

# Renaissance des Fußgängerverkehrs

## - London auf dem Weg zu Europas Fußgängermetropole Nummer 1 -

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

Dr.-Ing. Iris Mühlenbruch

Gehwege sind in vielen Ländern die am meisten vernachlässigten Verkehrsanlagen. Obwohl vor dem Hintergrund wirtschaftlicher, demographischer wie auch gesellschaftlicher Entwicklungen zunehmend Handlungsbedarf besteht, existiert immer noch ein krasses Missverhältnis der Investitionen in den fließenden und ruhenden Verkehr im Vergleich zu Neu-, Ausbau- und Erhaltungsaufwendungen im Fußgängerverkehr. London liefert ein gutes Beispiel für eine strategische Planung mit dem Ziel der konsequenten Förderung des Fußgängerverkehrs. London möchte eine der fußgängerfreundlichsten Städte der Welt werden und bis 2010 den Fußgängerverkehrsanteil um 10% steigern. Mit Investitionen von 16 Millionen Pfund pro Jahr, einem umfassenden Handlungskonzept und einer Vielzahl von Maßnahmen verbessert London die Bedingungen für Fußgänger. Flugschiff der Londoner Fußgängerverkehrsförderung ist dabei das sog. „Strategische Fußwegenetz“ (Strategic Walk Network - SWN), das bereits heute rund 600 km Fußwege auf sechs Routen umfasst. Für jede Route gibt es einen Routen-Manager, der für die jeweiligen Streckenabschnitte zuständig ist und verschiedene Maßnahmen zum Um- und Ausbau wie auch zur Wegweisung koordiniert und evaluiert.

Sidewalks are the traffic schemes neglected most in many countries. Although need for action stands up to the background of economic, demographic and social developments increasingly, a glaring discrepancy of the investments still exists into car traffic and parking in comparison with new development and preservation charges in pedestrian traffic. London provides a good example of a strategic planning with the aim of the consistent promotion of walking. London would like to become one of the pedestrian friendliest towns of the world and till 2010 increases the pedestrian traffic share by 10%. With investments of 16 million pounds per annum, a comprehensive action concept and a variety of measures London improves the conditions for pedestrians. The flag ship is the "Strategic Walk Network - SWN", which contains about 600 km of footpaths on six routes already today. For every route there is a route manager who is responsible for track sections, way instructions, coordination and evaluation.

## 1 Einleitung

Während in deutschen Städten der Fußgängerverkehr weitestgehend stiefmütterlich behandelt wird, überraschen jüngste Entwicklungen in der Verkehrsentwicklung von Städten anderer Länder. Dort wird offensichtlich schon erkannt, dass die Notwendigkeit der Energieeffizienz und der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 40% [1] bzw. um 80% bis 2030 [2] neue Konzepte erfordern, die langfristiges Denken und kurzfristiges Handeln bedingen.

Gehwege sind in vielen Ländern die am meisten vernachlässigten Verkehrsanlagen. So haben auch in Deutschland in der Vergangenheit beispielsweise die Anlage von Radwegen mit regelkonformer Breite oder die Anlage besonderer Bahnkörper von Stadtbahnen oder Bussonderfahrstreifen zur Erlangung von Fördermitteln die dann verbleibenden Gehwegbreiten unzumutbar reduziert. Hinzu kommt, dass gerade Kinder und ältere Menschen Probleme bei Überquerungen haben. Zahlreiche Unfälle mit Beteiligung von Kindern gehen auf fehlende Überquerungshilfen und mangelnde Sicht auf Fußgänger zurück. Befragungen selbst von Kraftfahrern nach Verbesserungsnotwendigkeiten im Verkehr bringen ein zentrales Thema zu Tage: es fehlen ausreichende und sichere Überquerungsmöglichkeiten sowie barrierefreie Fußgängeranlagen [3]. Obwohl unmittelbarer Handlungsbedarf besteht, existiert immer noch ein krasses Missverhältnis der Investitionen in den fließenden und ruhenden Verkehr im Vergleich zu Neu-, Ausbau- und Erhaltungsaufwendungen im Fußgängerverkehr.

Dabei weist der Fußgängerverkehr insbesondere in deutschen Metropolregionen und Städten einen hohen Modal-Split-Anteil auf und ist gleichsam die Grundvoraussetzung für jede Art einer Wegeketten. Im Städtepegel der Verkehrserhebung 2003 SrV (System repräsentativer Verkehrserhebungen) rangiert der Anteil des Fußgängerverkehrs mit 32% am städtischen Binnenverkehr relativ knapp hinter dem MIV (mit 38%) immerhin auf Platz 2. [4]). Betrachtet man, wie es z.B. in der Schweiz erfasst wird, Wegetappen (sog. Teilwege, z.B. ist der Fußweg zur ÖPNV-Haltestelle eine Wegetappe) so liegt der Anteil der „Fußetappen“ in der Schweiz sogar bei rund 45% im nationalen Durchschnitt [5].

