



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Mönchengladbach

Teil 2: Zielkonzept



Impressum

- Herausgeber:** Stadt Mönchengladbach
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Abteilung Verkehrsplanung
- Bearbeitung:** BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen
www.bsv-planung.de
- Layout:** Klaus Wagenhäuser / www.himmelswiese.com
- Druck:** Karten Druck & Medien
- Auflage:** 3000
- Weitere Auskünfte:** Stadt Mönchengladbach
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Dipl.-Ing. Jörg Clages
Tel.: 0 21 61/25-85 75
Dipl.-Ing. Simone Bleser
Tel.: 0 21 61/25-85 77
E-mail: VEP@moenchengladbach.de

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Mönchengladbach

Teil 2: Zielkonzeption

Inhalt

1	Einführung	4
2	Prognose-0-Fall: Untersuchungen zur Trendentwicklung	5
3	Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung	7
4	Zielkonzept motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
5	Gesamtstädtisches Parkraumkonzept	12
6	Zielkonzept öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	14
7	Zielkonzept Fahrradverkehr	16
8	Zielkonzept Verkehrssicherheit – Teil: Straßenräumliches Handlungskonzept	18
9	Zielkonzept Verkehrssicherheit – Teil: „Weiche Maßnahmen“	21
10	Umweltaspekte in der Verkehrsentwicklungsplanung	23
11	Weiteres Vorgehen	24



1 Einführung

Der Verkehr und seine Auswirkungen beherrschen die öffentliche Diskussion in den meisten Städten. Damit die Probleme langfristig gelöst oder zumindest deutlich verringert werden können, ist ein Gesamtkonzept für die Zukunft – ein „Verkehrsentwicklungsplan“ – notwendig. Ein solches grundlegendes Programm für die städtische Verkehrsplanung in den kommenden sechs Jahren bis 2015 ist in Mönchengladbach derzeit in Bearbeitung.

Grundlage der Planung war eine intensive Analyse des heutigen Verkehrsgeschehens. Wesentliche Ergebnisse und Schlussfolgerungen wurden in der ersten Broschüre – „Verkehrsentwicklungsplan Mönchengladbach, Teil 1: Ergebnisse der Analyse“ – im März 2006 veröffentlicht.

Seither haben zahlreiche Beratungen in unterschiedlichen Gremien (z.B. im Planungs- und Bauausschuss) stattgefunden. Auf dieser Grundlage wurden Ziele formuliert und kommunalpolitisch beschlossen sowie Zielkonzepte und Maßnahmen für alle Verkehrsträger – den motorisierten Individualverkehr (kurz: MIV, das ist der private Kraftfahrzeugverkehr), den öffentlichen Personennahverkehr (kurz: ÖPNV, also Bus & Bahn), den Radverkehr und den Fußgängerverkehr – entwickelt.

Wesentliche Inhalte und Hintergründe der Zielkonzeption stellt die hiermit vorgelegte zweite Broschüre zur Verkehrsentwicklungsplanung dar.

Der Verkehrsentwicklungsplan setzt anspruchsvolle Ziele für die langfristige Verkehrsentwicklung in Mönchengladbach: Die entwickelten Zielkonzepte und Maßnahmen sollen:

- die Attraktivität und Erreichbarkeit der Zentren von Mönchengladbach und Rheydt für alle Verkehrsarten fördern,
- die Stadt und ihre Funktion als Wohnstandort und Wirtschaftszentrum stärken,
- zur Aufwertung der Straßenräume und des Stadtbildes beitragen,
- die Verkehrssicherheit verbessern und
- die Umweltbelastungen durch den Verkehr vermindern.

Als übergeordnetes Planwerk besitzt der Verkehrsentwicklungsplan eine gewisse Untersuchungskörnigkeit. Gegenstand der Untersuchungen sind zum einen das grundlegende Mobilitätsgeschehen im Stadtgebiet, zum anderen die Hauptnetze der einzelnen Verkehrsträger. Vorrangig wurden daher diejenigen „Netzelemente“ untersucht, die eine gesamtstädtische und überörtliche Verbindungsfunktion haben.

Der Bedeutung des Vorhabens entsprechend war und ist der Bearbeitungsprozess wiederholt Gegenstand intensiver Beratungen und Öffentlichkeitsarbeit. Die einzelnen Arbeitsschritte zum Verkehrsentwicklungsplan wurden im Rahmen einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe aus Vertretern der Polizei, der NVV AG (MöBus) und der Stadtverwaltung (Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung, Straßenverkehrsbehörde, Straßenmanagement, Umweltschutz) eingehend diskutiert und beraten. Die laufende, enge Zusammenarbeit zwischen der federführenden Verwaltung und dem beauftragten Büro fand so eine wirksame Unterstützung. Auch der zuständige Ausschuss und die Bezirksvertretungen wurden (und werden weiterhin) in die Bearbeitung einbezogen. Die Öffentlichkeit und die Träger öffentlicher Belange (TÖB) werden durch Presseinformationen, Faltblätter und Broschüren wie dieser über den Bearbeitungsstand und die Arbeitsergebnisse informiert und zur Teilnahme aufgefordert.

Die inhaltlichen Arbeiten zum Verkehrsentwicklungsplan Mönchengladbach sind mittlerweile weitgehend fertig gestellt. Im kommenden Jahr sollen diese nun diskutiert und abschließend beraten werden. Wünschenswertes Ziel ist es, Anfang bis Mitte 2010 einen politischen Beschluss zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans zu fassen und anschließend möglichst bald in die Umsetzungsphase einzusteigen.

Das fertige Planwerk soll nach Abschluss aller Arbeiten in einer dritten Broschüre veröffentlicht werden.

2 Prognose-0-Fall: Untersuchungen zur Trendentwicklung

Mit dem „Prognose-0-Fall“ wurden zunächst diejenigen verkehrlichen Auswirkungen untersucht, die von allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklungen und relevanten Stadtentwicklungsmaßnahmen in Mönchengladbach ausgehen, deren Realisierung aus heutiger Sicht als wahrscheinlich gelten können. Er stellt somit eine Trendprognose bezogen auf das Jahr 2015 dar und beantwortet die Frage, was geschehen würde, wenn keine weiteren verkehrlichen Maßnahmen außer den bereits auf den Weg gebrachten realisiert würden.

Gleichzeitig diente der Prognose-0-Fall als Vergleichsfall für weitere Verkehrsentwicklungsszenarien, in denen die Wirkungen unterschiedlicher Maßnahmenkonzepte untersucht wurden. Die beiden zentralen Fragen lauteten hierbei:

- 1 Können negative Entwicklungen und Auswirkungen, die sich aus der Analyse ergeben und im Prognose-0-Fall abzeichnen, verhindert oder gemindert werden?
- 2 Können die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung wirksam unterstützt sowie wünschenswerte Strukturen und Entwicklungen gestärkt werden?

Bei der Konzeption und Untersuchung von Verkehrsentwicklungsszenarien sind drei maßgebliche Wirkungsfelder zu unterscheiden:

- Stadt- und Strukturentwicklung,
- Verkehrsverhalten und
- Verkehrssystem



Sie greifen unmittelbar ineinander, wobei die Stadt- und Strukturentwicklung die begründende Basis darstellt: Verkehr entsteht überwiegend nur dann, wenn Menschen (oder Güter) von einem Ort zu einem anderen wollen – entscheidend sind die städtebaulichen Strukturen und Nutzungsangebote.

Grundsätzlich spielen darüber hinaus auch allgemeine politische Einflussgrößen wie die Verabschiedung neuer Gesetze oder die Veränderung verfügbarer finanzieller Mittel für die Verkehrsentwicklung eine Rolle.

Auf der Ebene der Stadt- und Strukturentwicklung berücksichtigt der Prognose-0-Fall vor allem die demografische Entwicklung in Mönchengladbach (Rückgang der Einwohnerzahl, Zunahme der Beschäftigtenzahl, Veränderung der Alterspyramide) sowie verkehrsrelevante Stadtentwicklungsprojekte, die mit hoher Wahrscheinlichkeit bis 2015 realisiert sind (Stichworte sind z.B. HDZ, City-Ost, Letzerichgelände sowie Gewerbegebiete Nordpark, Regiopark und Rheindahlen).

Auf der Ebene des Verkehrsverhaltens ergeben sich bis 2015 verkehrliche Auswirkungen aufgrund von unterschiedlichen gesellschaftlichen, politischen und ökonomischen Rahmensetzungen (z.B. Flexibilisierung bei Geschäfts- und Arbeitszeiten, Beschäftigungs- und Einkaufsformen oder die Entwicklung bei Kraftstoffpreisen und Mobilitätskosten).

Auf der Ebene des Verkehrssystems wurden schließlich diejenigen Verkehrsmaßnahmen im Mönchengladbacher Stadtgebiet berücksichtigt, deren Umsetzung im betrachteten Zeitraum bis 2015 als gesichert gilt, da sie beschlossen sind oder zur Förderung angemeldet wurden.

Folgende Maßnahmen im innerstädtischen Straßennetz sind damit Bestandteil des Prognose-0-Falls:

- Lückenschluss des Nordrings,
- Ausbau des mittleren Rings zwischen Hubertusstraße und Reststrauch sowie zwischen Stapper Weg und Duvenstraße (bei gleichzeitiger Abstufung der Steinsstraße bis zur Duvenstraße),
- Neu-/Ausbau der Ost-West-Straße,
- Ausbau der Breitenbachstraße,
- Ausbau der Korschenbroicher Straße mit Anbindung der Maurus-Ahn-Straße an die Korschenbroicher Straße,
- Sperrung des Straßenzugs Viersener Straße/Stepgesstraße,
- Neubau der B 59n mit Verlängerung der Duvenstraße bis Bahnhof Mülfort,
- Umbau des Eickener Kreisels in eine signalgeregelt Kreuzung,
- Neubau der Kreisverkehre an der Erkelenzer Straße und an der Wickrathhahner Straße sowie
- Einrichtung eines Linksabbiegers von der Dahleiner Straße in die Preyerstraße.

Zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung war auf Grund der bevorstehenden Kürzung der Regionalisierungsmittel nur eine Verschlechterung des Schienenverkehrsangebots, z.B. durch Taktausdünnung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), als gesichert zu betrachten. Daher wurde für die Erstellung des Prognose-0-Falls von folgenden vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) definierten Randbedingungen ausgegangen: alle Fahrbeziehungen bleiben erhalten und für jede Fahrbeziehung besteht mindestens ein Angebot im Stundentakt.

Zusammenfassend berücksichtigt der Prognose-0-Fall folgende relevanten Rahmenbedingungen:

- Die Bevölkerungsentwicklung in Mönchengladbach ist leicht rückläufig.
- Die Pkw-Verfügbarkeit nimmt weiter zu.
- Das durchschnittliche tägliche Wegeaufkommen pro Person steigt geringfügig von 3,5 auf 3,6 Wege.
- Die räumlichen Verflechtungen im Binnenverkehr – das sind die Wegebeziehungen innerhalb des Stadtgebiets – bleiben weitgehend konstant.
- Eine Reihe von Ergänzungen und Verbesserungen im MIV-Netz (Straßennetz) können als gesichert gelten.
- Im ÖPNV ist in der Trendentwicklung von einer Verschlechterung der Angebotsqualität auszugehen.

Mit diesen angenommenen Entwicklungen kommt es zu Verschiebungen im Modal Split zu Gunsten des MIV und zu Lasten des ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehrs (Abbildung 2.2): Einem Zuwachs von drei Prozentpunkten im MIV stehen Rückgänge von jeweils einem Prozentpunkt bei den übrigen Verkehrsarten gegenüber.

