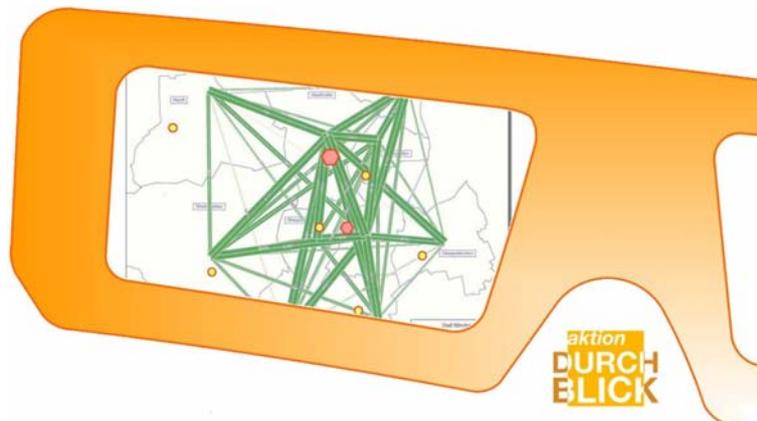


Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)

von

aktion **Durchblick** Mönchengladbach



Stand: November 2011

aktion
Durchblick
Mönchengladbach
für Transparenz und Bürgerbeteiligung



Hannelore Huber
Sprecherin
Burgfreiheit 48
41199 Mönchengladbach
Telefon (0 21 66) 60 38 60
eMail: huber@aktion-durchblick-mg.de
Internet: www.aktion-durchblick-mg.de



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des
Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Inhalt

Über „aktion Durchblick Mönchengladbach“	3
Ausgangslage	4
A. Einleitung	6
B. Verkehrsgeschehen in Mönchengladbach verwalten oder gestalten?	8
C. Handlungsmaximen	10
D. Quintessenz	11
E. Handlungskonzept der „aktion Durchblick Mönchengladbach“	12
F. Zeitschiene und Evaluierungen	20
G. Bürgerbeteiligung	22
Resümee	24



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des
Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Über „aktion Durchblick Mönchengladbach“

Hauptaufgabe und Anliegen von *aktion Durchblick* ist es, zu erreichen, dass die Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung (einschließlich Unternehmen mit kommunaler Beteiligung) die offensive Einbindung der Bevölkerung in kommunale Prozesse als demokratiepolitische Selbstverständlichkeit erkennen und akzeptieren – und das über gesetzliche Vorgaben hinaus.

Dazu

- unterstützen wir Bürgerinitiativen, ähnliche Organisationen und Zusammenschlüsse, wenn ihnen diese Einbindung nicht ermöglicht wird,
- geben wir die Erfahrung unserer Mitglieder im Umgang mit Kommunalpolitikern, Verwaltungsträgern und Projektbetreibern an jene Menschen weiter, die erstmals von der Politik des „Überfahrenwerdens“ betroffen sind und
- unterstützen Proteste und Aktionen von Bevölkerungsgruppen

Jeder, dem diese Ziele ein persönliches Anliegen sind, ist herzlich eingeladen, sich uns anzuschließen.

Nur wenn wir viele sind, können wir den wichtigen Schritt zu einer modernen Demokratie, der Teilhabe der Bevölkerung an kommunalen Planungs- und Entscheidungsprozessen, vollziehen.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Ausgangslage

Man hat den Eindruck, dass die Politik, warum auch immer, glaubt, dass durch einen verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplan alle aktuellen verkehrspolitischen Probleme erledigt sind.

Das ist ein Irrtum, denn auch hier trifft zu: nach dem VEP ist vor dem VEP.

Ein VEP hat Leitcharakter. Er ist sowohl übergeordneter Rahmenplan, als auch ein komplexes Verkehrsplanungsinstrument, das die Basis für Detailplanungen darstellt.

Der VEP legt Ziele und Strategien für die Entwicklung, den Aus-,Um- und auch Rückbau der Verkehrsinfrastruktur fest und dient als Orientierungsrahmen für Politiker, Planer und Bürger.

Ein VEP muss neben der durchlaufenden Anpassung im Rhythmus von mindestens 4 - 5 Jahren grundsätzlich überarbeitet werden. Es gilt dann die Erfahrungen und Ergebnisse der vergangenen Jahre zu analysieren und den VEP zu modifizieren und zu aktualisieren.

Er dient keinesfalls dazu, bestimmte (Eigen-)Interessen und Ziele durchzusetzen oder gar die Hoffnung damit zu verbinden, dass diese nun „auf immer festgeschrieben“ sind.

Er ist auch nicht zwingend Voraussetzung - wie immer wieder von Politik und Teilen der Verwaltung propagiert wird - Fördermittel für den kommunalen Straßen- und Radwegebau (FöRi-kom-Stra) erhalten zu können.

Maßgebend für eine Förderung ist die herausgehobene Funktion, die einer Maßnahme nach einem Gesamtkonzept oder dem Flächennutzungsplan (FNP) zukommt.

Der VEP liefert die Kriterien um die Wichtigkeit eines Vorhabens für die evtl. Aufnahme in ein Förderprogramm zu bewerten, ist jedoch nicht Bedingung für den tatsächlichen Fördersachverhalt.

Ein sachgerechter Verkehrsentwicklungsplan darf nicht allein die Ansprüche des Verkehrs berücksichtigen, sondern er ist Bestandteil der allgemeinen, qualifizierten Stadtentwicklungsplanung. Eine gesunde und attraktive Stadtentwicklung muss heutzutage hohe Anforderungen an umwelt- und umfeldrelevante Aspekte stellen und erfüllen. Diese sind dann auch zwangsläufig Maßstab für die Zielsetzungen der Verkehrsentwicklungsplanung.

Die meisten Kommunen haben das begriffen und handeln entsprechend. Es verbleiben einzelne, in denen Politiker versuchen, sich der Akzeptanz der komplexen Sachverhalte zu entziehen und in die singuläre Betrachtung der Autoverkehrsbelange herüberzuretten. Die Politik in diesen Kommunen kann oder will nicht verstehen, dass Verkehrsentwicklungsplanung sich grundsätzlich von der überholten Generalverkehrsplanung unterscheidet.

Statt wie früher beim Generalverkehrsplan die Infrastrukturansprüche des Kfz-Verkehrs als Maß aller Dinge zu Grunde zu legen, wird im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ziel- und zukunftsorientiert auf ge- oder erwünschte Verkehrszustände aller Verkehrsarten und –mittel hingearbeitet.

