

Gladbach hat zu viele Hauptstraßen

Planer und Politiker wenden sich dem nächsten Teilziel des Mobilitätsplanes zu.

VON DIETER WEBER

Der „General“ hat ausgesiedet. Viele Jahre lang erhielt jeder Verkehrsplan, der für das Stadtgebiet erarbeitet wurde, die höchsten Weihen – er wurde zum Generalverkehrsplan. 1965, 1969 und zuletzt 1981 war das so. Dann rüstete Mönchengladbach ab, erklärte den Verkehrsentwicklungsplan zum Ziel, ohne dass es jemals zu einem gekommen ist. Ein schwarz-gelbes Bündnis scheiterte ebenso an seiner Einführung wie der frühere Ampel-Zusammenschluss aus SPD, FDP und Grünen. Seitdem ist das Ziel, einen Verkehrsplan für die Stadt aus mehreren Detailplänen zu entwickeln.

Bei der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am Dienstag gingen Verkehrsplaner und Politiker das nächste Teilziel an: Es wird ein System entwickelt, das die Vorrangstraßen in der Stadt benennt. Und wenn es Hauptstraßen gibt, heißt es im Umkehrschluss: Es existieren ebenso Nebenstraßen und auch Straßen, die jetzt noch einen Hauptstraßen-Status haben und den verlieren werden. Welche das sind, steht Ende des Jahres fest.

Das Planungsbüro Richter-Richard hat eine Untersuchung zum Straßennetz vorgelegt, die auf der ersten Seite die Marschrichtung vorgibt. Da heißt es, dass in Mönchengladbach als „Folge der Autoprafe-

renz des Straßennetzes gesichtslose Straßenzüge ohne Aufenthaltsqualität entstanden sind“. Woran das liegt, beschreiben die Gutachter so: Hauptverkehrsstraßen habe die Stadt lange nur optimiert, um den Autoverkehr zu fördern. Dabei habe man den Fuß- und Radverkehr ebenso vernachlässigt wie den Aspekt, dass Straßen und Plätze heute auch Flächen sind, die eine Kommunikationsqualität haben müssen.

Dies zu ändern, ist die Aufgabe der kommenden Monate. Sie wird sich daran orientieren, wie viele Hauptverkehrsstraßen die Stadt benötigt und wo diese sind. „Wir haben im Osten zu wenige Ausweichrouten, in anderen Teilen gibt es zu viele“, sagte in der Sitzung Ausschussvorsitzender Horst-Peter Vennen (SPD). Das wird dazu führen, dass bisherige Vorrangstraßen mit paralleler Führung an Bedeutung verlieren und zu Stadtstraßen werden. Welche das sind, müssen die Politiker entscheiden. Nur einmal ein Beispiel, wie das aussehen könnte: Die Bismarckstraße hat bis zur Kreuzung Steinmetzstraße eine wichtige Zubringerfunktion. Aber was ist mit dem oberen Straßenstück mit der sich anschließenden Rathenaustraße? Wenn dieser Teil verkehrlich anders strukturiert würde und nicht mehr der Kfz-Verkehr dominierte, könnte sich das verkehrsentlastend auf den ganzen Straßenzug auswirken. So jedenfalls ist die Theorie.



Die Bismarckstraße ist eine der meistbefahrenen Straße in der Gladbacher Innenstadt. Aber ist sie überall Hauptstraße?

ARCHIVFOTO: DETLEF ILGNER