London liefert ein gutes Beispiel für eine strategische Planung mit dem Ziel der konsequenten Förderung des Fußgängerverkehrs. Der folgende Artikel befasst sich mit den Handlungsansätzen und Maßnahmen, mit denen London „sich auf den Weg macht“, bis zum Jahr 2015 die Fußgängermetropole Europas zu werden. Die britische Hauptstadt setzt dabei auf zahlreiche technische und infrastrukturelle Maßnahmen, legt aber auch besonderen Wert auf

Werbung und Kommunikation. Mit einem umfassenden Handlungskonzept will London die Bedingungen für Fußgänger verbessern. Darüber hinaus soll sich der Fußgängeranteil in London bis 2015 um 10% auf über 40% erhöhen.

Das Flaggschiff der Fußgängerförderung in London ist dabei das sogenannte „Strategic Walk Network“ (SWN), ein Fußwegenetz, das bereits heute mit knapp 600 km alle 33 Londoner Stadtbezirke (boroughs) durchkreuzt.

Das Londoner Handlungskonzept zur Förderung des Fußgängerverkehrs basiert auf einer fundierten Grundlagenarbeit, die einen zielgerichteten Einsatz der Mittel, wie auch längerfristig eine Qualitätssicherung und Wirkungsmessung der Maßnahmen ermöglicht. Hierzu zählen u.a. klar definierte Qualitätsstandards für die Fußgängerinfrastruktur und die Entwicklung von Audit-Systemen.

## **2 Ausgangslage**

Im Stadtgebiet von Groß-London (Greater London) leben rund 7,4 Mio. Einwohner. London gliedert sich dabei in 32 Stadtbezirke und „London City“. Gegenwärtig werden 31% der Wege in Groß-London zu Fuß zurückgelegt [7].

Die Zuständigkeit für die Verkehrsplanung in London liegt bei der „Greater London Authority“ (GLA) für ganz Groß-London sowie bei den einzelnen Stadtbezirken, die in Teilen autonom agieren. „Transport for London“, die Verkehrsabteilung bei der GLA, ist zuständig für die strategische Verkehrsplanung, für die übergeordneten Straßen und den öffentlichen Verkehr. Die Londoner Stadtbezirke sind für das untergeordnete Straßennetz ausschließlich im eigenen Stadtbezirk zuständig. Zur Planung, Umsetzung und zur Vermarktung des strategischen Fußwegenetzes haben sich die Bezirke unter Förderung und Mitwirkung von „Transport for London“ zur sog. „Walk London Borough Partnership“ zusammengeschlossen, um bezirksübergreifend geschlossen agieren zu können.

Ausgangspunkt für die Fußgängerförderung in London sind verschiedene politische wie administrative Beschlüsse, die sich letztlich aus Planungs- und Zielvorgaben der britischen Regierung bzw. des Verkehrsministeriums ableiten lassen. Im Jahr 2004 wurde ein Handlungskonzept zur Fußgängerförderung in London erlassen („Making London a walkable city“ [6]). Dort sind bereits zahlreiche technische, infrastrukturelle, wie auch kommunikative Maßnahmen beschrieben. Zudem sind folgende quantitative Ziele bis 2015 hinterlegt:

- eine Zunahme des Modal Splits der Fußwege bis 2 Meilen um 10%

- eine Zunahme der durchschnittlichen täglichen Fußwege um 10%
- eine deutliche Verbesserung des Fußgängerverkehrs in der Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer; London soll sich hierbei auch im Vergleich zu anderen Weltstädten deutlich hervorheben.

Erreicht werden sollen diese Ziele durch zahlreiche Einzelmaßnahmen aus Straßenbau und -erhaltung sowie aktuelle Sonderprogramme und Initiativen, wie z.B.

- das „Strategic Walk(s) Network“ (SWN, Strategisches Fußwegenetz),
- „Legible London“ („Lesbares London“, neues einheitliches Wegweisungssystem in ganz London, bis jetzt in West End getestet),
- „Streets of Gold“, ein Programm, das in Kooperation mit den Stadtbezirken für kleinere Einzugsbereiche greift und den fußgängerfreundlichen Umbau von Straßenräumen beinhaltet und
- „100 public spaces programme“, ein Programm, welches den fußgängerfreundlichen Umbau von 100 öffentlichen Plätzen in London beinhaltet.

Hinzu zählen weitere Maßnahmen, die im Rahmen der laufenden Straßenerhaltung von Transport for London bzw. den einzelnen Stadtbezirken durchgeführt werden, wie z.B.