Das Thema „Stadtverträglichkeit“ fand Eingang in die kommunale Verkehrsplanung. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bahn, ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr) spielen dabei eine entscheidende Rolle. Stichworte dazu sind u.a.: Verkehrsberuhigung, „Straßen als Aufenthaltsraum“ und die „Stadt der kurzen Wege“.

Nicht mehr die Hinnahme einer hochgerechneten Verkehrsprognose ist das Ziel, sondern die zielorientierte Beeinflussung und Gestaltung des Verkehrsgeschehens.

Zu diesem Konzept gehört die intensive Beteiligung der Bürger als wichtiger Bestandteil des Gesamtprozesses.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Eine offensive Beteiligung der Bürgerschaft gab es bisher in Mönchengladbach nicht. In der Konsequenz bildeten sich Bürgerinitiativen, die sich lange Jahre erfolglos gegen Lärm- und andere Immissionsbelastungen in ihren Wohnumfeldern wandten.

Deren berechnete Forderungen wurden von der Politik hinhaltend zur Kenntnis genommen oder als ungerechtfertigt oder unrealistisch abgetan und vereinzelt getroffene Vereinbarungen wurden meist nicht eingehalten.

Immer wieder wurde auf eine „bevorstehende Verabschiedung“ eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) verwiesen und die dringende Notwendigkeit eines solchen herausgestellt, um überhaupt irgendwelche Maßnahmen durchführen zu können bzw. finanziert zu bekommen.

Ein externes Büro entwickelte ein so genanntes Zielkonzept, das ausschließlich einen „Prognose-0-Fall“ („Was passiert in Zukunft, wenn nichts passiert“) im Fokus hatte.

Eine breite Bürgerbeteiligung fand auch dazu nicht statt; vielmehr glaubte man, durch die Veröffentlichung von farbig gestalteten Konzeptpapieren und Erwähnung derselben auf der städtischen Homepage, der „Bürgerbeteiligung“ genüge getan zu haben. Echte und ernst gemeinte Bürgerbeteiligung sieht definitiv anders aus.

Der Politik scheint völlig entgangen zu sein, dass sich eine beträchtliche Zahl von Bürgern kontinuierlich fachliche Kompetenz erarbeitet haben, die im Ergebnis weit über die mancher Politiker hinaus geht.

Ein Gefühl dafür, dass es unabdingbar ist, über den „Prognose-0-Fall“ hinaus auch weitere Prognosen erarbeiten zu lassen und dabei die Bürger offensiv zu beteiligen, haben allenfalls einzelne Politiker entwickelt.

Hinzu kommen Fraktions- und Kooperationszwänge, die verhindern, dass andere, neue Denkweisen in entsprechendes politisches Handeln umgesetzt werden können.

Erst durch Vorgaben der EU, des Bundes und des Landes, wie z.B. die Lärminderungsplanung und die Luftreinhalteplanung kommen nun endlich die Dinge in die einzig richtige Richtung in Bewegung.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



A. Einleitung

Zweifelsfrei stellt die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans für unsere Stadt eine sehr komplexe und anspruchsvolle Herausforderung dar.

Wesentliche Arbeitsschritte sind bisher geleistet worden: Auswertungen der Strukturdaten und des Mobilitätsverhaltens, Analyse der Netze und Erreichbarkeiten, Prüfung der Verträglichkeiten und Gefährdungen, Gesamtschau und Überlagerung aller Analyseergebnisse.

In die Zukunft geschaut wurde ebenfalls: Ein so genannter „Prognose-Null-Fall“ (Prognose 0) wurde berechnet.

Auf gut deutsch: Was passiert, wenn nichts passiert, oder wie werden sich die Verkehre weiterentwickeln, wenn keinerlei Eingriffe oder Änderungen im Gesamtsystem vorgenommen werden?

Aufgenommen wurden ebenfalls Wunschvorstellungen der Politik und einige wenige Meinungsäußerungen aus der Bürgerschaft.

Darauf satteln nun Netzkonzepte für alle Verkehrsarten auf, die den Weg weisen sollen, wie die absehbare Verkehrsentwicklung (siehe Prognose 0) bewältigt bzw. verwaltet werden kann.

„Alles bestens“ - oder doch nicht?

Die **Kritik** setzt auf verschiedenen Ebenen und an unterschiedlichen Stellen an:

- Es gibt einige grundsätzliche Entwicklungstrends, die nicht außer Acht gelassen werden können:
 - Langsam aber stetig abnehmende Bevölkerungszahlen
 - Bei hoher Arbeitslosigkeit/sich stark entwickelnder Altersarmut ergibt sich lokal zurückgehender Mobilitätsbedarf (besonders im motorisierten individuellen Berufsverkehr)
 - Mittelfristig steigende Betriebskosten im motorisierten Verkehr
 - Langsam zunehmendes Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein (daraus resultierend: Kritisches Mobilitätsbewusstsein)
 - Beginnender Bewusstseinswandel in der Stadtentwicklungsplanung und –politik
 - Kommunale Überschuldung (so gut wie keine Finanzmittel für verkehrsbezogene Investitionen)

Im Laufe der letzten Jahre haben sich auch wesentliche Rahmenbedingungen in der Verkehrsentwicklungsplanung verändert.

Es sind (überwiegend abgeleitet aus EU-Vorgaben) zusätzliche Fachplanungen hinzugekommen (z.B. die Nahverkehrsplanung, Strategische Umweltprüfung z.B. die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) Luftreinhalteplanung, Lärminderungsplanung).

Die Bekämpfung der autoverkehrlichen Auswirkungen (Lärm und Abgase) in den Straßenräumen wurde von der Gesetzgebung deutlich in den Vordergrund gerückt.

Deshalb sind Ausarbeitung und sukzessive Umsetzung entsprechender Aktionspläne inzwischen vorgeschrieben.

Resultierend aus der unmittelbaren und mittelbaren Betroffenheit von Auswirkungen verkehrsbedingter Belästigungen haben sich mehr und mehr BürgerInnen sachkundig gemacht.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Folglich reagiert die Öffentlichkeit immer kritischer sowohl auf die Fortsetzung der unbeeinflussten Verkehrsentwicklung („weiter so wie bisher“), als auch auf „Patentrezepte alten Stils“, deren Auswirkungen meist nicht zu Ende gedacht wurden und sich folglich oft ins unerwünschte Gegenteil verkehren.

