

Interview über die autofreie City

„So eine Straße gehört nicht in die Innenstadt“

Von **Pascal Faltermann** - 28.09.2020 -

Was Bremen von Gent lernen kann: Filip Watteeuw, Verkehrsdezernent und stellvertretender Bürgermeister der belgischen Stadt Gent, spricht über autofreie Innenstädte.



Kurz-Interview mit Filip Watteeuw, Verkehrsdezernent und stellvertr. Bürgermeister der belgischen Stadt Gent über Bremens geplante autofreie Innenstadt. Was kann Bremen von Gent lernen (Frank Thomas Koch)

Was kann Bremen von der Stadt Gent lernen?

Filip Watteeuw: Ich denke, jede Stadt kann von anderen Städten lernen. Ich war 2015 hier und habe einiges über den Bremer Carsharing-Aktionsplan und die Mobilpunkte erfahren. Das hat mich inspiriert und wir haben ein entsprechendes Projekt in Gent umgesetzt. Was wir in Gent in Sachen Mobilität, Parken und auch Carsharing umgesetzt haben, kann wiederum für Städte wie Bremen inspirierend sein.

Was haben Sie genau in Gent gemacht?

Wir haben 2017 den Circulatieplan umgesetzt, was mit einem „Um-Fahr-Plan“ übersetzt werden kann. Es ist ein sehr bemerkenswertes Projekt. Was wir zwei Jahre lang vorbereitet hatten, setzten wir an einem Wochenende um. Wir haben an diesem Wochenende die ganze Stadt verändert.

Inwiefern?

Wir haben eine autofreie Zone im Zentrum, wo nur registrierte Fahrzeuge fahren dürfen. Also von Menschen, die dort leben, und für den Lieferverkehr für die Läden und Cafés. Aber es ist nicht möglich, dort zu parken. Zusätzlich haben wir sechs weitere Areale bestimmt, in denen die Autofahrer immer raus zum Stadtring fahren müssen, wenn sie in einen der anderen Bereiche wollen. Für Fußgänger, Radfahrer, den öffentlichen Nahverkehr und Taxis trifft das nicht zu. Der Durchgangsverkehr wurde dadurch aus dem Stadtkern verbannt. Die Einwohner sollen stattdessen

öffentliche Verkehrsmittel nutzen oder aufs Rad umsteigen.

Was war die Grundlage dafür?

Gent hat 260.000 Einwohner, im Zentrum leben etwa 130.000 Menschen. Die Autofahrer wollten mit ihren Fahrzeugen vor allem quer durch die Innenstadt fahren. Wir haben dann ausgerechnet, dass etwa 40 Prozent des Verkehrs im inneren Stadtkern zu vermeiden ist.

Und was war das Ergebnis?

Das Resultat war großartig. 2012 hatten wir 22 Prozent Radfahrer, im Jahr 2020 sind wir nun bei 38 Prozent. Das ist enorm. Wir haben zudem weniger Unfälle, was aber normal ist, wenn weniger Autos und mehr Fahrradfahrer unterwegs sind. Auch die Luftqualität ist besser geworden – 18 Prozent weniger Stickoxide. So ist die Aufenthaltsqualität in der Stadt besser. Und: Überall in der Flämischen Region Belgiens sinkt die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. In Gent geht sie seit dem neuen Verkehrsplan hoch. Die Fahrzeit der Autos in der Innenstadt ist kürzer als zuvor, weil wir dort keine Staus mehr haben. Vorher hatten wir einfach zu viele Autos, jetzt haben wir 20 Prozent weniger.

Die Autos stehen dann also auf dem Stadtring im Stau?

Nein. Es gibt auf dem Stadtring zwar zehn Prozent mehr Autos. Aber wir haben die Kapazität der Umfahrungsstrecke angepasst und dadurch keine Zunahmen von Staus.

Der Bremer Einzelhandel hat, wie in vielen anderen Städten, große Probleme. Welche Auswirkungen hat ein Verkehrsplan darauf?

Das Internet, also der elektronische Handel, hat das Einkaufsverhalten komplett verändert. Für kleinere, traditionelle Läden und Unternehmen ist diese Entwicklung hart. Wir haben sie allerdings nicht finanziell unterstützt, das schiebt das Problem nur auf. Wir haben die Unternehmen stattdessen begleitet bei diesem Wandel, haben ihnen Ansprechpartner an die Hand gegeben. Das ist auch wichtig für Bremen. In der Innenstadt geht es darum eine angenehme Zeit zu haben, schöne Erlebnisse und eine gute Aufenthaltsqualität.

Wenn ich jetzt in Gent laufe, habe ich historische Gebäude, Einkaufsläden, Cafés, Restaurants – das mag ich. Wenn ich aber andauernd vorbeifahrende Autos habe, ist das sehr laut und ich fühle mich nicht sicher. Ich sehe diese Entwicklung in Sachen Verkehr in vielen anderen Städten – es passiert überall. Städte, die sich nicht ändern, leben in der Vergangenheit.

Wie sieht es mit dem Leerstand in Gent aus?

Er hat sich kaum geändert. Anders ist es in anderen flämischen Innenstädten, wo der Leerstand im Zentrum seit Jahren steigt. Außer in Leuven. Die haben auch einen Zirkulationsplan.

Wie sind Sie mit den zahlreichen Widerständen umgegangen?

Reden, reden, reden. Ich habe den Verkehrsplan 2014 vorgestellt. Ab diesem Zeitpunkt bis zur Umstellung war ich jeden Abend unterwegs bei Veranstaltungen und Meetings. Ich habe viel mit den Menschen über die Chancen des Plans geredet.

Was mögen Sie an Bremen?

Die Promenade, die Schlachte an der Weser ist wunderbar.

Und was nicht?

Ich konnte meinen Augen kaum glauben, als ich die Hochstraße am Hauptbahnhof gesehen habe. Ich habe mich gefragt, was das ist. Es ist Verkehrsplanung aus den 60er, 70er Jahren. So eine Straße gehört nicht in eine Innenstadt. Aber es ist schwierig diese Hochstraße abzureißen, weil sie genutzt wird. Wir haben in Gent auch einen solchen Fly-over, der zwar nicht so dominant ist, aber wir werden ihn bald abreißen.

Das Gespräch führte Pascal Faltermann.

Zur Person

Filip Watteeuw (58) ist Verkehrsdezernent und stellvertretender Bürgermeister der belgischen Stadt Gent. Mit einem Zirkulationsplan wurde die autofreie City dort weitgehend umgesetzt. Durch das Share-North-Projekt entstand ein Austausch mit Bremen.
