

Kommunalwahl 2020 in Mönchengladbach



Was ist und was sein sollte

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

Was die Parteien dazu zu sagen haben gemäß ihrem Wahlprogramm

[Wahlprogramm CDU](#), [Wahlprogramm SPD](#), [Wahlprogramm GRÜNE](#),
[Wahlprogramm LINKE](#), [Wahlprogramm FDP](#)

Inhalt

1. VERKEHRSPOLITIK / MOBILITÄT	2
1.1. WAS IST:	2
1.2. WAS SEIN SOLLTE:	2
1.3. THEMA MOBILITÄT IM WAHLKAMPF 2020 IN ZITATEN	6
2. STADTÖKOLOGIE / STADTKLIMA	8
2.1. WAS IST:	8
2.2. WAS SEIN SOLLTE:	8
2.3. THEMA STADTÖKOLOGIE / STADTKLIMA IM WAHLKAMPF 2020 IN ZITATEN	9
3. FREIRAUMSCHUTZ, STADTENTWICKLUNG	11
3.1. WAS IST:	11
3.2. WAS SEIN SOLLTE:	11
3.3. THEMA FREIRAUMSCHUTZ, STADTENTWICKLUNG ALLGEMEIN IM WAHLKAMPF 2020 IN ZITATEN	12

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 Parkieranlagen (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 Radwegenetzes 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 Fahrgastzahlen 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“).

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 Parkierungsanlagen (Parkhäusern) oftmals noch ausreichend freie Kapazitäten zur Verfügung. Ein Verlagerung des Parkens aus dem öffentlichen Straßenraum in Parkierungsanlagen 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), 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).

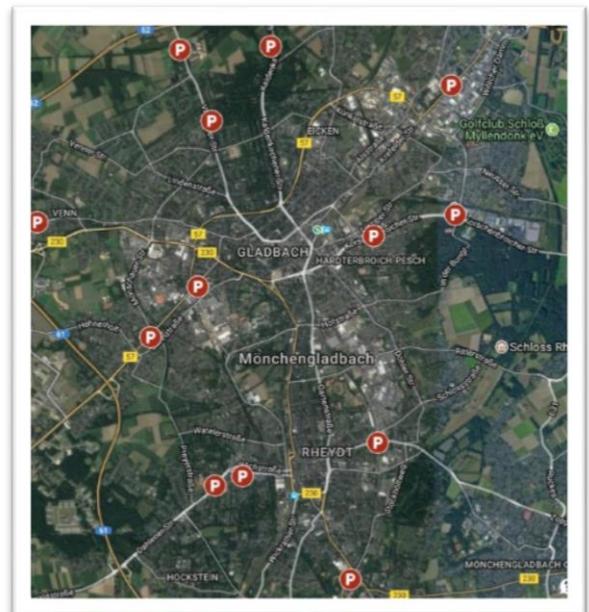
Durch ihre Verkehrspolitik, die immer noch dem motorisierten Individualverkehr den Vorrang gibt, hat die Politik Mönchengladbach in eine Sachgasse manövriert. Tägliches Verkehrschaos zu den Hauptverkehrszeiten, hohe Feinstaub- und Stickoxidbelastung, marode und gefährliche Radwege, die unsere Stadt auf 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 Landschaftschutzgebiete 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



Park & ride-Stationen an den Haupteinfallsstraßen zu den Stadtzentren mit eTaxis, Leihrädern, ÖPNV-Hatestelle 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.

