

WHY NOT WALK IT – LONDON-CITY 2012

Gehen als Reaktion auf überlastete Verkehrssysteme Markus Franke, Katalin Saary

Im September 2012 führte das FMV (Forum Mensch und Verkehr der SRL) eine Fachexkursion nach London durch. Kernthema war die aktuelle Verkehrsentwicklung im Hinblick auf die Chancen zur Stärkung der Nahmobilität in einem belebten öffentlichen Raum. Die Ausrichtung der Olympiade in London hatte dabei offensichtlich eine positive Wirkung, da sich mit der Rolle des guten Gastgebers Veränderungen schneller und unkonventioneller vollzogen haben. Grundsätzlich handelt es sich bei den verschiedenen strategischen Ansätzen aber um einen kontinuierlichen Prozess, der mehrere Wahlen überstanden hat.



Die Exkursionsgruppe (Foto: Michael Lehmbruck)

nenstadt von London mit ihrem innenstadttypischen Muster in einem Bereich, der in der West-Ost-Ausdehnung vom Hidepark bis zum Spitalfield Market (ca. 5 km) und in Nord-Süd-Ausdehnung vom Regents Park bis zum „Knie“ der Themse (ca. 4 km) reicht. Innenstadttypisch heißt hier neben der sehr hohen Bebauungsdichte eine vielfältige Nutzungsmischung mit Ausnahme des Wohnens sowie eine starke Präsenz stadhistorischer Orte.

Diese Strukturen ermöglichen kurze Wege. Die Einführung der „congestion charge“ vor sechs Jahren verbesserte die Voraussetzungen zur Nutzung des Umweltverbundes. Mittlerweile weisen allerdings auch die öffentlichen Verkehrsmittel sichtbare Überlastungserscheinungen auf. Fahrgäste stauen sich in verkehrstarken Zeiten bis in die Bahnsteigzugangsanlagen zurück, nicht mehr alle können den ÖV zur gewählten Zeit nutzen. Der Fußverkehr soll dazu beitragen, dass die Funktionsfähigkeit der Stadt nicht noch weiter sinkt. Die strategischen Grundlinien sind entsprechend breit angelegt.

LONDONER FUSSVERKEHRSSTRATEGIE

Ein markanter Ansatz ist die Entwicklung von Key Walking Routes: zusammenhängende, längere Verbindungen, die für den Fußverkehr ansprechend gestaltet werden. Ein zentrales Thema ist die Minimierung von Unterbrechungen, die in der Einschätzung von Wegzeiten und Qualitätsbewer-



Themseufer mit Blick auf die Milleniumbridge

Die Verbesserung der Nahmobilität hat nicht nur zeitgeistige Gründe, sondern ist auch eine Folge der Londoner Stadt- und Verkehrsentwicklung. Die enorm hohe Dichte im erweiterten Innenstadtbereich rückt das Gehen als höchst effektive Fortbewegungsart in den Fokus des stadtpolitischen Interesses. Zu beachten ist die große Fläche der In-

tungen überproportional hoch eingestuft werden. Eine Spielart der Key Walking Routes sind die Greenways, die durch Parks und Grünzüge verlaufen, Hauptverkehrsstraßen werden dabei unter Umständen auch kreuzungsfrei gequert, indem eine ganze Grünanlage in einem Trog auf eine Brücke gelegt wird.

Von höchster Bedeutung ist selbstverständlich die Thematik. Während das Nordufer von einer Hauptschlagader des Kfz-Verkehrs (A 3211) gesäumt wird, wird die Promenade am Südufer sukzessive als zusammenhängendes, ausreichend dimensioniertes und barrierefrei zugängliches Gesamtkunstwerk ausgebildet. Die Millenniumbridge, die St. Pauls Cathedral im Herzen der Innenstadt mit der spektakulären Tate Modern am Südufer seit 2000 verbindet, ergänzt die bestehenden Querungsmöglichkeiten.

