

Änderungsantrag zum Antrag Nr. 7 NEU

Antragssteller: Unterbezirksvorstand

Stand: 28. Juni 2012

Die Ortsvereine des SPD-Unterbezirks Mönchengladbach haben im Frühjahr 2012 ihre Stellungnahmen zur Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Mönchengladbach zusammen getragen. Die Grundlage stellt der Entwurf zum Schlussberichts dar, der im Dezember 2011 in den Rat eingebracht wurde. Der Unterbezirksparteitag beschließt auf dieser Basis die nachfolgenden Positionen als Maßgabe für das weitere Beratungsverfahren.

Sichere und attraktive Mobilität auch ohne Auto

Mönchengladbach ist als autogerechte Stadt geplant worden. Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Verkehrssicherheit und attraktive Wege für Fußgänger und Radfahrer standen bisher gegenüber dieser Zielsetzung ebenso deutlich zurück, wie ein attraktiver ÖPNV. Mönchengladbach verfügt daher über kein Radverkehrsnetz. Wege und Aufenthaltsflächen für Fußgänger sind vielfach unsicher und wenig ansprechend.

Ein zeitgemäßer Nahverkehrsplan ist überfällig. Der Straßenraum ist an vielen Stellen zu Ungunsten von Radfahrern und Fußgängern aufgeteilt. Diese Umstände sind mit dafür verantwortlich, dass der Anteil von Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie des ÖPNVs im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) unterdurchschnittlich gering ist.

Der Verkehrsentwicklungsplan muss die Zielsetzung haben, eine deutliche Steigerung der Verkehrsarten im Umweltverbund (Fußgänger, Radverkehr, ÖPNV) zu erreichen.

Bei der Straßenraumaufteilung muss Radfahrern und Fußgängern der notwendige Platz eingeräumt werden. Parken auf zu schmalen Gehwegen und die Normbreiten unterschreitende Radwege (z. B. Ruckes) darf es zukünftig nicht mehr geben.

Die nicht als Hauptverkehrsstraßen oder Verkehrsstraßen ausgewiesenen Straßen sind so weit wie möglich zu flächenhaften Tempo-30-Gebieten zusammen zu fassen. Städtebaulich zentrale Stellen, Quartiersmittelpunkte sowie Bereiche mit sensibler Anwohnernutzung (z. B. Kindergärten, Schulen, Sportanlagen etc.) sind mit dem Ziel zu überplanen, sichere Verkehrsabwicklung, Parksituation und Aufenthaltsqualität in Einklang zu bringen.

Auch die gemischte Nutzung der Verkehrsflächen (shared spaces) muss an solchen Stellen geprüft werden.

Straßen, die nicht mit Tempo-30 ausgewiesen werden, sind mit einem Radweg zu versehen. Durchgehende Radwegeachsen, beispielsweise zwischen Ost (Hardterbroich) und West (Holt) fehlen bislang völlig.

Diese müssen als eigene Straßen/Erholungsachsen nur für den Radverkehr und Fußgänger eingeplant werden.

Der Masterplanprozess MG 3.0 hat diese Forderung bereits aufgenommen und Möglichkeiten skizziert. Einzelne Lückenschlüsse wie zwischen Wickrathberg und Wanlo oder Beckrath und Wickrathberg müssen vollzogen werden.

Durch Markierung sind an manchen Stellen mit einfachsten Mitteln Radwege zu realisieren. Dies gilt zum Beispiel für die Bahnstraße und die Hohenzollernstraße.

Die „Infrastruktur“ in Form von Radstationen an zentralen Punkten incl. Auflademöglichkeiten für Elektrofahrräder muss ebenfalls geschaffen werden.

Nicht für den Autoverkehr befahrbare Wege und Gassen sind als Sekundärwegennetz für den Fußgängerverkehr zu erfassen und zu vernetzen, soweit möglich für den Radverkehr freizugeben und zumindest auf den Hauptachsen mit Wegweisungsbeschilderungen zu bestücken. Die verbleibenden Lücken im Sekundärwegennetz sollen geschlossen werden.

In Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren soll ein abgestimmtes Vorgehen in Sachen Gesamtmobilität erreicht werden. Zielsetzung muss sein, die Menschen in unserer Stadt über einen einfachen Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten zu einer differenzierten und kombinierten Anwendung von ÖPNV, Rad und Auto zu bewegen.