- Viele politische Vertreter, die über die zukünftige Behandlung des Verkehrsgeschehens zu entscheiden haben, stellen sich den eigentlichen Herausforderungen nicht. Vielfach fehlt das erforderliche Wissen, oft auch das Wollen, sich intensiv mit den Dingen zu beschäftigen. Besonders kritisch ist es, wenn beides fehlt.

Die Thematik ist zweifelsfrei komplex, vielleicht auch kompliziert, aber bei Entscheidungen mit derartiger Tragweite muss man erwarten dürfen, dass sich verantwortungsvolle Mandatsträger gewissenhaft einarbeiten.

Stattdessen ist zu erkennen, dass viele Politiker der gesamten Diskussion ein schnelles Ende bereiten wollen, indem sie den VEP so schnell wie möglich verabschieden.

Damit hoffen sie, sich einer vertieften Beschäftigung mit dem Thema entziehen und schwierige und lästige Diskussionen mit Betroffenen - also den Bürgern – vermeiden zu können.

Aus Sicht solcher Politiker nachvollziehbar: Der Aufwand dient nicht der politischen Eigenprofilierung. Im Gegenteil. Unqualifizierte Äußerungen (mangels besseren Wissens) könnten einen erheblichen Imageschaden auslösen.

Der Trugschluss dieser Politiker ist allerdings, zu glauben, dass in diesem Themenkomplex ein formaler Beschluss alle Diskussionen beenden könnte.

Eher das Gegenteil wird der Fall sein: Informierte, sachkompetente Bürger werden sich einbringen und die Formalie qualifiziert ad absurdum führen. Quintessenz: Stillstand und Sackgasse und erhebliche Glaubwürdigkeitsverluste.

- Im Fadenkreuz all dieser Ansprüche, Herausforderungen und Kritik befindet sich die planende Verwaltung oftmals zu Unrecht, aber von mancher Seite (zur Ablenkung eigener Unzulänglichkeiten) gern gezielt dorthin gerückt.

Seit Jahren - ja seit Jahrzehnten - versucht das „Rumpf-Team“ der Mönchengladbacher Verkehrsplaner allen Anforderungen gerecht zu werden.

„Aus der Not geboren“ beschränkt man sich auf das Allernotwendigste, das gerade noch sachgerecht und gewissenhaft Leistbare.

Für eine konsequente und zukunftsgerichtete Durcharbeitung von Alternativen ist die personelle Kapazität derzeit einfach nicht vorhanden.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des
Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



B. Verkehrsgeschehen in Mönchengladbach verwalten oder gestalten?

„Verwalten“ bedeutet:

Der Verkehrsentwicklungsplan wird gemäß einer „alten“ Beschlussvorlage mit den aus dem „Planungsfall 0“ abgeleiteten Netzentwürfen („was passiert, wenn nichts passiert“) verabschiedet (s.o.).

Konsequenzen:

- Fehleinschätzungen seitens Politik zur Tragweite eines verabschiedeten VEP
- Entsprechend ihren Möglichkeiten hätte die Verwaltung den Arbeitsauftrag VEP abgeleistet; das beauftragte Büro (BSV Aachen) könnte „die Schlussrechnung stellen“.
- Die Politik scheint damit die Hoffnung zu verbinden ein kompliziertes General-Thema weniger auf der Tagesordnung zu haben.
- Zahlreiche verkehrspolitisch unbequeme Themen wären, so scheint die Meinung vorzuherrschen, damit „in einem Aufwasch vom Tisch“.
- Viele kritische, konstruktive aber auch unbequeme Fragen aus der Bürgerschaft könnte man mit dem politisch beschlossenen Fachgutachten „erschlagen“.
- Vor fachlich qualifizierten Bürgergruppen, Initiativen und Einzelpersonen würde (so scheint man zu hoffen) eine hohe Hürde aufgebaut, die die zukünftige Berücksichtigung alternativer Lösungsvorschläge deutlich eindämmen würde.

Folglich würden weite Kreise der Bevölkerung die Planung nicht akzeptieren; die Diskussionen zum und im Zusammenhang mit dem VEP wären keineswegs abgeschlossen.

- Die Ergebnisse noch ausstehender, teilweise in Arbeit befindlicher Fachplanungen zur Luftreinhaltung und Lärminderung, die Nahverkehrsplanung und weitere Untersuchungen zur Umwelt- und Wohnumfeldverbesserung könnten nicht mehr in das Gesamtplanwerk einfließen.
- Sich daraus ergebende Erkenntnisse und Auflagen würden den frisch verabschiedeten VEP mit den gewählten Netzkonzepten ad absurdum führen.
- In der derzeitigen Beschlusslage würden investive Maßnahmen für den Individualverkehr festgeschrieben, die nur aus „alten“ politischen Sichtweisen entstanden sind, ohne als einzig mögliche Lösung abschließend nachgewiesen zu sein.
- Dass solche Baumaßnahmen vor dem Hintergrund der desolaten Haushaltslage in den „Sphären irrationaler Utopien“ dümpeln, würde hingenommen.
- Gleichzeitig würde weiterhin die Gefahr bestehen, dass fehlende Neubaumaßnahmen (wie durch zahlreiche Beispiele aus der Vergangenheit belegbar) Bürgerwünsche nach Verkehrsberuhigung in Quartieren blockieren.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



„Gestalten“ bedeutet:

Der Verkehrsentwicklungsplan wird im Sinne des Wortes als fortlaufende Entwicklungsplanung verstanden.

Kontinuierlich werden Erkenntnisse aus sektoralen Planungen analysiert, mit Bestandsinformationen abgeglichen und in weitergehende Konzepte eingearbeitet.

Besonders das Einbeziehen alternativer Netzüberlegungen spielt dabei eine große Rolle.

Daraus wird sich letztendlich ergeben, wie, wo und wie viel Geld für nachweislich unbestreitbar erforderliche und von Betroffenen akzeptierte Maßnahmen ausgegeben werden muss.

