

Heinz Rütten
Wacholderweg 24
D - 41169 Mönchengladbach
☎ 02161 - 55 83 81
0171 90 57 688
📠 03212 - 1023994
@ ruetten@web.de

H. Rütten Wacholderweg 24 41169 Mönchengladbach

Stadt Mönchengladbach
Dezernat Finanzen und Beteiligungen
Kämmerer Michael Heck
Sandradstraße 3 (Altstadt-Galerie)
41061 Mönchengladbach

17.11.2018

Einwendungen gem. §80 der Gemeindeordnung NRW gegen den Entwurf des Haushaltsplanes 2019/2020

Sehr geehrter Herr Heck, sehr geehrte Ratsmitglieder,
als Bürger dieser Stadt erhebe ich gem. §80 der Gemeindeordnung NRW (GO NRW) Einwendungen gegen den Entwurf des Haushaltsplanes 2019/2020.

Vorbemerkungen

In den letzten Jahren sind einige stadtökologische Konzepte und Masterpläne fertiggestellt und veröffentlicht worden, so z.B. im März 2011 das Integrierte kommunale Klimaschutzkonzept, im April 2017 der Masterplan Nahmobilität und im November 2017 das Stadtökologische Konzept des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), an dem ich beteiligt war und das den interessierten Ratsfraktionen und der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

Klimaschutz und Nahmobilität sind entscheidende Handlungsfelder für eine nachhaltige Stadtentwicklung, das zeigte sich besonders in diesem Jahr (Extremtemperaturen und Trockenheit im Sommer, drohende Fahrverbote, Klage der EU gegen die Bundesrepublik wg. Luftverschmutzung).

Als Reaktion darauf sind Klimaschutzkonzept und Nahmobilitätsplan mit Analyse der IST-Situation und daraus folgenden Handlungsempfehlungen ein erster notwendiger Schritt. In die entsprechenden Handlungsfelder und mit diesen eng verknüpft fallen weitere Aspekte, z.B. Pflege, Erhaltung, Ausbau von öffentlichem Grün, entsprechend Reduktion von Parkplatz- und Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr (Dr. Bonin: "Blech gehört unter die Erde" – Aussage im Zusammenhang mit der Diskussion um die Zukunft des Gero-(Park-)Platzes am Fuße des Abteiberges), aber auch eine "Möbliierung" der freien Landschaft außerhalb der Ballungszentren, um die innerstädtischen Grünflächen zu entlasten und den BürgerInnen attraktive Freiräume für Erholung und Entspannung zu bieten.

Dass für Letzteres die innerstädtischen Grünflächen nicht ausreichen, hat gerade die jüngste Diskussion um die (Über-)Nutzung der Grünflächen am Stadtwald Rheydt gezeigt (*"Bei nachweislich mehreren hundert Grillern täglich an schönen Tagen muss der Überfrequentierung künftig stärker entgegengewirkt werden."*, so Roderich Busch, Vorsitzender CDU Rheydt). Dieses Problem wird sich angesichts des Klimawandels in den nächsten Jahren wahrscheinlich verschärfen, da sind sich Klimaexperten einig! Wer kann es den BürgerInnen

dann verübeln, wenn sie bei anhaltenden sommerlichen Temperaturen nahe 40°C ins Freie flüchten und Linderung in Grünanlagen unter schattigen Bäumen suchen. Nicht jeder hat einen privaten Garten zur Verfügung.

Angesichts dieser Aspekte und der vorliegenden Pläne/Konzepte dazu war für mich die Frage interessant, in welchem Maß sich diese im Haushaltsentwurf der Stadt wiederfinden. Dann, wenn es ums Geld geht, zeigt sich am deutlichsten, wie ernst es den politischen Akteuren mit einer ökologisch orientierten, nachhaltigen Stadtentwicklung ist und was die Handlungsempfehlungen und Konzepte wert sind.

Um es vorweg zu sagen: Die Bilanz ist ernüchternd, wie die folgenden Ausführungen zeigen. Nennenswerte Investitionen zur Verbesserung der Lebensqualität in Bezug auf Lärm, Luftverschmutzung, Stadtklima, Nahverkehr, innerstädtisches Grün, Landschaftsgestaltung, aber auch Boden- und Grundwasserschutz sucht man im Investitions- und Stellenplan vergebens.

1. Erster Blick in die Rubrik "Umweltschutz"

Haushaltsplan 2019/2020
Stadt Mönchengladbach

Umweltschutz

- LDI-0313 Grundwassermessstellen - Boden
- LDI-0314 Grundwassermessstellen - Wasser
- LDI-0819 Grundwassersanierungsanlagen, Boden

Das war's schon?