- neue Überquerungsanlagen,
- Überquerungshilfen, wie z.B. Verkehrsinseln,
- bessere Fußgängersignalisierung,
- bessere Beschilderung und Beleuchtung,
- Einrichtung von „Home Zones“ (entspricht in etwa dem „Verkehrsberuhigten Bereich“) und
- fußgängerfreundlicher Umbau von Straßen.

Somit wird der Fußgängerverkehr auf den verschiedenen Ebenen durch mehrere Programme gefördert. Entsprechend schwer ist es, einen gesamten finanziellen Rahmen für die Fußgängerverkehrsförderung in London anzugeben, da Maßnahmen aus dem regulären Straßenerhalt ebenso relevant sind, wie die zusätzlichen Mittel, die für die oben genannten Sonderprogramme zur Verfügung gestellt werden. Durch „Transport for London“ werden nach eigenen Angaben alleine für Straßenerhalt und -umbau an den übergeordneten Straßen jährlich rund 15 Mio. Pfund für Fußgängeranlagen zur Verfügung gestellt. Für das SWN wird ein jährliches Budget von zusätzlich 1 Mio. Pfund bereit gestellt.

Ferner gibt „Transport for London“ an, für den Zeitraum 2003 – 2010 insgesamt rund 100 Mio. Pfund in den Fußgängerverkehr zu investieren [8].

### 3 **“Walkability” als Qualitätsbegriff**

Im Handlungskonzept zur Fußgängerverkehrsförderung in London wird zunächst der Begriff „walkability“ definiert. Eine fußgängerfreundliche Stadt soll demnach eine Stadt sein, in der „Zu Fuß-Gehen“ Spaß macht und möglichst oft „erste (Verkehrsmittel-)Wahl“ ist. Dabei ist über folgende fünf Qualitätsbegriffe die sog. „walkability“ („Begehbarkeit“ / „Fußgängerfreundlichkeit“) sicherzustellen [6]:

#### **„Connected“ (verbunden/zusammenhängend)**

Das Wegenetz soll möglichst engmaschig alle wichtigen öffentlichen und privaten „Ziele“ verbinden. Es soll ÖPNV-Haltestellen, große Unternehmen, Bildungs-, Sport- und Freizeiteinrichtungen, aber auch Wohngebieten auf möglichst kurzen Wegen mit einander verbinden.

#### **„Convivial“ (gastlich/gesellig)**

Das zu Fuß-gehen selbst soll Spaß machen und attraktiv sein. Es soll Interaktionen zwischen den Fußgängern ermöglichen und von hoher baulicher Qualität sowie von einer hohen Qualität des Umfelds geprägt sein.

#### **„Conspicuous“ (auffällig/sichtbar)**

Das Wegenetz soll sicher und einladend, gut beleuchtet, gut erkennbar und eindeutig beschildert sein, in Einzelfällen auch „überwacht“ werden.

#### **„Comfortable“ (angenehm/komfortabel)**

Das „Zu-Fuß-Gehen“ soll möglichst komfortabel sein, hierzu zählen angemessene Gehwegbeläge, aber auch Service-Einrichtungen wie öffentliche Toiletten oder Sitzbänke.

#### **„Convenient“ (geeignet/günstig)**

Die oben genannten Faktoren zusammen genommen, soll das Zu-Fußgehen auch im Vergleich zu anderen Verkehrsmittel attraktiv und effektiv sein und im Wettbewerb bestehen können.

#### **4 Das Flaggschiff der Londoner Fußgängerverkehrsförderung: Strategisches Fußwegenetz (SWN)**

Das „Strategic Walk Network“ ist das Flaggschiff der Londoner Fußgängerverkehrsförderung. Gefördert wird es jährlich mit rund 1 Mio. Pfund von „Transport for London“. Dieses Fußwegenetz umfasst ländliche Wanderwege in Londons Außenbezirken, wie auch straßenbegleitende Gehwege, die u.a. auch Londons Hauptattraktionen erschließen. Fast 1.000 km soll dieses „strategische Fußwegenetz“ bis 2015 umfassen und durchgängig hohen Qualitätsstandards entsprechen.

Ein Zusammenschluss der Londoner Stadtteile (Walk London) verwaltet das Netz. Im Auftrag von „Transport for London“ liegt die Projektleitung und -steuerung bei der „Access Company“, einem privaten Unternehmen. Für jede der bisher etablierten sechs Routen ist ferner ein eigener „Routen-Manager“ zuständig, er dient als Ansprechperson und Koordinator. Bauliche Maßnahmen werden entsprechend ihrer Dringlichkeit vor dem Hintergrund einer eigens entwickelten Kosten-Nutzen-Bewertung durchgeführt. Mit Hilfe der zentralen Projektsteuerung können die baulichen Maßnahmen besonders effektiv abgewickelt werden.