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](#))

1.3. Thema Mobilität im Wahlkampf 2020 in Zitaten

SPD (Wahlprogramm): 2,5 Seiten

„Wir wollen die Verkehrsarten nicht gegeneinander ausspielen, sondern miteinander verbinden, um den Umstieg verlässlich, sicher und bequem zu machen.“

„Wir wollen den Bürger*innen den Platz in der Stadt zurückgeben, der ihnen gehört. Während des Corona-Lockdowns wurde deutlich: Der Platz ist da, er muss nur besser genutzt werden. Der Stadtraum kann wieder von den Autos an die Menschen zurückgegeben werden. Alle Schritte kosten Geld. Diese Investitionen in zeitgemäßen, zukunftsfähigen und klimaschonenden Verkehr sind Investitionen in eine lebenswerte Stadt. Gleichzeitig werden wir Mönchengladbach mobil und in allen Ecken erlebbar machen – zu Fuß, mit dem Rad, E-Rollern, E-Bikes, Bus und Bahn und – wo nötig – auch mit dem Auto.“

„In unserer Vorstellung von lebenswerten Städten sind Innenstädte frei von individuellem Autoverkehr. Öffentlicher Raum ist ein wertvolles Gut. Daher streben wir eine gerechte Bepreisung des öffentlichen Parkraums an. Die freiwerdenden Flächen kann man für Geh- oder Radwege sowie Grünflächen, gegebenenfalls auch für Außengastronomie nutzen.“

CDU (Wahlprogramm): 1 Seite

„Ein Ausspielen der Verkehrsteilnehmer gegeneinander wird es mit der CDU nicht geben, da der größte Teil der Bevölkerung in der Regel alles gleichzeitig ist: Fußgänger, Autofahrer, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer – je nach Anlass und Lebenssituation.“

„Wir halten aus Gründen des Umwelt- und Lärmschutzes ein stadtweites Tempo 30 nicht für den richtigen Weg, da besonders auf den Hauptverkehrsstraßen ein flüssiger Verkehrsfluss gewährleistet werden soll.“

„Ob Ausbau der E-Bus Struktur, Autonomes Fahren, Sammelbusse in den Außenbezirken – der Anspruch der CDU ist es, offen zu sein für neue Mobilitätsformen, um den Service für die Bürgerinnen und Bürger kontinuierlich zu steigern.“

GRÜNE (Wahlprogramm): 4 Seiten

Es ist unser vorrangiges Ziel, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in besonderem Maße zu schützen.“

„Wir bevorzugen daher alle nachhaltigen und verkehrsreduzierenden Transportmittel. Unser langfristiges Ziel sind die autofreien Innenstädte in Mönchengladbach und Rheydt und der Umbau der Straßen hin zu einem sicheren, barrierefreien und gleichberechtigten Verkehrsweg für alle Verkehrsteilnehmer. Dies führt zu einer Änderung bei der Planung von Fuß- und Radwegen, Straßen, Ampelschaltungen und Parkflächen. Der ÖPNV muss vollkommen neu überdacht und ausgebaut werden. In die Innenstadt dürfen nur Fahrräder, Taxen, Busse und Anlieger*innen, wenn wir nicht einen Verkehrsinfarkt mit allen negativen Konsequenzen erleben wollen.“

„BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßen ein allgemeines Tempolimit von maximal 30 Km/h für alle Straßen im Stadtgebiet mit einzelnen Ausnahmen. Für Straßen, die hiervon ausgenommen werden sollen, bedarf es einer separaten Genehmigung. Diese Maßnahme räumt mit dem Schilderwald in der Stadt auf.“

FDP (Wahlprogramm): 1,5 Seiten

„Der motorisierte Individualverkehr soll besser fließen, aber auch Radfahren und ÖPNV sollen deutlich attraktiver werden.“

„Zukünftig muss ein Netz aus leistungsfähigen und sicheren Radverkehrswegen geschaffen werden,

welches das Stadtgebiet nach Möglichkeiten vollständig abdeckt. Hierzu sind zwei Ost-West-Verbindungen, jeweils über die Stadtzentren Mönchengladbach und Rheydt verlaufend, essentiell. Gleichmaßen ist eine vernünftig ausgebaute Nord-Süd-Verbindung unerlässlich. Berücksichtigt werden muss bei diesen Projekten eine räumliche Trennung von Fuß- und Radwegen, damit der Verkehrsmix sich nicht in die Quere kommt und für alle Bürgerinnen und Bürger die ihnen genehme Fortbewegungsgeschwindigkeit ermöglicht.

