

Niederlande: Weniger PKW, mehr Fahrrad, Autobahngebühren

Mobilität durch „Samen werken“

„Samen werken aan bereikbaarheid“ (gemeinsam arbeiten an guter Erreichbarkeit): Unter dieses Motto des „Mobilions“ bei Utrecht könnte man auch die dreitägige Informationsreise stellen, die eine Delegation der Enquetekommission „Zukunft der Mobilität“ des NRW-Landtags in die Niederlande unternahm, geleitet von Vorsitzendem Johannes Remmel (GRÜNE) und begleitet von berufenen Sachverständigen, Vertretern des NRW-Umwelt- und des Verkehrsministeriums, wissenschaftlichen Mitarbeitern der Fraktionen und der Kommissionsassistentin.

In der „Randstad Holland“, dem Ballungsraum mit der höchsten Bevölkerungsdichte und dem größten Wirtschaftspotential der gesamten Niederlande zwischen den Großstädten Amsterdam, Den Haag, Rotterdam und Utrecht, besuchten sie unter anderem den Flughafen Schiphol, das autofreie Wohnquartier im Amsterdamer Stadtteil Westerpark sowie den Europoort in Rotterdam. Experten des niederländischen Verkehrs- und Raumordnungsministeriums erläuterten die verkehrspolitischen Hintergründe in intensiven Fachgesprächen in Den Haag und im Informations- und Ausstellungszentrum des Ministeriums „Mobilion“.

Ein Kurz-Briefing in der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Den Haag rundete das Bild ab. Derzeit wird ein nationaler Verkehrs- und Transportplan (NVVP) für den Verkehr in nächsten Jahrtausend erarbeitet. Die effizientere Ausnutzung der Straßenverkehrsinfrastruktur und die Staubekämpfung stehen dabei ebenso im Vordergrund wie die zukünftige Entwicklung der beiden „mainports“ am Flughafen Schiphol und am Hafen Rotterdam.

Um die Erreichbarkeit der Großstädte aufrecht zu erhalten, hat sich die niederländische Regierung u.a. auch zur Einführung eines Road-Pricing-Systems in der Randstad entschlossen. Die Straßenbenutzungsgebühren sollen ab dem Jahr 2001 die Straßen während der Spitzenzeiten entlasten und die vom Verkehr verursachten Umweltprobleme verringern. Die technischen Tests waren im Frühjahr bereits ab-

geschlossen. Der Widerstand in der Bevölkerung gegen diese neuen Abgaben ist erwartungsgemäß groß. Man setzt deshalb bewusst darauf, das vorrangige Ziel der Gebühren in einem öffentlich geführten Diskussionsprozess und durch verstärkte Informationen zu vermitteln und so die Akzeptanz zu erhöhen. Von der unkomplizierten und direkten Herangehensweise, mit der die niederländische Regierung im Vorfeld großer Planvorhaben den Dialog mit den Bürgern sucht, vermittelte die Ausstellung im Mobilion eine lebhaft Vorstellung.

Straßengebühren

Die Entwicklungsperspektiven für den größten Hafen der Welt hängen entscheidend von den Möglichkeiten des Güterabtransports im Hinterland ab. Dafür seien auf niederländischer wie auf deutscher – und insbesondere auf nordrhein-westfälischer – Seite gemeinsame Anstrengungen und Planungssicherheiten unverzichtbar, um den verkehrspolitisch gewünschten Modal-Shift zugunsten des Binnenschiffes und der Schiene zu erreichen, hob der Gesprächspartner aus dem niederländischen Verkehrsministerium hervor. Die Realisierung der Betuwe-Linie werde daran einen maßgeblichen Anteil haben, meinte er. Am Flughafen Schiphol stehen nach dem schon beschlossenen Bau einer fünften Landebahn bis 2003 weitere Entscheidungen an. Am spektakulärsten ist sicherlich die

Idee, auf einer künstlichen Insel in der Nordsee einen neuen Großflughafen zu errichten, was allerdings nur mit internationalem Engagement möglich wäre. Die NRW-Flughäfen besitzen für Schiphol Entlastungsfunktion, stellen aber nach Aussage der Flughafengesellschaft, abgesehen vom Originär- und Bestimmungsverkehr am Flughafen Düsseldorf, keine Konkurrenz dar.