Konsequenzen:

- Für eine kontinuierliche und qualifizierte Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung müssen verwaltungsinterne Planungskapazitäten erhöht werden. Eine Personalaufstockung würde sich mindestens selbst finanzieren, da auf diese Weise kostenträchtige Fehlentwicklungen (wie in der Vergangenheit geschehen) zu vermeiden wären.
- Vorgeschriebene, teilweise in Arbeit befindliche Gutachten (Lärminderung, Luftreinhalteplan usw.) könnten in weitere Netzüberlegungen einfließen und zur Vermeidung radikaler Eingriffe, wie z.B. Vollsperrungen, beitragen.
- Parteipolitisch geprägte Wünsche, Forderungen oder vermeintliche „Patentrezepte“ würden unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsgefüge analysiert und bewertet; entweder stellen sich diese als umfassend stichhaltig bestätigt heraus oder sie werden widerlegt und damit verworfen. Das würde die latenten Spekulationen und Mutmaßungen beenden und erheblich zu sachgerechten Diskussionen beitragen.
- Die Bürgerschaft würde ein transparentes System vorfinden, das jederzeit einsehbar, logisch nachvollziehbar und damit Akzeptanz fördernd wirken würde.
- Auch hier würde gelten, dass alle Wünsche, Forderungen und auch Illusionen einer qualifizierten Prüfung zu unterziehen wären und durch das, für alle nachvollziehbare, Gesamtsystem unstrittige, sachgerechte Empfehlungen ausgesprochen werden könnten.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



C. Handlungsmaximen

1. Die abschließende Diskussion der Verkehrsnetze ist auszusetzen, bis alle zur qualifizierten Beurteilung erforderlichen Informationen (z.B. die Ergebnisse der Luftreinhalteplanung, der Lärminderungsplanung (mit den daraus abgeleiteten Aktionsplänen), der überarbeiteten Nahverkehrsplanung und weiterer Basisplanungen vorliegen.

Erst dann ist eine seriöse Diskussionsgrundlage für die Wichtung und Wertung zukünftiger Verkehrsnetze gegeben.

2. Um die vollständige Bandbreite möglicher Entwicklungen erkennen zu können sind alle technischen Möglichkeiten zu nutzen, alternative Szenarien zu simulieren. Die Ergebnisse sind sachgerecht und umfassend mit der Politik **und** der Bürgerschaft zu diskutieren.
3. Die Ergebnisse der gleichberechtigten Diskussion mit Politik und Bürgerschaft stellen die Basis für die weitere Verwaltungsarbeit dar. Mittels eines Handlungsleitfadens wird die Verwaltung darauf verpflichtet, alle zielführenden Maßnahmen zu ergreifen, die zur Erreichung der gewünschten Verkehrsentwicklung erforderlich sind.

Für Mönchengladbach bedeutet das zweifelsfrei, dass ein besonderes Augenmerk auf die Anteile der einzelnen Verkehre am gesamten Mobilitätsaufkommen (Modal-Split) zu richten ist.

Zahlreiche Verkehrsfachleute vertreten den Standpunkt, dass Veränderungen im Mobilitätsverhalten nur in geringem Umfang generierbar sind. Dies trifft zu, wenn man die üblicherweise vorhandene Verkehrsmittelwahl zugrunde legt.

In Mönchengladbach haben wir allerdings eine stark abweichende Sondersituation: Der Radverkehrsanteil in unserer Stadt liegt lediglich bei 7% (prognostiziert für 2015: 6%).

Bei dem quasi nicht vorhandenen Radverkehrsnetz (und dem überwiegend schlechte Zustand der vorhandenen Fragmente) ist das kein Wunder.

Vergleichbare Städte weisen Radverkehrsanteile von ca. 10-15% auf. In unserer Nachbarstadt Krefeld werden fast 30% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Es geht also auch anders!

Auch der Anteil der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel ist in unserer Stadt nicht überproportional (16%, prognostiziert für 2015: 15%).

Es gibt also ausreichend Veranlassung, in Simulationsverfahren zu prüfen, wie sich der Anteil der Auto-Nutzer reduziert, wenn der Rad- und Öffentliche Verkehr angemessen gefördert würden.

Die Simulationsergebnisse könnten dazu führen, dass zahlreiche Straßen in ihrer bisherigen bzw. angedachten Verkehrsbedeutung zurückzustufen wären.

Auch könnte es dazu kommen, dass Ausbaumaßnahmen (die zurzeit als erforderlich angesehen werden) hinfällig werden und wesentlich größere Spielräume für die Gestaltung verkehrsberuhigter, wohnumfeldgerechter, leiserer, sauberer und sicherer Bereiche entstehen.

So wären Millionen zu sparen! Geld, das die Stadt Mönchengladbach ohnehin nicht hat.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



D. Quintessenz: Mönchengladbach steht an einem Scheideweg!

- Wollen wir eine Verkehrsplanung, wie sie unsere Stadt seit Jahrzehnten mit immer wieder neuen, kostenträchtigen Ausbaumaßnahmen und den vielfältigen, negativen Begleiterscheinungen geprägt hat?

Oder:

Wollen wir einem sachlichen, fundierten, transparenten und allseitig akzeptierten Umgang mit den Mobilitätsanforderungen in unserer Stadt gerecht werden?

- Wollen wir weiterhin kostenintensiven, spekulativen Problemlösungen das Wort reden?

Oder:

Wollen wir uns auf das besinnen was da ist, was bei intelligenter Handhabung zu Lösungen führt, die einen verantwortungsvollen Umgang mit den kaum noch vorhandenen Finanzmitteln, den hoch belasteten Umwelt- und Umfeldgegebenheiten ermöglicht und den Bürgerforderungen nach Transparenz und Nachvollziehbarkeit entspricht?

Wir müssen endlich den richtigen Weg einschlagen:

Politik, Verwaltung und Bürgerschaft im transparenten, sachlichen und fairen Dialog auf Augenhöhe!