Das SWN wird kontinuierlich und systematisch baulich ausgebaut und verbessert, zudem wird es professionell vermarktet und beworben. Das Netz soll insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Personen geeignet sein und die fußläufige Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen, Geschäften, Büros, Parks und öffentlichen Einrichtungen sicherstellen. Zentrale Informationsplattform ist die Internetseite: [www.walklondon.org.uk](http://www.walklondon.org.uk) [9].

Zum heutigen Stand umfasst das SWN rund 600 km und erstreckt sich über alle 33 Londoner Bezirke. Das heutige Fußgängernetz besteht aus folgenden sechs Routen (Abbildung 1):

- London Loop (240km)
- Capital Ring (120km)
- Jubilee Walk (24km)
- Green Chain Walk (64km)
- Thames Path (107km)
- Lea Valley Walk (22km)



**Abbildung 1: Vorhandene Routen des SWN, Quelle: [10]**

Diese Routen sind einzeln ausgeschildert und werden in zahlreichen Informationsmedien beschrieben und beworben. Das Fußgängernetz soll bis 2015 weiter ausgebaut werden und um weitere Routen ergänzt werden.

### **Zustand und Beschaffenheit der Wege**

Zum Zustand und zur Beschaffenheit der Wege wurden neben existierenden Richtlinien von „Transport for London“ eigene Qualitätsstandards entwickelt (vgl. [9]), so z.B.

- eine Mindestbreite von 1,00 m (die nach deutschen Qualitätsmaßstäben und Regelwerken allerdings als viel zu gering zu bezeichnen ist – hier wäre eine Mindestbreite von 2,50 m angemessen),
- die Verwendung des gleichen Materials bei Reparaturen,
- die Aufpflasterung von Fußgängerüberquerungen an Straßen,
- das Anbringen von Bänken insbesondere an Fußwegekreuzungen,
- eine eindeutige Wegweisung aller Routen,
- die Freihaltung der Wegweisung von Beeinträchtigungen z.B. durch Bäume etc,

- eine eindeutige Beschilderung der barrierefreien Bereiche
- eine anspruchsvolle Gestaltung insbesondere von Eingängen sowie
- eine Maximalhöhe von Treppenstufen von 15 cm.

### Beschilderung und Wegweisung

Einheitliche, den Strecken angepasste Beschilderungselemente weisen das SWN aus und informieren über nahegelegene Sehenswürdigkeiten. Dabei sind auf den Schildern immer die Symbole der einzelnen Routen zu erkennen. Zur Beschilderung und Wegweisung (Abbildung 2) wurden detaillierte Standards entwickelt (vgl. [9]).

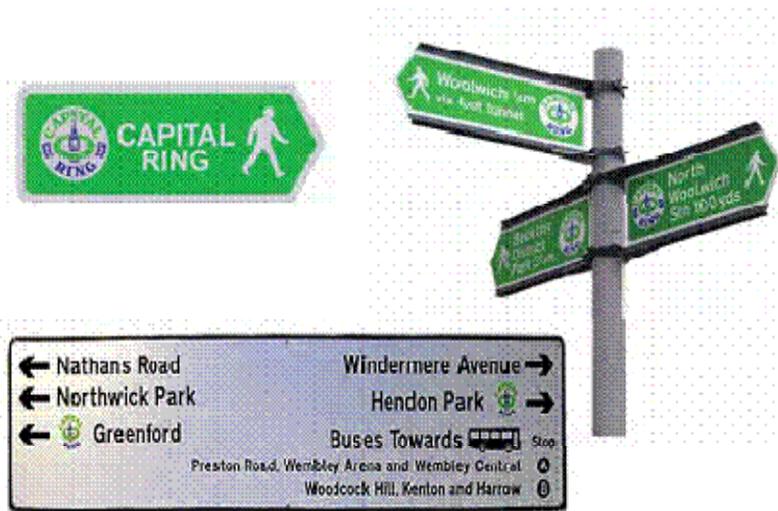


Abbildung 2: Wegweisung und Beschilderung des SWN, Quelle [9]

### Informationsstationen mit taktilen Elementen und Audioinformationen

Die entlang der Routen angebrachten Informationsstationen dienen zur Orientierung. Die Informationstafeln sind barrierefrei gestaltet und bieten sowohl Rollstuhlfahrern (Höhe der angebrachten Tafeln), als auch Blinden bzw. Sehbehinderten (taktile Elemente) Zugangsmöglichkeiten. An den Informationsstationen sind auch Audioinformationen verfügbar. Mit der „Walk London Information Line“ haben Anrufer die Möglichkeit, die Informationen einer Informationstafel anzuhören. Jede Informationstafel besitzt einen bestimmten Code, des Weiteren können die Informationen als MP3 runter geladen oder als CD bestellt werden. Auch zur Ausgestaltung der Informationstafeln wurden detaillierte Standards entwickelt, so z.B. dass eine Maximalanzahl von 300 Wörtern nicht zu überschreiten ist (vgl. [9]).

