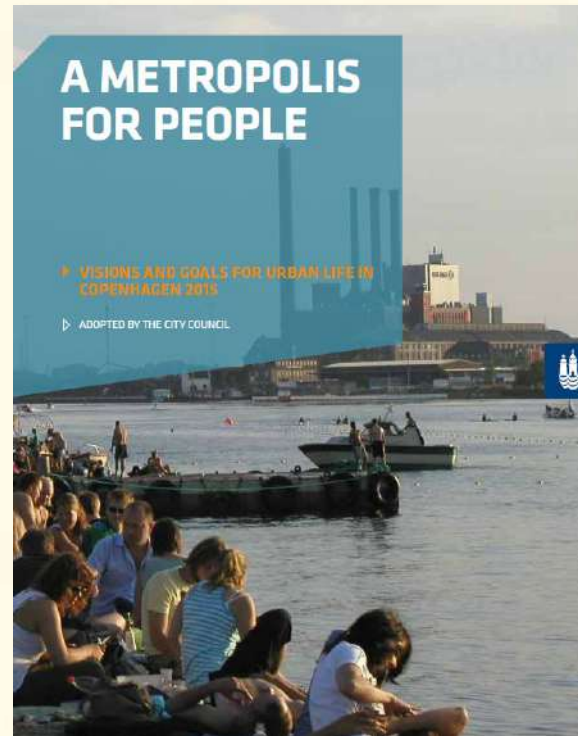
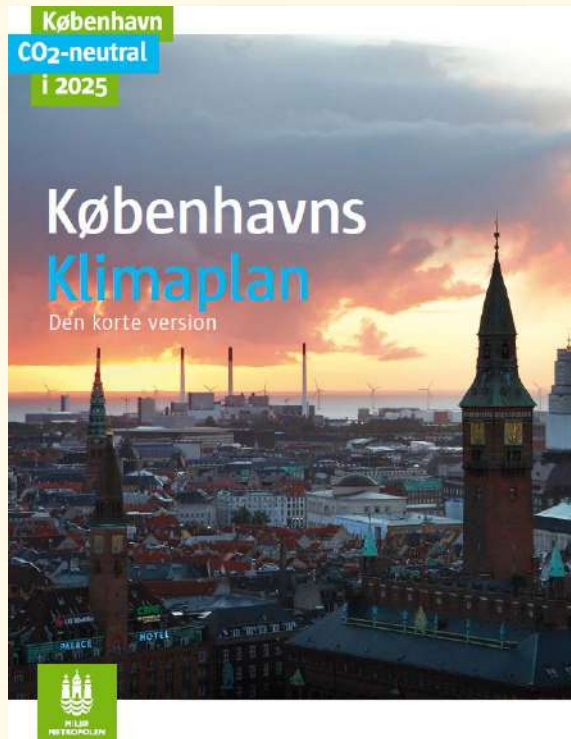
Weitere Verbesserungen für
Fußänger und
Aufenthaltsmöglichkeiten in der
gesamten Stadt

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

Eine starke Vision für eine komplexe Realität



Kopenhagen Vision 2009

„
Wir werden die lebenswerteste Stadt der Welt: eine nachhaltige Stadt mit städtischem Raum
Menschen zu einem einzigartigen und abwechslungsreichen städtischen Leben einladen. Wir werden eine Metropole für Menschen“

