

## Was ist und was sein sollte

Wie sich der BUND die Stadt in 10 Jahren vorstellt gemäß ihrem [stadttökologischen Konzept MG 2030](#)



### 1. Verkehrspolitik / Mobilität

#### 1.1. Was ist:

- ☞ Aufgaben von Straßenbahn und e-Bus-Netz
- ☞ Stadtzentren geprägt vom motorisierten Individualverkehr
- ☞ Parkhäuser und -plätze in bester Innenstadtlage
- ☞ Keine flächendeckenden Tempo-30-Zonen
- ☞ Miserables Ergebnis im Städteranking in den Bereichen Fahrradfreundlichkeit, Familienfreundlichkeit ...
- ☞ Ausbau zu Durchgangsstraßen im Innenstadtbereich (Bismarckstraße, Gründerviertel, ...)
- ☞ Kaum ein Fahrradweg entspricht der Regelbreite und -ausstattung, viele Verbindungen fehlen, Überdachte Fahrradabstellanlagen fehlen, Radverkehrsinfrastruktur mit deutlichen Lücken. Radwege vielfach zugeparkt. Radfahren wird als zu gefährlich empfunden (→ Masterplan Nahmobilität)
- ☞ Barrierefreiheit der Innenstädte für Fußgänger, insbes. Gehbehinderte (eMobile, Rollstühle) und Radfahrer stark ausbaufähig

#### 1.2. Was sein sollte:

- ☞ Autos raus aus den Stadt- und den Stadtteilzentren, z.B. Fußgängerzonen zwischen Flieth- und Steinmetzstraße sowie zwischen Aachener Str. und Hbf in Mönchengladbach, zwischen Nordstr. und Hugo-Preuss-Str. sowie zwischen Limitenstr. und Heinrich-Pesch-Str. in Rheydt, entsprechend in den Zentren der Stadtteil von Wickrath, Rheindahlen, Odenkirchen usw.
- ☞ In der Übergangszeit Citymaut, Verwendung der Gelder zweckgebunden für den Umbau der Innenstädte zusammen mit entsprechenden Fördergeldern von Land und Bund.
- ☞ Parkraummanagement/Anwohnerparken, Parken in Parkierungsanlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen) attraktiver machen
- ☞ Mit einem Reduktionsplan den öffentlichen Parkraum über mehrere Jahre hinweg verkleinern und die Bürger damit veranlassen, zunehmend statt des privaten Pkw den öffentlichen Nahverkehr oder das Rad zu nutzen (s. z.B. Kopenhagen u.v.m.).

↳ P&R-Stationen an den Haupteinfallstraßen Ausbau von Park+Ride Systemen (P+R); Einführung eines Kombitickets für P+R und ÖV sowie Optimieren der P+R Angebote im Umland

↳ lokale Logistikzentren mit E-Fahrzeugen

↳ Voraussetzungen und Anreize schaffen, um die Bürger zum Umstieg auf Bus, Bahn oder Rad zu bewegen: die Qualität des Radweges verbessern, d.h. Instandsetzung der vorhandenen Radwege und Bau oder Markierung neuer Radwege.

- a. Entflechtung des Auto- und Radverkehrs bei engen Straßen: z.B. Umwidmung in eine Einbahnstraße, für Radfahrer ggf. in beide Richtungen benutzbar.
- b. Enge Straßen für den Pkw-Durchgangsverkehr mit Ausnahme der Anlieger sperren, für Radfahrer die Durchfahrt erlauben.
- c. Bessere Pflege der Radwege, z.B. Winterdienst.

↳ kostengünstige VRR-Tickets, Optimierung der ÖV-Tarife (Vereinfachung, Senkung des Tarifniveaus, Angebote für Personengruppen mit geringem Einkommen)

↳ Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs beim Streckennetz und der Taktung sowie ein attraktives Preissystem. Zurzeit sind zwei Preissysteme in der Diskussion, um die Fahrgast-zahlen spürbar zu erhöhen: 365-Tage/Euro-Ticket und sog. Bürgerticket (Kostendeckung per Umlage auf die Bürgerschaft).

↳ Zügige Umstellung des ÖPNV auf E-Mobilität (E-Busse) und Ausbau der Ladeinfrastruktur für den elektrischen Individualverkehr.