Ein weiterer strategischer Ansatz ist das „Light at the end of the tunnel programme“. Hier kommen eine Reihe unkonventioneller Elemente zum Einsatz, die insbesondere Unterführungen sozial sicherer und angenehmer machen. Künstlerische Lichtinstallationen schaffen aus stadträumlichen Unorten, aber auch auf vielen anderen Plätzen oder Passagen eine interessante, besser einsehbare Situation. Die Sitzmöblierung wird als unverzichtbarer Bestandteil einer ganzheitlichen, bedürfnisorientierten Förderstrategie des Fußverkehrs geradezu wissenschaftlich betrieben. Überge-



Wegweisung



ordnete Zielsetzung ist der Genuss an der unmotorisierten Bewegung in der Stadt sowie die positive Wahrnehmung Londons – „enjoyable space“. Daher erhalten Sitzgelegenheiten oft sehr individuelle Designs, ihre Lage ist auf die Bedürfnisse des Sehen-und-Gesehen-Werdens ausgerichtet, und nicht selten sind indirekte Beleuchtungen integriert.

Ein Meilenstein ist die Einführung eines Fußgängerleitsystems, das besonders gut zeigt, mit wie viel Liebe zum Detail agiert wird. So sind die Umgebungskarten auf beiden Seiten der Wegweisungssäulen jeweils in die Blickrichtung des Betrachters gedreht. Dreidimensionale Elemente auf der Karte erleichtern die Lesbarkeit. Der Clou sind Erreichbarkeitsangaben in Minuten mit der wesentlichen Botschaft des Leitsystems, die zeitliche Machbarkeit und Vorteilhaftigkeit des Zufußgehens zu vermitteln. Die hohe Dichte des Systems sorgt für ein sehr hohes Maß an Verlässlichkeit.

All diese Bausteine stehen weder einfach nebeneinander noch werden sie willkürlich eingesetzt. Ein breit aufgestelltes Monitoring mit Untersuchungen zum Fußverkehr, mit Dauerzählungen – auch für Vorher-Nachher-Vergleiche – bis zu einem Messverfahren des geldwerten Nutzens von

Fördermaßnahmen im öffentlichen Raum bilden die Grundlagen eines systematischen Vorgehens. Die Ergebnisse dienen auch als Instrument der Überzeugungsarbeit. Insbesondere die Grundbesitzer anliegender Immobilien werden mit der Bezifferung finanzieller Vorteile zur Mitfinanzierung angeregt.

SHARED SPACE

Shared Space wird in den Rahmenvorgaben der Regieebene Transport for London als Spitzenqualität von Straßenräumen betrachtet – sozusagen die Premiumversion zugunsten des Fußverkehrs. Höhengleich angelegte Straßenräume neueren Datums, die auch ohne Parkstände auskommen, finden sich in London an sehr vielen Orten mit hohen Fußgängerfrequenzen. Der psychologische Verkehrssicherheitsaspekt höhengleicher, überschaubarer und meist einheitlich gestalteter Flächen ist dabei nur ein Vorteil von mehreren. Es geht ebenso um die Erleichterung der Querung, die situative Mitbenutzung der Fahrbahn und die Bewegungsfreiheit mobilitätseingeschränkter Personen. Teilweise ist in ganzen Stadtteilen ein Corporate Design in dieser Charakteristik abzulesen, wie z.B. in Westminster.

Der Übergang zu einem Shared Space nach britischem Verständnis ist dabei nicht ganz eindeutig. Die spektakuläre Exhibition Road wird auch als „single surface road“ bezeichnet, was auf die einheitliche Bauweise abstellt und nicht auf ein (annähernd) gleichberechtigtes, soziales Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden. Tatsächlich sind einige traditionelle Verhaltensmuster in der Exhibition Road zu beobachten. Die Geschwindigkeit der Kfz ist zwar gegenüber dem vorherigen Zustand gesunken, wirkt jedoch insgesamt auch nach dem Umbau unangepasst hoch. Ein maßgeblicher Unterschied zu einem öffentlichen Raum nach sozialen Spielregeln besteht in der Anordnung einer durchgängigen Parkreihe in Senkrechtaufstellung, die den Raum stark gliedert und die hergebrachte Raumnutzung nahelegt. Trotz dieses ernüchternden Aspekts ist der Gewinn im Erscheinungsbild beachtlich – sicherlich ein maßgeblicher Faktor dafür, dass die Exhibition Road in der Öffentlichkeit sehr positiv gesehen wird und eine starke Geste der Wertschätzung des öffentlichen Raumes darstellt. Auch funktional deuten sich erste wichtige Verbesserungen an, sodass das Unfallgeschehen eine abnehmende Tendenz aufweist.