In der Konsequenz würde dies auf Grundlage des Prognose-0-Falls zu einem weiteren Anwachsen des täglichen Kraftfahrzeugverkehrs im Stadtgebiet führen. Gleichzeitig führen jedoch andere zuvor genannte Entwicklungen wie z.B. der Zuwachs des Anteils der (nicht mehr berufstätigen) älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung und die Flexibilisierung von Geschäfts- und Arbeitszeiten, Arbeits- und Einkaufsformen zu einer gleichmäßigeren Verteilung des Verkehrsaufkommens im

Tagesverlauf. Die Kraftfahrzeugverkehrsstärken in den Spitzenstunden im Mönchengladbacher Straßennetz würden damit annähernd konstant bleiben, dies haben die Berechnungen zum Prognose-0-Fall mit dem Verkehrsmodell gezeigt. In einzelnen Entwicklungsbereichen (z.B. Innenstadt im Bereich HDZ) wären gleichzeitig deutliche Ver-

lagerungen im Kraftfahrzeugverkehr zu erwarten. Demgegenüber wären die Auswirkungen der geplanten Veränderungen im Bundesfernstraßennetz auf den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr im Straßennetz des Prognose-0-Falls lokal sehr begrenzt.

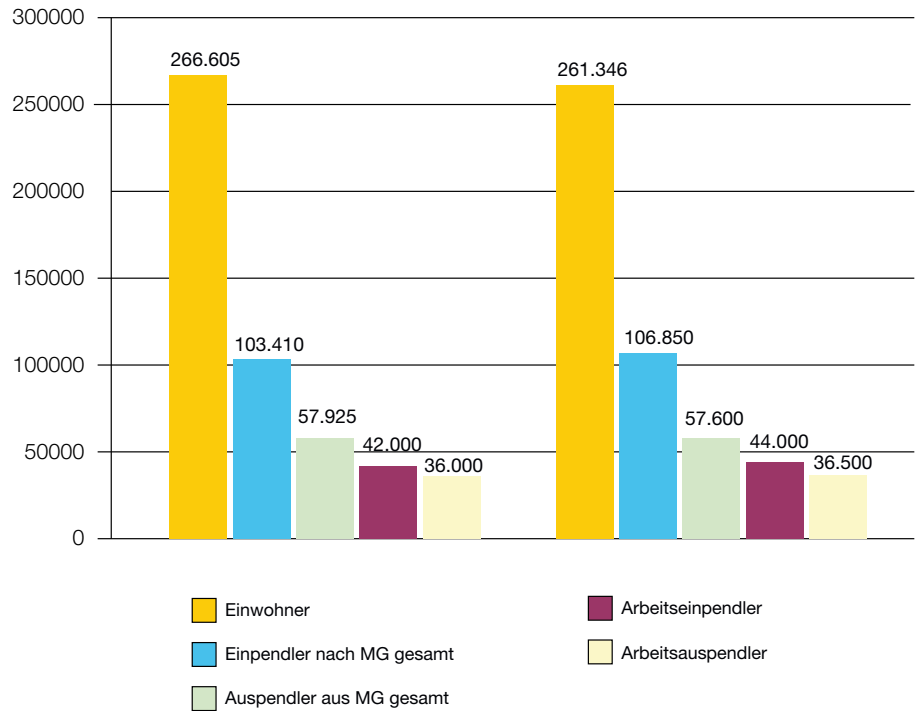
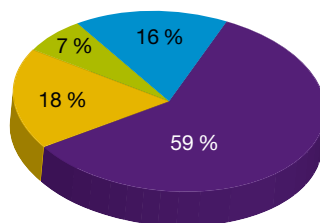


Abbildung 2.1: Veränderungen bei den Strukturdaten bis 2015 – hier: Einwohner- und Pendlerentwicklung

Modal-Split Analyse 2005

1,167 Mio Wege der Einwohner und Pendler



Modal-Split Analyse 2015

1,161 Mio Wege der Einwohner und Pendler

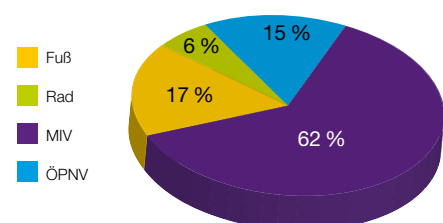


Abbildung 2.2: Anteil der Verkehrsarten an den täglichen Wegen der Einwohner und Pendler im Vergleich von Analyse 2005 und Prognose-0-Fall 2015 (hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel)

3 Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Erkenntnisse aus der Analyse und dem Prognose-0-Fall mündeten in grundlegenden Handlungsempfehlungen, die in den nachfolgenden Beratungen eingehend diskutiert wurden. Die vielfältigen Hinweise und Anregungen zur Verkehrsentwicklungsplanung aus der Kommunalpolitik, von den Trägern öffentlicher Belange und von den Mönchengladbacher Bürger/innen ergaben in wesentlichen Punkten Übereinstimmungen. Auf dieser Grundlage wurden schließlich die folgenden Zielvorstellungen für die künftige Verkehrsentwicklung in Mönchengladbach formuliert und zwischenzeitlich politisch beschlossen.

Diese Zielvorstellungen waren Grundlage für die Entwicklung der Zielkonzepte und konkreter Einzelmaßnahmen für den Verkehrsentwicklungsplan.

Darüber hinaus haben die formulierten Zielvorstellungen auch künftig große Bedeutung als Maßstab für die Bewertung von geplanten Verkehrsprojekten. Jede zukünftige Maßnahme der Stadt Mönchengladbach muss sich an der Erfüllung der selbst gesetzten Ziele messen lassen.

Ziele zum motorisierten Individualverkehr (MIV):

- Gute Erreichbarkeiten beibehalten
- Verträglichkeits- und Sicherheitsprobleme verringern
- Das gesamtstädtische Straßennetz eindeutig gliedern
- Keine Steigerung des Durchgangsverkehrs
- Parken in Parkieranlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen) attraktiver machen

Ziele zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV):

- Erreichbarkeiten verbessern, insbesondere in den Abendstunden
- Die Verknüpfung von Bus und Bahn verbessern

Ziele zum Fußgänger- und Radverkehr:

- Den Radverkehr fördern
- Gefährdungspotenziale für Fußgänger wirksam verringern

Ziele zur Lärminderung und Verbesserung der Luftqualität:

- Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen wirksam minimieren

4 Zielkonzept motorisierter Individualverkehr (MIV)

Maßgeblicher Grundgedanke des MIV-Zielkonzepts (Abbildung 4-1) ist die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf einem gegenüber heute ausgedünnten, jedoch zugleich besonders leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetz und damit die Entlastung und Beruhigung der Straßen im übrigen Straßennetz.

Nur so lassen sich komplexe Ziele wie die Verbesserung des Verkehrsablaufs, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Verkehrsqualität und die Minimierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen im städtischen Straßennetz angemessen zuordnen und wirksam erreichen.

Die Entwicklung des vorliegenden Zielkonzepts erfolgte in einem mehrstufigen Planungsprozess. Im Verlauf dieses Prozesses wurden zahlreiche Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen auf Basis des Verkehrsmodells hinsichtlich ihrer jeweiligen Wirkungen untersucht und anhand der beschlossenen Ziele bewertet. Dabei wurden auch grundlegende Rahmenbedingungen wie die Umweltwirkungen von Straßen, vor allem im Hinblick auf Verkehrslärm, sowie Kosten und Aufwand für den Neu- und Ausbau von Straßen berücksichtigt.

Oftmals war festzustellen, dass sich bestimmte Maßnahmen in ihren Wirkungen ergänzen oder aber komplementär verhalten. In solchen Fällen wurden sinnvolle Abwägungen vorgenommen, d.h. Maßnahmen mit dem größten erwartbaren Gesamtnutzen wurden priorisiert. Einige Maßnahmen des Generalverkehrsplans Mönchengladbach aus den 80er Jahren („Mittlerer Ring“, B 230n, „Innere Osttangente“) sind aufgrund der analysierten Problemlage, der erwartbaren Umsetzungsbedingungen und der Ergebnisse aus den Wirkungsuntersuchungen nicht mehr Bestandteil des MIV-Zielkonzepts. Festgehalten wurde auch, wenn Maßnahmen in einzelnen Abschnitten des Straßennetzes flankierende Maßnahmen in anderen Bereichen erfordern, um z.B. unerwünschte Verkehrsverlagerungen zu vermeiden.

Die einzelnen Maßnahmen gliedern sich in unterschiedliche Kategorien:

- Netzergänzungen im Hauptverkehrsstraßennetz durch Straßenneubau,
- „Ertüchtigung“ von Teilen des künftigen Hauptverkehrsstraßennetzes durch Ausbau und Optimierung von Streckenabschnitten und Knotenpunkten sowie
- Netztrennungen und sonstige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im übrigen Straßennetz.

Die Bewertung einzelner Maßnahmen/-kombinationen erfolgte qualitativ anhand eines systematischen Bewertungsschemas.

Das MIV-Zielkonzept basiert im Kern auf drei Straßenkategorien:

(1) Hauptverkehrsstraßen mit überwiegender Verbindungsfunktion

Hauptverkehrsstraßen sind Straßen, die in erster Linie Verbindungsfunktion haben: sowohl zwischen den Stadtteilen als auch im regionalen und Fernverkehr. In dieser Funktion sollen sie vor allem Durchgangsverkehr und Schwerverkehr aufnehmen. Überwiegend handelt es sich um Bundesautobahnen, Bundes- oder Landesstraßen.

(2) Verkehrsstraßen mit überwiegender Erschließungsfunktion

Als „Verkehrsstraßen“ werden hier solche Straßen definiert, die vorrangig erschließende Funktion haben, in denen sich jedoch aufgrund ihrer Lage in günstiger Lage im städtischen Straßennetz Durchgangsverkehr nicht völlig ausschließen lässt, die eine besondere Funktion für den öffentlichen Busverkehr aufweisen oder die Adressen und Nutzungen von überregionaler Bedeutung (z.B. Stadtteilzentrum, Hochschule, Gewerbestandorte) erschließen. Gleichzeitig bündelt sich hier der Erschließungsverkehr von und zu den Wohngebieten.

(3) Übriges Straßennetz

Alle übrigen Straßen dienen ausschließlich der innerörtlichen Erschließung und sollen daher durch geeignete Maßnahmen vom Durchgangsverkehr freigehalten werden. Im Vordergrund verkehrspolitischer Maßnahmen stehen hier die Verbesserung der Verkehrssicherheit, Wohn- und Aufenthaltsfunktion sowie die Stärkung von Geschäftsbereichen. Ob solche Straßen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung unter 50 km/h (Tempo 30, Tempo 20 oder auch „Schrittgeschwindigkeit“ im Verkehrsberuhigten Bereich) ausgewiesen werden können, wird im Einzelfall zu prüfen sein. Gleichwohl wird empfohlen, auf Grundlage des MIV-Zielkonzepts eine vertiefende Planung zur Ergänzung und Ausweitung des bestehenden Tempo 30-Zonen-Konzepts durchzuführen.

Bestandteil des MIV-Zielkonzepts sind die folgenden Planungen von Bund und Land im überörtlichen Straßennetz:

- Ausbau des Autobahnnetzes auf Mönchengladbacher Stadtgebiet (sechsstreifiger Ausbau von A 52 und A 61 bis 2014 bzw. 2019 mit Verbesserung der Autobahnkreuze und Anschlussstellen) zur Entlastung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen,
- Vierstreifiger Ausbau der Korschenbroicher Straße (L 381) bis 2009 zur Entlastung von Lürriper und Neusser Straße sowie
- Neubau der L 19n zwischen Autobahnende Odenkirchen und Ritterstraße bis 2018 zur Entlastung der Ortsteile Ruckes, Giesenkirchen und Odenkirchen.