↳ keine nachhaltige Verkehrs-Entwicklungen städteplanerisch verhindern (Europaplatz)

↳ Autofreien Sonntag großräumig in den innerstädtischen Bereichen durchführen, z.B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im September (vgl. die Aktion „Straßen-FREIraum“, „fairteilen“).



Park & ride-Stationen an den Haupteinfallstraßen zu den Stadtzentren mit eTaxis, Leihrädern, ÖPNV-Haltestelle und Parktickets, die zur mindestens sehr kostengünstigen Benutzung der Alternativen berechtigen, können die Mobilitätswende nachhaltig fördern. Das braucht Zeit und Geld und muss jetzt in die Wege geleitet werden.

## Erläuterungen:

**Elektroautos und erst recht Hybridfahrzeuge für den privaten Bereich** tragen kaum zur Entschärfung des Klimawandels und der Verkehrsprobleme der Innenstädte bei. Sie sollten nicht mit Steuergeldern gefördert werden. Es sind reine Subventionen für die Automobilindustrie.

Wie die **Parkraumerhebung** im Rahmen der Analyse (Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan 2005: vgl. Kapitel 4.2) ergeben hat, ist das Parkangebot im öffentlichen Raum zum Teil überlastet. Gleichzeitig stehen in den Parkieranlagen (Parkhäusern) oftmals noch ausreichend freie Kapazitäten zur Verfügung. Ein Verlagerung des Parkens aus dem öffentlichen Straßenraum in Parkieranlagen führt zu deutlich mehr Spielraum für die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums und kann dort zu einem Sicherheitsgewinn für die schwächeren Verkehrsteilnehmer sowie Attraktivitätsgewinn im Hinblick auf Aufenthaltsnutzungen beitragen.

**Ziele zum Fußgänger- und Radverkehr:** Fußgänger und Radfahrer sind diejenigen Verkehrsteilnehmer, die im Straßenverkehr das größte Gefährdungspotenzial aufweisen. Dies liegt einerseits an dem mangelhaften Angebot, andererseits ist es aber auch „naturbedingt“, da sich in diesen Verkehrsteilnehmergruppen ein hoher Prozentsatz an Kindern und Senioren wiederfindet.

Den Radverkehr fördern: Die Förderung des Radverkehrs, vor allem in Form eines geschlossenen Radverkehrsnetzes an allen Hauptverkehrsstraßen, hat mehrere positive Effekte. Unter anderem kann es dazu beitragen, dass die Überfüllung der Busse durch Schüler reduziert wird und frei werdende Kapazitäten anderweitig

nutzbar werden. Des Weiteren trägt es erheblich zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei, da Radfahrer ebenso wie alle anderen Verkehrsteilnehmer relevante Ziele an den Hauptverkehrsstraßen sicher erreichen möchten. Eine parallele Förderung des Radverkehrs im Freizeitbereich kann zusätzlich zu einer positiven Grundstimmung gegenüber dem Fahrrad als Verkehrsmittel beitragen und dadurch das „Radverkehrsklima“ grundlegend verbessern.

**Gefährdungspotentiale für Fußgänger** wirksam verringern: Die Gefährdung von Fußgängern als den schwächsten Verkehrsteilnehmern wurde aus den Analysen (Verträglichkeit, Unfallgeschehen) offensichtlich. Besonderen Gefahren sind Fußgänger bei der Fahrbahnüberquerung ausgesetzt. Um dieses Risiko bzw. die Gefährdung zu minimieren, ist die Einrichtung von gesicherten Überquerungsstellen, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen so- wie im Zuge wichtiger Fußgängerachsen, in Form von „Überquerungshilfen“ verschiedenster Art (Mittelseln, signalisierte Furten, Fußgängerüberwege) erforderlich. An Lichtsignalanlagen sollten Fußgänger gleichwertig berücksichtigt werden, Anforderungstasten sind zu vermeiden. In einzelnen Abschnitten ist darüber hinaus noch ein Grundangebot an Gehwegen herzustellen.