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



E. Handlungskonzept der „aktion Durchblick Mönchengladbach“

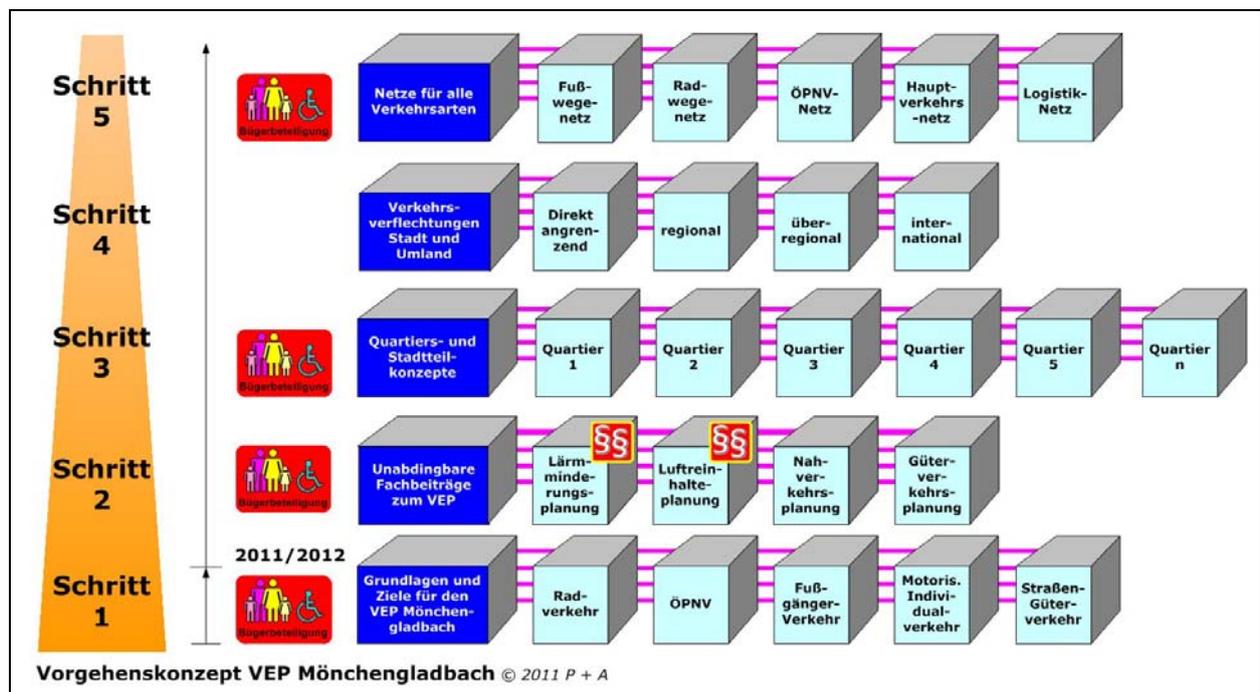
Derzeit wird aus politischen Kreisen gefordert und angekündigt, den Verkehrsentwicklungsplan „endlich abschließend zu beschließen“.

Mögliche Beweggründe für dieses Ansinnen sind oben beschrieben.

Auch die damit verbundenen Unzulänglichkeiten und Probleme wurden bereits angesprochen.

Dieser Auffassung schließen sich aktion Durchblick und die relevanten Bürgerinitiativen nicht an.

Vielmehr sind sie übereinstimmend der Meinung, dass es erforderlich ist, den Verkehrsentwicklungsplan in mehrere "Schritte" aufzuteilen:



- Schritt 1 **Grundlagen und Ziele** ... definieren
- Schritt 2 **Unabdingbare Fachbeiträge** ... liefern
- Schritt 3 **Quartiers- und Stadtteilkonzepte** ... entwickeln
- Schritt 4 **Verkehrsverflechtungen mit dem Umland** ... ermitteln
- Schritt 5 **Netze für alle Verkehrsarten** ... festlegen

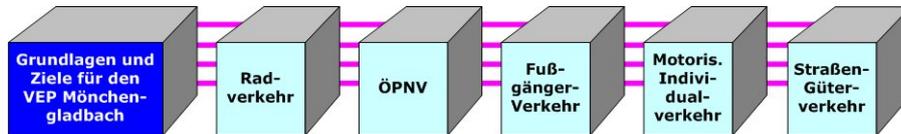


Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Schritt 1



Im ersten Schritt „**Grundlagen und Ziele**“ werden die bisherigen Arbeitsergebnisse aus der Bestandsaufnahme und Analyse zusammengefasst.

Sie werden ergänzt durch einen **klar definierten Zielkatalog mit eindeutigen Zeithorizonten** (z.B. Radverkehrsanteil im Modal-Split bis 2015 > 10 % / bis 2020 > 15 %) und Empfehlungen zu allen Problemfeldern und Verkehrsarten.

Die Definition dieses Zielkatalogs ist von großer Wichtigkeit, da alle aktuell anstehenden Entscheidungen mit Verkehrsbezug daran zu messen sind, ob sie diesen Zielsetzungen förderlich sind, oder diese behindern.

Die Definition allgemeiner, realistischer und verbindlicher Ziele erfolgt in Abstimmung zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik.

Eine präjudizierende Definition der Netze für die verschiedenen Verkehrsarten wird zu diesem Zeitpunkt nicht vorgenommen (bzw. ausgesetzt). Diese kann sich sachgerecht erst aus den Ergebnissen der nachfolgenden Bearbeitungs-Schritte ergeben.

Dieser erste Teil des VEP „**Grundlagen und Ziele**“ kann in 2011/2012 verabschiedet werden.

Bürgerbeteiligung in diesem Schritt



Mobilitätspolitik ist ein Schlüsselbereich für die nachhaltige, zukunftsfähige Entwicklung der Stadt.

Deshalb müssen die Bürger an den Vorgaben des zukünftigen Modal Splits beteiligt werden.

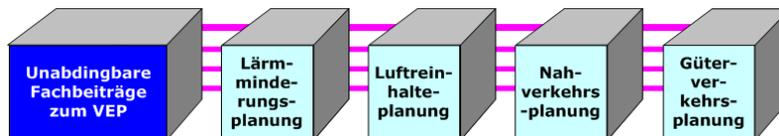


Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Schritt 2



Im zweiten Schritt „**Unabdingbare Fachbeiträge**“ werden die Ergebnisse der sektoralen Fachpläne zusammengefasst.

Zum Teil sind derzeit die Fachbeiträge (Nahverkehrsplan, Luftreinhalteplan, Lärm-minderungs-plan, Güterverkehr ...) noch in Bearbeitung; zum Teil wurde mit der Bearbeitung noch nicht begonnen.

Zur sachgerechten und umfassenden Bearbeitung nachfolgender Schritte sind diese Erkenntnisse von ausschlaggebender Bedeutung, wenn fundiert über alternative Ansätze diskutiert werden soll.

Die Abtrennung vom Schritt 1 öffnet das erforderliche Zeitfenster zur sachgerechten Bearbeitung. Allerdings sollte zur Vorlage dieses Schrittes 2 eine klare zeitliche Vorgabe ausgesprochen werden.

Bürgerbeteiligung in diesem Schritt



Lärm-minderungs-planung

Die EU gibt vor, dass die Öffentlichkeit „ausreichend zu informieren und einzubinden ist“.

Warum diese EU-Vorgabe?

Bürger kennen ihr Wohnumfeld und sind deshalb in der Lage Informationen und Hinweise zu geben, die Außenstehende, seien es auch Fachleute, nicht „sehen“ oder wahrnehmen, weil ihnen die Ortsnähe und der Einblick in das tägliche Geschehen fehlen.

In einem ersten Schritt wurde in Mönchengladbach die Möglichkeit geschaffen, dass Bürger im Rahmen einer Offenlegung ihre Erfahrungen und Sichtweisen darzulegen.