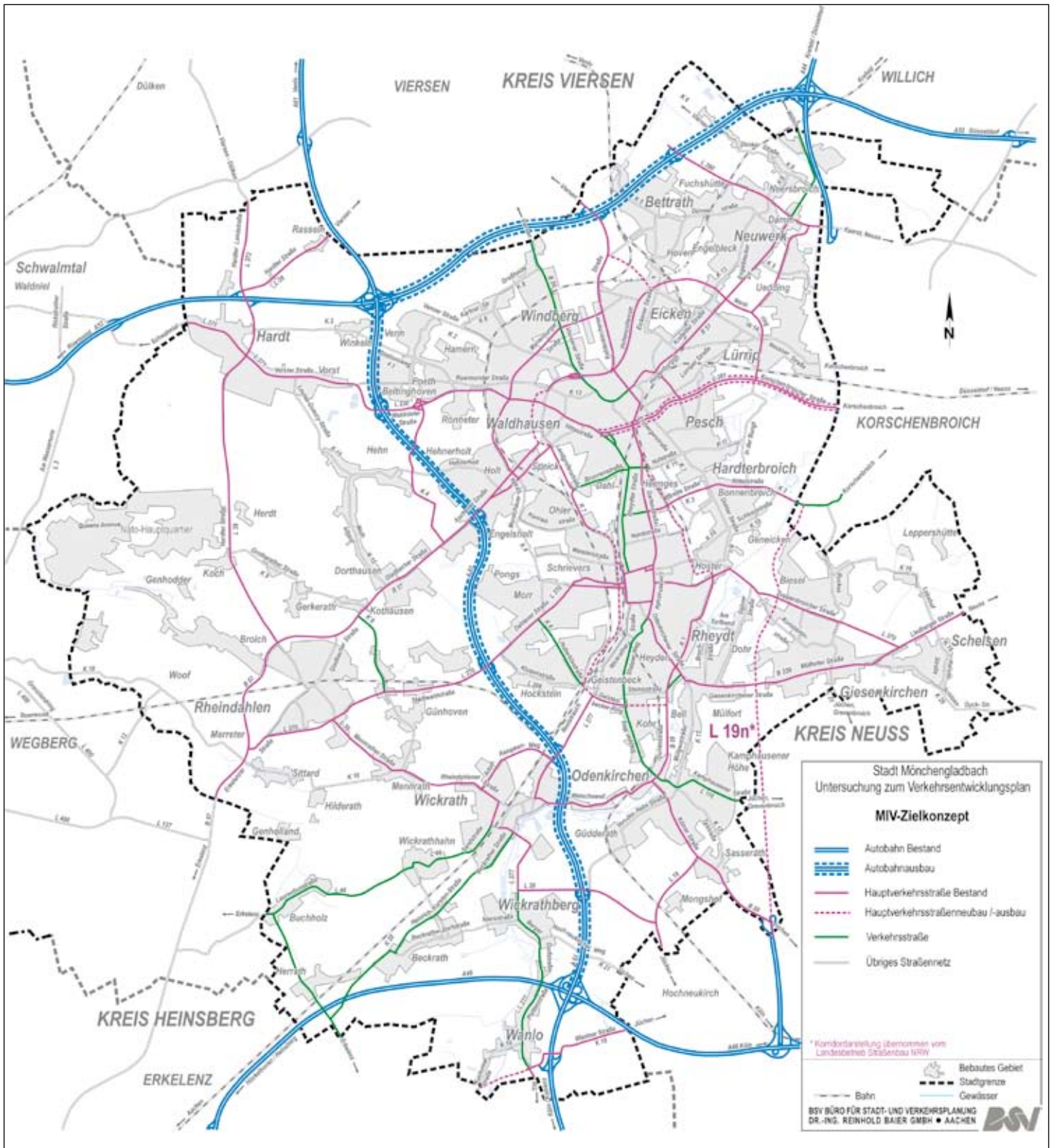


Abbildung 4.1: Zielkonzept motorisierter Individualverkehr (MIV) – langfristig zu entwickelndes Hauptverkehrsstraßennetz

Folgende städtischen Maßnahmen sollen außerdem als Bestandteil des MIV-Zielkonzepts mittel- und langfristig realisiert werden, um das heutige Straßennetz zu komplettieren und in sensiblen Bereichen wirksam zu entlasten:

- Neubau einer Verbindungsstraße zwischen Nordring (Höhe Künkelstraße) und Kaldenkirchener Straße (L 116) zur Entlastung von Bettrath und Bökelberg,
- Vierstreifiger Neubau einer „kleinen Umgehung“ für die Burggrafenstraße zwischen Waldnieler Straße und Bahnstraße zur Entlastung der Blumenberger Straße und der unteren Aachener Straße,
- Ausbau/Ertüchtigung des Straßenzugs Südstraße / Am Gerstacker / Otto-Saffran-Straße zur Entlastung des Straßenzugs Erzbergerstraße / Grevenbroicher Straße / Dohler Straße / Geneickener Straße sowie der Gartenstraße, mit Verlängerung bis zum Stockholtweg durch Neubau einer „Querspange Hoster“ zur Entlastung der Düsseldorfstraße,
- Entwicklung einer „inneren Westtangente“ durch Ausbau/Ertüchtigung des Straßenzugs Landgrafenstraße / Seilerweg / Heinrich-Pesch-Straße / Mittelstraße / Eisenbahnstraße mit Anbindung an den Rheydter Ring über die Hohlstraße zur Entlastung von Monschauer Straße, Friedrich-Ebert-Straße und Wickrather Straße,
- Ausbau/Ertüchtigung der Grotherather Straße als „östliche Umgehung“ zur Entlastung von Rheindahlen sowie
- Ausbau/Ertüchtigung der Wickrathhahner Straße zur Entlastung des Zentrums von Wickrath.

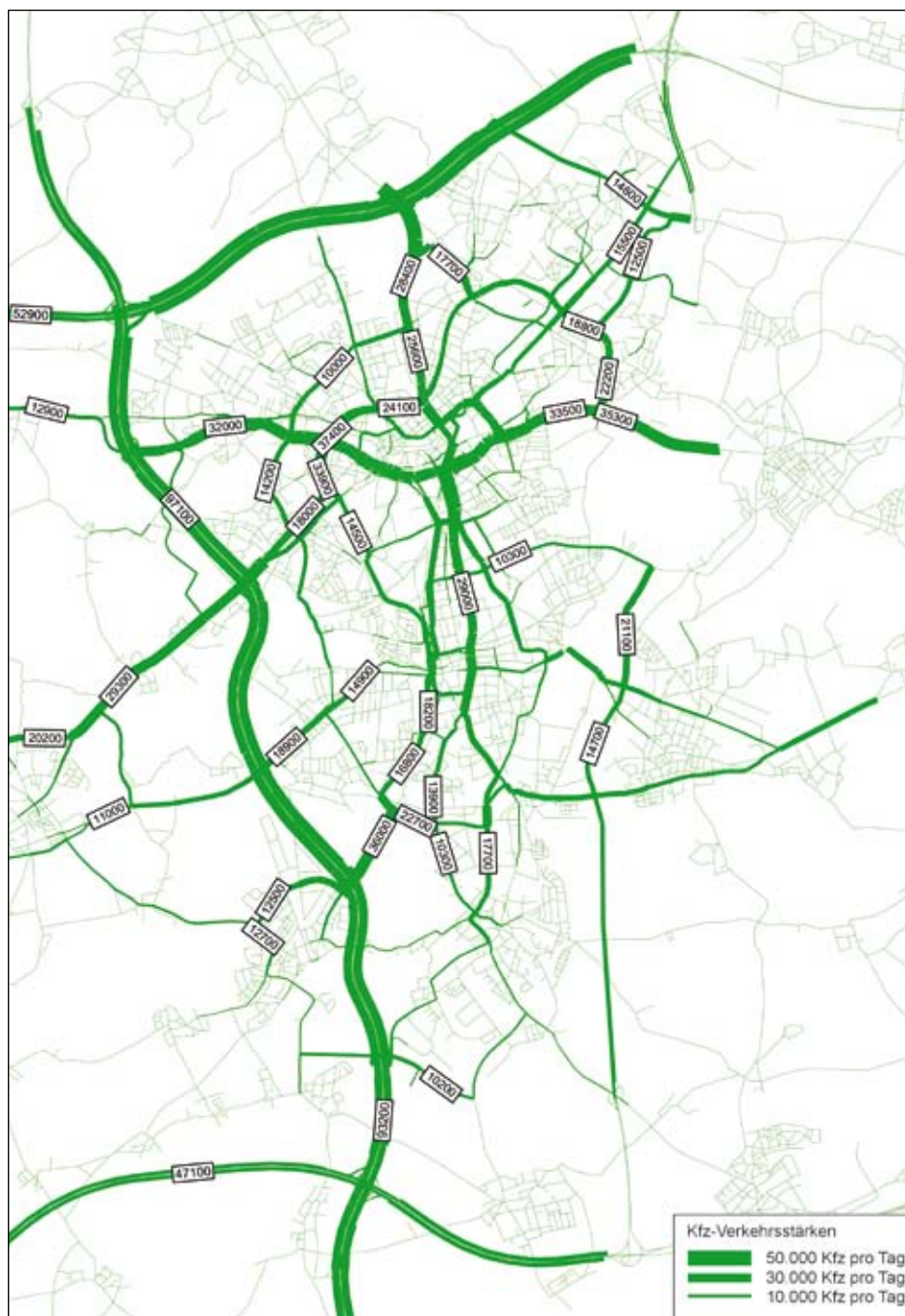


Abbildung 4.2: Zielkonzept motorisierter Individualverkehr (MIV) – Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen im regionalen und städtischen Straßennetz, hier: prognostizierte Kfz-Verkehrsstärken im Zieljahr 2015

Die Umsetzung des MIV-Zielkonzepts erfordert teilweise auch flankierende Maßnahmen im übrigen innerörtlichen Straßennetz, damit das Ziel der effektiveren Nutzung der Hauptverkehrsstraßen erreicht werden kann. Die dazu entwickelten Maßnahmen umfassen Umgestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger, Radfahrer und Aufenthalt, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Netztrennungen zur Verhinderung bzw. Erschwerung von Durchgangsverkehr in sensiblen Bereichen (Stadt-/Ortsteilzentren, Wohngebieten).

Eine umfangreiche Maßnahmenliste ist Bestandteil des Zielkonzepts. Für ausgewählte Straßenabschnitte wurden außerdem beispielhafte Umgestaltungsvorschläge skizziert, um das Verbesserungspotenzial zu veranschaulichen.

Die Auswirkungen des MIV-Zielkonzepts auf die Kraftfahrzeugverkehrsbelastungen im Straßennetz wurden mit dem Verkehrsmodell ermittelt. Im Ergebnis stehen Bündelungswirkungen im neu definierten städtischen Hauptverkehrsstraßennetz, unterstützt durch bedeutende Maßnahmen im Autobahn-, Bundes- und Landesstraßennetz, teilweise erhebliche Entlastungswirkungen im übrigen städtischen Straßennetz gegenüber (Abbildungen 4.2 und 4.3).