## 5 London Access Management System (LAMS)

„Walk London“ entwickelte das London Access Management System (LAMS), eine internet-basierte Plattform für die Zuordnung, Abfrage und Verwendung von Informationen für und

über das SWN. Derzeit wird es als Hilfsmittel für die Umsetzung und die Aufrechterhaltung der gesetzten Standards auf dem SWN genutzt. LAMS basiert auf einem GIS-System.

Zur Bestandsaufnahme wurden zunächst Vor-Ortbesichtigungen an allen Strecken des SWN durchgeführt. Zuständig hierfür sind die Routen-Manager, die z.T. weitere Unterstützung u.a. durch ehrenamtliche Helfer erfahren. Die Abschnitte wurden fotografiert und gemäß den Qualitätsstandards bewertet, geocodiert und anschließend einer digitalen Karte zugeordnet. Mit dem LAMS werden somit die erforderlichen Maßnahmen auf den Strecken festgestellt. In Zusammenarbeit mit den Stadtbezirken werden dann unter Berücksichtigung der Kosten/Nutzen-Relationen die vorhandenen Mängel nach und nach beseitigt.

Bislang wird dieses System insbesondere zur Steuerung der Umbau- und Ausbaumaßnahmen verwendet, zukünftig soll es vollständig über das Internet auch für die Öffentlichkeit zugänglich sein – Teile davon stehen heute schon zur Verfügung (siehe [10]). Hiermit wird eine Möglichkeit für realitätsnahe virtuelle Sparziergänge durch London geschaffen, die z.B. die Planung eines Fußweges erleichtern können.

Weiterhin sollen alle sechs vorhandenen Strecken des SWN und die 24 vorgeschlagenen des SWN+ mit der passenden Software und einem tragbaren PDA auch mobil genutzt werden können. Weitere Entwicklungspotenziale sollen ausgeschöpft werden, wie z.B. die Verknüpfung mit Informationen zu Service-Einrichtungen, öffentlichen Toiletten oder Rastplätzen.

## **6 PERS-Audit (Pedestrian Environment Review System)**

In England wurden in den letzten Jahren verschiedene Audit-Systeme speziell für Fußgänger entwickelt. Das PERS-Audit (Pedestrian Environment Review System) wurde für stark frequentierte Strecken und Strecken mit hoher Unfallhäufigkeit entwickelt. Dieses Audit-System liegt heute bereits in der 2. Version vor. Seit 2006 wurde das Verfahren in London an 55 Stellen durchgeführt. [12]

Ergebnisse dieses Audits sind wiederum konkrete Mängel, wobei dieses Audit einen breiteren Ansatz (als z.B. das LAMS) verfolgt und neben Ausstattung und Qualität insbesondere die Verkehrssicherheit, aber auch das subjektive Sicherheitsgefühl berücksichtigt.

Zur Durchführung des Audits wurden ein Handbuch, für verschiedene Ausgangssituationen entwickelte Datenblätter sowie eine spezielle Software entwickelt, mit der die Mängel verortet und veranschaulicht werden können.

Beim PERS-Audit werden Typen von Fußgängerverkehrsanlagen unterschieden in (vgl. [11])

- „Links“ (jeder Fuß- bzw. Gehweg, bei langen Abschnitten weiter zu unterteilen),
- „Routes“ (Zusammenhängender Fußweg von der Quelle bis zum Ziel, umfasst in der Regel mehrere „Links“ und „Crossings“),
- „Crossings“ (jede frequentierte Überquerungsmöglichkeit über eine (überwiegend Hauptverkehrs-)Straße, die Teil eines zusammenhängenden Fußweges (Route) ist),
- „Public Transport Waiting Areas“ (Wartebereiche für den ÖPNV),
- „Interchange Spaces“ (Verknüpfungspunkte) sowie
- „Public Spaces“ (öffentliche Bereiche/Plätze, können in der Größe sehr variieren von kleinen Plätzen bis zu Parkanlagen).