2. Möblierung der freien Landschaft

Haushaltsplan 2019 / 2020
Liste der Investitionen
Stadt Mönchengladbach

Natur- und Landschaftspflege
LDI-0363 Fördermaßnahmen Landschaft

If d. Nr.	V Z	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Ansatz 2019	Ansatz 2020	VE 2019/2020	Planung 2021	Planung 2022	Planung 2023	Bisher bereitgestellt	Gesamtbedarf
			EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
			1	3	2	4	5		7	8
2	+	investiv:	4.500-	4.500-	0	4.500-	4.500-	4.500-	24.359	1.859
		68110000 Invest.zuw.Land	7.000	7.000	0	7.000	7.000	7.000	35.859	70.859
		78311000 FW Aufwand (allg.)	11.500-	11.500-	0	11.500-	11.500-	11.500-	11.500-	69.000-
3	=	Summe	4.500-	4.500-	0	4.500-	4.500-	4.500-	24.359	1.859

Aufgrund einer Änderung der EU-Richtlinie (Verordnung EG Nr. 1305/2013) zur Durchführung von „ELER“-Maßnahmen (Maßnahmen zur Förderung der Entwicklung des ländlichen Raumes durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds) ist der Erhalt von „ELER“-Fördermitteln für Mönchengladbach so gut wie ausgeschlossen. Insofern werden für ELER - Projekte und FöNa a) – Maßnahmen bereits seit 2018 nur noch die bisherigen städtischen Eigenanteile, sowohl investiv wie auch konsumtiv, in den Haushalt aufgenommen.

Für die „Umsetzung des Landschaftsplans“ wird seit 2018 ein Betrag von 10.000 € investiv veranschlagt. Der zu erwartende investive Anteil der Landeszuweisungen beträgt bei einer realistisch anzunehmenden Förderung von 70 % damit 7.000 €. Der gesetzliche Fördersatz liegt zwar grundsätzlich bei 80 %, ist aber infolge regelmäßig nicht anerkannter zuwendungsfähiger Kosten entsprechend zu reduzieren.

Aus dem Stellenplan 2019/2020 geht hervor: Personalausstattung für Neuanlage von öffentlichem Grün ohne Forst im Umweltamt: **0,2 Stellen** (Pos. 1302020 66)

Maßgeblich für die Ausstattung der Landschaft mit Bäumen, Hecken, Blüh- und Gehölzstreifen, Grünanlagen ist der Landschaftsplan der Stadt Mönchengladbach, rechtskräftig in der aktuellen Fassung seit 2004, aufgestellt im Jahre 1995.

Seitdem ist, was die Neu-Ausstattung mit Grünelementen angeht (im Landschaftsplan umfangreich dargestellt), fast nichts passiert, wie Erhebungen des Bundes für Umwelt und Naturschutz gezeigt haben. Fördermittel des Landes wurden bisher fast ausschließlich in Pflege und Erhaltungsmaßnahmen gesteckt (z.B. Entschlammung von Flachskuhlen, Pflege von Obstwiesen). Von den im Landschaftsplan ausgewiesenen Hecken, Gehölz- und Blühstreifen, Einzelbäumen und Baumreihen ist so gut wie nichts seit der Rechtskraft des Landschaftsplanes umgesetzt., was angesichts der dünnen Personaldecke und der spärlichen Haushaltsansätze nicht verwundert.

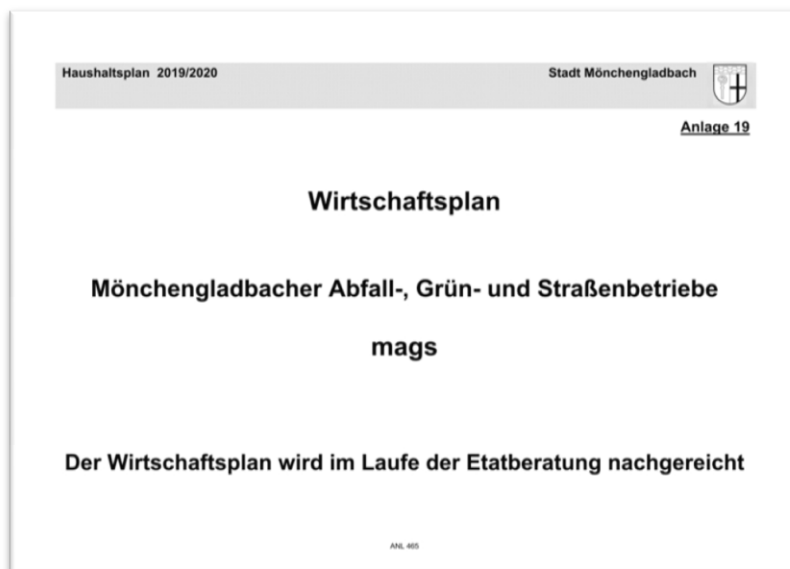
Anpflanzungen dulden Landwirte in der Regel nicht zum Nulltarif. Da sind zähe Verhandlungen, Entschädigungen oder Flächenankäufe notwendig – genauso wie bei der Ausweisung neuer Bau- und Gewerbegebiete, wo dies offensichtlich klappt.