LINKE (Wahlprogramm): 1,5 Seiten

„Die Straßen gehören zuerst den Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Wo immer möglich, sollten Autos aus dem Stadtbild verschwinden, um die blockierten Flächen freizugeben. Parkflächen sollten sukzessive reduziert werden.“

„Als Pilotprojekt Rheydt im Zuge des Rathausbaus. Am Ende sollte die autofreie Stadt stehen.“

„Fahrradstraßennetz durch ganz MG, begleitet von einer stadtweiten Aufklärungskampagne, damit Radfahrer unbedrängt fahren können. Massiver Ausbau, Sanierung und Optimierung des Radwegenetzes. Wo möglich, Umwandlung von Autospuren zu Fahrradspuren. „

„Tempo 30 im ganzen (Innen-)Stadtgebiet, denn dies verringert nicht nur Schadstoffausstoß und Unfallrisiko, sondern kommt auch dem Verkehrsfluss zugute.“

„Kostenloser ÖPNV für alle, der über eine kommunale Umlage finanziert wird. Fortbewegung ist ein Grundbedürfnis und darf nicht am Geldbeutel scheitern!“

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 CO₂.
- ☞ 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

2.3. Thema Stadtökologie / Stadtklima im Wahlkampf 2020 in Zitaten

SPD (Wahlprogramm): 1,5 Seiten

„Mehr Bäume und grüne Flächen in der Stadt können helfen, in der Sommerhitze die Stadt zu kühlen und bei Starkregen Überflutungen zu vermeiden. Deshalb werden wir deutlich mehr neue Bäume pflanzen und die Stadt begrünen. Wo immer nötig werden wir Asphaltflächen aufbrechen und Straßenbäumen mehr Platz zum Wachsen geben. Wir streben eine Neupflanzung von 5000 neuen zukunftsfähigen Bäumen bis 2030 an und wollen das nötige Geld dafür zu Verfügung stellen.“

„In den derzeit laufenden Landschaftsplanberatungen müssen viel stärker Forderungen nach Biotopvernetzung, Ackerrainen, Hecken und Alleen zur Verhinderung weiterer Bodenerosionen und zur Stärkung der Artenvielfalt erhoben werden.“

„Die Stadtverwaltung wird bei allen Klimaschutzbemühungen mit gutem Beispiel vorangehen. Dazu gehört, dass die Versorgung der städtischen Gebäude vollständig auf erneuerbare Energien umgestellt wird.“

„Auf städtischen Gebäuden wird überall wo möglich Dachbegrünung umgesetzt. Jeder Vorgang und jede Veränderung in der Verwaltung und den städtischen Einrichtungen wird auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit überprüft werden.“

CDU (Wahlprogramm): 1 Seite

„Mit finanzieller Hilfe von Bund und Land und Einsatz neuer Baumarten wollen wir zügig Ersatz schaffen, um unsere Parks, Wälder und Alleen zu erhalten. Viele Bürgerinnen und Bürger sind bereit, sich an einem solchen Projekt finanziell zu beteiligen. Dem wollen wir in Form einer Bürgerstiftung Rechnung tragen, die die Förderung von Stadtbäumen als ein zentrales Ziel in ihren Satzungszweck aufnehmen soll. Auch ein Umwelt-Bürgerpreis z.B. für die Schaffung von Obstwiesen oder den Rückbau von Schottergärten sollte ein Tätigkeitsfeld für eine solche Bürger-Stiftung sein.“

GRÜNE (Wahlprogramm): 5 Seiten

„Wir möchten erreichen, dass in Mönchengladbach zukünftig alle geplanten Maßnahmen, Handlungen und Entscheidungen von Politik und Verwaltung, von städtischen Gesellschaften und Einrichtungen vor ihrer Umsetzung auf ihre Klimaverträglichkeit geprüft werden, z.B. durch die Einrichtung eines Klimadezernats.“