Eine **Verbesserung der Auslastung der vorhandenen Parkhäuser und Tiefgaragen** in den Zentren sollte jedoch unbedingt zum Ziel gesetzt werden; dies kann erzielt werden durch:

- ☞ die flächendeckende Einführung von Bewohnerparken mit einem zwischen öffentlichem Straßenraum und Parkierungsanlagen abgestimmten Parkgebührensatz für die übrigen Nutzergruppen im ruhenden Verkehr,
- ☞ die Verlagerung von vorhandenen Parkraumangeboten aus dem öffentlichem Straßenraum in öffentliche Parkierungsanlagen, z.B. zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Sichtbeziehungen etc.) und zur Schaffung von Potenzialen zur Verbesserung der Straßenraumqualität,
- ☞ eine Sanierung bzw. Aufwertung der vorhandenen Parkierungsanlagen hinsichtlich baulicher und gestalterischer Defizite sowie
- ☞ die Instandsetzung bzw. Wartung des vorhandenen dynamischen Park-Leitsystems, in das auch die geplanten zusätzlichen (relevanten) öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Parkraumangebote integriert werden sollten

Mögliche Bausteine eines **standortbezogenen Mobilitätsmanagements** sind

- ☞ Verbesserungen bei der ÖPNV-Erschließung von Gewerbegebieten, insbesondere solchen, die neu entwickelt werden oder deren Entwicklung zusätzlich unterstützt werden soll,
- ☞ Einführung eines Jobticket-Angebots oder gezielte Werbung für ein bestehendes, jedoch wenig nachgefragtes Angebot, mit Gründung von Organisationsstrukturen auf städtischer Ebene, die auch kleineren Betrieben und Dienstleistern einen Zugang zum Jobticket ermöglichen, beispielsweise in Form eines „Mobilitätsvereins“,
- ☞ Entwicklung eines standortbezogenen Parkraumkonzepts,
- ☞ Entwicklung eines betriebsbezogenen Carsharing-Angebotes, ggf. unter Einbeziehung von vorhandenen Betriebsfahrzeugen,
- ☞ Information und Werbung zur nordrhein-westfälischen Fahrgemeinschaftsbörse im Internet ([www.nrw.pendlernetz.de](http://www.nrw.pendlernetz.de)), ggf. mit persönlichen Beratungsangeboten, wie diese genutzt werden kann,
- ☞ Verbesserungen und Werbeaktionen zum Fußgänger- und Radverkehr auf Arbeitswegen,
- ☞ Standortbezogenes Verkehrsmarketing z. B. mit speziellen Kurzbroschüren für neue Betriebe und Beschäftigte, Einrichtung einer Internetplattform auf der städtischen Webseite mit Links zu ÖPNV-Betreibern, Pendlernetz etc., Herausgabe eines Orientierungsplans mit Parkinformationen, ÖPNV-Angebot etc. für Besucher oder auch Durchführung eines Wettbewerbs „Fahrradfreundlicher Betrieb“ (Zielgruppe Arbeitgeber) oder „Fit zur Arbeit“ (Zielgruppe Beschäftigte),
- ☞ Einrichtung eines Mobilitätsmanagement-Beirats auf Standort-ebene, der beratend wirkt gegenüber Stadt, ÖPNV-Betreibern, anderen Mobilitätsanbietern und örtlichen Betrieben,
- ☞ Einrichtung einer Mobilitätsberatungsstelle auf städtischer Ebene (z. B. gemeinsam mit dem städtischen und den regionalen ÖPNV-Betreibern und Verkehrsverbänden).

Durch ihre Verkehrspolitik, die immer noch dem motorisierten Individualverkehr den Vorrang gibt, hat die Politik Mönchengladbach in eine Sachgasse manövriert. Tägliches Verkehrschaos zu den Hauptverkehrszeiten, hohe Feinstaub- und Stickoxidbelastung, marode und gefährliche Radwege, die unsere Stadt auf die hinteren Plätze der Fahrradfreundlichkeit bundesdeutscher Städte verweist und ein Stadtbild, das immer noch von fahrenden und parkenden Autos geprägt ist.

Dadurch, dass der Trend in die Gegenrichtung in Mönchengladbach viele Jahre verschlafen wurde, sind nun hohe Investitionen nötig, die sich im Haushaltsplan der Stadt momentan nicht wiederfinden, wahrscheinlich auch zukünftig nicht einfinden können, wenn die Stadt ihre geringe Finanzkraft in teure Großprojekte wie den Rathausneubau steckt.