Wir wollen statt Autovorrang die „Mobilität aus einer Hand“. Mit attraktiven Angeboten und einem Erfolg der integrierten Gesamtmobilität kann das Nutzerverhalten entscheidend verändert und dabei stadtverträgliche Mobilität für alle Bürger erreicht werden.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stellt ein Herzstück moderner Verkehrspolitik in Mönchengladbach dar. Durch eine stärkere Nutzung können Emissionen verringert, Straßen entlastet und die Mobilität gesteigert werden.

Neben einer allgemeinen Attraktivierung muss das Netz der Buslinien von Grund auf neu geplant und strukturiert werden. So können sich kostenneutrale Verbesserungen ergeben (beispielsweise Taktung und Bedienung in den Abendstunden).

Der Übergang zwischen Bus und Bahn muss verbessert werden. Die Anbindung aller Bahn-Haltepunkte (z. B. S-Bahnhof Lürrip), eine Taktverdichtung der Bahnstrecke Dalheim-Mönchengladbach mit gleichzeitiger Bestellgarantie beim VRR und eine Verlegung des Haltepunktes Rheindahlen an die Gladbacher Straße wird gefordert. Der Ausbau des P+R-Angebotes muss voran getrieben werden.

Güterverkehr

Gerade in Bezug auf die Diskussion um den Lärmaktions- und den Luftreinhalteplan muss der notwendige Schwerlast- und Güterverkehr stärker auf geeignete Routen gelenkt werden.

Der Quell- und Zielverkehr von Unternehmen muss weiterhin sichergestellt werden.

Besonders in den Bereich SMS Meer/ Schlafhorst Business Park und Gewerbegebiet Mitte besteht Handlungsbedarf.

Besonders Wohngebiete müssen von solchen Verkehren befreit werden. LKW-Routenpläne, Durchfahrtsbeschränkungen und Netztrennungen sind notwendige Instrumente. Darüber hinaus befürworten wir die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene.

Motorisierter Individualverkehr

Mönchengladbach verfügt über ein Straßennetz, das im wesentlichen – auch unter Inkaufnahme von Komforteinbußen – ausreicht, um den motorisierten Verkehr der Zukunft abzuwickeln. Zielsetzung der Planung des motorisierten Individualverkehrs ist es, die Voraussetzungen für die notwendige Mobilität zu erhalten und gleichzeitig die negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu minimieren.

Deshalb sind nur ganz wenige Veränderungen in Zukunft sinnvoll:

- Der Ausbau des Nordrings, die Verlängerung der Künkelstraße bis zur Kaldenkirchener Straße (Nordspange) und die MIV-Netztrennung an der Graf-Haeseler-Straße dienen der Entlastung der Stadtteile Engelbeck, Eicken und Neuwerk.

Diese Maßnahmen stehen im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung Von-Groote-Straße/ Hovener Straße/ Hansastrasse/ Lockhütter Straße/ Dammer Straße / Engelblecker Straße.

- Die Krefelder Straße wird momentan ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraße nicht gerecht. Folglich muss der gesamte Straßenraum überplant und für alle Verkehrsarten, insbesondere den Radverkehr, klar gegliedert werden.
- Ortsdurchfahrten müssen durch gestalterische und/oder verkehrslenkende Maßnahmen wieder als solche kenntlich gemacht werden.
- Der Ausbau bzw. die Ertüchtigung des Straßenzugs Südstraße/ Am Gerstacker/ Otto-Saffran-Straße und der Neubau der Abbiegespur Theodor-Heuss-Straße/ Korschenbroicher Straße sind unabdingbar.

Das ist die Voraussetzung für die notwendige Entlastung der Erzbergerstraße/ Grevenbroicher Straße/ Dohler Straße und der umliegenden Wohngebiete.

- Die Volksbadstraße durchschneidet den Stadtteil Lürrip massiv. Verkehrslärm und Abgase belasten die Anwohner der Straße und der umliegenden Wohngebiete. Soziale Beziehungen werden durch die Barrierewirkung zerschnitten.

Die im VEP prognostizierte Zunahme des Verkehrs ist inakzeptabel.