„Als Erweiterung zu den üblichen Ersatzpflanzungen planen wir in den nächsten fünf Jahren die Pflanzung von zusätzlichen 10.000 neuen Bäumen im Stadtgebiet Mönchengladbach. Hierfür wollen wir ein Patenschaftsprogramm insbesondere auf städtischen Flächen auflegen. Bürger*innen erhalten dadurch die Möglichkeit, entlang der Straßen und auf Flächen insbesondere in den Innenstadtbereichen Mönchengladbachs Bäume als Pat*innen zu pflanzen.“

„Wir wollen, dass vorhandene Baulücken auf ihre Eignung als Grünanlagen oder Urban Gardening geprüft werden, um die Lebensqualität im jeweiligen Viertel zu verbessern.“

„Anders als viele andere Großstädte verfügt Mönchengladbach bisher über keinen Grünordnungsplan für die Siedlungsbereiche. Wir streben eine solche Gesamtplanung an, um z.B. Grünzüge in der Stadt sinnvoll zu vernetzen und auszuweiten.“

„Wir setzen uns für ein glyphosatfreies Mönchengladbach ein. Die Stadt und ihre Beteiligungsgesellschaften sollen zukünftig ihre eigenen Flächen nur noch an solche Betriebe verpachten, die sich verpflichten den Ackerbau und die Landwirtschaft nach ökologischen Kriterien und nachhaltig zu bewirtschaften. Weiterhin gehört dazu auch die Verpflichtung und das Gebot, auf diesen Flächen keine Pestizide einzusetzen. Dies wollen wir durch Aufklärung, Kooperation und Beratung mit den Landwirt*innen erreichen.“

FDP (Wahlprogramm): 1 Seite

„Bushaltestellen mit Unterstand will die FDP begrünen. Dies schützt Bienen und andere Insekten.“

„Solarzellen sind eine saubere und zukunftsfähige Technologie, welche die FDP in Mönchengladbach stärker eingesetzt sehen will. Daher sollen Bushaltestellen elektro- nisch aufgerüstet (auch im Sinne der Barrierefreiheit) und für den Betrieb mit Solar- zellen ausgestattet werden. Weiterhin soll geprüft werden, inwiefern eine Installation von Solarzellen auf städtischen Gebäuden, insbesondere den neuen ZOB, möglich ist.“

LINKE (Wahlprogramm): 1 Seite

„Brachflächen temporär zu Blühwiesen machen. Das lässt sich leicht realisieren und auch leicht wieder rückgängig machen. Bürger*innengärten sind ebenfalls eine Möglichkeit.

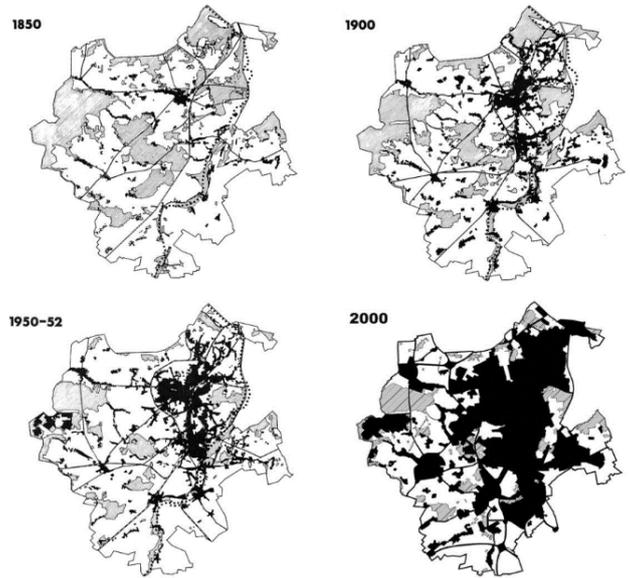
Bäume und grüne Schneisen „nachrüsten“, um die Durchlüftung im Sommer zu fördern und ein Aufheizen der Straßenzüge zu vermeiden. Auch im Hinblick auf zusätzliche Sickerflächen sinnvoll. Bei Neubauprojekten immer einplanen! „