Unterstützt wird diese negative Entwicklung durch die einseitige Fokussierung der Gewerbeansiedlung auf die Logistikbranche. Enormer Flächenverbrauch, Verkehrszunahme, Entwässerungsprobleme und ein hohes Maß an Arbeitsverhältnissen im Niedriglohnsektor sind die Folge. Weil die hohen Niederschlagsmengen nicht dort versickert werden, wo sie entstehen, nämlich auf den riesigen Gewerbeflächen selbst, mussten Natur- und Landschaftsschutzgebiete zu Regenrückhaltebecken ausgebaut werden (Bungtbachau, Bresgespark, Niersniederung bei Lürrip). Nicht zuletzt wegen der hohen Verkehrsbelastung durch die Logistikunternehmen sollen A52 und A61 verbreitert werden, was zu weiterer Verkehrs-, Immissions- und Lärmbelastung führt (der verkehrliche Entlastungseffekt ist nur von kurzer Dauer, wie viele Untersuchungen gezeigt haben). Diese Verkehrs- und Wirtschaftspolitik in unserer Stadt schafft enorme Folgekosten, die der Steuerzahler trägt und die für dringend nötige Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz fehlen.

Die Stadt hat inzwischen etliche **Untersuchungen und Gutachten über ihre Umweltsituation** erstellen lassen, mit Vorschlägen, die in die richtige Richtung gehen. Diese Arbeiten mussten allesamt von Externen erstellt werden, weil der Personalabbau durch die erzwungene Haushaltskonsolidierung dazu geführt hat, dass nicht einmal Förderanträge zu diesen Vorschlägen rechtzeitig erstellt werden können, von konzeptionellen Arbeiten ganz abgesehen.

Ein **Grünordnungsplan**, der Aussagen macht über die zukünftige Versorgung der Stadt mit öffentlichen Grünflächen, mit hitzeverträglichen Straßenbäumen, mit Dach- und Fassadenbegrünungen, mit naturverträglicher Pflege und dafür Präferenzen und Kosten festlegt, ist weiterhin nicht in Sicht. Die Verantwortung dafür wurde, auch aus Kostengründen, an die Stadttochter mags übergeben, die dort selbstständig agiert, aber auch nicht über das Personal und die finanziellen Ressourcen verfügt, um konzeptionell und umfassend tätig zu werden, zumindest so umfassend, wie es der drohende Klimawandel erfordert.

Allen vorliegenden Umweltkonzepten über Landschafts-, Nahverkehrs-, Nahmobilitäts-, Klimaplan ist eins gemeinsam: **die Analysen sind stimmig und zeigen hohen Handlungsbedarf, die Umsetzung via Haushaltsplan ist dürftig**, der Wille hier Prioritäten zu setzen bei den Mehrheitsfraktionen im Rat nicht erkennbar.

Im Gegenteil: Man favorisiert weiterhin den Ausbau von Verkehrsstraßen und Parkplätzen, von noch mehr Gewerbegebieten und großflächigen Wohnbauprojekten, die den Zielen des Klimaschutzes und einer lebenswerten Stadt der Zukunft selten förderlich sind. Das ist im Kern das Konzept von mg+, das sich die GroKo in Mönchengladbach auf die Fahnen geschrieben hat. Alles, was dort in Sachen Klimaschutz seitens der Stadt zu lesen ist, sind Absichtserklärungen und gute Vorsätze. Konkret wird es nur bei den Großbauprojekten wie Seestadt, Europaplatz, Maria-Hilf-Gelände oder Rathausneubau. Da investiert die Stadt, da werden fleißig Bebauungspläne erstellt und Investoren gesucht.

Statt politisch zu handeln und Entscheidungen zu treffen, setzt die Politik nach eigenem Bekunden, was Umwelt- und Klimaschutz angeht, auf Freiwilligkeit, auf gute Beispiele („best practice“) und auf Einsicht und Verhaltensänderung der BürgerInnen. Mit dieser Einstellung macht sich die Politik weitgehend überflüssig. Damit ist auch die akute Politikverdrossenheit zu erklären und die Tendenz der BürgerInnen, die Dinge selbst in die Hand zu nehmen und die Politiker öffentlich und massiv unter Druck zu setzen. Die fff-Bewegung ist nur ein erster Ausdruck dessen.