Im Lärmaktionsplan werden „Auslösewerte“ definiert (keine justiziablen „Grenzwerte“, wie bei der Luftreinhalteplanung).

Nach einer weiteren Offenlegung beschließt der Mönchengladbacher Rat den Lärmaktionsplan endgültig.

Diese Vorgehensweise erfüllt nur die Mindeststandards einer sinnvollen Bürgerbeteiligung.

Richtig hingegen wäre: Umfassende Information, Befragung und Beteiligung, wie diese Beispiele für eine qualifizierte Bürgerbeteiligung bei der Lärmaktionsplanung zeigen:

„Essen soll leiser werden“:

<http://www.essen-soll-leiser-werden.de/dito/forum?action=subscription>

„Köln aktiv gegen Lärm“:

<http://www.stadt-koeln.de/3/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/laermaktionsplanung/>



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Luftreinhalteplanung

Die Federführung für die Luftreinhalteplanung liegt bei der Bezirksregierung.

Gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist bei der Aufstellung des Luftreinhalteplanes die Öffentlichkeit zu beteiligen.

Die Gründe dafür entsprechen im Wesentlichen denen der vorstehenden Ausführungen zur „Lärminderungsplanung“

Bei der Entwicklung des Luftreinhalteplanes hat jeder Bürger die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise (über die der Kommune hinaus) unmittelbar und formlos bei der Bezirksregierung Düsseldorf einzubringen.

Diese Möglichkeit wurde ihnen seitens der Stadt nicht publiziert.

Analog zum Bauleitplanverfahren findet eine Offenlegung der Planung durch die Bezirksregierung auch „vor Ort“ in Mönchengladbach statt.

Genau wie im Bauleitplanverfahren können die Bürger Hinweise, Einwände oder Anregungen abgeben.

Bei der Luftreinhalteplanung sind justitiable „Grenzwerte“ definiert. Deren Einhaltung sind allgemein verbindlich. Bürger haben darauf einen unmittelbaren Rechtsanspruch.



Nahverkehrsplanung

Die „aktuelle“ Nahverkehrsplanung datiert aus Dezember 1997 (!) und wurde von der damaligen Stadtwerke Mönchengladbach GmbH erstellt.

Eine formale Bürgerbeteiligung ist bei der Nahverkehrsplanung nicht vorgesehen.

Trotzdem ist es, über die Haushaltsbefragung (Auswahl nach dem Zufallsprinzip) zum Mobilitätsverhalten in Mönchengladbach (2010) hinaus, dringend erforderlich, die Bürger aktiv einzubinden.

Die Haushaltsbefragung aus 2010 wurde bislang noch nicht ausgewertet.

Für die Bürger wird zunehmend die „Intermodale Mobilität“ wichtig, die beispielsweise durch gute Übergänge innerhalb des Nahverkehrs und die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV sichergestellt werden muss.

Ein weiterer, wesentlicher Teil von Bürgerbeteiligung in der Nahverkehrsplanung ist die kontinuierliche Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Nahverkehr für Menschen mit Handicaps und Senioren, damit deren individuelle Mobilität erreicht und gewahrt bleibt.



Güterverkehrsplanung

Eine formale Bürgerbeteiligung ist bei der Güterverkehrsplanung nicht vorgesehen.

Güterverkehrslogistik ist als integrierte Planung und Organisation der Wirtschafts- und Warenströme zu verstehen. Für diese Aufgaben ist der Einsatz hochqualifizierter Fachleute unabdingbar.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Die Schnittstellen zur Verkehrsentwicklungsplanung bestehen in der Auswahl und Inanspruchnahme bestimmter Trassen im allgemeinen Verkehrswegesystem der Städte durch Schwer- und Güterfahrzeuge.

Zwar sollen die Schwerverkehrszahlen in MG durchschnittlich bei „nur“ ca. 5-6 % (maximal bei 10 %) des motorisierten Individualverkehrs (MIV) liegen, problematisch ist allerdings die Tatsache, dass die Belastungen durch den Lkw-Verkehr im Hinblick auf Lärm und Abgase etwa beim **Zehnfachen** eines PKW liegen.

Hinzu kommt, dass der Anteil des Lkw-Verkehrs an den Straßenschäden ebenfalls um ein Vielfaches über den Schäden liegt, die Pkw-Verkehre verursachen.

Es ist erforderlich, den Sorgen Betroffener Rechnung zu tragen und auch bei der Festlegung bevorzugter Güterverkehrsrouten das Meinungsbild der Bürger einzuholen.

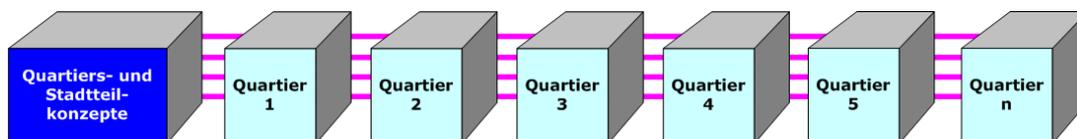


Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Schritt 3



In dem dritten Schritt „**Quartiers- und Stadtteilkonzepte**“ wird die Bearbeitung herunter gebrochen auf „nachbarschaftlich überschaubare“ Bereiche.

Ob die derzeitige Aufteilung der Stadtbezirke oder kleinteiligere Strukturen geeignete „Räume nachbarschaftlicher Überschaubarkeit“ sind, ist in Abhängigkeit der bis dahin gewonnenen Erkenntnisse noch zu definieren.

Stadtentwicklungsplanung versucht die Voraussetzungen zu schaffen, um Entwicklungsmöglichkeiten einen ordnenden Rahmen zu geben.

Gesamtstädtische Entwicklungschancen zu erkennen, sie zu befördern und sie im Rahmen zukunftssicherer Kriterien Realität werden zu lassen ist eine wichtige Aufgabe, die besonders dann gute Perspektiven hat, wenn sie auf funktionsfähigen Stadtbereichen aufbaut.

Funktionierende Stadtquartiere bestehen u.a. auch aus baulich-räumlichen Elementen, wie Gebäude, Straßen, Parks, die von Bewohnern, Besuchern, dort arbeitenden Menschen genutzt werden. Deren Selbstverständnis im Mobilitätsverhalten liefert den Grundstock für die Diskussion der Funktionsfähigkeit des stadtteilbezogenen und auch des gesamtstädtischen Verkehrsgeschehens.

Auch für die Erstellung dieser Stadtteilkonzepte sollte eine eindeutige zeitliche Vorgabe gemacht werden.