Klima + Menschen

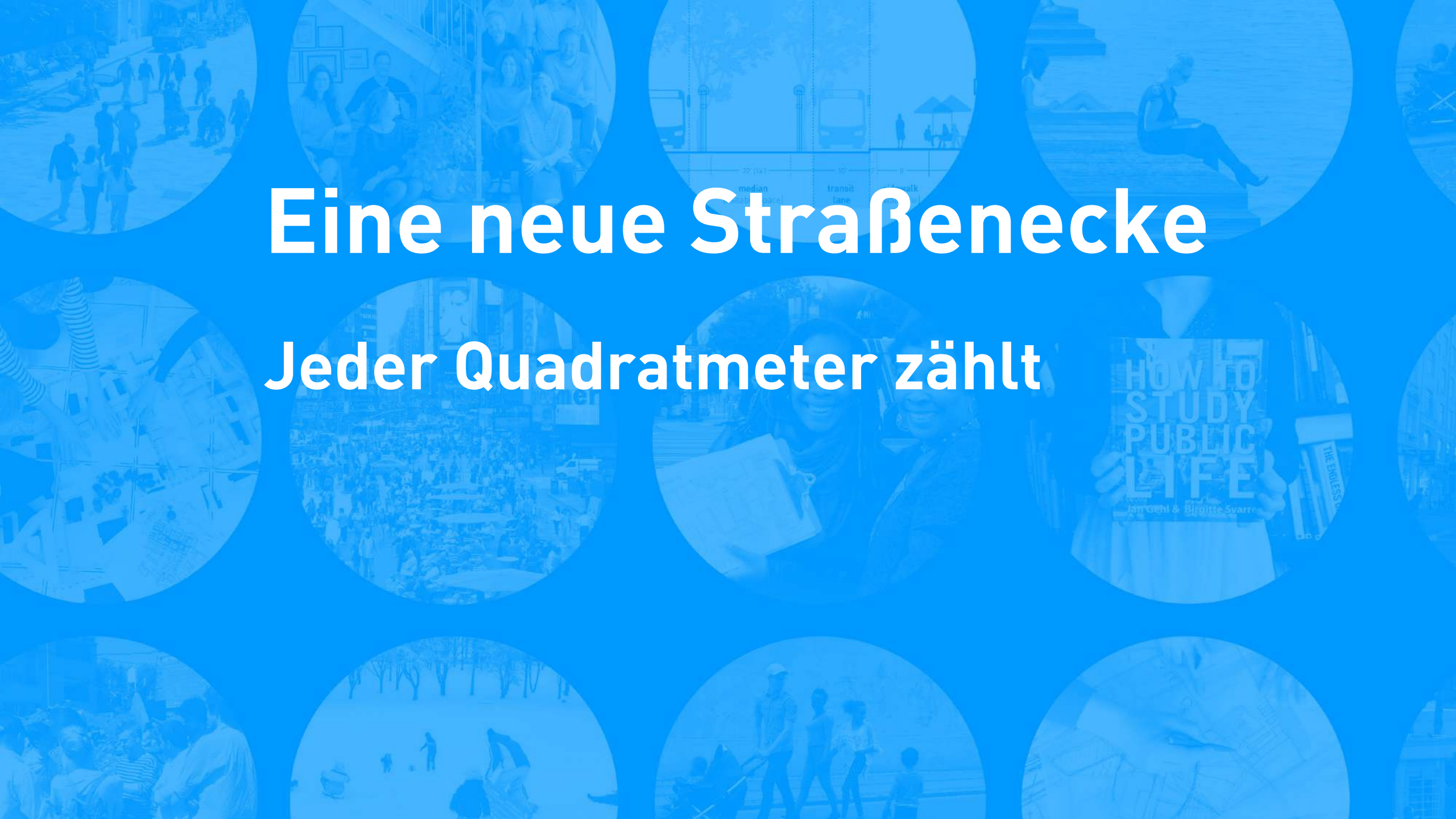
Klimaviertel, Tåsinge Platz, Kopenhagen

Vorher: 2.000 m² Asphalt + Gras



Jetzt: Nach viel Regen
– es funktioniert und ist auch viel schöner



The background is a solid blue color overlaid with a grid of circular images. These images depict various urban scenes: people walking on sidewalks, a group of people sitting on a bench, a street with a tram and a pedestrian crossing, a person sitting on a ledge, a person holding a book titled 'HOW TO STUDY PUBLIC LIFE' by Jan Gehl and Birgitte Svarre, a person holding a map, a person walking a dog, a person pushing a stroller, and a person sitting on a bench. The text is centered over the middle of the image.

Eine neue Straßenecke

Jeder Quadratmeter zählt

Vorher



Nachher



Vom Parkplatz zu einem lokalen Platz zum Verweilen

Und es hat nur 1 Parkplatz gekostet!



Regenwasser- management im kleinen Maßstab

Wasser vom Dach
Kleiner Effekt – aber großes Potenzial!





LAGKAGEHUSET

WIBROE, DUCKERT & PARTNERS

LAGKAGEHUSET

LAGKAGEHUSET

Vision für die Vesterbro-Passage

Neuer grüner Straßen-Stadtpark im Zentrum
von Kopenhagen

Kopenhagen 2019

Referenz



Kopenhagen 2025?

Möglicherweise JA!
Gehl-Konzept

Referenz



Vision

Ein neuer Ankunftsort für
Kopenhagen:

- Biodiversität
- Sicherer (Lage in der Nähe
des Hauptbahnhofs)
- Verbesserung des
Mikroklimas (Vermeidung
von Hitzeinseln etc.)
- Bessere Bedingungen für
Fußgänger und
Fahrradfahrer



Zusammen mit Abstand

Studienergebnisse in Zeiten von Covid-19
sowie Betrachtungen zum Handeln, Neudenken und
Planen unser Städten



Gehl

Welche Städte haben wir untersucht?

Horsens

Størrelse: Indbyggertal: Tæthed:
524 km² 90 370 172.3 indb/km²

Survey steder:
Havnefronten
Søndergade
Vitus Berings Pl.
Torvet
Lunden

Gehl public life data
indhentet i 2014

Svendborg

Størrelse: Indbyggertal: Tæthed:
418 km² 59 040 141.2 indb/km²

Survey steder:
Havnefronten
Torvet Svendborg
Krøyershave
Gerritsgade
Naturlegepladsen

Gehl public life data
indhentet i 2008

Helsingør

Størrelse: Indbyggertal: Tæthed:
122 km² 62 686 513.8 indb/km²

Survey steder:
Havnefronten
Fødgængerhader
Axeltorvet

Gehl public life data
indhentet i 2013

København

Størrelse: Indbyggertal: Tæthed:
86.4 km² 633 449 7 331 indb/km²

Survey steder:
Gammel Torv
Strøget
Amagerbrogade
Sundbyøster Plads
Islands Brygge