Ist die EWMG ausschließlich zuständig für Baumaßnahmen, für neue Wohn- und Gewerbegebiete?
Antwort: Nein, ist sie nicht.

3. Innerstädtisches Grün

Gerne hätte ich erfahren, welche Maßnahmen und Investitionen die inzwischen zuständige Mags für den Ausbau städtischer Grünflächen vorsieht.

Das war bis zur Abgabe dieser Einwendungen nicht möglich:



Aus dem Stellenplan 2019/2020 (Pos. 1302020 66 - Neuanlage von öffentlichem Grün ohne Forst) wird deutlich:


Eine einzige Planstelle ist bei der Mags damit beschäftigt. Wie schon beim Landschaftsplan gilt auch hier: Planung, Erwerb und Ausbau neuer Grünanlagen ist personal- und kostenintensiv. Die entsprechende Ausstattung mit Geld ist auch hier ein Gradmesser für den politischen Willen, hier viel, etwas oder (fast) nichts zu tun.

Wir erfahren zwar, wie schwer es Bäume in der Stadt haben, insbesondere nach Wetterlagen wie in diesem Sommer: Trockenheit, Krankheiten, Pilze...setzen ihnen zu, Fällungen werden unerlässlich. Was aber folgt daraus für die Stadtplanung: Schotterflächen, wie sie in privaten Vorgärten in erschreckendem Maße um sich greifen? Das ist sicherlich kein Beitrag zum Klimaschutz, passt aber zum Motto „Hauptsache sauber und pflegeleicht“.

Da aus dem Haushaltsplan bezüglich Mags und EWMG (Wirtschaftspläne) nichts Näheres zu erfahren ist, lohnt ein Blick in die jüngsten Vorzeigeprojekte der Stadt (Seestadt/City Ost und Maria-Hilf-Terrassen). Sind dort größere öffentliche Grünanlagen vorgesehen, auf denen man sich im Sommer auch

mal niederlassen, spielen, grillen kann, so wie im offensichtlich inzwischen übernutzten Stadtwald Rheydt, wo das (bisher) noch möglich ist? Ein Blick auf die bisher veröffentlichten und vom Rat der Stadt favorisierten Entwürfe wird deutlich: Fehlanzeige. Die verdichtete Bebauung lässt dafür keinen Spielraum.

Ein Konzept zum innerstädtischen Grün, Grünordnungsplan genannt, ist längst überfällig. Wieso der Umweltdezernent, der gerne Masterpläne auf den Weg bringt, hier bisher zögert, ist unverständlich, kommt er doch aus Düsseldorf:



The screenshot shows the top navigation bar of the Düsseldorf website with the slogan "Düsseldorf Nähe trifft Freiheit". The menu includes: Aktuelles, Rathaus Online, Tourismus & Freizeit, **Leben in Düsseldorf**, Kunst & Kultur, and Wirtschaft & Standort. Below the menu is a breadcrumb trail: Garten-, Friedhofs- und Forstamt > Freiraumplanung > **Grünordnungsplan** > Weitere Themen. The main image is a wide-angle shot of a vibrant green urban park area along a riverbank, with many people sitting on the grass and walking on the adjacent path.

Warum Grünordnungsplanung?

Knapp 9 Prozent des Düsseldorfer Stadtgebiets – das sind 2.000 Hektar oder etwa 3.100 Fußballfelder – sind innerstädtische Grün- und Freiflächen wie Parkanlagen, Friedhöfe, Kleingärten, Spielplätze, Brachflächen und Straßeneingrünungen.

Dieses "Stadtgrün" hat vielfältige Funktionen – von der Versorgung der Bevölkerung mit wohnungsnahen Spiel- und Erholungsflächen über die Verschönerung des Stadtbilds, die Regulierung des Stadtklimas durch Staubbindung, kühlende Verdunstung und Produktion von Sauerstoff bis zur Bereitstellung von Lebensräumen für freilebende, den speziellen Bedingungen angepasste Tiere und Pflanzen. Ein ausgewogenes Maß sinnvoll angeordneter Grün- und Freiflächen trägt entscheidend zu einer hohen Lebensqualität in der Stadt bei.