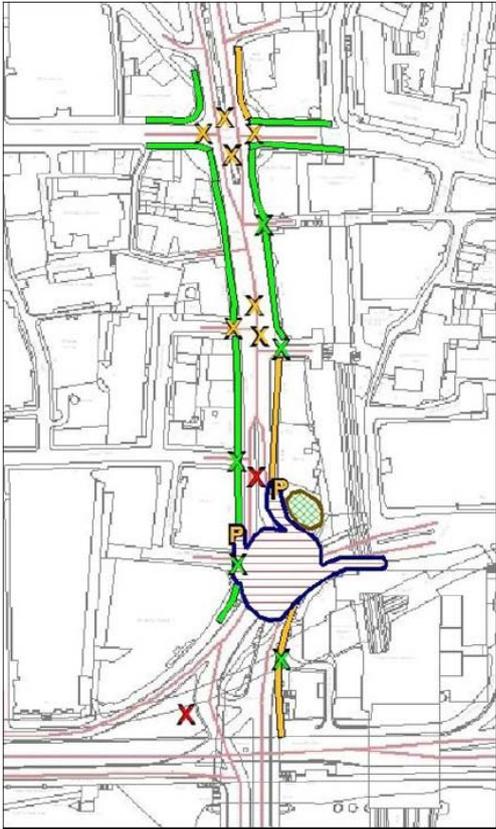
Für die verschiedenen Typen wurden Bewertungskriterien entwickelt, z.B. für die „Links“ u.a.

- Breite,
- Steigung,
- Beleuchtung,
- taktile Leitelemente,
- Farbkontraste,
- Oberflächenqualität und
- Instandhaltung.

Die Vorgehensweise von PERS gliedert sich in fünf Schritte:

1. Definition des Untersuchungsraumes
2. Auswertung vorhandener Daten: Unfallstatistik, Kriminalitätsrate und Flächennutzung
3. Vor-Ort-Besichtigung unter der Berücksichtigung von Bewertungskriterien. Neben einigen quantitativen Bewertungskriterien, werden seitens des Auditors auch qualitative Bewertungen anhand einer Skala vorgenommen.
4. Analyse und Auswertung, Zusammenführung in eine Mängelkarte
5. Maßnahmenableitung: Bei der Maßnahmenableitung werden zum Teil neben der Mängelkarte die Ergebnisse von Befragungen mit einbezogen. Entsprechend dem Ziel einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und der subjektiven Sicherheit können die Maßnahmen neben einer Verbesserung der Beleuchtung beispielsweise auch den Einsatz von Servicepersonal oder persönliche Trainings beinhalten.

Die Abbildung 3 zeigt beispielhaft eine Mängelkarte für ein durchgeführtes Audit in der „New Bridge Street“ in London. Die „New Bridge Street“ ist eine beliebte Einkaufs- und Geschäftsstraße in London. Das Audit deckte den Bedarf für eine neue Querungsstelle, für taktile Bodenindikatoren und für die Überdachung einer Bushaltestelle sowie Sitzgelegenheiten an dieser Haltestelle auf [12].

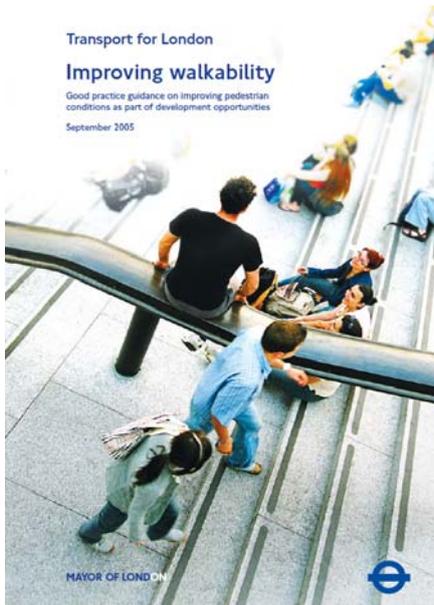


**Abbildung 3: Beispiel für eine Mängelkarte aus PERS , Quelle [12]**

## **7 Maßnahmen aus den Bereichen Kommunikation und Werbung**

Maßnahmen aus den Bereichen Kommunikation und Werbung werden in London auf verschiedenen Ebenen, Arten und Weisen durchgeführt.

Aufgrund der administrativen Gliederung Londons ist zunächst die behördeninterne Kommunikation (Abbildung 4) zu nennen. In diesem Zusammenhang können verschiedene Medien genannt werden, die Transport for London für die Stadtbezirke entwickelt hat. Diese reichen von einem Handlungsleitfaden, in dem die Planungsgrundsätze beschrieben werden [13] bis hin zu einer Anleitung für die Durchführung von „Events“ für das Zugsfußgehen („Walking events“) [14].



**Abbildung 4: Beispiel für die behördeninterne Kommunikation, [13]**

Zur Ansprache der Einwohner und Besucher Londons wird insbesondere das SWN beworben. Zentrale Plattform ist hierfür die Webseite: <http://www.walklondon.org.uk/>. Dort können detaillierte Informationen zu den einzelnen Routen, zu Veranstaltungen aber auch Hintergrundinformationen zum Zufußgehen abgerufen werden.

