



Richtlinienplan 2009-2014

MOBILITÄT UND ÖFFENTLICHE ARBEITEN

Politische Prioritäten 2009-2014

Hilde Crevits

Flämische Ministerin für Mobilität und Öffentliche Arbeiten.

Einleitung

Flandern verfügt heute mit seinem dichten Straßen-, Wasserstraßen- und Schienennetz, seinem umfangreichen Angebot an öffentlichem Personennahverkehr und seinen See- und Flughäfen über ein sehr gut ausgebautes Mobilitätssystem.

Dennoch werden wir täglich mit den Einschränkungen dieses Netzes konfrontiert. Von dem Politikbereich Mobilität und öffentliche Arbeiten aus können nahezu alle Hebel in diesem Mobilitätssystem in Gang gesetzt werden. Die Politik wird in dieser Legislaturperiode auf einen umfassenden Ansatz innerhalb des gesamten Politikbereichs und auf das Prinzip der Komodalität ausgerichtet sein, mit dem Ziel, alle Glieder in der Kette des Transportsystems besser aufeinander abzustimmen. Wenn die Qualität des gesamten Mobilitätssystems verbessert wird, werden auch die Auswirkungen des Verkehrssystems auf Mensch und Umwelt reduziert. Deshalb verfolgen wir folgende Ziele:

Ein leistungsfähiges Mobilitätssystem

Um ein leistungsfähiges Mobilitätssystem zu erhalten, ist es notwendig, dass die Hardware des Systems, d.h. die Fahrradwege, das Straßennetz, die Wasserstraßen, die Häfen und Flughäfen, lückenlos ist und gut gepflegt wird. Dies ist allerdings nicht ausreichend. Wir brauchen überdies eine geeignete Dienstleistung, d.h. die Software, die den vollen Nutzen aus der Hardware des Verkehrsnetzes ziehen kann.

Der Richtlinienplan enthält eine Übersicht über die Maßnahmen, die wir in dieser Legislaturperiode zur Verbesserung der Infrastruktur und des Mobilitätssystems ergreifen werden. Im Folgenden werden die wichtigsten Ziele der Mobilitätspolitik und die Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele aufgeführt.

Mobil mit dem richtigen Verkehrsmittel

Für jede Art der Beförderung, sowohl von Personen als auch von Gütern, muss die Wahl zugunsten des am besten geeigneten Verkehrsmittels zur logischen Wahl werden. Dabei berücksichtigen wir die individuellen und gesellschaftlichen Kosten und Nutzen. Durch die Anlastung sowohl der internen Kosten (u.a. die Kosten für die Infrastruktur) als auch der externen Kosten (u.a. die Umweltkosten) an die Nutzer des Verkehrssystems, werden wir langfristig angemessene Mobilitätskosten erreichen. In der ersten Phase wird die Verkehrssteuer abhängig von der Umweltsteuer eines Fahrzeugs umgestaltet und werden wir die Kilometerabgabe für den Güterverkehr einführen.

Beim Personenverkehr werden wir weiterhin am STOP-Prinzip festhalten, das von vornherein den weichen Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Industriegebiete und andere Orte mit großen Verkehrsströmen von Personen müssen eine bessere Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr haben. Wir werden das Angebot überprüfen und es unter anderem um ein Straßenbahnprojekt in jeder Provinz und den Ausbau des Schnellbusnetzes erweitern. Nach Konsultationen mit der Zivilgesellschaft werden wir die vorrangigen Ziele für die Politik des öffentlichen Perso-

nennverkehrs festlegen, wobei die Mobilitätsvision 2020 als Grundlage für die Konsultationen dient. Wir werden das Angebot nachfrageorientierter gestalten und besser auf das Angebot anderer öffentlicher Nahverkehrsanbieter abstimmen. Wir erhöhen die Pünktlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs, indem wir, nach der Bewertung früherer Realisierungen, in einen zügigeren Verkehrsfluss von Straßenbahnen und Bussen investieren. Schließlich bemühen wir uns, den Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr für Personen mit einer Behinderung zu verbessern.

Der Güterverkehr auf Wasserstraßen und Schienen kann weiter ausgebaut werden. Die Seehäfen sind zweifellos die wichtigsten Knotenpunkte für Warenströme. Daher setzen wir auf die multimodale Erschließung der Seehäfen und der wassergebundenen Industriegebiete. Wir fördern Komodalität und durch Clustering und Bündelung von Warenströmen machen wir die Beförderung auf Wasserstraßen und Schienen rentabler. Wir setzen die Bemühungen für die Förderung, die zielgerichtete Kommunikation, die Marktprospektion und das Marketing der Binnenschifffahrt fort. Wir möchten schließlich künftig eine verstärkte Verlagerung der Güterströme auf die Binnenschifffahrt erreichen.