„Stein- und Schottergärten sehen nicht nur trostlos aus, sie tragen vor allem zur Versiegelung und Aufheizung der Stadt bei. Aus diesem Grund sollten sie als versiegelte Fläche gelten und dafür erhöhte Gebühren fällig werden.“

3. Freiraumschutz, Stadtentwicklung

3.1. Was ist:

- ☞ Enormer Freiflächenverbrauch in den letzten 50 Jahren, Tendenz weiter steigend
- ☞ Kumpanei der hiesigen Bauwirtschaft (mg 3.0) mit der Politik (mg+), was am in Ratbeschluss, das Konzept als stadtentwicklungspolitische Leitlinie zu betrachten, gipfelte, gebahr eine Reihe spektakulärer, politisch und medial gehypter Bauprojekte (....), aber ...
- ☞ 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 Altlastuntersuchngen, 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...)
- ☞ Management/Vermarktung von leerstehenden Industrie- und Gewerbeflächen
- ☞ Nachhaltige Vergabe öffentlicher Aufträge? (es gibt dazu neue rechtliche Möglichkeiten)

3.3. Thema Freiraumschutz, Stadtentwicklung allgemein im Wahlkampf 2020 in Zitaten

SPD (Wahlprogramm):

„Wo leerstehende Gebäude der Stadt nicht neu genutzt und oder modernisiert und als Wohnung genutzt werden kann, soll konsequent abgerissen und begrünt werden. Dazu gehört es unter anderem, nicht mehr benötigte Industriebrachen zu in nachhaltige Grünflächen umzuwandeln und damit zu entsiegeln. Um Grünflächen zu schützen, wollen wir zusätzliche Wohnungen vor allem auf solchen Flächen schaffen, die bereits intensiv genutzt werden.“

CDU (Wahlprogramm):

„Zusätzlich zur möglichen Festlegung durch Bebauungspläne, möchten wir mit Ortssatzungen für die oft kleinteilige Arrondierungen von ländlichen Ansiedlungen und Dorfteilen die Bebauung von Baulücken und oder Grundstücken in Randbereichen vereinfachen. Auch die Nachnutzung von aufgegebenen landwirtschaftlichen Hofanlagen für eine Wohnnutzung muss erleichtert werden, um die Nachbarschaften lebendig zu erhalten.“

GRÜNE (Wahlprogramm):

„In der Klimakrise braucht Mönchengladbach mehr denn je Lenkungsmaßnahmen, um den Trend zu ungebremstem Landschaftsverbrauch, zur Versiegelung weiterer Flächen und auch zur Verschotterung von Vorgärten zu stoppen (z.B. durch entsprechende Regelungen in Bausatzungen).“

FDP (Wahlprogramm):

„Zu einer Verbesserung dieser Rahmenbedingungen gehört insbesondere ein **ausreichendes Gewerbeflächenangebot**. Die Nachfrage von Unternehmen, die an einer Ansiedlung oder Erweiterung interessiert sind, muss ein passgenaues Angebot vorfinden.“

„Gleichzeitig sind aber auch gute innerstädtische Verkehrsverhältnisse und eine wirtschafts- und gründerfreundliche Grundeinstellung eine Visitenkarte der Stadt.“

„Wir kümmern uns um die **Neuansiedlung von Firmen**, fördern **Neugründungen** und **unterstützen bestehende Firmen** bei ihren Anliegen. Wirtschaftsförderung heißt für uns: attraktiv sein, einladen, kümmern. Standortbedingungen müssen attraktiv gestaltet werden. Das ist für die Ansiedlung neuer Unternehmen genauso wichtig wie für den Erhalt und die Erweiterung von bestehenden Unternehmen vor Ort.“

LINKE (Wahlprogramm): 0 Seiten