Mit dem „Walk Finder“ im Internet (basiert auf dem gleichen System wie das LAMS, siehe oben) wird eine moderne Form der Fußgängerrouutenplanung ermöglicht (Abbildung 5). Es steht ein breites Angebot an Informationen z.B. zur Qualität der Wege zur Verfügung, die dazu ermutigen, die eigene Stadt zu Fuß zu entdecken und zu erforschen.

Zukünftig sollen die Informationen rund um die Routen weiter ausgebaut werden und z.B. auch Informationen zu Serviceeinrichtungen und zu öffentlichen Toiletten beinhalten.



**Abbildung 5: Der Walk-Finder im Internet [10]**

Neben einer Vielzahl an Karten- und Informationsmaterial zu den Routen, das u.a. auch über die Internetseite bestellt werden kann, werden sog. „Walking Events“ organisiert, mit denen man insbesondere auch solche Verkehrsteilnehmer vom Zu Fuß gehen überzeugen will, die sonst eher wenig zu Fuß gehen (Abbildung 6). Weiteren Anreiz sollen z.B. auch Zertifikate (Completion Certificates) geben, die für jede Route, die vollständig „erlaufen“ wurde, ausgestellt werden.



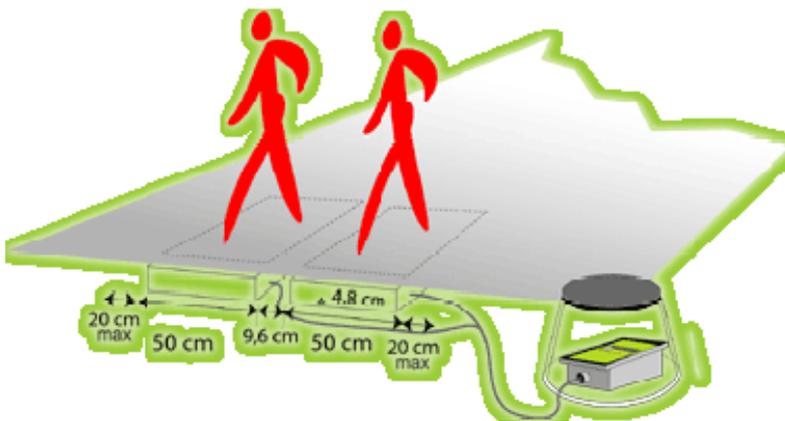
**Abbildung 6: Beispiel für einen „Walking event“ in London, Quelle: Walk London**

## 8 Evaluationsinstrumente

Auf verschiedenen Ebenen werden die Maßnahmen zur Fußgängerverkehrsförderung in London evaluiert.

2007 wurde das bisherige System der repräsentativen Haushaltssbefragungen (LATS), das Befragungen im Rhythmus von 10 Jahren beinhaltete, umgestellt. Seit 2007 soll das System „London Travel Demand Survey – LTDS“ zu Grundparametern des Verkehrsverhaltens jährliche Daten bereitstellen (vgl. [15]).

Zur Evaluation des SWN wurden schon bei der Konzeption Schlüsselparameter definiert [9]. Seit 2002/2003 wird jährlich über diese Schlüsselparameter berichtet. Neben absoluten Nutzerzahlen werden Befragungen zur Zufriedenheit und der Abruf und die Nutzung von Informationen, z.B. über das Internet, ausgewertet. Der Streckenerfolg des SWN wird sowohl durch Handzählungen als auch durch 30 automatische Zählschleifen (Abbildung 7) dokumentiert und durch GSM direkt auf einer Website bereitgestellt. Mit einer Genauigkeit von + / -5% wird durch Sensorenblöcke und Infrarotdetektoren die Anzahl der Benutzer ermittelt.



**Abbildung 7: Beispiel für Fußgängerzählschleifen, Quelle: Walk London**

Der aktuelle Bericht vom September 2008 [16] dokumentiert den Erfolg des Projektes. Insgesamt ist gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme der Anzahl der Nutzer festzustellen, ebenso haben die Zugriffszahlen im Internet zugenommen wie auch die durch Befragung ermittelte Zufriedenheit mit dem Wegenetz.

## 9 Fazit und Ausblick

Bemerkenswert sind bei den beschriebenen Ansätzen zur Fußgängerverkehrsförderung in London der politische Wille, der strategische Ansatz, die systematische Herangehensweise, die behördenübergreifende Zusammenarbeit, die Betonung der Kommunikation und „Werbung“ und die Höhe der bereitgestellten Mittel zur Förderung des Fußgängerverkehrs. Die unter Einsatz moderner Technologien entwickelten Audit-Systeme, wie z.B. das PERS, aber auch das LAMS ermöglichen eine systematische und objektive Bestandsaufnahme und

Bewertung der Ausgangslage. Eine kontinuierliche Überwachung wie auch ein effizientes Management ist weiterhin durch das LAMS gegeben.