Mit dem „Masterplan grüner Verkehr“ fördern wir schließlich sowohl in unserem eigenen Fuhrpark als auch bei den Bürgern und den Unternehmen die Verwendung von Wasser- und Biokraftstoffen sowie die Nutzung von Hybridfahrzeugen.

Intelligente Mobilität

Die Kapazität des stark belasteten Straßennetzes muss optimal genutzt werden. Aus diesem Grund investieren wir in eine dynamische Verkehrspolitik. Diese muss zu einer effizienteren Verkehrsabwicklung bei Staus führen. Dynamisches Verkehrsmanagement sieht darüber hinaus die Möglichkeit vor, die Geschwindigkeitsbegrenzungen je nach Verkehrsaufkommen und Wetterbedingungen anzupassen. Dies hat wiederum eine positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit.

Wir setzen auf logistische Aktivitäten mit hohem Mehrwert und streben einen Logistiksektor mit einem möglichst hohen wirtschaftlichen Nutzen und einem möglichst geringen negativen Einfluss auf die Umwelt und das Verkehrssystem an. Logistik bleibt eine wichtige Säule im wirtschaftlichen System. Soweit möglich, schaffen wir mit den Wasserstraßen und Schienen eine Alternative zu dem überlasteten Straßennetz. Schließlich schaffen wir Anreize für Unternehmen, um ihre Transportströme optimal zu gestalten und zu bündeln, damit lange Leerfahrten vermieden und die Auslastung erhöht wird. Dadurch sinkt der Druck auf das Straßennetz und wird der Transport mit dem Binnenschiff oder mit der Bahn rentabler. Durch die Kombination der Vorteile einzelner Transportmodi entstehen die wettbewerbsfähigsten Logistikketten.

Durch weitere Investitionen in die Entwicklung von River Information Services (RIS) und automatischen Identifizierungssystemen (AIS) erhöhen wir die Sicherheit und verbessern wir die Abwicklung der Binnenschifffahrt.

Zielgerichtete Investitionen in die Infrastruktur und den öffentlichen Personennahverkehr

Trotz des sehr dichten Straßen-, Wasserstraßen- und Schienennetzes kann die Effizienz des Transportnetzes durch eine Reihe zielgerichteter Investitionen in fehlende Verbindungsglieder und Engpässe erhöht werden. Fehlende Verbindungsglieder im Straßennetz werden in mehreren Stufen behoben und bei der Planung von Öffentlichen Arbeiten bildet der zu erwartende gesellschaftliche Nutzen einen wichtigen Aspekt bei den Überlegungen.

Wir fangen mit den ausgewählten fehlenden Verbindungsgliedern im Mobilitätsplan Flandern sowie mit Projekten an, die durchführungsreif sind oder deren Vorbereitung bereits weit fortgeschritten ist.

Unsere Flughäfen spielen nicht nur eine wichtige Rolle im Güterverkehr, sondern auch im Personenverkehr. Sie sorgen zudem indirekt für einen wirtschaftlichen Wohlstand. Wir treiben die zunehmende Selbständigkeit der regionalen Flughäfen voran und führen die notwendigen Investitionen in der Flughafeninfrastruktur aus, um auf diese Weise die Torfunktion der regionalen Flughäfen aufrecht zu erhalten.

Wir bauen das Wasserstraßennetz aus. Hierbei berufen wir uns auf den Masterplan 2014 der Wasserstraßenbetreiber und messen dem Seine-Schelde-Projekt zwischen Gent über Kortrijk nach Frankreich sowie der Erhöhung und Modernisierung der Brücken über den Albert-Kanal vordringliche Bedeutung ein. Gleichzeitig wird dem kulturhistorischen und Erholungspotenzial der Wasserstraße große Aufmerksamkeit geschenkt.

Auch unsere Häfen verdienen und erhalten weltweit genügend Aufmerksamkeit. Der Ausbau der Seeschleusen im Waaslandhaven, in Terneuzen und Seebrügge wird vorbereitet und durchgeführt.

Bei einem weiteren mehrstufigen Ausbau der flämischen Seehäfen stehen die wirtschaftlichen Bedürfnisse im Vordergrund. Der Ausbau wird auf eine integrale Weise und auf der Grundlage der strategischen Pläne, die für die Seehäfen erstellt wurden, erfolgen. Wir kombinieren die Investitionen in die Hafenstrukturen mit besseren Hinterlandverbindungen. Dabei berücksichtigen wir auch die Umweltauswirkungen und werden wir den Verlust von Naturwerten erforderlichenfalls ausgleichen oder verringern. Darüber hinaus finden die möglichen sozialen Folgen der für diese Investitionen erforderlichen Enteignungen ebenfalls Beachtung.