Mit dem berechtigten und zunehmenden Bedürfnis der Bevölkerung, Fehlentwicklungen zu beeinflussen, sich einzumischen, sich zu artikulieren, mit zu entscheiden, muss die Politik erst noch zurecht kommen und sich gewöhnen. Dafür ist Offenheit, Transparenz, Selbstkritik und Kooperationsbereitschaft über Parteigrenzen hinweg nötig. Das ist für viele Politiker eine neue Herausforderung, der sie sich stellen müssen, wenn der Parteien- und Politikerverdrossenheit vor allem unter jüngeren Menschen nicht noch weiter zunehmen soll.

(→ [masterplan Nahmobilität](#), → [Nahverkehrsplan](#))

## 2. Stadtökologie / Stadtklima

### 2.1. Was ist:

- 👉 Eingriffsregelung: Dokumentation und Umsetzung mangelhaft
- 👉 Landschaftsplan ohne substanzielle Fortschritte
- 👉 Grünordnungsplan überfällig
- 👉 Gewerbegebietsbegrünung mangelhaft
- 👉 zu wenig innerstädtische Grün- und Parkanlagen

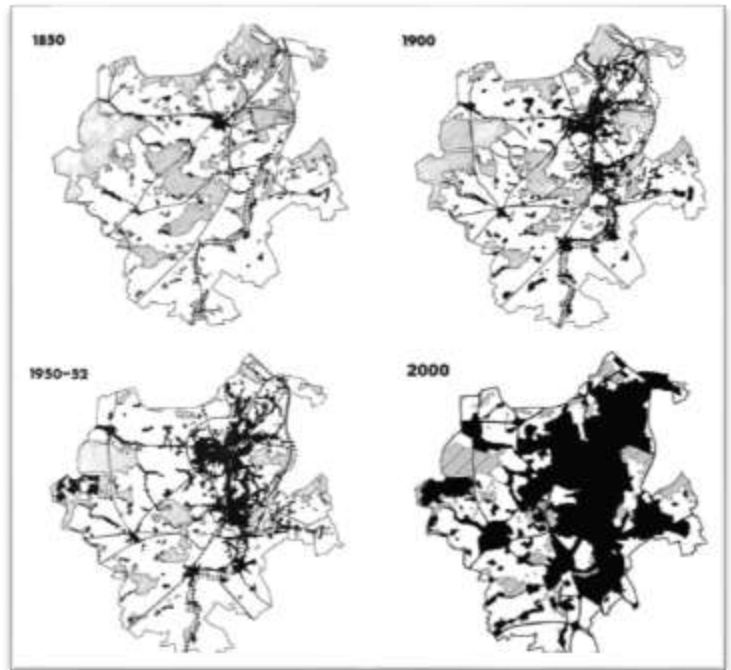
### 2.2. Was sein sollte:

- 👉 Umsetzung des Landschaftsplanes (Grünelemente in der freien Landschaft)
- 👉 konsequentere Umsetzung und Kontrolle der Eingriffsregelung
- 👉 Beseitigung der personellen Engpässe im Umweltbereich der Verwaltung
- 👉 Blühstreifenprogramm forcieren
- 👉 Grünordnungsplan für die Stadtcentren und Verdichtungsräume
- 👉 Den Flächenverbrauch für neue Wohngebäude und neue Gewerbeansiedlungen stark reduzieren oder ganz vermeiden durch Umnutzung bereits versiegelter Areale.
- 👉 Alte, minderwertige (vor allem Einfamilien-)Häuser aufkaufen, abreißen statt unrentabler Sanierung und mehrstöckige Häuser neu errichten; dadurch energetischer Gewinn und zusätzlicher Wohnraum ohne neue Flächenversiegelung.
- 👉 Zentrale Bedeutung des Stadtgrüns für das Stadtklima: temperatenausgleichende Wirkung angesichts steigender Temperaturen. Daher bei allen Neubauprojekten einen hohen Anteil an Begrünungen vorschreiben.
- 👉 In verdichteten Wohnquartieren Baulücken auch als Grünflächen gestalten, statt nur baulichen Lückenschluss vorzunehmen.
- 👉 Umnutzung von Parkraumflächen, um neue, auch kleine Grünflächen (sog. PocketParks) zu schaffen.
- 👉 Vermehrt trockenresistente Straßenbäume in allen Stadtteilen neu pflanzen, da Bäume ideal fürs Stadtklima sind: filtern die Luft, bewirken Abkühlung, speichern CO<sub>2</sub>.
- 👉 Begrünung (oder Bestückung mit Solarpanelen) von Flachdächern und nicht überbauten Tiefgaragen für Wohn- und Gewerbegebäude per Ortssatzung vorschreiben, und zwar wegen der vielfältigen ökologischen Vorteile einer Dachbegrünung (Beispiel: Aachener Satzung).
- 👉 Änderung der Kanalbenutzungsgebührenordnung, um einen finanziellen Anreiz für eine Dachbegrünung beim Neubau und bei nachträglicher Dachbegrünung im Gebäudebestand zu schaffen: 50% Gebührenreduktion für die Regenwasser-Entsorgung.
- 👉 Beim Wohnungsneubau in allen Bebauungsplänen eine vollflächige Begrünung der Vorgärten festsetzen, um die Ausbreitung der pflanzlosen Stein- und Schottergärten zu verhindern. Schottergärten wirken sich negativ auf das Wohnumfeld aus: verstärken die Tageshitze, verringern die nächtliche Abkühlung. (s. BUND-Bürgerantrag vom 2.7.19)
- 👉 Für begrünte Vorgärten einen Bestandsschutz per Satzung absichern, um deren Umwandlung in Schottergärten zu verhindern. (s. BUND-Bürgerantrag vom 2.7.19)
- 👉 In allen künftigen Bebauungsplänen für neue Gewerbegebäude Festsetzungen für eine klimaschonende Gestaltung des Firmengeländes vorsehen: z.B. Dachbegrünung, wasserdurchlässiges Außengelände, naturnahe Gestaltung nicht genutzter Flächen.
- 👉 Überarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes mg+ weg von den Bau-highlights hin zu klimaschonender, nachhaltiger Stadtentwicklung