Die tatsächliche Umsetzung wird mit hohem Engagement vorangetrieben und erste Evaluationsergebnisse zeigen einen Erfolg der Maßnahmen. Sicherlich ist noch einiges zu tun und es wird sich erst im Zeitverlauf zeigen, ob die hochgesteckten Ziele auch erreicht werden können, insbesondere ob es auch tatsächlich zu einer Verlagerung von Wege z.B. aus dem MIV kommen wird (Ziele hierzu werden z.B. bei bell genannt, [8]).

Die Bedingungen für den Fußgängerverkehr in London haben sich in den letzten Jahren wesentlich verbessert und sie werden sich sicher weiterhin verbessern. Durch die Kombination baulicher Maßnahmen mit einem durchgängigen Vermarktungskonzept sowie die Bereitstellung entsprechender Finanzierungsmittel hat London den meisten Städten Europas in punkto Förderung des Fußgängerverkehrs Einiges voraus.

Erwähnenswert ist darüber hinaus, dass London auch eine spürbare Erhöhung der Radverkehrsanteile anstrebt. Auch wenn der Radverkehr in den letzten Jahren starke Zuwächse zu verzeichnen hat (Zuwachsraten von über 90%), ist er in London immer noch ein sehr unterrepräsentiertes Verkehrsmittel. So hat der Radverkehr einen Anteil von 1,6 % an allen Wegen in London (Stand 2006, [17]).

Ein umfangreiches Maßnahmenpaket sieht u.a.

- die Einführung eines zentralen Fahrradverleihsystems mit über 6.000 Fahrrädern,
- die Schaffung von ca. zwölf radialen Fahrrad-Korridoren mit hohen Ausbaustandards, denen der Fahrradstrom bis ins Stadtzentrum leicht folgen kann,
- die Einrichtung mehrerer Fahrrad-Zonen für den Einkaufs- und den Schulverkehr in Inner- und Outer-London mit Fahrradstraßen und Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 mph (32 km/h), beschildert mit über- und unterörtlichen Zielen sowie
- die Öffnung von Wegen durch Parkanlagen und von Gewässer begleitenden Wegen für Radfahrer

vor.

Die Londoner Vorgehensweise kann ein gutes Vorbild für deutsche Städte sein, die für die zukünftigen Anforderungen und Rahmenbedingungen der demographischen, gesellschaftlichen, umweltbezogenen und wirtschaftlichen Entwicklungen gewappnet sein möchten.

**Quellen:**

[1]

Rat der Europäischen Union (2007): Ziele der EU für die Weiterentwicklung der internationalen Klimaschutzregelung über das Jahr 2012 hinaus – Schlussfolgerungen des Rates, Informatorischer Vermerk 6621/07, Brüssel

[2]

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2008): Globale Erwärmung – Eine Herausforderung für die FGSV, in: Straßenverkehrstechnik, Heft 12/2008

[3]

Gerlach, J. et. al.: Mobilitätssicherung älterer Menschen, Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz Stiftung, Hilden 2007

[4]

TU Dresden (2003): Mobilitätssteckbrief SrV – Städtepegel, Dresden

[5]

Bundesamt für Statistik (2007): Mobilität in der Schweiz Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Schweiz

[6]

Mayor of London/Transport for London (2004): Making London a walkable city - The Walking Plan for London

[7]

Barrington, C. (2008): Walking in London

[8]

Bell, A. (2007). London: Building a Business Case for Walking; presentation on walk 21 conference in Toronto

[9]

Walk London Borough Partnership (2008): Delivering the London Strategic Walk Network; A design guide manual, London

[10]

<http://www.walklondon.org.uk/>

[11]

„What is PERS?“, verfügbar unter <http://www.tfl.gov.uk>

[12]

Allen, D.; Clark, S. (2007): New Directions in Street Auditing: Lessons from the PERS Audit, presentation at the walk 21 conference in Toronto, Toronto

[13]

Mayor of London/Transport for London (2006): Improving walkability, good practice guidance on improving pedestrian conditions as part of development opportunities, London

[14]

Living streets (2006): Walking in London: A Best Practice Guide for organising walking events

[15]

Transport for London (2007): London Travel Demand Survey supplement, März 2007

[16]

Walk London (2008): Key Performance Indicators 2008

[17]

Steer, Davies, Gleave (2008): Cycling in London

Weitere Internetseiten:

<http://www.legiblelondon.info>

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

<http://www.livingstreets.org.uk/>

<http://www.walkeurope.org>