Bürgerbeteiligung in diesem Schritt



Stadtentwicklung mit Perspektive bedarf intensiver Bürgermitwirkung. Die Identifikation der Bürgerschaft mit ihrem Wohnquartier, ihrem Arbeits-, Lern- und Lebensumfeld gilt es zu fördern, die besondere Orts- und Situationskenntnis gilt es zu nutzen.

Die Erkenntnis der Auswirkungen des eigenen Mobilitätsverhaltens liefert die Basis für einen verantwortungsvollen Umgang mit Mobilität.

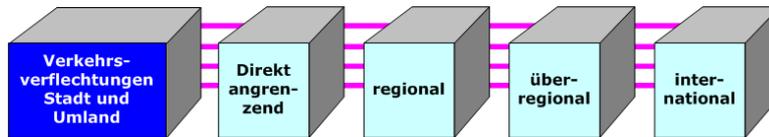


Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des
Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Schritt 4



Im Schritt 4 „**Verkehrsverflechtungen mit dem Umland**“ werden die verkehrlichen Verflechtungen in der Fläche qualifiziert aufbereitet und zwar übergeordnete, regionale Verkehre, sowie stadtgebietsbezogene Ein- und Auspendler.

Neben der reinen Mengenerfassung ist besonders wichtig, Erkenntnisse über die Fahrtzwecke und die Beweggründe zur Verkehrsmittelwahl zu gewinnen.

Nur so wird es möglich sein, gezielt bedarfsbezogene Angebotsstrukturen zu entwickeln, die letztendlich auch zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse beitragen.

Die Bearbeitung dieses Schrittes kann bereits parallel zu Schritt 2 beginnen.

Bürgerbeteiligung in diesem Schritt



Hierbei handelt es sich um einen übergeordneten Entwicklungsschritt, in den die Bürger zumindest informell eingebunden werden sollten.

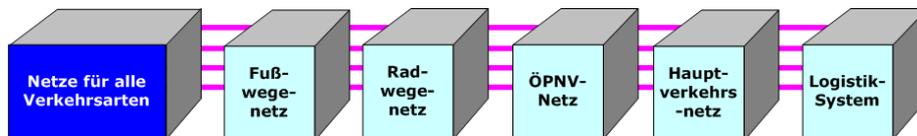


Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Schritt 5



Im Schritt 5 „**Netze für alle Verkehrsarten**“ werden zunächst alle sektoralen und bereichsbezogenen Informationen aus den bisherigen Schritten hinsichtlich gegenseitiger Abhängigkeiten und Plausibilitäten abgeprüft.

Dabei werden sich Ziel- und Machbarkeitskonflikte ergeben, für deren Lösung je nach Zielsetzung verschiedene Varianten zur Verfügung stehen werden.

Die sachgerechte und offene Diskussion dieser oder weiterer neu entwickelter „Kompromissvarianten“ mit Bürgerschaft, Interessengruppen, Politik und Verwaltung ist Voraussetzung für die verbindliche Definition der Netze für alle Verkehrsarten.

Nur auf diesem Weg ist eine angemessene Berücksichtigung aller Belange und eine umfassende, allseitige Akzeptanz der dann zu treffenden politischen Entscheidungen zu erzielen.

Bürgerbeteiligung in diesem Schritt



Die Bürger sind an der Festlegung der Netze für alle Verkehrsarten im Sinne vorstehender Ausführungen zu beteiligen.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



F. Zeitschiene und Evaluierungen

Verkehrsentwicklungsplanung sollte einerseits ein in sich schlüssiges System sein.

Andererseits steht sie hinsichtlich Basisinformationen, Problem- und Chancenwichtung, Chancenwertung, Handlungssträngen und Zielhorizonten in direkter Abhängigkeit zur übergeordneten Stadtentwicklungsplanung.

Verkehrsentwicklungsplanung ist als fortlaufender Prozess zu begreifen, der nicht durch politische Entscheidungen willkürlich zu irgendeinem Abschluss gebracht werden kann.

Es wird diesem elementaren Sachthema nicht gerecht, es mit parteipolitisch eingefärbten Floskeln zu belasten.

Verkehrsplanung „nach Gutsherrenart“ – hier noch eine Umfahrungsstraße, da noch ein Straßenausbau – zur Befriedung politischer Partikularinteressen, sind nicht mehr vermittelbar, wenn sie fach- und sachlich nicht begründbar sind.

Politisch zu entscheiden ist **aktuell** die grundsätzliche Ausrichtung der VEP-Bearbeitung, verbunden mit anzustrebenden Zielhorizonten; nicht mehr aber auch nicht weniger.

Dabei ist zu beachten, dass sich die Handlungsspielräume in den letzten Jahren verengt haben, wie bei den Fachbeiträgen zur Luftreinhalteplanung und Lärmaktionsplanung zu erkennen ist.

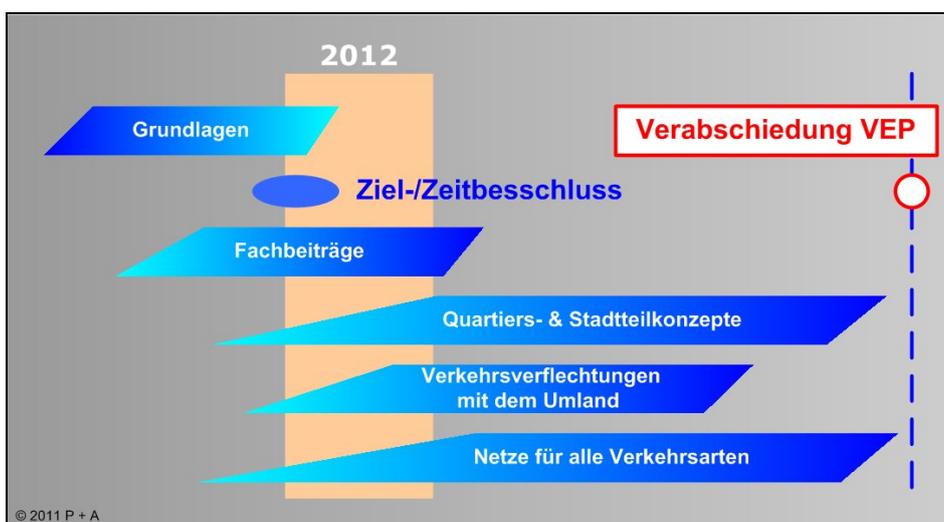
In diesem Spektrum eingeschränkter Möglichkeiten gilt es klare Zielvorgaben zu definieren und ihnen eindeutige Zeitziele zuzuordnen.