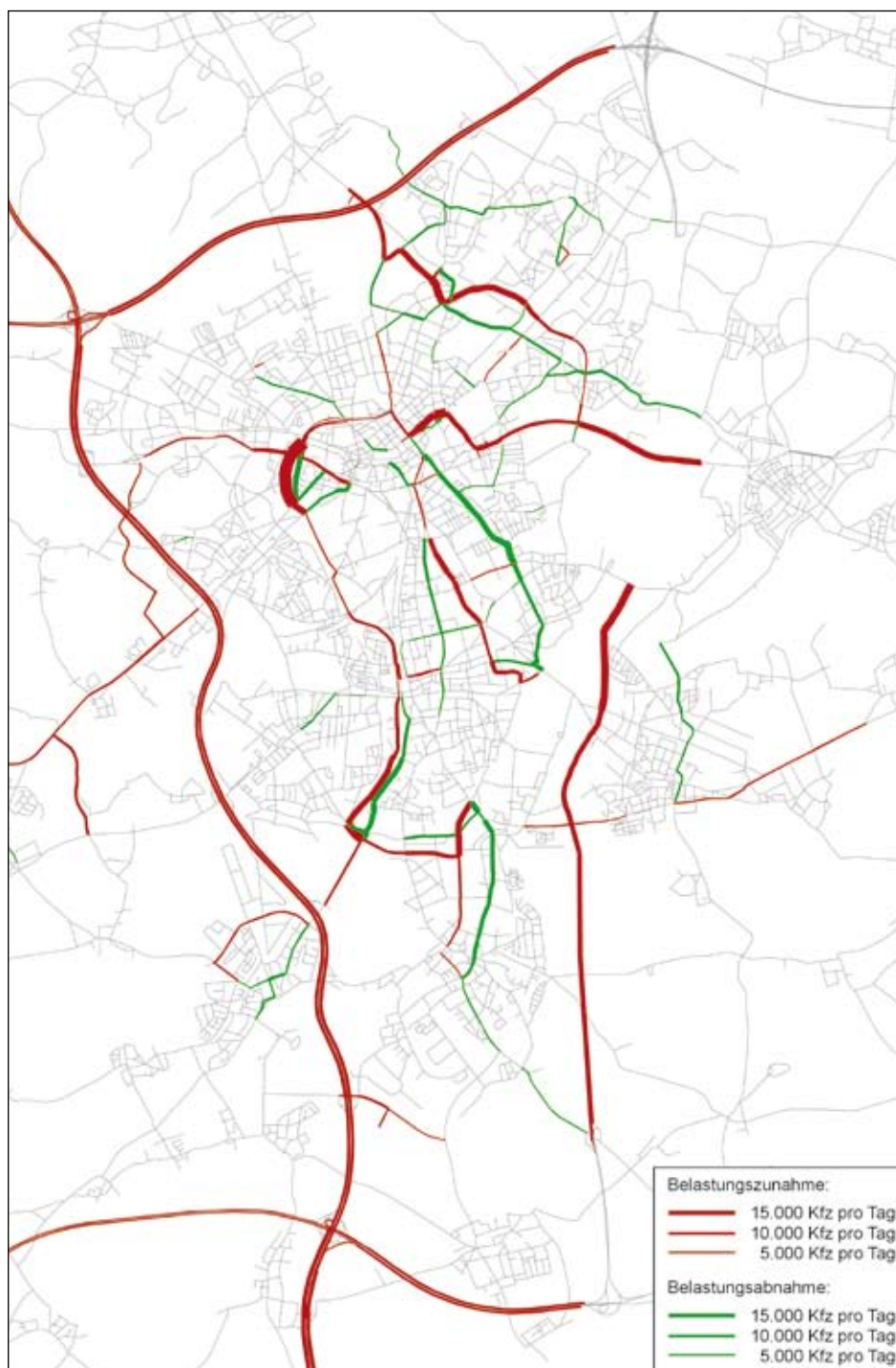


Abbildung 4.3: Zielkonzept motorisierter Individualverkehr (MIV) – Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen im regionalen und städtischen Straßennetz, hier: Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken bezogen auf den Analysefall 2005

5 Gesamtstädtisches Parkraumkonzept

Kommunales Parkraummanagement besteht aus mehreren ineinander greifenden Bausteinen (Abbildung 5.1). Ein wichtiger Bestandteil ist die Bewirtschaftung von Parkständen im öffentlichen Straßenraum. Sie dient vor allem dazu, bei einem „Nachfrageüberhang“ – d.h. wenn in einem Bereich mehr Parkraum nachgefragt wird als legale Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen (erkennbar z.B. an erhöhtem Parksuchverkehr und Falschparkern) – bestimmten Nachfragegruppen das Parken zu ermöglichen. Solche Nachfrage-

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung wurde auf gesamtstädtischer Ebene ermittelt, welche Bereiche in Mönchengladbach strukturell bedingte Nachfrageüberlagerungen bei den oben genannten Nachfragegruppen aufweisen. Die festgestellten „potenziellen Parkraumbewirtschaftungsgebiete“ (Abbildung 5.2) geben einen ersten Hinweis, wo eine Bewirtschaftung eingeführt werden könnte, die vor allem für Bewohner ohne privaten Pkw-Stellplatz das Parken im

Damit ist das Parkraumangebot in beiden Zentren insgesamt grundsätzlich ausreichend. Daher wird im Rahmen des gesamtstädtischen Parkraumkonzepts vorgeschlagen, Maßnahmen zur Steigerung der Auslastung von Parkhäusern und Tiefgaragen umzusetzen, um in den betreffenden Straßenräumen ein Potenzial zur Verbesserung der Situation – zugunsten Aufenthalt, Verkehrssicherheit, Lärminderung, Luftqualität – zu gewinnen. Als wirksames Instrument dafür gilt eine flächenhafte Parkscheinregelung mit Gebührenbefreiung für Bewohner mit Bewohnerparkausweis und Lieferverkehr (in besonderen „Ladezonen“). Flankierend erscheint es jedoch außerdem notwendig, vorhandene Parkhäuser und Tiefgaragen zu sanieren und nach modernen Gesichtspunkten nutzerfreundlich zu gestalten sowie das Parkleitsystem zu modernisieren.

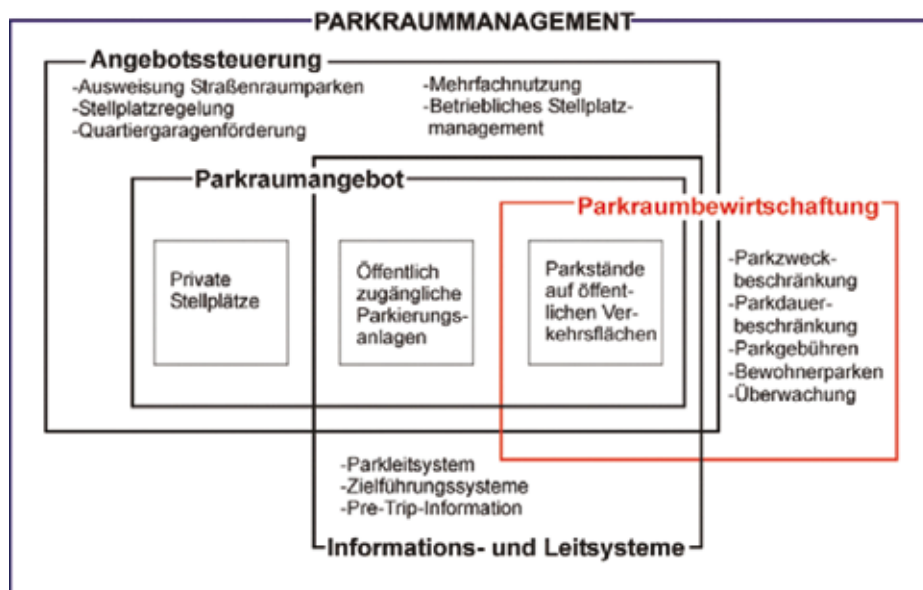


Abbildung 5.1: Parkraumbewirtschaftung als wichtiger Baustein eines kommunalen Parkraummanagements

überhänge treten vor allem dort auf, wo strukturell bedingt viele Beschäftigte, Bewohner und Besucher/Kunden in Bezug auf das knappe Gut „Parkraum“ in Konkurrenz zueinander treten, beispielsweise in Innenstädten und Stadtteilzentren sowie unmittelbar daran angrenzenden Gebieten. Ziel der Bewirtschaftung ist es in diesem Fall, Bewohnern und Besuchern/Kunden vorrangig Parkmöglichkeiten anzubieten. Beschäftigte werden gleichzeitig vor die Wahl gestellt, künftig einen weiteren Weg vom abgestellten Fahrzeug zum Arbeitsplatz zu akzeptieren, einen Dauerstellplatz (z.B. in privaten Tiefgaragen) anzumieten, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen oder mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren.

Straßenraum erleichtert. Neben der Innenstadt Mönchengladbach und dem Rheydter Zentrum (jeweils mit angrenzenden Wohngebieten) betrifft dies auch die Stadtteilzentren von Rheindahlen, Wickrath, Odenkirchen, Giesenkirchen, Volksgarten und Neuwerk.

Vertiefende Parkerhebungen im Rahmen der Analysen im Jahr 2005 ergaben außerdem, dass hohe Parkraumauslastungen in den Zentren von Mönchengladbach und Rheydt nahezu ausschließlich im öffentlichen Straßenraum festzustellen sind. Hier besteht in vielen Bereichen an normalen Werktagen eine Auslastung der verfügbaren Parkstände von 85 % und mehr. Gleichzeitig waren in den umliegenden öffentlich zugänglichen Parkhäusern und Tiefgaragen lediglich Auslastungen bis 50 % festzustellen.

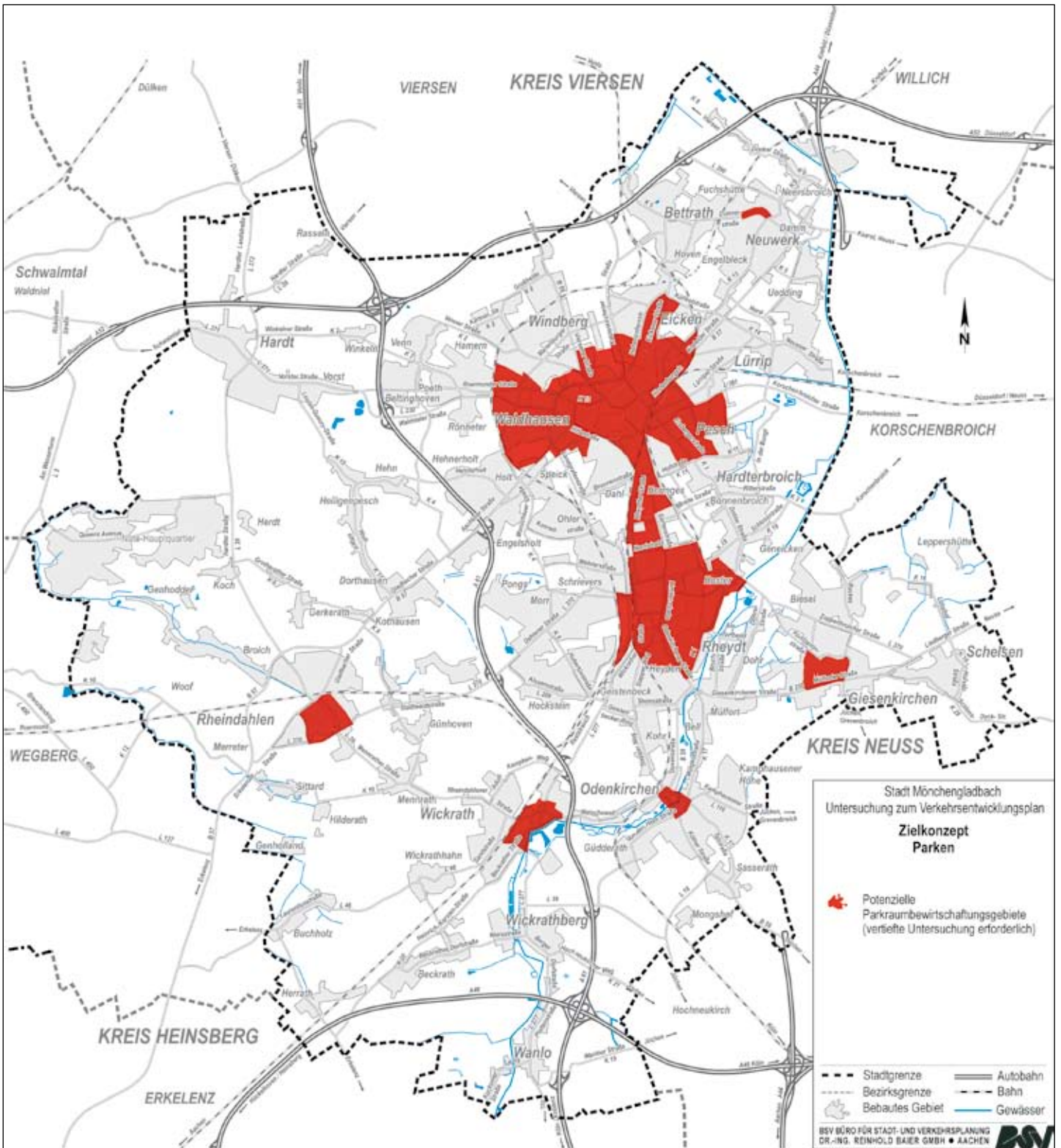


Abbildung 5.2: Gesamtstädtisches Rahmenkonzept Parken – potenzielle Parkraumbewirtschaftungsgebiete, in denen aufgrund vorliegender Nachfrageüberlagerungen vertiefte Untersuchungen erforderlich sind

6 Zielkonzept Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Aufgrund der Analysen und der beschlossenen Ziele (vgl. Kap. 3) ist ein grundlegender Verbesserungsbedarf im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Mönchengladbach festzustellen. Da der Verkehrsentwicklungsplan nicht die Funktion eines Nahverkehrsplans übernehmen soll und kann, beschränkt er sich jedoch auf:

die Festlegung eines Hauptnetzes für den Linienbusverkehr und eines Schnellbusnetzes, die Abstimmung der Verkehrsnetze für MIV, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr untereinander und die Benennung von Maßnahmen, die im Zuge einer zukünftigen Detailausarbeitung des ÖPNV-Netzes berücksichtigt werden sollen.

