

Israel präsentiert strategische Verkehrspläne

Das oberste Planungsgremium hat einen Rahmenplan für den Straßen- und Schienenverkehr beschlossen. Auch der separat geplante Bau eines Metro-Netzes nimmt Gestalt an.

25.03.2020

Von Wladimir Struminski | Jerusalem

Im März 2020 hat der Landesrat für Planung und Bau (National Council for Planning and Construction), Israels oberste Behörde für Bauwesen und Infrastruktur, den Landesbebauungsplan 42 für den Landverkehr beschlossen. Der Plan, auf Hebräisch als Tama 42 bekannt, stellt die planerische Grundlage für eine großangelegte Aufwertung des Verkehrswesens dar.

Er umfasst den Zeitraum bis 2040, doch soll mit seiner Realisierung nach der als sicher geltenden Genehmigung durch die Regierung unverzüglich begonnen werden. Das ist besonders dringlich, weil die Verabschiedung des Plans sich um rund ein Jahrzehnt verzögert hat. In dieser Zeit konnten wichtige Vorhaben nicht angepackt werden.

Ziel des Plans ist es, die inzwischen dramatische Überbelastung des israelischen Verkehrsnetzes zu lindern. Dabei stellt er nicht den Bau neuer, sondern die Aufwertung bestehender Trassen in den Vordergrund. Angesichts der Bodenknappheit, vor allem im Landeszentrum, wäre ein großzügiger Bau neuer Verkehrsadern, ob Straßen oder Bahnstrecken, auch gar nicht möglich. Wegen dieses Rummangels ist effiziente Bodennutzung eine wichtige Planungsvorgabe – auch beim Ausbau bestehender Verkehrsstrecken.

Vorfahrt für öffentlichen Verkehr

Eine weitere Vorgabe für den Verkehrsnetzausbau ist die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Für diesen sollen eigene Verkehrsschneisen geschaffen werden, die Platz für Linienbusse, Straßenbahnen, Fahrgemeinschaften oder für die Eisenbahn freihalten. Exklusive Verkehrsschneisen könnten künftig auch für autonome Fahrzeuge genutzt werden.

Ein weiteres Element ist die Schaffung sogenannter Hochkapazitätsstraßen, die dem öffentlichen Verkehr nicht nur Priorität einräumen, sondern ihm auch genug Raum bieten. Solche Straßen sollen bis 2040 mindestens 25 Prozent des israelischen Straßennetzes ausmachen. Ein weiteres Ziel ist die Schaffung eines umfassenden Radwegnetzes. Bei allen städtischen Bauplänen müssen die durch den neuen Plan gesetzten verkehrspolitischen Ziele berücksichtigt werden.

Neue Umsteigestellen und Frachtumschlagszentren

Vorgesehen ist auch der Bau von „Anschlussstellen“, an denen Fahrgäste günstige Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn, Bus und U-Bahn beziehungsweise Straßenbahn erhalten. Auch damit soll die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gefördert werden; gegenwärtig gehören die Abstimmung der Fahrpläne zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und das oft beschwerliche Umsteigen zu den Schwachstellen des öffentlichen Verkehrs.

Bei dem Rahmenplan geht es aber nicht nur um den Personen-, sondern auch um den Frachtverkehr. Deshalb ist der Bau von Frachtumschlagszentren geplant. Ein seit Langem gehegtes, bisher aber nicht erreichtes Ziel der Regierung ist es, einen größeren Teil der Frachtbeförderung von der Straße auf die Schiene zu verlegen.

In einigen Punkten betritt der Rahmenplan Neuland. So etwa stellen die Umsteigestellen und die Frachtumschlagsstellen ebenso wie die ausschließlich dem öffentlichen Verkehr vorbehaltenen Verkehrsschneisen für das Land ein Novum. Der Plan geht zudem von der Möglichkeit aus, dass vor der israelischen Mittelmeerküste eine künstliche Insel gebaut wird und schlägt, je nach deren Standort, alternative Anbindungswege zum Festland vor.