Masterplan Fiets

In den dichtbesiedelten Niederlanden kämpft man wie bei uns gegen Staus, Lärm und Abgase. Um die Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen, stieß das niederländische Verkehrsministerium Initiativen wie den „Masterplan Fiets“ oder das „Betriebliche Mobilitätsmanagement“ an. Nach sieben Jahren ist das Projekt Masterplan Fiets nun beendet. Während dieser Zeit wurden zahlreiche Anreize für die vermehrte Fahrradnutzung wie steuerliche Vergünstigungen oder der Bau sicherer Fahrradparkplätze gegeben. Der Erfolg wurde anhand der im Vorfeld genau quantifizierten Ziele überprüft. Es wurde im Jahr 1996 ein Rückgang bei getöteten Radfahrern von 25, bei Schwerverletzten von 27 Prozent gegenüber 1986 festgestellt.

Für die Einführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements konnten bisher nur 430 Arbeitgeber gewonnen werden. Die Praxis aus beiden Initiativen zeigte: Alle Aktivitäten müssen ineinander greifen, um das Verkehrsmittel-Wahlverhalten tatsächlich zu verändern. Ein verbessertes ÖPNV-Angebot, neue Fahrradabstellmöglichkeiten oder kostenlos bereitgestellte Betriebsfahrräder, auch restriktive Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung können das PKW-Aufkommen verringern.

Im Amsterdamer Stadtteil Westerpark ging man noch einen Schritt weiter und errichtete auf dem Gelände eines ehemaligen Wasserverteilungszentrums ohne erhöhte Baukosten eine autofreie Wohnsiedlung mit guter sozialer Mischung der Bevölkerung. Bei der Besichtigung des Quartiers fielen die großzügigen Freiflächen auf, auf denen sich die Gärten der Bewohner befinden oder die Kinder ungestört spielen können. Wesentliche Voraussetzung für das Gelingen eines solchen Projekts ist neben einer guten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und einem funktionierenden Infrastrukturangebot in der nächsten Umgebung u.a. auch die Experimentierbereitschaft der Politik. Auf Parkplätze sollte aber nach den Erfahrungen der Projektleiterin Ineke Karemaker am besten ganz verzichtet werden, da das Losverfahren um die Stellplatzberechtigungen zu viele Komplikationen hervorruft. Die große Offenheit der niederländischen Fachkolleginnen und -kollegen, auch über weniger erfolgreiche Projekte zu berichten, beeindruckte die deutschen Besucher. Die Enquetekommission des NRW-Landtags will aus den Informationen nun herausfiltern, welche der im Nachbarland Niederlande schon erprobten Maßnahmen auch zur „Zukunft der Mobilität“ in NRW einen Beitrag leisten können. *Sabine Lukas*



Vor dem Mobilion bei Utrecht, v. l. n. r.: Lutz-Hartrud Decker (MURL), Vorsitzender Johannes Remmel (GRÜNE), Niels Hartwig (Referent der SPD-Fraktion), Ute Bauer (Stadt Frankfurt), Martin Tönnies (Referent der GRÜNEN), Dr. Werner Allemeyer (Universität Münster), Dr. Reinhard Ball (DaimlerChrysler AG), drs. Ing. A. J. M. Neumann (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), Eckhard Busch (NRW-Verkehrsministerium), Walter Bieber (SPD), Gerhard Wächter (CDU), Gerd Wirth (SPD), Theo Bergonje (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), Dr. Jürgen Steinrück (Referent der CDU-Fraktion), Alix Kreuzmann (Rechtsreferendarin der deutschen Botschaft in Den Haag), Prof. Dr. Rainer Willeke (Universität Köln); Franz-Josef Pangels (CDU).