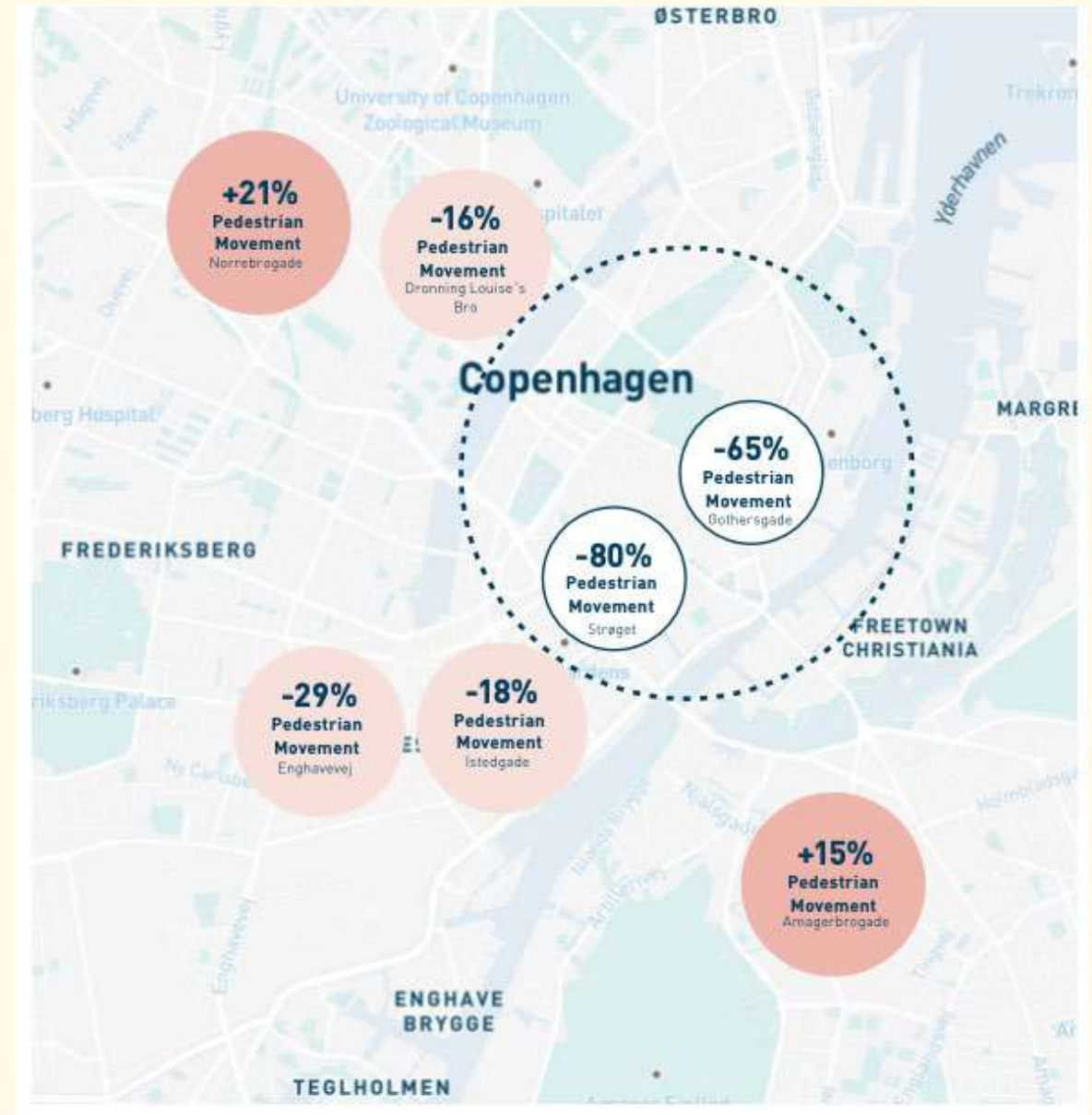
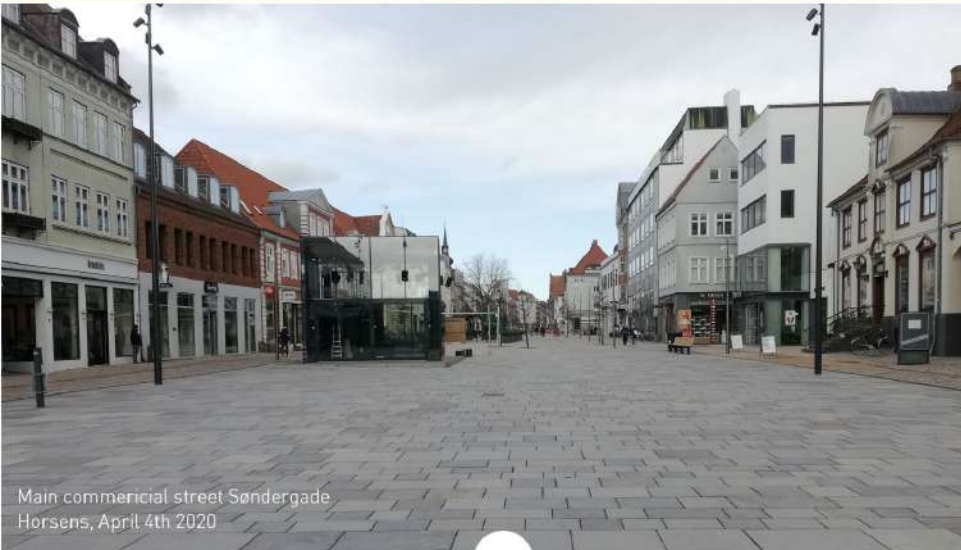
Gehl public life data
indhentet i 2019

Im Lockdown

März-April-Mai 2020

Es gab wenig Aktivität in den Innenstädten

- In der Frederiksberggade/Strøget, Kopenhagen, wurde eine Reduzierung der Aktivitäten von 80% festgestellt
- In der Søndergade, Horsens, gab es sogar 96% weniger Aktivität



Beliebte lokale Orte wurden noch mehr besucht als zuvor!