Das ÖPNV-Konzept wurde in zwei Varianten ausgearbeitet. Variante 1 basiert im Schwerpunkt auf einer Stärkung und Steigerung der Attraktivität des Linienbusverkehrs, Variante 2 auf der Stärkung und Weiterentwicklung des regionalen Schienennetzes (Regional-Bahn, S-Bahn). In beiden Varianten wurde darauf geachtet, dass alle städtischen Nebenzentren an die beiden Hauptzentren Mönchengladbach-Stadtmitte und Rheydt-Mitte angebunden sind.

Variante 1: Stärkung und Attraktivierung des Linienbusverkehrs

Diese Variante (Abbildung 6.1) geht davon aus, dass es im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kurzfristig keine Angebotsverbesserungen geben wird. Um in einer solchen Situation angemessene ÖPNV-Standards einzuhalten, soll das vorhandene Schnellbussystem erheblich erweitert werden. Folgende Standards sollen dabei erfüllt werden:

- Schnellbusverkehr: Die mittlere Beförderungsgeschwindigkeit soll mehr als 35 km/h betragen, der Linienweg soll gleichzeitig höchstens das 1,6-fache der kürzesten Fahrstrecke zwischen Anfangs- und Zielpunkt („Umfwegfaktor“) betragen.
- Regional- und Stadtbusverkehr: Hier sollen die mittlere Beförderungsgeschwindigkeit mehr als 19 km/h und der Umwegfaktor ebenfalls höchstens 1,6 betragen. Gleichzeitig soll die Bedienung zur Hauptver-

kehrszeit mit einem 10- oder 20-Minuten-Takt betragen und zur Schwachverkehrszeit überwiegend 30 Minuten nicht unterschreiten und der Haltestellenabstand zur ÖPNV-Beschleunigung in der Kernzone auf rund 600–800 m, in der Außenzone auf 1.000–1.200 m vereinheitlicht werden.

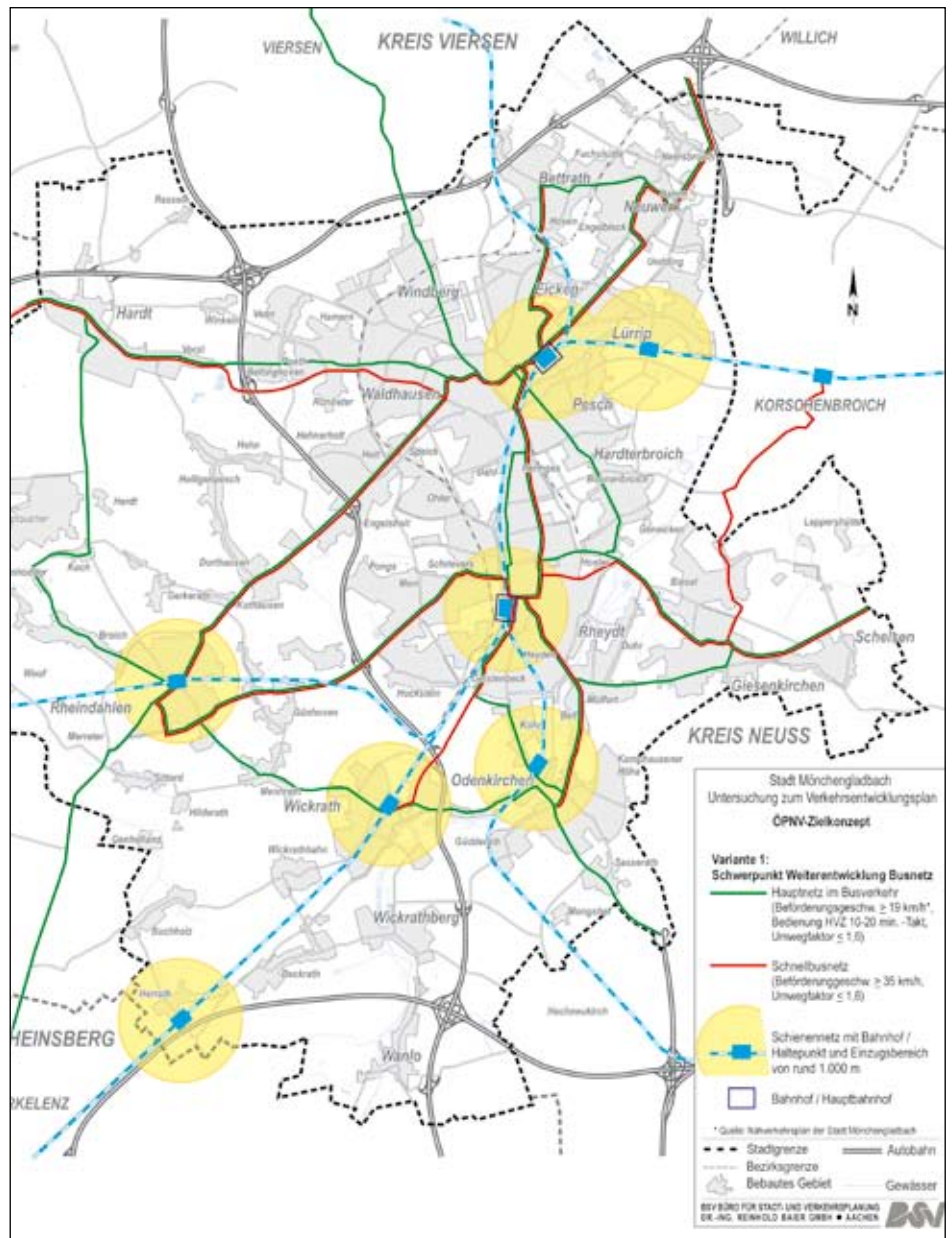


Abbildung 6.1: Zielkonzept öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Variante 1: Stärkung und Attraktivierung des Linienbusverkehrs

Gegenüber heute sollen vor allem auf folgenden Strecken Schnellbusverbindungen neu eingerichtet oder optimiert werden:

- Mönchengladbach – Hardt (andere Linienführung der vorhandenen Schnellbuslinie),
- Mönchengladbach – Neuwerk,
- Mönchengladbach – Rheindahlen (Ergänzung des nicht ausreichenden Angebots im Bahnverkehr) sowie
- Giesenkirchen – Korschbroich Bahnhof (verbesserten Anbindung an den S-Bahnverkehr in Richtung Neuss / Düsseldorf).

Variante 2: Stärkung und Weiterentwicklung des regionalen Schienenverkehrs

Diese Variante (Abbildung 6-2) geht davon aus, dass mittel- bis langfristig im SPNV deutliche Angebotsverbesserungen möglich sind. Damit ließen sich eine Reihe von geplanten oder bereits vorhandenen Schnellbuslinien einsparen. Wesentliche Veränderungen gegenüber dem Bestand betreffen in dieser Variante:

- die Anlage von zusätzlichen Bahnhaltepunkt/en in den Bereich Eicken/Hoven sowie Hermges/Hochschule,
- die Verdichtung der Bedienung an den Haltepunkten Rheindahlen, Wickrath und Odenkirchen auf mindestens 30 Minuten-Takt sowie
- die optimale Einbindung des verstärkten Schienenverkehrsangebots in das vorhandene lokale Angebot im Buslinienverkehr.

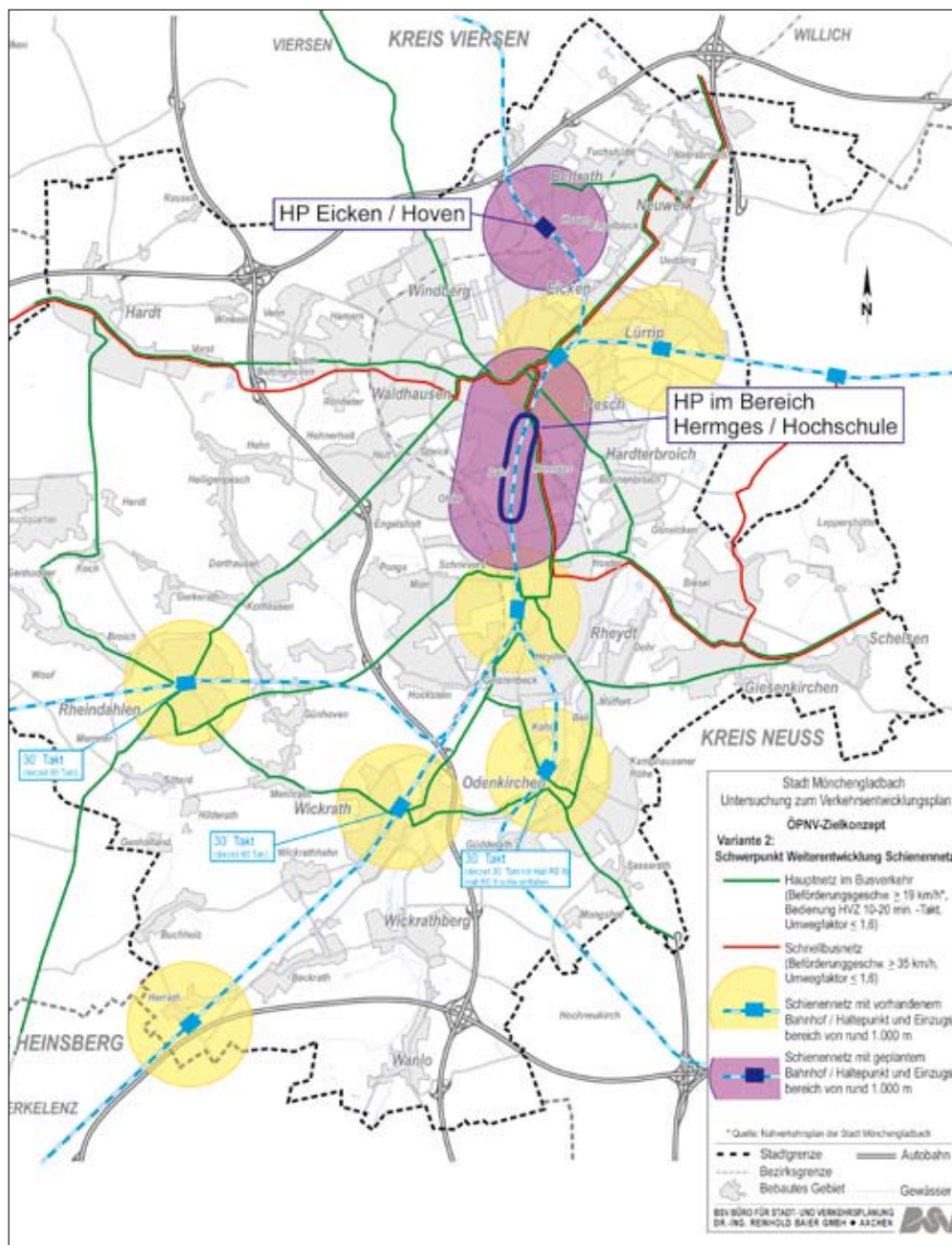


Abbildung 6.2: Zielkonzept öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Variante 2: Stärkung und Weiterentwicklung des regionalen Schienenverkehrs

7 Zielkonzept Fahrradverkehr

Das Radverkehrsangebot in Mönchengladbach bedarf, wie die Analysen verdeutlicht haben, einer deutlichen Erweiterung und Verbesserung. Die Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzepts wird daher dringend empfohlen.

