

## **Neue Wege für unsere Stadt**

### Ziele für den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Mönchengladbach

#### **I. Unsere Ziele**

##### **Verkehrssicherheit vor Verkehrsfluss**

heißt unser unverrückbarer Grundsatz.

Der Erhalt von Leben und Gesundheit muss oberstes Ziel der Verkehrsplanung sein. Der Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer (Kinder, ältere oder behinderte Menschen) verträgt daher keinen Kompromiss.

##### **Lebensqualität in unserer Stadt**

ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor.

Die Notwendigkeit des Klimaschutzes hat sich endlich im weltweiten Bewusstsein festgesetzt. Wir stehen daher ein für die drastische Reduzierung von Schadstoffausstoß, Lärmbelästigung und die Reduzierung des Flächenverbrauchs. Naherholungsgebiete und innerstädtisches Grün dürfen Verkehrsplanungen nicht zum Opfer fallen.

##### **Wir streben die Erhöhung des Anteils der umweltfreundlichen Verkehrsmittel im Modal-Splitt auf 50% verbindlich an.**

Die notwendige Mobilität in unserer Stadt muss abgewickelt werden ohne Verkehrssicherheit und Lebensqualität über Gebühr zu beeinträchtigen. Durch Integration von VEP und anderen Stadtentwicklungsplanungen muss erzwungener Verkehr deshalb reduziert werden. Die Verkehrsnetze müssen jederzeit in der Lage sein, das Durchschnittsverkehrsaufkommen abzuwickeln, wobei insbesondere beim Güterverkehr auf Dauer eine stärkere Verlagerung auf die Schiene angestrebt wird.

##### **Straßen und Plätze sind für Menschen da!**

Die Mobilitätsanforderungen müssen bei allen straßenräumlichen Konfliktsituationen mit dem Aufenthalts- und Begegnungscharakter der Straßen und Plätze und den Anforderungen der Verkehrssicherheit in Einklang gebracht werden.

Die Verkehrsplanung muss sich einfügen in die gewachsenen städtebaulichen Zusammenhänge. Deshalb darf es grundsätzlich zu keinem weiteren Flächenverbrauch oder Gebäudeabriss für den Straßenbau kommen!

## II. Unsere Anforderungen an die Verkehrsnetze

### Fußgängerverkehr

Zur sicheren Abwicklung des Fußgängerlängsverkehrs bedarf es eigenständiger, der EAE entsprechender Gehwege an allen Straßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h. Im Fußgängerquerungsverkehr müssen bei Straßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h Querungsmöglichkeiten vorhanden sein, die hinsichtlich Anzahl, Abstand und Qualität den Bedürfnissen vor Ort entsprechen.

### Radverkehr

Mönchengladbach braucht ein flächendeckendes Radverkehrsnetz bestehend aus geschwindigkeitsreduzierten Straßen, in denen sich der Radverkehr als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer im Straßenraum bewegen kann sowie Radwegen an allen Straßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h, die der Empfehlung zur Anlage von Radverkehrsanlagen entsprechen.

Sichere und wetterfeste Abstellanlagen an allen Knotenpunkten des ÖPNV, an allen Öffentlichen Einrichtungen und an allen wesentlichen Einkaufsbereichen müssen gegeben sein. Ein eigenständiges flächendeckendes Radverkehrswegweisungssystem ist aufzubauen.

### Öffentlicher Personennahverkehr

Wir streben ein hinsichtlich der Tageszeiten und der Flächendeckung deutlich verbessertes ÖPNV-Angebot an. Haltestellen müssen innerstädtisch nach maximal 200 Metern, in Außenbereichen nach maximal 500 Metern erreichbar sein. Wichtige öffentliche Einrichtungen, Gewerbe- und Industriegebiete sowie Einkaufszentren werden mit eigenen Bushaltestellen angebunden. Die Taktung muss in der gesamten Stadt verdichtet werden. In der Innenstadt darf sie zur Tageszeit zehn Minuten nicht überschreiten. Die Busbeschleunigungsmöglichkeiten durch eigene Busspuren und eigene Signal-schaltungen an staugefährdeten Stellen sind intensiv auszubauen.

Es muss eine enge Verknüpfung zwischen Bus, Bahn und Fahrradnetz (Umweltverbund) gewährleistet sein. Eine Anschlussgarantie wird angestrebt.

Unabhängig davon halten wir eine Überarbeitung des gesamten ÖPNV-Netzes unter Einbeziehung flexibler Angebotsformen für erforderlich.

### Motorisierter Individualverkehr

Ein auf Mengenleistungsfähigkeit statt auf Geschwindigkeitsleistungsfähigkeit ausgerichtetes Vorragnetz mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, muss von jedem Punkt der Stadt nach maximal einem Kilometer erreichbar sein.

Bei nicht ausreichend vorhandenem Parkraum ist den Anwohnern durch geeignete Beschilderung Vorrang zu geben. Einpendlern wird durch „Park and Ride“- Angebote Kompensation gewährt.

### Straßen und Plätze sind für Menschen da!

Besonders durch ein Leitsystem auszuweisen sind Straßen, die aufgrund ihres Ausbaues und ihrer Verträglichkeit für das Umfeld für den Schwerlastverkehr geeignet sind. Die übrige Straßen sich durch Tonnagebeschränkung einzuschränken.

Langfristig soll der innerstädtische Gütertransport durch Güterverteilzentren und mittels einer City-Logistik verteilt werden.