Der Kreisverkehrsplatz Seven Dials im Stadtzentrum ist dagegen optisch weniger auffällig, funktional jedoch außergewöhnlich. Ein Knotenpunkt, in den sieben Straßen einmünden und der permanent von Kfz befahren wird, bietet Bewegungsfreiheit und Aufenthaltsmöglichkeiten für Passanten. Hier weichen Kfz unwillkürlich den Fußgängern aus, die sich relativ uneingeschränkt im Raum bewegen. Anziehungspunkt ist eine Sitzstufe an der Säule auf der Innenseite der Kreisfläche, die als Ort zum Verschnaufen oder Plaudern genutzt wird.

FAZIT

Exkursionen zu unternehmen heißt auch immer, sich kritisch mit den Konzepten und ihrer Umsetzung zu beschäftigen und zu prüfen, was sich für die Übertragung in den eigenen Planungsalltag eignet, wo Diskussionsbedarf be-

steht, oder auch, wo grundsätzliche Regeln infrage gestellt werden müssen. Folgendes fiel besonders auf:

- ▶ Der Fußverkehr rückt in den Fokus und wird bei Neugestaltungen im öffentlichen Raum – mindestens – gleichberechtigt berücksichtigt;
- ▶ die Strategien beginnen bei einem vergleichsweise geringen Niveau, z. B. sind in der City allgemein die Rotphasen für den Fußverkehr deutlich länger als für den Kfz-Verkehr;

- ▶ der Verzicht auf das Parken ist zugunsten anderer Nutzungen im öffentlichen Straßenraum weit verbreitet;
- ▶ Aufräumen heißt die Devise: Gitter, Elektrokästen etc. werden stadträumlich verträglich „entsorgt“, die Seitenräume werden so zu barrierefreien Aufenthaltsflächen. Aus „Shared Space“ wird somit „Enjoyable Space.“ In London ist es gelungen, die Nahmobilität in einem scheinbar kurzen Zeitraum deutlich zu stärken. Dies lässt darauf schließen, dass diese europäische Metropole wandlungsfähig ist.



Exhibition Road (Fotos: K. Saary, M. Franke)



Seven Dials

Kurze Wege gibt es wohl auch zwischen einer als richtig erkannten Theorie und einer als nützlich erfahrbaren Praxis. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und die kritische Begleitforschung sind Schwergewichte in der Verkehrsplanung und beschleunigen die Durchsetzung innovativer Lösungen. Normen sind rahmensetzend, abweichende Einzellösungen werden so einfacher möglich. Insgesamt eine Menge Diskussionsstoff und Anregungen zur Umsetzung in der Verkehrsplanung in deutschen Städten, insbesondere für die Fußverkehrsförderung.

Markus Franke, Dipl.-Ing., ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Sprecher des SRL-AK Straßenraum, Mitorganisator der Exkursion

Katalin Saary, Dipl.-Ing., Verkehrsplanerin SRL, Sprecherrat FMV, Darmstadt

LITERATUR

Buchanan, Colin (2007): Measuring Pedestrian Activity, Transport for London

Transport for London (2010): Pedestrian Comfort level Guidance, First edition

Transport for London (2012): Walking good practice, Version 4 (April 2012)

<http://www.tfl.gov.uk/businessandpartners/publications/4858.aspx>

<http://urbandesign.tfl.gov.uk/>

- ▶ Höhenunterschiede zwischen Seitenraum und Fahrbahn verschwinden unabhängig von den Straßentypen;
- ▶ Der Einsatz von (flachen) Rampen als Element der Straßenraumgestaltung gehört zum zeitgemäßen Standardrepertoire bei Um- und Rückbauten;