Die Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel hat nachweislich eine positive Wirkung auf Gesundheit und Fitness. Schuleingangsuntersuchungen geben andererseits bereits seit vielen Jahren deutliche Hinweise auf eine sich verschlechternde Fitness der jungen Generation, offensichtlich wesentlich mitbedingt durch Bewegungsmangel. Im Nationalen Radverkehrsplan 2012 wird daher als Ziel der Radverkehrsförderung neben der Verbesserung der Lebensqualität in den Städten und dem Umweltschutz auch die Gesundheitsförderung genannt.

Eine vermehrte Nutzung des Fahrrads im Schülerverkehr (oder auch vermehrtes Zufußgehen) – die Entfernungen zwischen Schul- und Wohnstandorten im Stadtgebiet legen dies in vielen Fällen nahe – kann gleichzeitig zu einer Entlastung des ÖPNV in den morgendlichen Spitzenstunden beitragen und dadurch Beschäftigte eventuell stärker zur ÖPNV-Nutzung motivieren.

Im Zentrum des Zielkonzepts Fahrradverkehr steht ein dichtes, geschlossenes Netz von Radverkehrsanlagen im Hauptverkehrsstraßennetz und ergänzenden Routen im Zuge von fahrradfreundlichen Straßen im übrigen Straßennetz. Die Einzelmaßnahmen des Zielkonzepts lassen sich wie folgt typisieren:

- Ausbau und Verbesserung von vorhandenen Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen (z.B. im Zuge der Gartenstraße),
- Herstellung von neuen Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen (z.B. entlang der Bahnstraße zwischen Aachener Straße und Landgrafenstraße) zur Schließung von Netzlücken oder zur Netzverdichtung,

- Herstellung von begleitenden Radverkehrsanlagen an geplanten Hauptverkehrsstraßen (z.B. bei Verlängerung des Nordrings oder Neubau der L 19n),
- Herstellung von Radverkehrsanlagen im Zuge von ausgewählten Straßen im übrigen Straßennetz, sofern dort keine Tempo 30-Regelung umsetzbar ist (z.B. Mülgaustraße),
- Ausbau von Radwegen auf nicht mehr genutzten Bahntrassen (z.B. in Neuwerk).

Welche Form der Radverkehrsanlage dabei realisiert werden soll – Schutzstreifen oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg im Seitenraum – ist im Einzelfall abhängig von den straßenräumlichen Rahmenbedingungen.

Empfohlen wird die Führung des Fahrradverkehrs auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen. Dadurch befinden sich die Radfahrer/innen ständig im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs, zudem werden so im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen die sichersten Führungsmöglichkeiten eröffnet. Von beiden Möglichkeiten wird der Schutzstreifen präferiert, weil er sich allein schon aus Gründen

der Flächenverfügbarkeit im bestehenden Straßennetz als einheitliches, „stadttypisches“ Element der Radverkehrsanlage realisieren lässt.

An Straßenabschnitten des Nebennetzes mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 oder weniger (z.B. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) sind in der Regel keine Radverkehrsanlagen erforderlich. Das geringere Geschwindigkeitsniveau und geringere Kfz-Verkehrsstärken in diesen Straßen erlauben Radfahren auf der Fahrbahn ohne zusätzliche Sicherung.

Das Zielkonzept Fahrradverkehr umfasst etwa 30 größere Einzelmaßnahmen, die im Verkehrsentwicklungsplan in einer Maßnahmenliste zusammengestellt und erläutert werden. Der folgende Übersichtsplan (Abbildung 7.1) zeigt die vorgeschlagenen Netzergänzungen und Lückenschlüsse im gesamtstädtischen Zusammenhang. Einzelmaßnahmen zur Sicherung des Fahrradverkehrs enthält außerdem das straßenräumliche Handlungskonzept (siehe Kapitel 8).

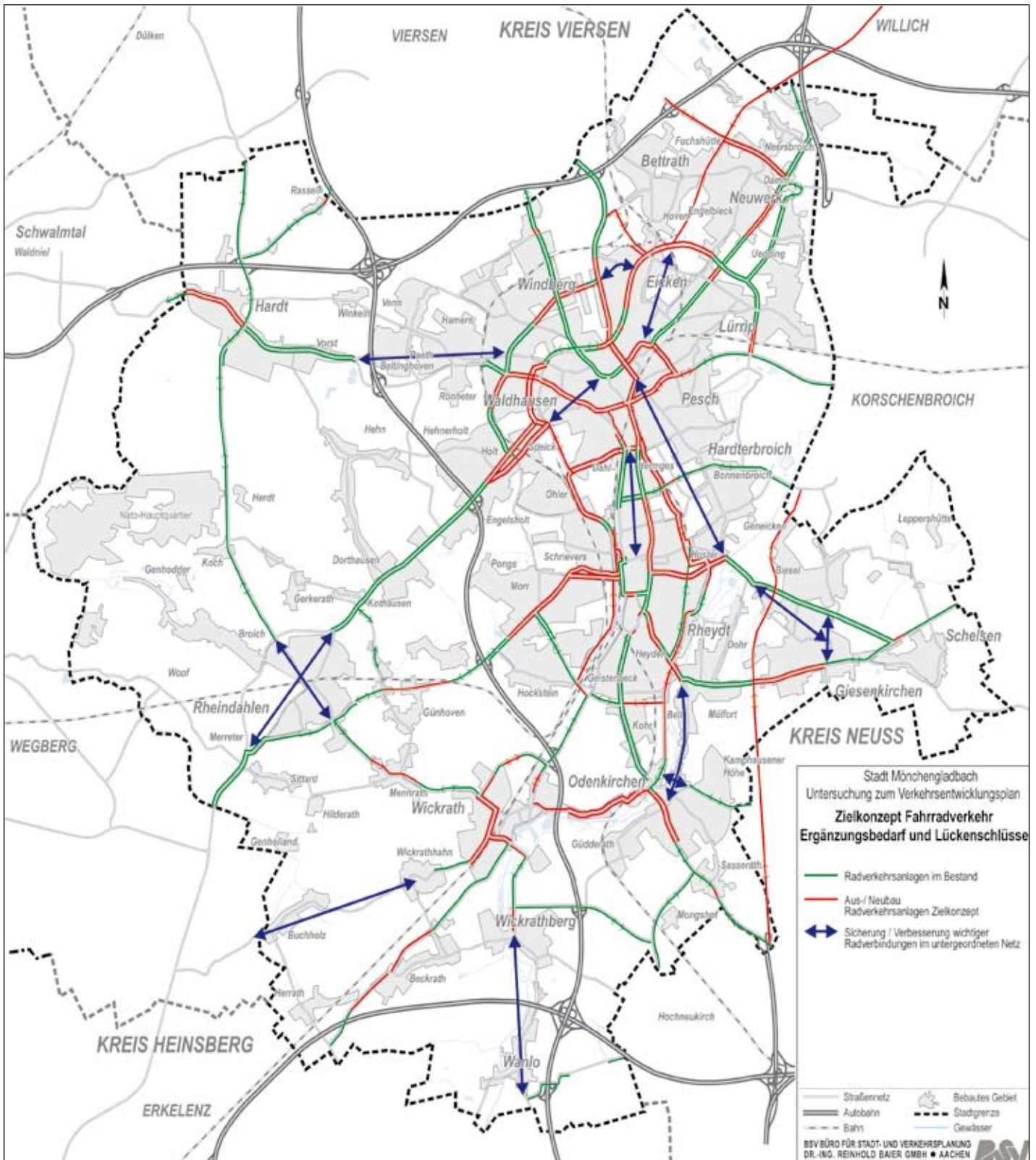


Abbildung 7.1: Zielkonzept Fahrradverkehr – Ergänzungen und Lückenschlüsse im bestehenden Radverkehrsnetz

8 Zielkonzept Verkehrssicherheit – Teil: Straßenräumliches Handlungskonzept

Im straßenräumlichen Handlungskonzept werden auf gesamtstädtischer Ebene die wichtigsten Maßnahmen zur Unterstützung der Netzkonzepte für den MIV, ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr dargestellt. Folgende Maßnahmentypen lassen sich grundsätzlich unterscheiden:



Anlage oder Verbesserung einer bestehenden gesicherten Überquerungsstelle für Fußgänger und/oder Radfahrer, zumeist in Form einer Mittelinsel oder eines Fußgängerüberwegs („Zebrastrifen“),



Bauliche Betonung des Ortseingangs zur wirksamen Dämpfung der Kfz-Geschwindigkeiten im Übergang von Außerorts- in Innerortsbereiche,



Umgestaltung von Bushaltestellen zur Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung der Situation für Fahrgäste,



Zusammenhängende Umgestaltung eines Straßenraums zur Verbesserung der Gesamtsituation, auch unter Berücksichtigung vorhandener Aufenthaltswahlfunktionen,



Umgestaltung einer Kreuzung oder Einmündung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, z.B. durch Rückbau oder Ergänzung von Abbiegestreifen, Anpassung von Kurvenradien oder Anlage eines Kreisverkehrs,



Veränderung der Parkordnung oder andere Maßnahmen zur Einhaltung der vorhandenen Parkordnung, in der Regel durch Verlagerung des Parkens vom Gehweg auf die Fahrbahn zugunsten der Sicherheit und des (Mindest-) Komforts von Fußgängern



Anlage eines straßenbegleitenden Gehwegs oder einer Fußwegverbindung abseits von Straßen.

Die genannten Maßnahmen dienen mehrheitlich zur Verbesserung der Bedingungen im Fußgängerverkehr sowie zur Schaffung eines in sich geschlossenen Wegenetzes für Fußgänger. Aus diesem Grund kann dieser Teil des straßenräumlichen Handlungskonzepts (Abbildung 8.1) gleichzeitig als Zielkonzept Fußgängerverkehr betrachtet werden.

Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Fahrradverkehrs sind in einem zweiten Teilplan des straßenräumlichen Handlungskonzepts zusammengefasst (Abbildung 8.2).

Die Maßnahmen des straßenräumlichen Handlungskonzepts unterstützen insgesamt die stärkere Bündelung des Kraftfahrzeugverkehrs im Hauptverkehrsstraßennetz sowie die Verringerung des Verkehrs im übrigen Straßennetz und dienen gleichzeitig der Verkehrssicherheit, der Förderung des Fahrradverkehrs sowie der Verringerung verkehrsbedingter Umweltbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe).

In welcher Form die vorgeschlagenen Maßnahmen später realisiert werden sollen, kann abhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen nur im Einzelfall entschieden werden.