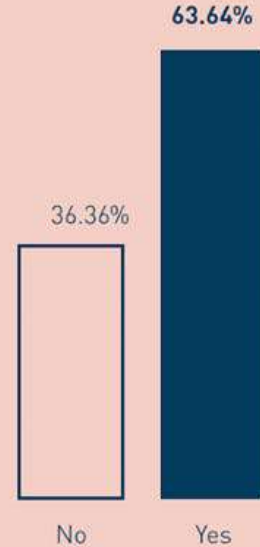
60% spent more time in local meeting places than other places in the city.



63.64% value differently the offerings of their local neighbourhoods.

Q.

Did the restrictions change your view on your local area has to offer?

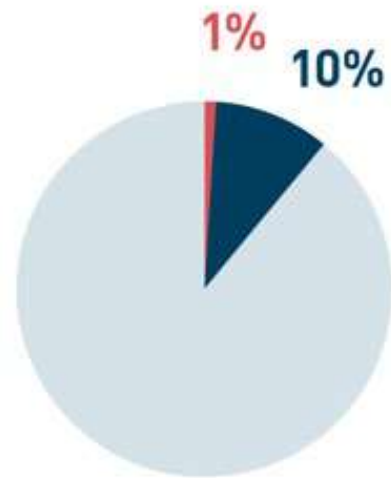


Q.

Did you spend more time in your local meeting places or other neighbourhoods?

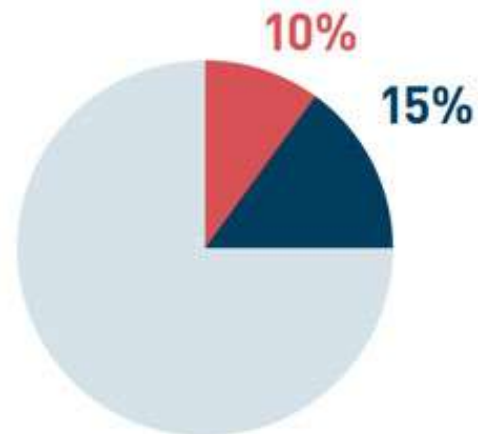


Mehr Kinder und ältere Menschen nutzten den öffentlichen Raum als je zuvor



Vesterbro Torv
Before COVID 19
Stationary Activity Age

- Age 5-14
- Age 65+



Vesterbro Torv
During COVID 19
Stationary Activity Age

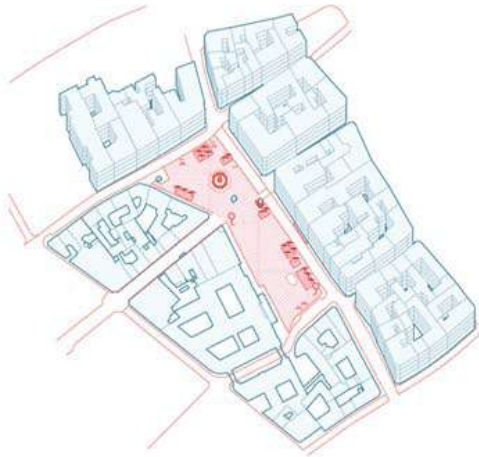
- Age 5-14
- Age 65+

Während der Lockerungen

Wiedereröffnung
Mai-Juni-Juli 2020

Erhöhte Aktivität in allen 4 Städten

København

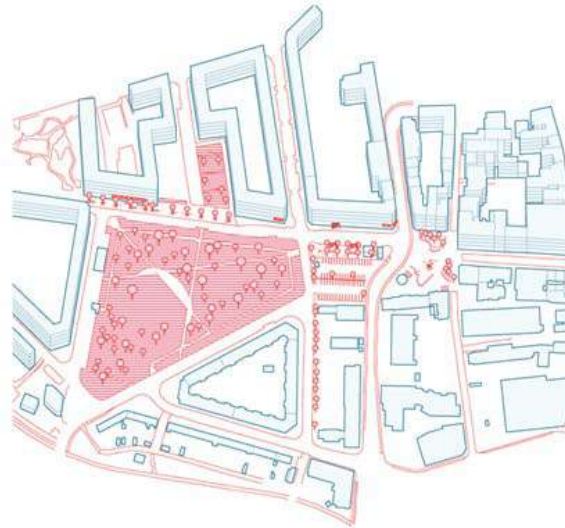


Procentforskel i fodgængeraktivitet
fra lockdown:

 **+798%**

 **+66%**

Horsens



Procentforskel i fodgængeraktivitet
fra lockdown:

 **+1564%**

 **+101%**

Svendborg

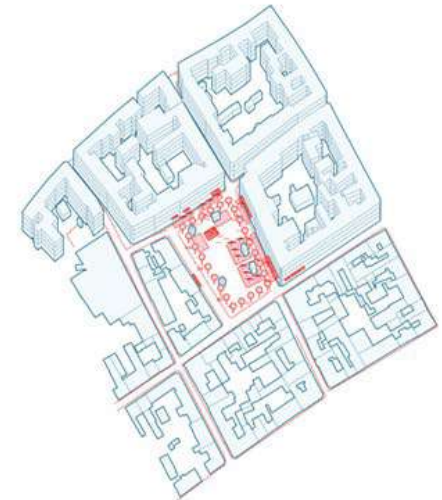


Procentforskel i fodgængeraktivitet
fra lockdown:

 **+142%**

 **-34%**

Helsingør

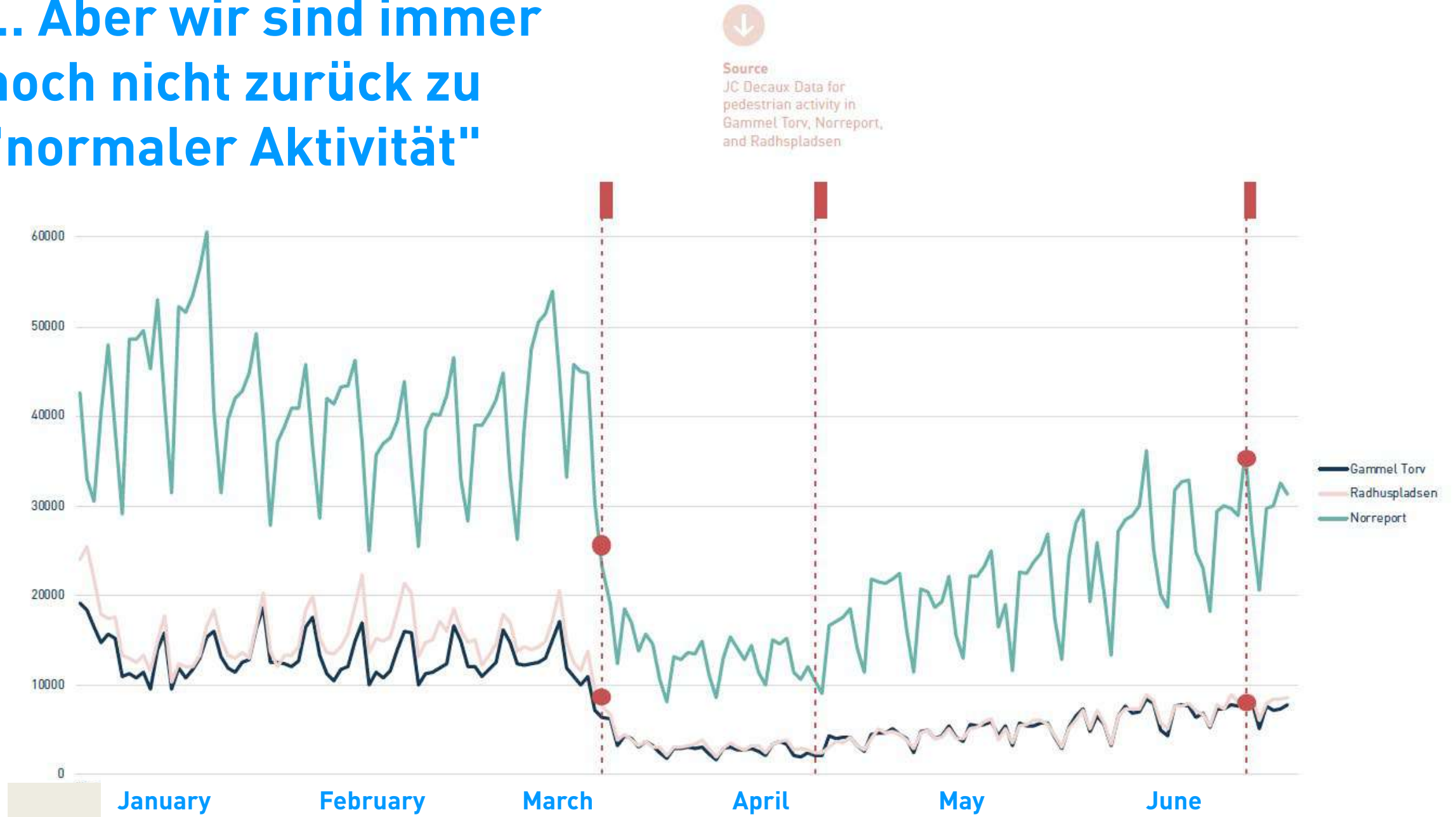


Procentforskel i fodgængeraktivitet
fra lockdown:

 **+217%**

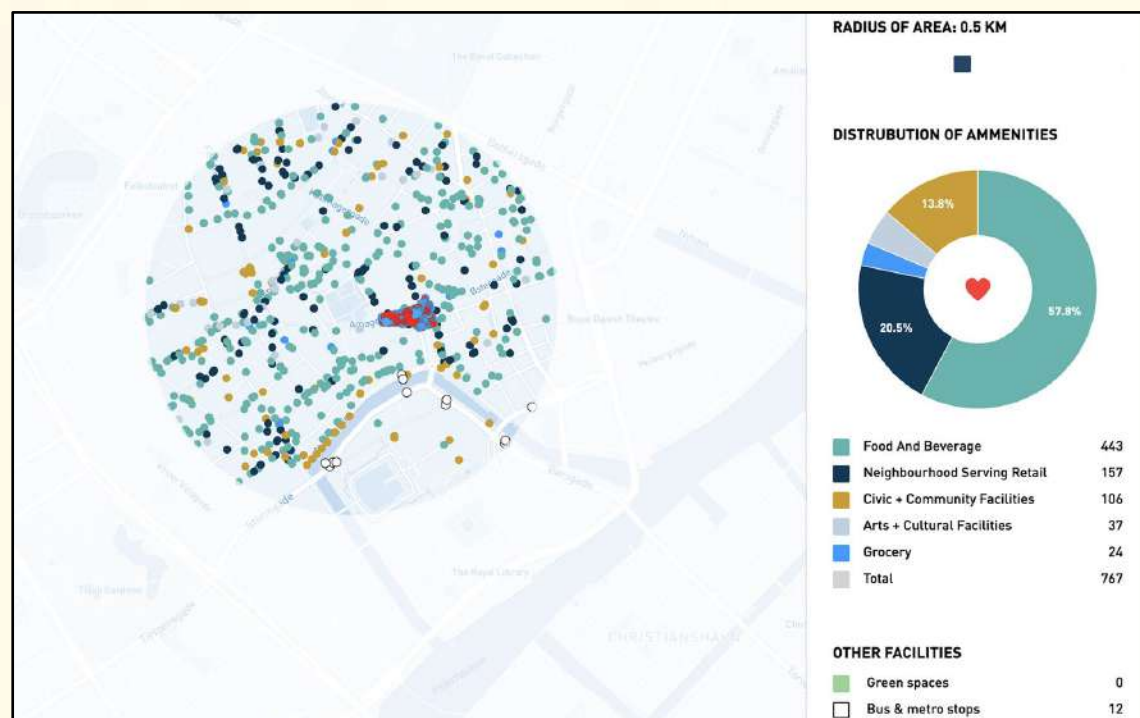
 **+39%**

... Aber wir sind immer noch nicht zurück zu "normaler Aktivität"

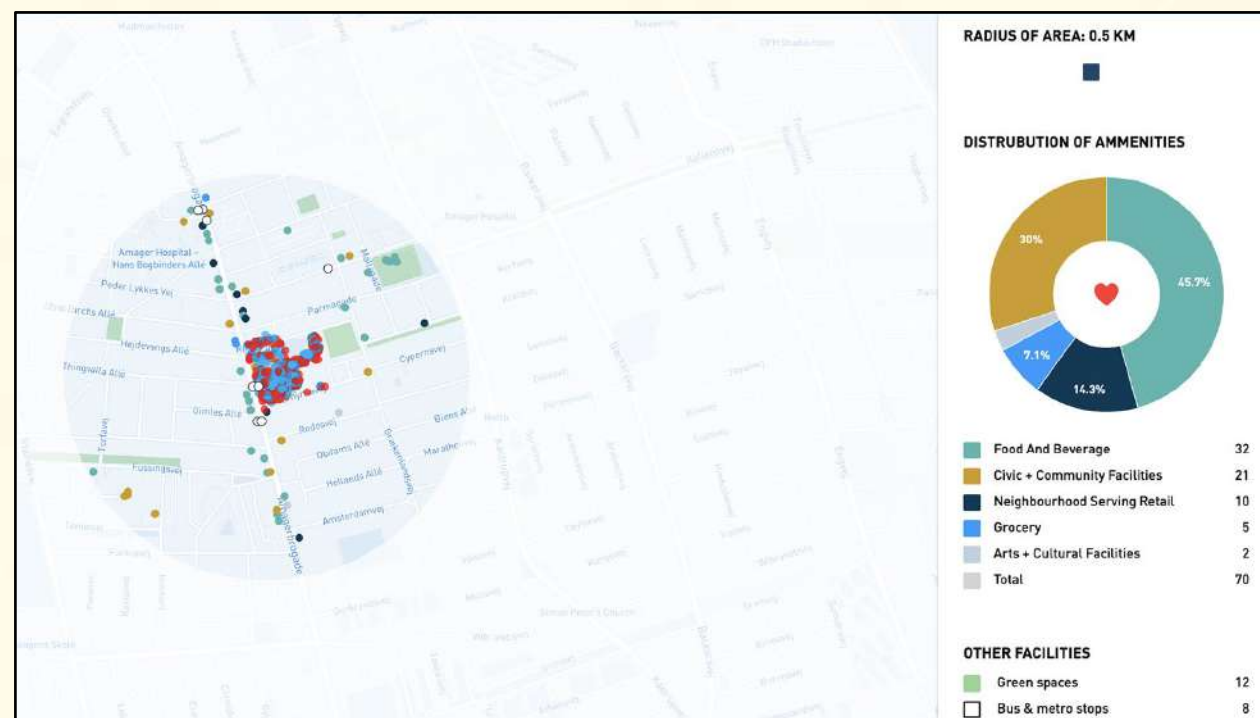


Eine Mischung und Vielfalt von Angeboten schien für eine belastbare Aktivität entscheidend zu sein. Die lebendigsten Nachbarschaften waren jene mit dieser Mischung sowie mit mehr öffentlichen Einrichtungen.