Um diese Qualitäten zu sichern und vor allem im Rahmen der wachsenden Stadt planvoll zu entwickeln, werden in Düsseldorf auf Beschluss des Stadtrates seit 1979 Grünordnungspläne aufgestellt.

4. Integriertes kommunales Klimaschutzkonzept

Kernaussagen:

Mit seinem Beitritt zum Klima-Bündnis hat sich Mönchengladbach u.a. zu folgenden Zielen verpflichtet:

- ☞ Reduktion der CO₂-Emissionen um 10 % alle fünf Jahre
- ☞ Halbierung der Pro-Kopf-Emissionen bis spätestens 2030 (Basisjahr 1990).

Die Teilnehmer aus verschiedenen städtischen Fachbereichen und aus den vier Maßnahmenbereichen hatten bei der Entwicklung des Maßnahmenplans die schwierige Haushaltslage zu berücksichtigen. Daher wurde aufgrund dieser Rahmenbedingungen die Priorität zunächst erst einmal auf sog. „weiche“ Maßnahmen gelegt, die keine oder wenige Finanzmittel aus dem kommunalen Haushalt erfordern. Mittel- bis langfristig sind allerdings in Mönchengladbach Maßnahmen mit hohen Einspareffekten anzugehen, die auch höhere Investitionen nach sich ziehen.

Forderungen u.a.:

- ☞ Schaffung eines Radwegenetzes, einschließlich dazugehöriger Infrastruktur (siehe nächsten Punkt)

Nach Einschätzung der an den Workshops [zur Erstellung des Klimaschutzkonzeptes] beteiligten Akteure ist es für Mönchengladbach für eine erfolgreiche Realisierung der geplanten Maßnahmen im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes empfehlenswert, dass entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden.

Wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes stellt nach Ansicht der beteiligten Akteure jedoch in erster Linie die politische Willensbildung dar. Mit ihr als Basis kann die zukünftige Umsetzung der klimapolitischen Leitziele Mönchengladbachs erfolgreich initiiert werden.

Nun, wie sieht der politische Wille hier aus, was sagt der Haushaltsplan?

☞ Personal im Umweltamt lt. Stellenplan: **0,35** Stellen (Pos. 1406040 64)

5. Masterplan Nahmobilität

Kernaussagen:

In den letzten Jahren wird vielen Städten immer deutlicher bewusst, dass eine alleinige Fokussierung auf den Kraftfahrzeugverkehr den angestrebten Qualitätszielen entgegenwirkt. Kraftfahrzeugverkehr erzeugt Lärm und Schadstoffe, was sich direkt negativ auf die menschliche Gesundheit auswirkt. Aber auch die Ausrichtung der Straßenräume auf den Kfz-Verkehr erzeugt monotone Stadträume, die nicht mehr von Menschen belebt, sondern nur noch zügig durchfahren werden. Mittlerweile ist das Kfz-Verkehrsaufkommen so hoch, dass einzelne Straßenabschnitte und vor allem Kreuzungen an die Kapazitätsgrenze geraten sind oder diese zeitweise sogar überschreiten. Ein weiterer Ausbau der Straßeninfrastruktur ist nur in Einzelfällen vorstellbar und führt in der Regel lediglich zur Abmilderung von Symptomen und einer Problemverlagerung in die nahe Zukunft.

Zukünftig wird es in der Stadt Mönchengladbach also darum gehen, die Folgen eines zu starken Kfz-Verkehrs abzumildern und neue Qualitäten mit einer Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zu erzeugen, um die Mobilität für alle in Mönchengladbach aufrecht zu erhalten. Die Aufstellung des Masterplans Nahmobilität ist ein erster, aber wesentlicher Schritt hierfür.

31 km des Gesamtnetzes weisen einen hohen Handlungsbedarf auf. Dazu zählen:

- Aachener Straße zwischen Burggrafenstraße und Engelsholt sowie zwischen Lilienthalstraße und der Straße Am Borussiapark,
- Eisenbahnstraße zwischen Schmölderstraße und Hubertusstraße,
- Giesenkirchener Straße – Mülforter Straße zwischen Mülgaustraße und Dömgesstraße,
- Hardter Straße zwischen K 9 und Pastorenkamp,
- Roermonder Straße zwischen Hensenweg und Aachener Straße.

Für 141 km des Gesamtnetzes ergibt sich weiterer Handlungsbedarf.