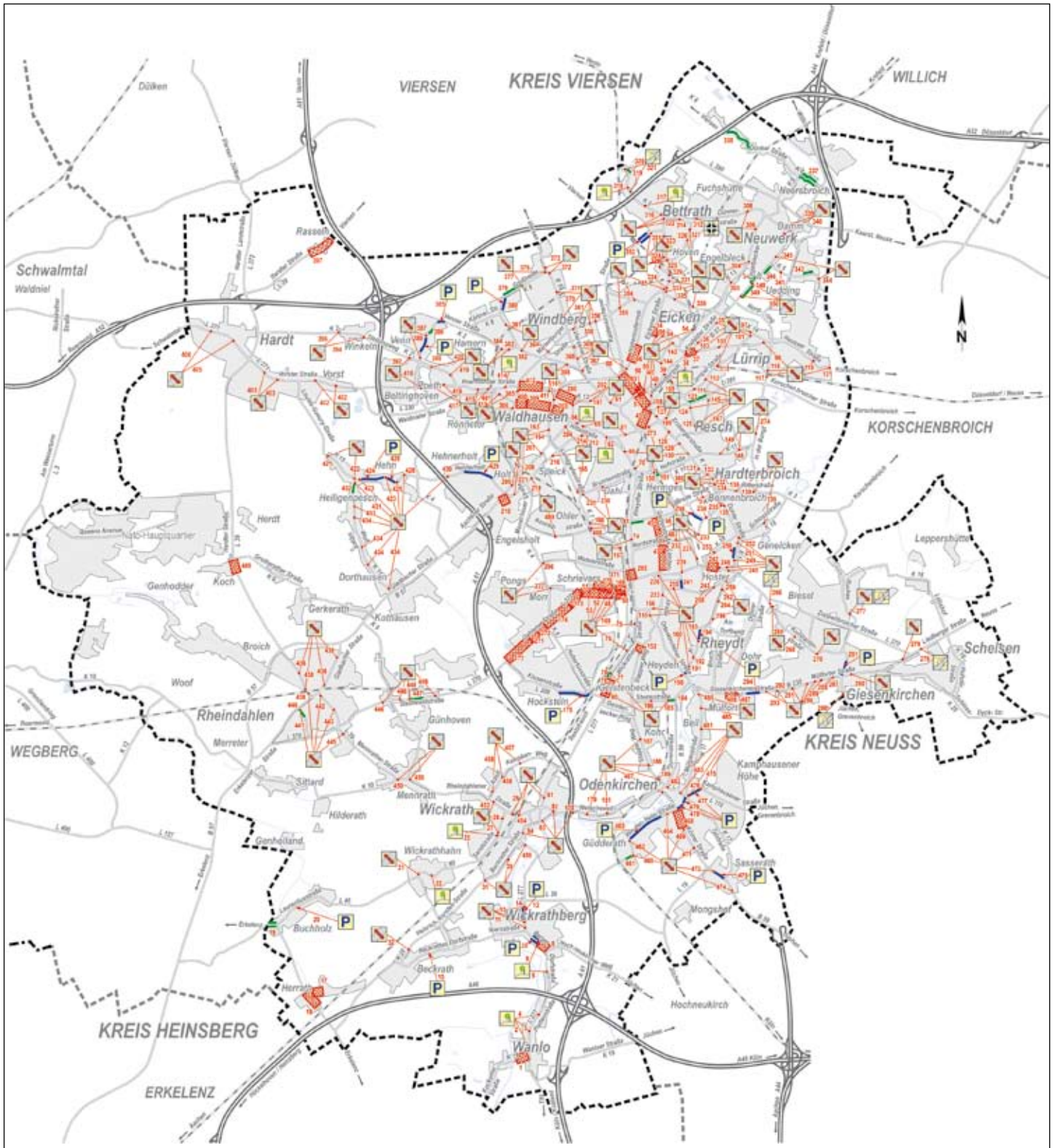


Abbildung 8.1: Straßenräumliches Handlungskonzept – Teilplan Fußgängerverkehr

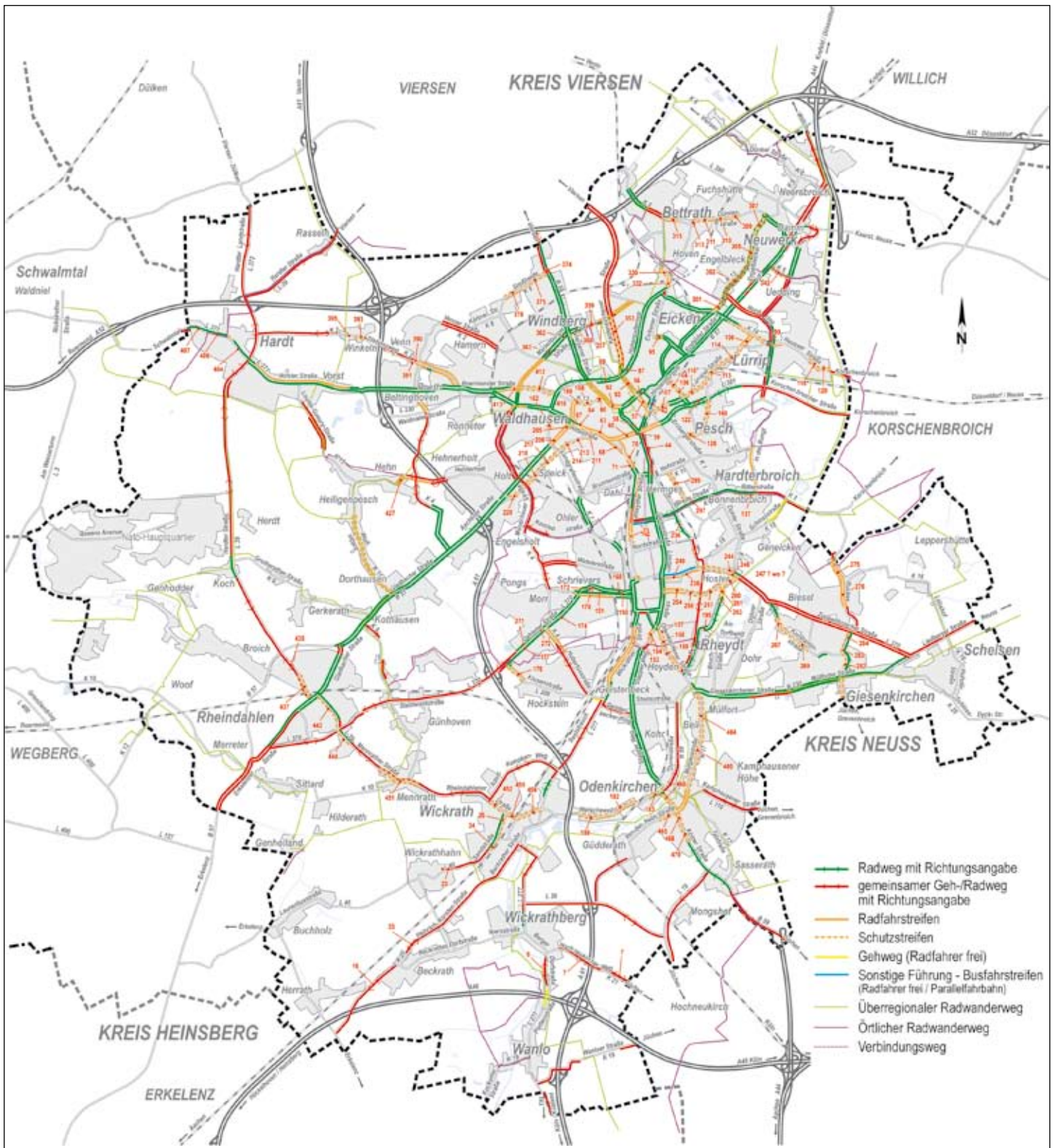


Abbildung 8.2: Straßenräumliches Handlungskonzept – Teilplan Fahrradverkehr

9 Zielkonzept Verkehrssicherheit – Teil: „Weiche“ Maßnahmen

„Weiche“ Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung sollen im Unterschied zu den „harten“ Maßnahmen, die zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrssystems dienen, „über den Kopf“ der Verkehrsteilnehmer/innen wirken. Sie sollen Verständnis, Akzeptanz und Einverständnis hervorrufen und damit langfristig eine Veränderung des Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens in Richtung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung bewirken bzw. wirksam unterstützen.

„Weiche“ Maßnahmen haben deshalb vorrangig Information, Aufklärung, Beratung, Werbung und Motivation zum Inhalt und lassen sich weitgehend unter dem Sammelbegriff „Verkehrsmarketing“ zusammenfassen. Hierzu zählen auch kommunikative Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit und eine wirksame Verkehrsüberwachung.

Die Wirksamkeit von „weichen“ Maßnahmen ist wesentlich abhängig von der Akzeptanz der Maßnahmen bei den angesprochenen Zielgruppen. Die gewählten Aktionsformen, Medien und Ansprachewege sind mit entscheidend dafür, ob die Zielgruppen überhaupt erreicht werden und ob die umgesetzten Maßnahmen nachhaltige Wirkung erzielen.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung für Mönchengladbach wurden zwei Konzepte für „weiche“ Maßnahmen entwickelt, die im Folgenden dargestellt werden.

Konzept Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement hat die Förderung einer umweltverträglichen Gestaltung der Mobilität zum Ziel. Beschäftigte sollen für eine verstärkte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrgemeinschaften und Fahrrad auf ihren Arbeitswegen gewonnen werden. Darüber hinaus sollen generell solche Menschen angesprochen werden, die ihre persönliche Mobilität (unabhängig vom Reisezweck) anders gestalten wollen und nach entsprechenden Angeboten suchen. Schließlich soll das vorhandene Mobilitätsangebot besser bekannt gemacht und wo notwendig verbessert werden.

Mobilitätsmanagement kann standort- oder zielgruppenbezogen ansetzen:

- Der Standortbezug (z. B. für Gewerbegebiete und andere Arbeitsplatzschwerpunkte) bietet den Vorteil, Maßnahmen und Informationen mit konkretem räumlichen Bezug lokal auszurichten und spezielle Angebote wie z. B. ein Job-Ticket auch Nachfragegruppen aus kleineren Betrieben zugänglich zu machen.
- Zielgruppenbezogenes Mobilitätsmanagement soll Personengruppen ansprechen, die ein großes Mobilitätspotenzial aufweisen (z. B. Berufspendler oder Personen, die sich in Mönchengladbach an- oder ummelden und das Mobilitätsangebot am neuen Wohnstandort noch nicht kennen) oder von konkreten verkehrlichen Maßnahmen (z. B. verändertes Parkraummanagement, neues ÖPNV-Angebot) betroffen sind.

Motive für eine Beteiligung von Unternehmen am standortbezogenen Mobilitätsmanagement können sehr unterschiedlich sein. Ein starkes Motiv bietet ein gemeinsames Standortmarketing, bei dem die Erreichbarkeit ein Faktor von mehreren ist. Auch ökologische und soziale Einstellungen einzelner Unternehmer, die Frage der Personalrekrutierung (z.B. Niedriglohnsektor mit hoher ÖPNV-Affinität) und Aspekte des betrieblichen Flächenmanagements (z. B. Betriebsenerweiterung auf Parkplatz für Beschäftigte) stellen wichtige Motive dar.

Der Aufbau eines wirksamen Mobilitätsmanagements für einen einzelnen Standort braucht erfahrungsgemäß eine Anlaufzeit von rund 2-3 Jahren. Mögliche Bausteine sind:

- Verbesserungen bei der ÖPNV-Erschließung von Gewerbegebieten,
- Einführung eines Jobticket-Angebots oder gezielte Werbung für ein bestehendes, jedoch wenig nachgefragtes Angebot, auch für kleinere Betriebe und Dienstleister,
- Entwicklung eines standortbezogenen Parkraumkonzepts,
- Entwicklung eines betriebsbezogenen Car-sharingangebots, z.B. unter Einbeziehung von Betriebsfahrzeugen,

- Information und Werbung zur nordrhein-westfälischen Fahrgemeinschaftsbörse im Internet (www.nrw.pendlernetz.de),
- Verbesserungen und Werbeaktionen zum Fußgänger- und Fahrradverkehr auf Arbeitswegen,
- Standortbezogenes Verkehrsmarketing z. B. mit speziellen Kurzbroschüren für neue Betriebe und Beschäftigte, Einrichtung einer gemeinsamen Internetplattform etc.,
- Einrichtung einer Mobilitätsberatungsstelle auf städtischer Ebene (mit ÖPNV-Betreibern und Verkehrsverbund).

Konzept „Kinderstadtteilplan“ als erweiterter Schulwegplan

Das seit einigen Jahren erfolgreich laufende Verkehrssicherheitsprojekt „Kids in MG“ aufgreifend und ergänzend wurde im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ein Pilotprojekt zur Erstellung des „Kinderstadtteilplans Rheydt-Mitte“ durchgeführt und zwischenzeitlich abgeschlossen.