ISRAEL PRÄSENTIERT STRATEGISCHE VERKEHRSPÄNE

Bisher stehen nicht alle Projekte fest, die auf der Grundlage des Rahmenplans realisiert werden, doch zeichnen sich jetzt schon wichtige Vorhaben ab. Zu den größten gehört die Untertunnelung des Carmel-Berges für den Bau einer Bahnstrecke. Diese soll eine gegenwärtig an der Mittelmeerküste in Haifa bestehende Gleisstrecke ersetzen.

Entscheidung über Metronetz rückt näher

Ein Verkehrsprogramm von herausragender Bedeutung, das im Rahmen eines eigenen Landesbebauungsplans, Tama 70, verwirklicht werden soll, ist der Bau eines U-Bahn-Netzes im Landeszentrum. Dabei handelt es sich nicht, um das gegenwärtig in Tel Aviv im Bau befindliche, zum Teil unterirdisch geführte Straßenbahnnetz (Light Rail), sondern um ein separates, viel größeres Netz von drei Strecken, das Metro genannt wird.

Im Januar 2020 hat die Planungsverwaltung Beratungen über den Metro-Plan aufgenommen. Das ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Genehmigung. Die Metro wird die Stadt Tel Aviv durchkreuzen und sie mit 22 anderen Städten im Norden, Osten und Süden des Ballungsraums der Wirtschaftsmetropole verbinden. Die Gesamtlänge des Streckennetzes ist auf 145 Kilometer ausgelegt. Der geschätzte Kostenpunkt liegt bei 150 Milliarden Neue Schekel, was nach dem aktuellen Wechselkurs 40 Milliarden US-Dollar entspricht.





Anschluss an Bus- und Bahnnetz

Im ersten Stadium konzentriert sich die Planungsverwaltung auf zwei der drei geplanten Linien: M1, die die Städte Kfar Saba und Rehovot verbinden soll, und M2, die im Wesentlichen von der Küstenstadt Bat Yam landeinwärts nach Petach Tikva verlaufen wird. Die Metro wird an das Linienbus- und das Straßenbahnnetz sowie ans Streckennetz der Bahngesellschaft Israel Railways angeschlossen sein. Berichten zufolge ist vorgesehen, die Planung der Metro der Firma NTA Metropolitan Mass Transit System anzuvertrauen. NTA ist auch für das Tel Aviver Straßenbahnnetz verantwortlich.


Der Bau der drei Metrostrecken ist in einer Reihe weiterer, im Rahmen des Tama-70-Plans vorgesehenen Maßnahmen eingebunden. So sollen entlang der Strecken Wohnviertel sowie Gewerbeansiedlungs- und Handelszonen errichtet werden. Dabei wird eine hohe Bebauungsdichte angestrebt, um möglichst viele Menschen, insbesondere Pendler, zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu ermutigen.

Die Zuständigkeit für Planung und Bau der Verkehrsinfrastruktur liegen hauptsächlich in der Hand staatseigener Firmen. Allerdings wird der Bau selbst in der Regel per Ausschreibung an private Unternehmen vergeben. Großprojekte werden üblicherweise von Konsortien realisiert, die sich aus israelischen und ausländischen Teilnehmern zusammensetzen.

Führende Unternehmen für Verkehrsinfrastruktur

Unternehmen	Tätigkeitsgebiet
Israel Railways 	Eisenbahngesellschaft, Bau von Bahnstrecken, Betrieb des Bahnverkehrs
Netivey Israel - National Roads Company of Israel 	Planung, Bau und Instandhaltung von Überlandstraßen, Bau von Bahnstrecken
Netivey Ayalon 	Bau und Betrieb der Stadtautobahn von Tel Aviv
NTA – Metropolitan Mass Transit System 	Bau und Betrieb des Tel Aviver Straßenbahnnetzes

ISRAEL PRÄSENTIERT STRATEGISCHE VERKEHRSPÄNE

Unternehmen	Tätigkeitsgebiet
Hoze Israel 	Straßen- und Eisenbahnbau

Quelle: GTAI-Recherchen

Mehr zu:

Israel
Infrastruktur / Straßenverkehr / Schienenverkehr / Konnektivität
Wirtschaftsumfeld

Kontakt

Manfred Tilz

Wirtschaftsexperte

 +49 228 24 993 234

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2021 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.