Der nächste Bauabschnitt des Ausbaus Korschenbroicher Straße bis zum Knoten „MEXX“ mit direkter Anbindung an die L31 und L382 muss vorangetrieben werden, bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeits- und Verkehrsmengenre-

duzierung auf der Volksbadstraße müssen geplant und realisiert werden und der Zufluss in die Volksbadstraße durch eine mengenbeeinflussende Schaltung der Lichtzeichenanlagen am Knoten Korschenbroicher Straße/ Volksbadstraße reduziert werden.

Voraussetzung für verkehrsreduzierende Regelungs- oder Lenkungsmaßnahmen ist die Herabstufung der Volksbadstraße von der Hauptverkehrsstraße zur Verkehrsstraße.

- Die Verkehrsbelastung von Ruckes und den anliegenden Wohngebieten ist unzumutbar. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung sind unabdingbar. Der Neubau der L31n im Osten vom Ruckes stellt derzeit die einzig realisierbare Entlastungsmöglichkeit dar.
- Der Unfallschwerpunkt Mülforter Straße/Schloß-Dyck-Straße muss beseitigt werden.
- Der Ausbau der Verkehrsstraße K9 zwischen Voosen und Grotherath hat keine vorrangige Priorität, da auch hier parallel die A61 als Entlastung reicht. Ein Straßenausbau würde zu einer Verkehrszunahme in Voosen und Mennrath führen. Auch die Shuttlebusse sind kein Argument für den großen Straßenausbau.
- Der Bau einer Westtangente von der Sternstraße parallel zur Burggrafenstraße und Markgrafenstraße mit Anschluss an die Landgrafenstraße wird abgelehnt.
- Der Bau eines Teilbereichs der inneren Westtangente zwischen Hubertusstraße und Dahlemer Straße wird abgelehnt.
- Im Rahmen der aktuellen zwingenden notwendigen Einrichtung einer Umweltzone ist die Umlegung der B 57 auf folgende Trasse sinnvoll: Von der Sternstraße recht abbiegend in die Waldnieler Straße (230) fortlaufend bis zur Ausfahrt Nordpark/ Abfallumladestelle, von dort über die Straße Am Nordpark bzw. weiter über die neue Verbindungsstraße bis zur Aachener Straße gegenüber der Jet-Tankstelle. Die Umlegung der B 59 und der B 230 auf alternative Routen ist ebenfalls zu prüfen.
- Die Spange Kaldenkirchener Straße/ Viersener Straße wird abgelehnt.
- Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg, Bergstraße ist mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung zu belegen.
- Weitere Anwohnerparkzonen in den stark frequentierten Quartieren müssen eingerichtet werden.
- In Innenstadtbereichen wird auf Geschwindigkeitsausweisungen mit mehr als 50 verzichtet.
- Die Stadtteile Odenkirchen und Sasserath sollen vom LKW-Verkehr entlastet werden, der durch den Ausbau des Regioparks größer geworden ist.

Kraftfahrzeuge sollten grundsätzlich über die Autobahn mit Ausfahrt Mönchengladbach Güdderath zum Regiopark fahren.

Im Rahmen der Bauarbeiten rund um die Autobahnkreuze Wanlo und Holz sollte eine entsprechende Beschilderung für LKWs angebracht werden. Weitere Straßenbaumaßnahmen sind in Sasserath nicht erforderlich.

- Die Entlastung der B 230 von Mülfort bis zum Ortsausgang Giesenkirchen muss überprüft werden, um die Problematik von LWK- und Schwerlastverkehr zu lösen.

Alle Maßnahmen müssen im Kontext von Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung, dem Resümee der Haushaltsbefragung sowie dem MIV-Zielkonzept, dem gesamtstädtischen Parkraumkonzept, dem Zielkonzept ÖPNV, dem Zielkonzept Fahrradverkehr, dem Zielkonzept Verkehrssicherheit und dem zu erstellenden LKW-Routenkonzept überprüft und in den Verkehrsentwicklungsplan eingearbeitet werden.

A large, faint watermark logo is centered on the page. It features a stylized 'G' shape formed by concentric circles and a central vertical bar. Overlaid on this 'G' is the text 'BZMG' in a bold, sans-serif font.

BZMG