Bereits aus den Bestandsaufnahmen der Verkehrsinfrastruktur bei der Bearbeitung des Entwurfs zum Verkehrsentwicklungsplan offenbarten sich große Mängel bei den Anlagen für den Fuß- und Radverkehr, die in zahlreichen Abschnitten nicht mehr dem Stand des heutigen technischen Regelwerks und den Anforderungen der StVO entsprechen. Die neuesten Mobilitätserhebungen zum Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2010 belegen über die Modal-Split-Anteile (Verkehrsanteile je Verkehrsart in Bezug auf die zurückgelegten Wege) die bislang geringe Relevanz des Fuß- und Radverkehrs, wobei auch in den letzten Jahren eher von einer Stagnation bzw. einem Rückgang auszugehen ist. Danach werden lediglich ca. 6 % der täglichen Wege der Einwohner mit dem Rad bzw. ca. 15 % der Wege zu Fuß zurückgelegt. Die Anteile von über 60 % beim motorisierten Individualverkehr (MIV) sind dagegen mit die höchsten bei den deutschen Großstädten. Bei der Analyse zum

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Jahr 2005 waren es noch 7 % Wegeanteil des Radverkehrs bzw. 18 % Wegeanteil des Fußverkehrs. Eine Befragung aus 1996 erbrachte sogar noch höhere Anteile bei den nichtmotorisierten Verkehrsarten.

Einer der wichtigsten Schritte wird es sein, den Menschen in Mönchengladbach das Gefühl zu vermitteln, gerne zu Fuß zu laufen oder mit dem Fahrrad zu fahren. Grundlage hierfür sind attraktive Straßenräume, lückenlose Fuß- und Radverkehrsnetze sowie eine Infrastruktur, die den heutigen Ansprüchen an Sicherheit und Komfort gerecht wird. Die Umsetzung nur einzelner oder nur konfliktfreier Maßnahmen aus dem Masterplan wird lediglich zu einer geringfügigen Steigerung bei Fuß- und Radverkehr führen.

Und was sagt der Haushaltsplan?

Haushaltsplan 2019 / 2020		Liste der Investitionen					Stadt Mönchengladbach			
LDI-0516		Straßen Programm Radwegenetz								
If d. Nr.	V Z	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Ansatz 2019 EUR	Ansatz 2020 EUR	VE 2019/2020 EUR	Planung 2021 EUR	Planung 2022 EUR	Planung 2023 EUR	Bisher bereitgestellt EUR	Gesamtbedarf EUR
			1	3	2	4	5		7	8
2	+	investiv:	350.000-	350.000-	0	350.000-	350.000-	350.000-	1.069.220-	2.819.220-
		78311000 FW Aufwand (allg.)	0	0	0	0	0	0	6.798-	6.798-
		78520000 AZ Tiefbaumaßnahmen	350.000-	350.000-	0	350.000-	350.000-	350.000-	1.062.422-	2.812.422-
3	=	Summe	350.000-	350.000-	0	350.000-	350.000-	350.000-	1.069.220-	2.819.220-

Pauschalansatz zur Verbesserung der Radwege und Schließung der Lücken im Radwegenetz zur Optimierung der Verkehrssituation für Radfahrer im Stadtgebiet.
(Bezirk 5 – vorab nicht aufteilbar)

Mit 350.000 € pro Jahr kann man nach Berechnungen des ADFC 2,6 km Radwege neu bauen. Das sind 13 km in 5 Jahren. Gemessen am dringendsten Bedarf (s.o.) ist das wenig ambitioniert. Ein Radwegenetz, das die BürgerInnen zu Akzeptanz und Umstieg veranlasst und Mönchengladbach zu einer halbwegs fahrradfreundlichen Stadt werden lässt, ist damit in absehbarer Zeit nicht zu erreichen.

So bleibt am Ende die Erkenntnis, dass Pläne und Konzepte zum Umweltschutz und zur ökologisch orientierten, nachhaltigen Stadtentwicklung, die sich durchaus gut und nachvollziehbar lesen, wenn es konkret um die Umsetzung und ums Geld geht, kaum Berücksichtigung finden.

Wenn das in Mönchengladbach der politische Mehrheitswille ist, dann ist das so. Dass BürgerInnen diese Einstellung auf Dauer ignorieren oder sogar honorieren, ist m.E. ein Trugschluss. In der Mitte der Gesellschaft ist mittlerweile durchaus angekommen, dass eine nachhaltige und zukunftsorientierte Stadtplanung - auch auf kommunaler Ebene – hohe Priorität genießen sollte.

In Erwartung einer sachgerechten Stellungnahme der Verwaltung zu den Einwendungen vor der „entscheidenden“ Ratssitzung verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

A. Pülken