Stadtzentrum Kopenhagen



Sundbyøster Plads, Amager, Kopenhagen



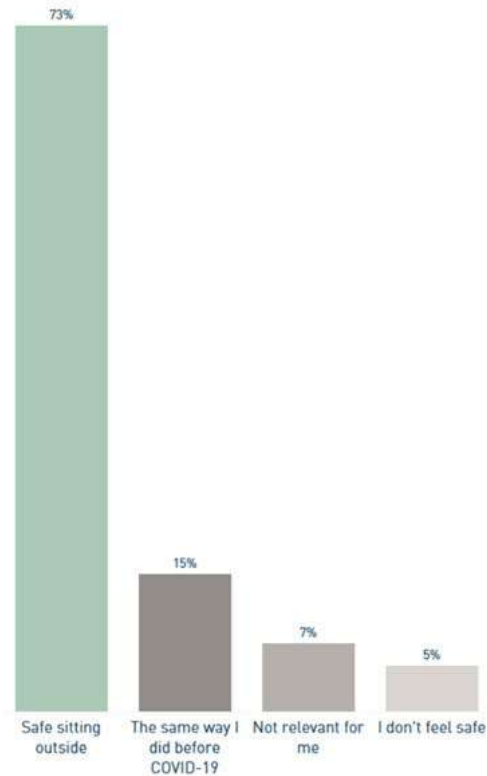
... und an denen man draußen sitzen konnte!

80% feel comfortable
attending cafe's and
restaurants

73% feel that sitting
outside is safest.



Before and after comparison of
edge zone activity on a cafe in
Copenhagen City Center. Several
businesses are expanding their
services to the streets and
helping serve the public life of
streets.



