

## **Interview von Van den Brandt (in Deutsch) – 13.04.2023**

*Was beinhaltet die Low Traffic Zone genau? Und welche Bedeutung spielt die Verkehrsberuhigung dabei? (Tempo 30) Welche besonderen Regelungen gibt es?*

Um eine Autostadt in eine lebenswerte Stadt zu verwandeln, muss man an vielen Stellen ansetzen. Infrastruktur braucht viel Zeit, hat aber enorme lokale Auswirkungen. Verkehrsarme Viertel verbessern das Leben in einem bestimmten Viertel – wir haben derzeit eine Handvoll davon in Brüssel, das wichtigste ist das „Pentagon“, das historische Herz unserer Stadt. Und Verkehrsberuhigung ist in der Regel recht einfach umzusetzen und wirkt sich schnell positiv auf die gesamte Region aus.

Der Schlüssel zu dem, was wir mit City 30 (Tempo 30) gemacht haben: die Verschiebung der Norm. Vor 2021 gab es schon etliche Straßen mit Tempo 30, allerdings nur als Ausnahme von der generellen 50-km/h-Regelung. Wir haben die Logik auf den Kopf gestellt: Ab dem 01.01.2021 sind 30 km/h die Standardgeschwindigkeit, alles andere ist eine Ausnahme. Nahezu 90 Prozent der Straßen haben eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 (oder langsamer). Nur wenige Hauptverkehrsstraßen mit getrennten Radwegen weichen noch von der allgemeinen Regel ab.

Wir haben uns aus Gründen der Verkehrssicherheit für diese Maßnahme entschieden. Geschwindigkeit spielt bei Kollisionen immer eine Rolle. Das ist nur Physik. Ein Aufprall bei 50 km/h kann fünfmal tödlicher sein als bei 30 km/h. Wir mussten also die Verkehrssicherheit drastisch verbessern, und eine der schnellsten Möglichkeiten, dies zu tun, ist eine verkehrsberuhigte Zone. Ich wurde im Juli 2019 Mobilitätsministerin, ich und mein Team brauchten weniger als 18 Monate, um eine verkehrsberuhigte Zone für die europäische Hauptstadt zu implementieren.“

*Welche städtischen strukturellen Bedingungen erfordert das Konzept (bzgl. einer möglichen Übertragbarkeit?)*

Aus meiner Sicht und nach dem, was ich aus anderen europäischen Städten wie Graz, Grenoble und Zürich gelernt habe, ist dies ein Konzept, das in jeder Stadt funktionieren kann. Der Grad des Erfolgs hängt jedoch von anderen Mobilitätsmerkmalen, der Geschichte, der Mentalität usw. ab. Sie werden immer eine Auswirkung sehen, wenn Sie die Norm verschieben. Je besser die Bedingungen, desto besser die Ergebnisse. Mit klarer Kommunikation, infrastrukturellen Maßnahmen wie Bremsschwellen und Schikanen an entscheidenden Stellen und einem fairen, aber robusten Durchsetzungssystem sind Sie startklar.

Was mir an City 30 am besten gefällt, ist die Einfachheit des Konzepts. Es ist viel schwieriger, eine „Low Traffic Neighbourhood-Zone“ (LTN) oder City-Maut (*Gebühr für MIV in der City*) zu erklären, als die Vorstellung, dass 30 km/h die Standardgeschwindigkeitsbegrenzung ist. Zudem: Man gewöhnt sich sehr schnell daran. Für Fahrer, die aus Brüssel kommen, fühlt es sich komisch an, in ein flämisches Dorf mit kleinen Straßen zu fahren, wo es immer noch erlaubt ist, mit 50 km/h zu fahren.

*Welche Erfahrungen wurden mit der Low Traffic Zone gemacht? Wurde das Konzept nach seiner Einführung noch verändert? Gibt es eine offizielle (wissenschaftliche) Evaluation?*

Am Konzept hat sich überhaupt nichts geändert, die Umsetzung wird immer besser. Nach der ersten Auswertung haben wir mehrere neue Straßen hinzugefügt. Menschen und Kommunen

forderten, die Geschwindigkeiten auf ihren Straßen zu senken. Wir platzieren immer noch mehr Radarkameras, Bodenwellen usw.

Unsere Verwaltung „Bruxelles Mobilité“ wertet diese Maßnahme ständig aus. Die Ergebnisse sind eindeutig. Wir haben auf den meisten, wenn nicht allen Straßen eine Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit festgestellt, auch auf denen, auf denen es keine Änderung der Geschwindigkeitsbegrenzungen gab, und sogar nachts, wenn wenig Verkehr ist. Es zeigt, dass sich die Autofahrer an eine niedrigere Geschwindigkeit gewöhnen, um durch die Stadt zu kommen.

Ein weiteres bemerkenswertes Ergebnis ist, dass sich die Gesamtfahrzeiten nicht geändert haben. Anstelle von Geschwindigkeitsbegrenzungen bestimmen Kreuzungen, Ampeln und die Anzahl der Autos die Länge einer Fahrt. Fahrer, die beschleunigen, müssen an derselben roten Ampel warten.

