

**Redebeitrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum
Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Chemnitz 2015
Stadtrat Chemnitz am 05.04.2005**

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Frau Wesseler, sehr geehrte Damen und Herren,

bevor ich zur Stellungnahme der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Verkehrsentwicklungsplan komme, möchte anmerken, dass der Prozess der Beteiligung der Einwohner bei der vorliegenden Planung im letzten halben Jahr vom D6 in vorbildlicher und einmaliger Weise organisiert wurde. Solche Beteiligungsprozesse wünschten wir uns auch in anderen Bereichen, wenn es zum Beispiel um Haushaltsplanung oder Haushaltskonsolidierung geht.

Doch nun zum Standpunkt von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Steht der heute vorliegende Verkehrsentwicklungsplan für eine nachhaltige und generationengerechte Verkehrspolitik in Chemnitz? Und führt er zu einer umweltverträglichen, für den Einzelnen und die Stadt finanzierbaren Mobilität, an der alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen teilnehmen können? Wir Grüne sagen: Nein.

Lassen Sie mich das begründen:

Erstens: Zwar wird unter Punkt 1.2 die Zielstellung formuliert - ich zitiere: „den Verkehrsaufwand im Stadtverkehr auf das notwendige Maß zu begrenzen“, doch im Plan selbst wird weiterhin auf Straßenaus- und Neubau gesetzt, das heißt mehr Straßen für weniger Verkehr und weniger Einwohner.

Zweitens: Zwar wird - ebenfalls unter Punkt 1.2 - die Zielstellung formuliert - ich zitiere: „die stadt- und umweltverträglichen Organisation des Verkehrs zu verbessern“, doch der Plan setzt vorrangig darauf, die Voraussetzungen für den motorisierten Individualverkehr zu verbessern. Die Verkehrsarten des Umweltverbundes stehen dem nach. Will man dem formulierten Ziel gerecht werden, muss dieses Verhältnis umgedreht werden.

Drittens: Der Verkehrsentwicklungsplan ist nur teilweise faktenbasiert. Die öffentlichen Zuschüsse für den ÖPNV werden bei jeder Haushaltskonsolidierung vorgerechnet. Die Zuschüsse und versteckten Subventionen für den PKW-Verkehr werden dagegen nicht systematisch ermittelt. Doch erst die Transparenz der Gesamteinnahmen und -kosten des motorisierten Individualverkehrs erlaubt eine fundierte und -sachgerechte Entscheidung über Präferenzen bei verkehrspolitischen Konzepten und Maßnahmen. Ein entsprechender Antrag unserer Fraktion wurde im Jahr 2001 hier im Stadtrat abgelehnt.

Viertens: Der Verkehrsentwicklungsplan schafft nicht die Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung des ÖPNV als eine wirkliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr. In der autofreundlichsten Stadt Deutschlands, wie Chemnitz vom ADAC ausgezeichnet wurde, wird der ÖPNV im Konkurrenzkampf bei der Verkehrsmittelwahl immer unterliegen. Nicht nur das veränderte Verhalten der Bevölkerung, sondern vor allem

die städtische Verkehrspolitik der letzten 15 Jahre haben den ÖPNV in diese Defensive gedrängt. Während der heute vorliegende Plan viele konkrete Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes nennt, wird das Trassenangebot des ÖPNV insgesamt nicht erweitert. Maßnahmenkonkrete Aussagen zur konsequenten Bevorzugung und Beschleunigung des ÖPNV stellt der Plan in Aussicht – nennt sie aber nicht.

Fünftens und Letztens: Der Plan hat ein einseitiges Verständnis von Verkehrsmanagement. In einem Oberzentrum wie Chemnitz muss es zukünftig möglich sein, ohne PKW mindestens genauso mobil zu sein, wie mit PKW - durch intelligentes Management der individuellen Mobilitätsbedürfnisse und der systematischen Vernetzung aller Verkehrsarten. Doch unter Verkehrsmanagement versteht der vorliegende Plan vor allem die effektive Lenkung von PKW und LKW durch die Stadt. Nicht das die Verwaltung keine Kompetenz zur Entwicklung moderner Mobilitätskonzepte hätte. Doch der Stadtrat war ja noch nicht einmal bereit, einen so kleinen Schritt wie die Einführung eines Pendlernetzes zu beschließen.

Meine Damen und Herren, bei aller Kritik erkennen wir Grüne durchaus an, dass in dem vorliegenden Plan ein gewisses Umdenken in der kommunalen Verkehrspolitik erkennbar ist. Wenigstens was die formulierten Ziele anbetrifft, deutet sich ein Richtungswechsel - weg vom ungezügeltten Ausbau der Straßeninfrastruktur in den vergangenen 15 Jahren an. Doch wie in der städtischen Politik zum Siedlungswohnungsbau kommt dieser Wechsel eigentlich zu spät und geht eben auch nicht weit genug. Wir fordern deshalb ein wesentlich konsequenteres Umsteuern.

Mit unserem Änderungsantrag „Streichung Südverbund zwischen Zwickauer und Kalkstraße im Optimalszenario“ greifen wir einen uns dabei wichtigen Punkt heraus: Dieser Südverbundteil wird mindestens 20 Millionen verschlingen, dazu kommen noch der Teil drei mit 13 Millionen und der Teil vier mit 42 Millionen. Es spielt keine Rolle, ob von Bund, Land oder Kommune finanziert: Die Mittel für den Ausbau und die spätere Erhaltung müssen letztendlich von uns allen und unseren Kindern aufgebracht werden. Wir Grüne wollen der nachfolgenden Generation aber keine Verkehrsinfrastruktur hinterlassen, die sie weder braucht, bewirtschaften noch erhalten kann.

Wir Grüne sind der Meinung, zumindest der Teil fünf des Südverbundes kann noch gestoppt werden. Sein Beitrag zur Verkehrsentlastung ist äußerst fragwürdig. Dieser Abschnitt wird ein ökonomisches und ökologisches Desaster - und das nicht nur für die Anwohner im Bereich der Trasse. Meine Damen und Herren Stadträte! Geben Sie sich nicht zufrieden mit der Aussage, dass dieser Abschnitt zunächst keine hohe Priorität hat. Wir haben in einer schrumpfenden Stadt zukünftig wichtigere Infrastrukturaufgaben in den zerfallenden Stadtteilen - siehe Sonnenberg, Brühl oder Lutherviertel - als diese Straße zu bauen! Machen Sie heute Schluss mit dieser Planung - im Interesse der Gesamtstadt, unserer Kinder und der Natur.

Vielen Dank.