Pilotprojekte und Reallabore

Strategien 1:1 testen und konkretisieren





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



Times Square
vorher



Times Square
nachher



11%
mehr Fußgänger

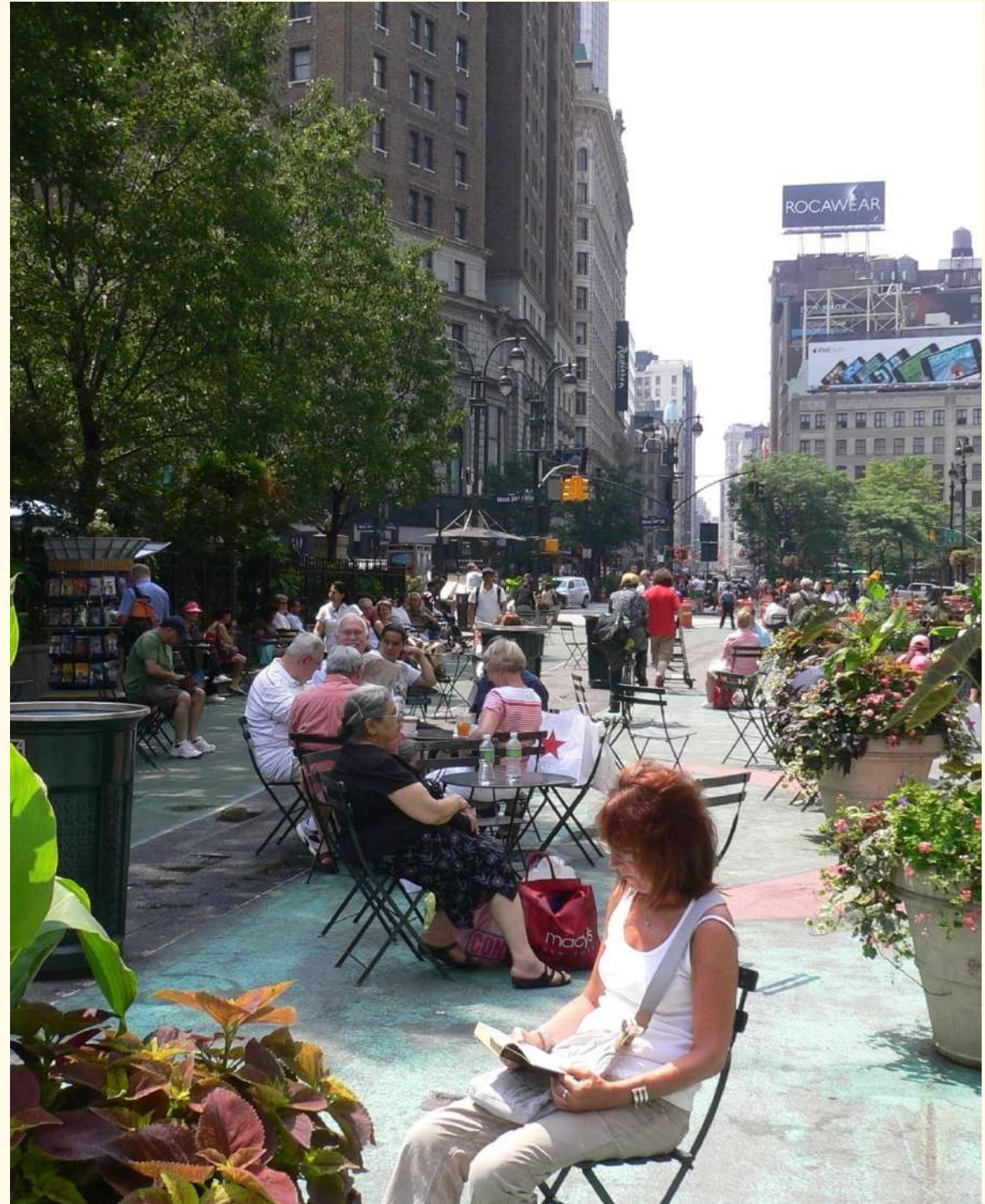
17%
verbesserte Reisezeit für
PKWs

35%
tödliche Unfälle

63%
weniger Verkehrsunfälle

80%
weniger Fußgänger auf
der Fahrbahn

84%
mehr Verweilen am
Times Square

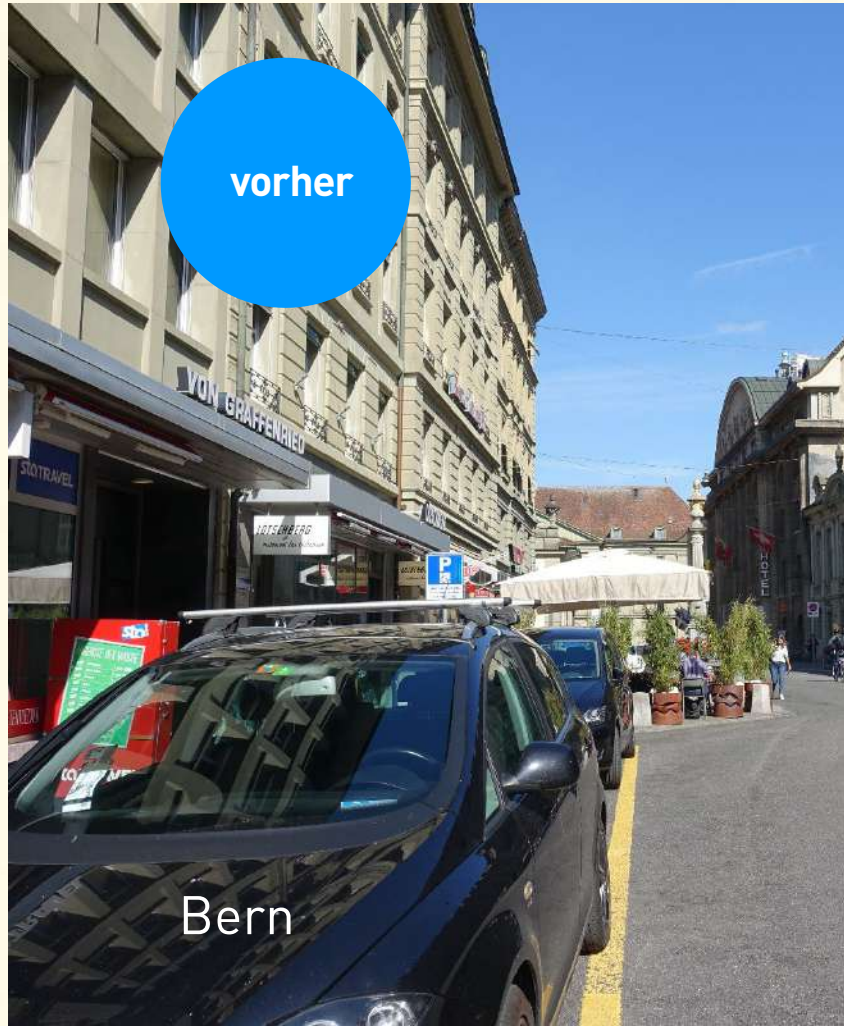




Bern

Pilotprojekt in Unesco Welterbe Innenstadt

Bern – Parklets Zeughausgasse



vorher

Bern



Nachher
September
2018

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.

31%
come more
often than
before
results from on-site interview
conducted in August &
September 2018



vorher



46%
Verweilen länger
als zuvor
Ergebnisse aus
vor-Ort-Interviews
im August &
September 2018

nachher

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

Hamburg: Ottensen macht Platz – bis in die Umsetzung denken: Erfahrungen mit der technischen Seite von Verkehrsversuchen

Referenz



3

Konzept "Öffentlicher Raum und Mobilität"

„Öffentlicher Raum und Mobilität in der Innenstadt“

Gesamtvision Konzept

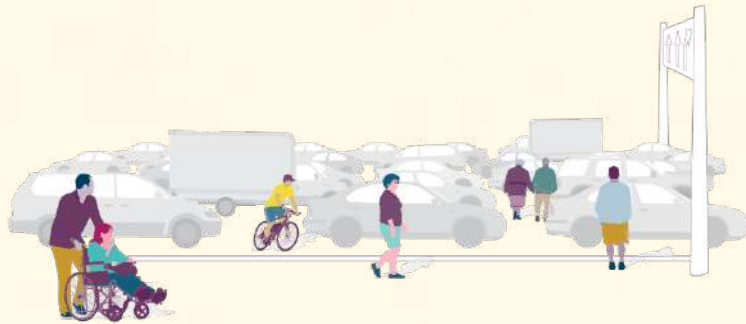


Wie wird Karlsruhe
eine Wohlfühlstadt
in 10-20 Jahren
und morgen?

Und welche
Mobilitätssysteme
unterstützen diese
Vision?

„People First Mobility“

Lebensqualität als
Ausgangspunkt für
Mobilitätsplanungen



Straßen für Autos



Straßen für Menschen

Zugang zu Mobilität

Das menschliche Maß in Mobilitätsplanungen

1.

Ein ganzheitlicher Ansatz – Mehr als der Transport von A nach B

2.

Mobilität für Menschen – nicht Fahrzeuge – als Ausgangspunkt

3.

Den Fokus auf alle Nutzergruppen richten

4.

Strategisch motivierte Mobilität – langfristig planen

5.

Mobilität als ein Treiber für Stadterneuerung

6.

Nutzung und Entwicklung der Verbindung zwischen Stadtraum und Mobilität