Kinderstadtpläne sind mittlerweile zwar weit verbreitet, allerdings beschränken sie sich meist auf die Nennung von Freizeitadressen für Kinder (z. B. Kinder- und Jugendtreffs, Spiel- und Bolzplätze, Skaterplatz mit Halfpipe, Freibad etc.) und basieren kartografisch überwiegend auf normalen Stadtplänen.

Das entwickelte Pilotprojekt zum Kinderstadtteilplan Rheydt-Mitte beruht demgegenüber auf einem erweiterten Ansatz, bei dem zum einen alle relevanten Verkehrssicherheitsinformationen dargestellt werden, die auch einen guten Schulwegplan ausmachen und zum anderen Kinder im Grundschulalter (hier: Grundschule Waisenhausstraße) direkt beteiligt werden. Der ausgearbeitete Plan (Abbildung 10-1) enthält damit alle wichtigen Informationen zur Verkehrssicherheit sowie zu den Spiel- und Freizeitangeboten von Kindern. Im Straßennetz kennzeichnet er zum Beispiel:

- stark befahrene, „gefährliche“ Hauptverkehrsstraßen in denen Geschwindigkeiten von 50 km/h und höher erlaubt sind,

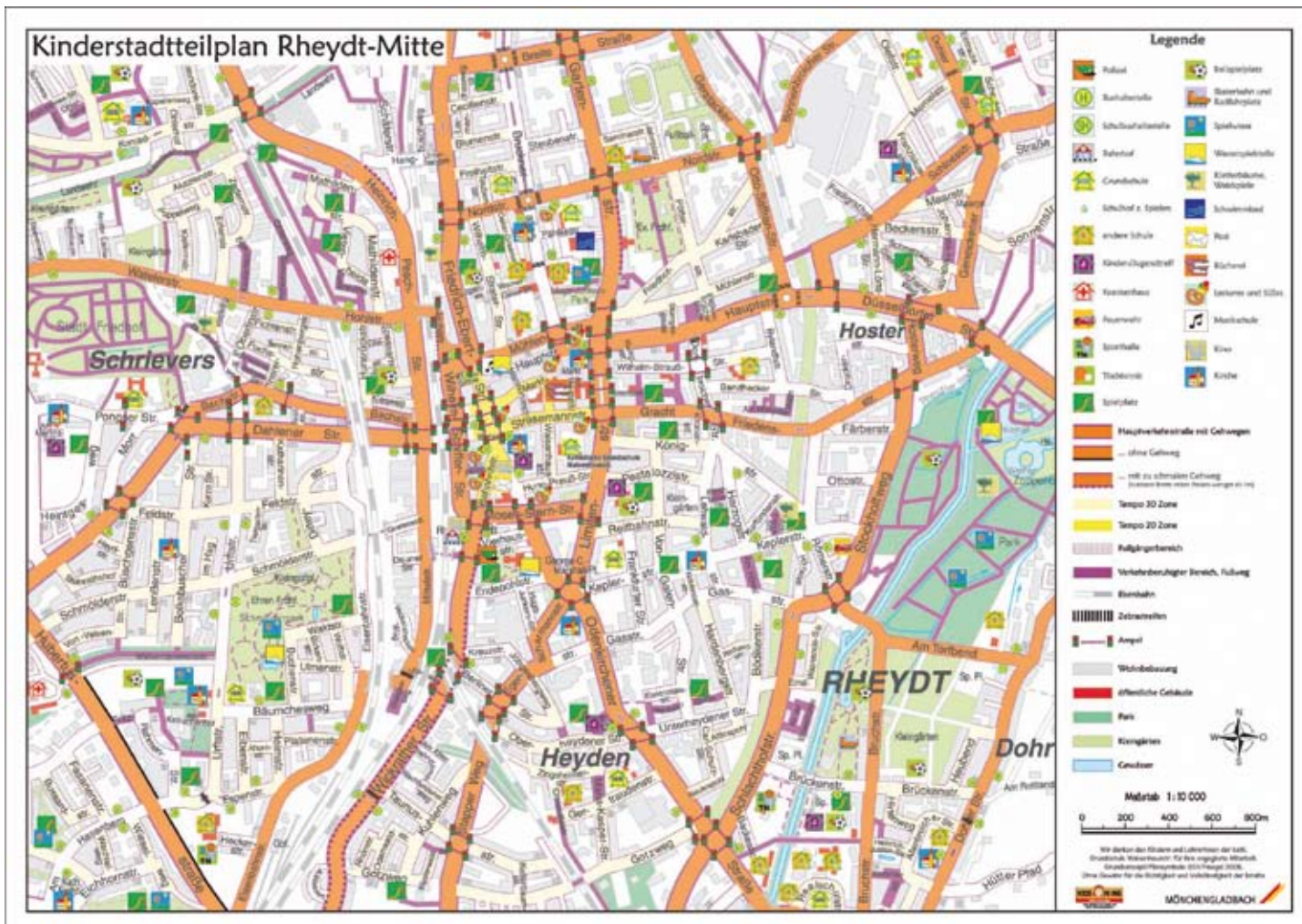
- die gesicherten Überquerungsstellen auf diesen Straßen, unterschieden nach der Art ihrer Sicherung (Ampelanlagen, Zebrastreifen, Mittelinseln) und ob ein überhaupt ein Gehweg vorhanden ist,
- Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 und Verkehrsberuhigte Bereiche („Schritttempo“),
- Fußgängerbereiche sowie andere Straßen und Wege (weitgehend) ohne Kraftfahrzeugverkehr.

Darüber hinaus sind wichtige Freizeitadressen für Kinder mit Symbolen im Plan räumlich lokalisiert. Da Kinder in ihrer Freizeit jedoch nicht nur in Kindereinrichtungen und auf öffentlichen Spielplätzen spielen, sondern auch auf Straßen und Plätzen, in Grünanlagen, an Gewässern, auf Wiesen oder im Wald, werden auch solche Spielorte im Plan lokalisiert. Die Informationen dazu vermitteln die Kinder,

die sich an der Erarbeitung des Kinderstadtplans aktiv beteiligen. Die Freizeitmobilität von Kindern ist besonders sicherheitsrelevant, weil mehr als zwei Drittel der Verkehrsunfälle mit zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Kindern nicht auf dem Schulweg, sondern auf Freizeitwegen und beim Spielen auf der Straße passieren.

Der Kinderstadtteilplan ergänzt in hervorragender Weise den gesamtstädtischen Kinderstadtplan, der seit 2008 von der MGGM herausgegeben wird. Projekt und pädagogische Materialien stellen zugleich eine gute Grundlage für die Mobilitätserziehung an Grundschulen und in sozialpädagogischen Einrichtungen dar.

Abbildung 9.1: Kinderstadtteilplan Rheydt-Mitte – Pilotprojekt mit Beteiligung der katholischen Grundschule Waisenhausstraße (Projektkonzeption und -umsetzung: BSV GmbH, kartografische Bearbeitung: Stadt Mönchengladbach, FB Vermessung und Kataster)



10 Umweltaspekte in der Verkehrsentwicklungsplanung

Die vorliegende Lärmkartierung für die Stadt Mönchengladbach belegt, dass:

- zum einen an den meisten angebauten Abschnitten des derzeitigen „Verkehrsstraßennetzes“ der relevante Grenzwert L_{den} von 70 dB(A) überschritten wird und
- zum anderen auch von den nicht angebauten Teilen dieses Straßennetzes erhebliche Lärmbelastungen durch Schallausbreitung in die Fläche ausgehen.

Lärmprobleme im Sinne des Bundes-Immissionschutzgesetzes liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden tagsüber ein L_{den} von 70 dB(A) bzw. nachts von 22-6 Uhr ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. In Mönchengladbach betrifft dies derzeit rund 17.000 Einwohner. Weitere 21.000 Einwohner sind tagsüber Lärmbelastungen von 65-70 dB(A) ausgesetzt.

Der Landeserlass zur Lärmaktionsplanung weist darauf hin, dass die Lärmaktionsplanung als querschnittsorientierte Planung mit anderen raumbezogenen Planungen – und damit auch mit der Verkehrsentwicklungsplanung – zu verzahnen ist. Eine solche Verzahnung wurde bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans durch Berücksichtigung der Ergebnisse der Lärmkartierung bereits praktiziert. Aus diesem Grund stellen die entwickelten Zielkonzepte – vor allem das zukünftige Hauptverkehrsstraßennetz – bereits eine gute, abgewogene Basis für die Lärmaktionsplanung dar.

Haupteingriffsmöglichkeiten sind nach derzeitigem Kenntnisstand eine Verringerung der Kfz-Verkehrsstärken, der gefahrenen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und des Lkw-Verkehrs in den betroffenen Straßenabschnitten (allerdings ohne Problemverlagerung in andere sensible Bereiche) sowie generell die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Hauptverkehrsstraßennetz und die konsequente Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr).

Die genannten Aspekte gelten im Übrigen überwiegend auch für das Thema Luftqualität. Eine modellgestützte Berechnung der Luftschadstoffbelastungen liegt für Mönchengladbach nicht vor, jedoch haben die Analysen nach einem überschlüssigen Abschätzverfahren (siehe Broschüre 1: Ergebnisse der Analyse) ergeben, dass auch diesbezüglich viele Hauptverkehrsstraßen in Mönchengladbach problematisch sein dürften. Nach bisherigem Erkenntnisstand ist davon auszugehen, dass die technische Verbesserung der Kfz-Antriebssysteme das größte Potenzial zur Verringerung der Luftschadstoffbelastungen aufweisen. Daneben sind die oben genannten verkehrslärmrelevanten Maßnahmen auch im Hinblick auf eine Verbesserung der Luftqualität wirksam.

Neben dem MIV-Zielkonzept spielen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans das Zielkonzept Fahrradverkehr, das einen durchgreifenden Ausbau des Mönchengladbacher Radverkehrsnetzes vorsieht, sowie das ÖPNV-Zielkonzept mit den vorgesehenen Angebotsverbesserungen eine wichtige Rolle. Eine gleichgewichtige, konsequente Realisierung aller Zielkonzepte stellt einen wichtigen Ansatz zur langfristigen Verringerung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen dar.

11 Weiteres Vorgehen

Die inhaltlichen Arbeiten zum Entwurf des Zielkonzepts zum Verkehrsentwicklungsplan Mönchengladbach sind abgeschlossen. Die erste Vorstellung des Zielkonzepts hat Anfang Dezember 2008 im Planungs- und Bauausschuss stattgefunden. Im Januar 2009 fanden die Präsentationen in den Bezirksvertretungen statt. Mit der vorliegenden Broschüre und den ergänzenden Informationen auf der städtischen Internet-Seite (www.moenchengladbach.de) werden nun die Bürger und die Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Wie bereits bei der Vorstellung der Analyseergebnisse sollen Sie als Bürger/in der Stadt Mönchengladbach erneut Gelegenheit erhalten, Ihre Anregungen und Hinweise zum Thema „Verkehrsentwicklungsplan - Zielkonzept“ mitzuteilen. Dazu steht die bekannte Email-Adresse (VEP@moenchengladbach.de) auch weiterhin zur Verfügung.

In den kommenden Monaten werden Beratungen auf gesamtstädtischer Ebene und in den Bezirken stattfinden. Nach Abwägung aller Anregungen und Hinweise und u.U. anschließender Aktualisierung bzw. Überarbeitung des Zielkonzepts werden die Bezirke zum Verkehrsentwicklungsplan erneut gehört. Der Planungs- und Bauausschuss gibt als zuständiger Fachausschuss eine Beschlussempfehlung und mit dem Beschluss des Rates wird der VEP schließlich verbindlich.

Wünschenswert erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Beschlussfassung zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Mönchengladbach Anfang bis Mitte 2010.

Mit Abschluss der Beratungen werden die Ergebnisse in einer dritten Broschüre „Verkehrsentwicklungsplan Stadt Mönchengladbach“ veröffentlicht.

Stadt Mönchengladbach

Fachbereich Stadtentwicklung und Planung

Abteilung Verkehrsplanung

41050 Mönchengladbach

Telefon: 0 21 61/25-0

E.Mail: VEP@moenchengladbach.de

www.moenchengladbach.de