### 3. Freiraumschutz, Stadtentwicklung allgemein

#### 3.1. Was ist:

- ☞ Enormer Freiflächenverbrauch in den letzten 50 Jahren, Tendenz weiter steigend
- ☞ Riesige innerstädtische Einkaufszentren wie minto und real – Verödung der Innenstädte von RY und MG
- ☞ Rückzug aus dem sozialen Wohnungsbau
- ☞ Übertragung zentraler Aufgaben wie Müllentsorgung, öffentliches Grün und Forst, öffentlicher Grund und Boden, Wasserver- und Entsorgung auf intransparente Institutionen und das Gebilde dann auch noch naiv und/aber entlarvend als „Konzern“ bezeichnet, ein Begriff aus der Betriebswirtschaftslehre.



- *Der aus der Betriebswirtschaftslehre stammende Begriff „Konzern“ bezeichnet den Zusammenschluss eines herrschenden und eines oder mehrerer abhängiger Unternehmen zu einer wirtschaftlichen Einheit unter der Leitung des herrschenden Unternehmens, wobei jedes Unternehmen weiterhin einen eigenen Jahresabschluss erstellt. Dafür geben die einzelnen Unternehmen ihre wirtschaftliche und finanzielle Unabhängigkeit auf, rechtlich bleiben die Unternehmen selbständig. Die dabei verbundenen Unternehmen nennt man Konzernunternehmen. Der Konzern wird von der Kooperation abgegrenzt, der es regelmäßig an einer einheitlichen Leitung fehlt. (wikipedia)*

- ☞ Umgestaltung öffentlicher, repräsentativer Plätze wie Europlatz, Schillerplatz (Bürgerinitiative <https://rp-online.de/nrw/staedte/moenchengladbach/der-schillerplatz-in-moenchengladbach-erhaelt-sein-finales-gesicht-aid-37071521>)
- ☞ Neubaugebiete/Industriegebiete auf „jungfräuliche“ Äckern, die einfach und schnell zu planen sind (ohne Altlastuntersuchungen, Verhandlungen mit Grundeigentümern, die ihre Alt-Liegenschaften nicht weiter nutzen und auf die Wertsteigerung spekulieren, statt brach liegende Gewerbe- und Industriebrachen mit Nachdruck zu reaktivieren)
- ☞ Förderung spektakulärer und lukrativer Leuchttum- und Prestigeprojekte, Ausbau des Individualverkehrs (11 Autobahnanschlüsse); geplanter 6-spuriger Ausbau von A52 und A61.
- ☞ masterpläne für die Schublade
- ☞ Müll- und Abwassergebühren ohne Anreize