Nur so ist es möglich, die bisher in Mönchengladbach politisch übliche Unverbindlichkeit durch eindeutige, überprüfbare Maßstäbe abzulösen.

Der Zielerreichungsgrad kann mit Hilfe einer Veränderung des Modal-Splits (Kenngröße über das Verhältnis der Verkehrsarten zueinander) ausgedrückt werden.

Veränderungen zugunsten des „Umweltverbundes“ (Radfahrer, Fußgänger, Bus- und Bahnnutzer) signalisieren den Erfolg im Bemühen um die allgemeine Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastungen, da diese in erster Linie durch individuelle motorisierte Verkehrsmittel (Pkw und Lkw) verursacht werden.

Dass diesbezüglich ein hoher Handlungsdruck besteht, belegen alle bisherigen Untersuchungen.



Evaluierungen haben vor allem die Aufgabe, den Zielerreichungsgrad zu ermitteln. Vielfach ist auch von Erfolgskontrolle die Rede.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Ist sie darauf gerichtet, die Wirkungen (intendierte Wirkungen des Handlungsprogramms = Ziele ebenso wie nicht intendierte Wirkungen) zu erfassen und zu ermitteln, ob und inwieweit die beobachtbaren Veränderungen auf das Handlungsprogramm (kausal) zurückzuführen sind, kann von Wirkungsanalysen gesprochen werden.

Unbeschadet eines laufenden, politisch begleiteten Projektcontrolling ist ab **Schritt 2** eine Evaluierung des jeweils vorangegangenen Bausteins durchzuführen, bei der u.a. festzustellen ist,

- ob die definierten Ziele in den vorgegebenen Zeiträumen erreicht wurden, bzw. um ggf. Anpassungen zur Zielerreichung vorzunehmen, und/oder
- Änderungen der Ziel-/Quellstrukturen und deren Auswirkungen einzuarbeiten und/oder
- Erkenntnisse der laufenden Stadtentwicklungsplanung einzubeziehen sind.

Evaluierungen sind auch nach Abschluss des Bausteins 5 in regelmäßigen Abständen (z.B. alle 4 bis 5 Jahre) durchzuführen.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Resümee

Die Mönchengladbacher Verkehrsplanung krankt seit Jahren daran, dass es – nicht zuletzt unter teilweise massiver politischer Einflussnahme – keine integrativen Planungsansätze im Rahmen einer geordneten Stadtentwicklung gibt, die die Flächennutzungsplanung, also auch die Planung von Gewerbeflächen und Gewerbeansiedlungen, die Entwicklung von Versorgungsbereichen, von Bildungsstandorten, die Wohnumfeldplanung u.a. als umfassendes Koordinierungskonzept anerkennen.

Gerade in der politischen Szene wird vielfach der veralteten, von der Generalverkehrsplanung herrührenden Denkweise einer belastungsabhängigen Verkehrsgestaltung angehangen, ohne die Chance einer zielorientierten Beeinflussung und Gestaltung, die eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) bietet, zu erkennen, oder erkennen zu wollen.

Mit der nicht nachzuweisenden Behauptung, dass Finanzierungsunterstützungen seitens Bund und/oder Land einen verabschiedeten VEP bedingen würden, wird sowohl aus der Politik als auch aus der Verwaltung behauptet, dass daher die schnelle Verabschiedung eines VEP unabdingbar sei.

Auf teilweise dogmatische Weise versuchen einzelne politische Gruppierungen, aber auch Personen, trotz vielfältiger und eindeutiger Gegen-Indikatoren die jahrelange Auto-Vorrang-Politik in Mönchengladbach aufrecht zu erhalten.

Seit Jahren versuchen eben diese Gruppierungen und Einzelpersonen (teilweise sogar aus der Verwaltung) auf unterschiedlichste Weise Bürgern und Bürgerinitiativen inhaltlich darzulegen, warum etwas nicht machbar sei und warum es nur „diese eine (bisher übliche)“ Vorgehensweise gebe.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftreinhalteproblematik wurde lange Zeit auch argumentiert, dass dazu erst dann etwas unternommen werden könne, wenn der VEP verabschiedet sei.

Inzwischen sollte jedem Verantwortlichen hinlänglich klar sein, dass die Verbindlichkeiten der Luft- und Lärmproblematik prägende Elemente der Verkehrsentwicklungsplanung sein müssen, um denselben nicht ad absurdum zu führen.

Logischerweise muss sich das auch in der Formulierung klarer Zielvorgaben mit eindeutigen Zeitfenstern widerspiegeln.

Bei der Entwicklung des VEP in Mönchengladbach fehlt es nach Einschätzung von „aktion Durchblick“ an durchgängigem, nachvollziehbarem und strukturiertem Vorgehen.

Deshalb wurde dieses VEP-Vorgehenskonzept erarbeitet.

Danach wird der VEP in fünf Schritten entwickelt, wobei der aktuellen Situation mit der politischen Verabschiedung einer eindeutigen Ziel-/Zeitstruktur eine besondere Leitfunktion zukommt.

Mit diesem Vorgehenskonzept kann Mönchengladbach den Weg aus dem Dilemma des reinen „Verwaltens der Verkehrssituation“ heraus zum wirklichen „Gestalten der Verkehrsentwicklung“ finden.

Von verkehrspolitischen Entscheidungen sind alle Mönchengladbacher Bürger betroffen.

Aus diesem Grund gilt es, die Bürger frühzeitig, umfassend und offensiv an der Verkehrsentwicklungsplanung zu beteiligen; und dies nicht nur oder erst dann, wenn es gilt, gesetzliche oder EU-Vorgaben umzusetzen.

Als ein Hilfsmittel wird empfohlen, ein internetbasiertes und dialogfähiges „Offenes Verkehrsportal Mönchengladbach“, das über die Entwicklungsschritte des VEP hinaus die Verkehrsentwicklung begleitet und als permanente Kommunikationsbasis zwischen Bürgern, Verwaltung und Politik fungiert.



Gestalten statt Verwalten!

Vorgehenskonzept für die Weiterentwicklung des Mönchengladbacher Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)



Dies kann und darf aber den persönlichen Dialog aller Beteiligten und Interessierten untereinander nicht ersetzen.

Eine sachgerechte und zukunftsorientierte Verkehrsentwicklungsplanung, die von der breiten Öffentlichkeit getragen wird, eröffnet uns alle Chancen, die wir im Rahmen der Stadtentwicklung dringend benötigen.