Um es klar zu sagen: Es gibt noch viel zu tun. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden oft nicht gut eingehalten. Aber nach einem starken Rückgang der Durchschnittsgeschwindigkeiten im Jahr 2021 haben wir 2022 eine weitere Reduzierung gesehen. Wir sind auf dem richtigen Weg.

*Welche Auswirkungen hat das Konzept auf den Handel in der Innenstadt?*

Die Chaussée d'Ixelles hat in einem unserer ersten LTNs die Rue Neuve als beliebteste Einkaufsstraße in Brüssel abgelöst. Und Winter Wonders, ein großer Weihnachtsmarkt im Stadtzentrum, hatte nie mehr Besucher als im vergangenen Dezember.

*Welche Auswirkungen hat das Konzept auf den Verkehr in den umliegenden Bezirken?*

Die Kohärenz der Verkehrsberuhigung in der gesamten Region Brüssel war ein großes Plus. Wenn wir das nicht in allen 19 Gemeinden der Region gemacht hätten, wäre es ein Chaos gewesen.

Gleichzeitig sehen wir im Brüsseler Umland Gemeinden, die über die Einführung von verkehrsberuhigten Zonen nachdenken. Die Idee, den öffentlichen Raum vom Durchgangsverkehr zurückzugewinnen, ist einfach unwiderstehlich.

*Welche Veränderungen würden Sie sich aufgrund der gemachten Erfahrungen wünschen?*

Was die Verkehrssicherheit betrifft: Wir müssen die Verlangsamung beschleunigen! Die Durchschnittswerte sind gesunken, aber wir haben immer noch eine beträchtliche Anzahl von Ausreißern, die hart drauf sind. Das sind die Rennfahrer, die unsere Straßen manchmal in eine gefährliche Umgebung verwandeln. Auf europäischer Ebene sollten Geschwindigkeitsbegrenzungen für alle Fahrzeuge durchgesetzt werden. Zurzeit gibt es nur Elektrofahrräder, die Geschwindigkeitsbegrenzungen als Technik eingebaut haben. Wenn Autos heute neu entwickelt würden, sollten wir ihnen auf keinen Fall ermöglichen, 150 oder 200 km/h zu fahren.

Die Verkehrsverlagerung, die wir in den Städten erleben, wird weitergehen. Ich für meinen Teil halte verkehrsberuhigte Zonen, eine sichere Fahrradinfrastruktur und einen robusten öffentlichen Verkehr für absolut notwendig. Aber ich füge noch eines hinzu: SmartMove, eine Fiskalverschiebung, die wir als intelligente Kilometerabrechnung konzipiert haben. Anstelle einer pauschalen Steuer auf den Autobesitz setzt SmartMove einen Preis für die Straßennutzung pro Kilometer fest, abhängig von der Verkehrsdichte und dem Autotyp. Diese Kosten werden fair und anteilig weitergegeben. Das System wurde vollständig von der Brüsseler Regierung entwickelt, ich hoffe, es bald in Betrieb zu sehen.

*Wie wurde das Konzept politisch vorbereitet und durchgesetzt? Welche Bündnispartner standen dahinter?*

City 30 wurde von Befürwortern der Verkehrssicherheit vorangetrieben, die sich seit 2017, als eine junge Frau auf einem Bürgersteig von einem Fahrer getötet wurde, in einem beeindruckenden Tempo organisiert haben. Sowohl die Kommunalwahlen 2018 als auch die Regionalwahlen 2019 konzentrierten sich auf Verkehrssicherheit und Luftverschmutzung und gaben grünen Politikern wie mir ein starkes Mandat, schnell und mit ernsthaften Ambitionen zu handeln.

*Welche Gegner hat das Konzept und wie argumentieren sie? Welche Kompromisse mussten deswegen für die Beschlussfassung eingegangen werden?*

Einige konservativere Politiker und Autobesitzer, hauptsächlich aus den Gemeinden, die am weitesten vom Stadtzentrum entfernt sind, haben sich gegen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ausgesprochen. Argumente sind eher urbane Legenden wie „Langsamer fahren ist umweltschädlicher“ oder „Mein Auto ist nicht für diese Geschwindigkeit gemacht“ oder „Ich schlafe ein, das ist gefährlicher als zu schnell zu fahren“. Wir versuchen, diese Ideen so weit wie möglich zu entlarven. Zum Beispiel auf: <https://city30.brussels/faq>

Aber ehrlich gesagt, nach zwei Jahren haben sich die meisten Menschen perfekt an die neue Norm gewöhnt. Es gibt noch einige Gegner, aber sie sind eine reine Nachhutaktion. Selbst mit einer neuen Koalition an der Spitze wird eine Rückkehr in die rasende Stadt niemals eine Option sein.

*Was würden Sie einer Initiative raten, die ein solches Modell auf die eigene Stadt übertragen möchte?*

Ich würde sagen: Kommt rüber nach Brüssel und wir zeigen es euch!