#### 3.2. Was sein sollte:

- ☞ Leere stehende Industrie-, Gewerbe- und Wohnbauflächen reaktivieren und überplanen
- ☞ Verhinderung von Spekulationen, entspr. Kataster, mehr sozialer Wohnungsbau als Vorgabe für neue Wohnbauprojekte...
- ☞ dem Spekulations-Leerstand entziehen (EWMG) durch Kauf oder Zwang zur Neunutzung (rechtliche Situation?)
- ☞ keine weiteren großflächigen Logistikstandorte (z.B. Mackenstein, Broich)
- ☞ Bauen in die Höhe statt in die Breite
- ☞ Förderung/Bevorzugung klimaschonender Industrieansiedlungen
- ☞ Auflagen für Gewerbe- und Industriestandorte (naturnahes Grün auf Reserveflächen, Dachbegrünung oder Solaranlage)
- ☞ Management/Vermarktung von leerstehenden Industrie- und Gewerbeflächen
- ☞ Nachhaltige Vergabe öffentlicher Aufträge? (es gibt dazu neue rechtliche Möglichkeiten)

Kommentar:

## Kommunalwahl 2020 in Mönchengladbach

### Der BUND bezieht Stellung



BUND-Mitglieder sind interessierte BürgerInnen, denen die sehr wichtigen Allgemeingüter Natur und Umwelt besonders am Herzen liegen und die dafür ehrenamtlich ihre Freizeit opfern, ohne dafür auch nur einen Cent an Aufwandsentschädigung oder Sitzungsgeld zu erhalten.

PolitikerInnen sind in der Regel (ohne „Fremdeinwirkung“ von außen) Spiegelbild der Gesellschaft oder nach A. Einstein (1953); „Die Welt ist mehr bedroht durch die, welche das Übel dulden oder ihm Vorschub leisten, als durch die Übeltäter selbst.“

Wenn BürgerInnen sich nicht ins politische Tagesgeschehen einmischen, Stellung beziehen, ihre verbrieften Rechte auch wahrnehmen und einfordern, von ihrem Wahlrecht Gebrauch machen, Politikern auf die Finger schauen, analysieren, was sie sagen oder besser tun oder getan haben, dann müssen sie sich nicht wundern, dass Politiker tun, was ihnen gerade passt oder nutzt.

Sich einzumischen und Stellung zu beziehen, ist in kaum einem Land der Erde so leicht und ungefährlich wie in Deutschland, so viel ist sicher.

Deshalb kommt in einer Demokratie der 4. Gewalt, der Presse, eine besondere Bedeutung zu, nämlich auch Minderheiten, der politischen Opposition, unpopulären Meinungen ein angemessenes Gegengewicht zu mainstream und Machtinteressen zu verschaffen, sofern die Grundwerte unserer Demokratie beachtet werden, die man im Grundgesetz (das Beste, was die Deutschen je hervorgebracht haben) nachlesen kann.

Dies ist ein Beitrag zur öffentlichen Meinungsbildung, was unser Anliegen des Natur- und Umweltschutzes als Lebensgrundlage für zukünftige Generationen betrifft. Wir sind insofern neutral und unabhängig, als wir keiner Partei oder anderen Interessenverbände verpflichtet oder mit ihnen verquickt sind, weder personell noch inhaltlich noch finanziell.

Wenn trotzdem der Eindruck einer politischen Nähe zu der einen oder anderen Partei entsteht, so ist das weder gewollt, noch forciert oder beabsichtigt. Es liegt dann an der Natur der Sache bzw. den Inhalten, die wir im Vergleich mit den Parteien vertreten. Insofern sind wir auch „nur“ Lobbyisten, die die Inhalte anderer Parteien nach unseren Zielen beurteilen.

So sind dann die aufgeführten Missstände und Forderungen an die Politik zu verstehen. Jede Partei ist aufgefordert, dazu Stellung zu nehmen (Wahlprüfsteine), Vollbrachtes darzulegen (Auskunft über umweltrelevante Anträge der vergangenen Legislaturperiode) oder ihre Politik der Zukunft auf Umweltschutz und Nachhaltigkeit auszurichten. Wir werden das verfolgen, berichten und bewerten. Viel mehr können wir als Umweltverband nicht tun. Der Rest ist – auch – Sache der WählerInnen und BürgerInnen.