Wir investieren allerdings nicht nur in neue Infrastrukturen. Wir holen zudem den Rückstand im Instandhaltungsprogramm allmählich auf, um die Verfügbarkeit des Netzes weiterhin zu gewährleisten und langfristig immer höhere Instandhaltungskosten zu vermeiden. Im Hinblick auf die erforderlichen Baggerarbeiten schützen wir die jeweiligen Orte vor der Ablagerung des gebaggerten Schlamms.

Schließlich arbeiten wir weiterhin an einem nachhaltigen Schutz vor Überschwemmungen. Wir investieren entlang der Wasserstraßen unter anderem in den Sigma-Plan und entlang der Küste in den Küstenschutzplan und den OW-Plan (Ostende).

Die Erfahrung zeigt indes, dass die Durchführung von großen Infrastrukturprojekten erst nach dem Durchlaufen von strikten, aber auch sehr zeitraubenden Verwaltungsverfahren möglich ist. Um künftig schneller auf gesellschaftliche Bedürfnisse reagieren zu können, prüfen wir die Möglichkeit eines Infrastrukturdekrets. Mit diesem Infrastrukturdekret soll ein effektiver Rahmen geschaffen werden, der es dem Gesetzgeber ermöglicht, Genehmigungen schneller zu erteilen.

Gleichzeitig verstärken wir mit der Gründung von Projektgruppen über alle Politikbereiche hinweg die Zusammenarbeit zwischen allen Politikbereichen, die an der Durchführung von Infrastrukturprojekten beteiligt sind.

Verkehrssicherheit

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Aufmerksamkeit für Verkehrstopfer sind weiterhin Schwerpunkte der Politik Mobilität und Öffentliche Arbeiten.

Zunächst einmal sorgen wir für eine sichere Infrastruktur, indem wir vor allem den Aspekt der Verkehrssicherheit bei der Planung neuer Infrastrukturen berücksichtigen und gefährliche Stellen im Straßennetz beseitigen sowie das Fahrradwegnetz ausbauen oder verbessern. Das Fahrradwegnetz wird eine wichtige Rolle beim Pendler- und Schülerverkehr spielen. Mit einer gezielten Handhabung, die u.a. durch den Einsatz neuer Technologien wie Streckenkontrolle möglich gemacht wird, setzen wir eine bessere Einhaltung der Verkehrsregeln an bekannten Gefahrenstellen durch. Eine gründliche Unfallanalyse soll uns mehr Erkenntnisse über die Ursachen von Verkehrsunfällen vermitteln. Schließlich arbeiten wir durch Sensibilisierung und gezielte Projekte weiterhin an der Vermeidung von Verkehrsunfällen. Hierfür werde ich die jeweiligen Partner zusammenbringen und unterstützen und werden wir die Rolle, die die Zivilgesellschaft hier möglicherweise spielen kann, berücksichtigen.

Ein integrierter Ansatz

Die oben genannten politischen Ziele können nur durch einen koordinierenden Einsatz aller Instrumente erreicht werden, worüber wir innerhalb des Politikbereichs Mobilität und Öffentliche Arbeit verfügen. Aus diesem Grund verstärken wir die Zusammenarbeit zwischen allen beteiligten Dienststellen innerhalb der flämischen Behörden und fördern wir die Zusammenarbeit und die Konsultationen zwischen unseren vier Seehäfen. Mit der Eisenbahngesellschaft NMBS werden wir für Flandern noch mehr als bisher Vereinbarungen über die Investitionen in das Schienennetz treffen, wie z.B. über den Eisernen Rhein und die Zugänglichkeit der Seehäfen im Schienenverkehr sowie über die Abstimmung des Zugangebots auf das sonstige Beförderungsangebot.

Der neue Mobilitätsplan Flandern bietet die Möglichkeit, einen integrierten und planmäßig langfristigen Ansatz für die Mobilitätsprobleme auszuarbeiten.

Die Politik Mobilität und Öffentliche Arbeiten wird nach Rücksprache mit dem strategischen Beirat und beteiligten und repräsentativen Interessengruppen und Akteuren auf diesem Gebiet ausgearbeitet. Es werden Konsultationen auf dem Gebiet der Mobilität, Logistik, Häfen und Wasserstraßen stattfinden. Auf diese Weise können wir ein qualitativ hochwertiges Beförderungssystem mit geringen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt ermöglichen.

