

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Chemnitz, den 07.04.2022

Vorgehen zum Chemnitzer Mobilitätsplan 2040 ignoriert Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Im Rahmen eines umfangreichen Beteiligungsverfahrens wurden Bürgerinnen und Bürger, Verkehrs- und Umweltverbände, Stadtverwaltung, Wirtschaft sowie alle Stadtratsfraktionen bei der Erstellung der Version 1.3 des Verkehrsentwicklungsplans (später: Mobilitätsplan) eingebunden. Auf der Tagesordnung des Chemnitzer Stadtrates am 06.04.2022 stand zunächst die Abstimmung über eine Version 1.4, welche aber kurzfristig vor der Sitzung von der Tagesordnung genommen wurde. Zusammen mit drei weiteren Verbänden und Netzwerken (VCD Chemnitz, ADFC Chemnitz und AG Mobilität) kritisierte der Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland vor der Sitzung gegenüber den demokratischen Fraktionen die Entstehung der Version 1.4 und fordert nun, die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens auch zu respektieren.

Besonders irritiert zeigt sich Markus Haubold, stellvertretender Vorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN Mitteldeutschland, über die Äußerung des CDU-Vorsitzenden Tino Fritzsche, welcher den Entwurf gegenüber *tag24.de* als „Verbots- und Gängelungsplan für Autofahrer“ kritisiert. Die Kritik geht völlig an der Intention des Mobilitätsplans vorbei. Dieser hat natürlich alle Verkehrsträger im Blick. Eine wesentliche Prämisse des Entwurfes ist es, für alle Bürgerinnen und Bürger gleiche Mobilitätschancen zu eröffnen, auch wenn sie zum Beispiel kein Auto fahren können. „Viel schwerer wiegt aber, dass sich die CDU-Fraktion gegen ein Papier stellt, welches sie selbst im Beteiligungsverfahren mit erarbeitet hatte“, stellt Haubold fest. Denn: Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde ein „Runder Tisch“ gebildet, welcher regelmäßig die aktuellen Arbeitsstände des Mobilitätsplans erhielt, in seinen Sitzungen diskutierte und im Konsens billigte. An diesen Sitzungen nahmen auch Vertreter der CDU-Fraktion teil. „Wenn man grundsätzlich mit der Richtung des Papiers und des gesamten Prozesses nicht einverstanden ist, sollte man das auch in den entsprechenden Sitzungen klar kommunizieren. Das erfolgte unserer Erinnerung nach seitens der CDU-Fraktion nicht. Wenn man jetzt sagt, dass man das entstandene Papier nicht einmal als Diskussionsgrundlage mitträgt, macht man sich als Fraktion nicht nur unglaublich, sondern missachtet den gesamten demokratischen Vorgang der Bürgerbeteiligung“, fasst Haubold den Kern der Kritik zusammen.

Das Beteiligungsverfahren beinhaltete zudem nicht nur die Meinungen der Mitglieder des „Runden Tisches“, zu denen auch Automobil-Clubs wie ADAC und ACE, die IHK oder die Handwerkskammer gehörten. Es flossen auch Erkenntnisse aus Werkstattgesprächen ein, zu denen Fachexperten hinzugezogen wurden. Und es gab für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt die Möglichkeit, zu einem Zwischenstand mit Eingaben Stellung zu beziehen. Auch diese Eingaben wurden aufgenommen, abgewogen und zur Diskussion gestellt. „Alles in allem war das ein sehr zeitintensiver und sicher auch mit Kosten verbundener Prozess, den einige Akteure des ‚Runden Tisches‘ in ihrer Freizeit als Ehrenamt begleiteten. Alle Entscheidungen wurden im Konsens getroffen. Letztlich ist Version 1.3 schon ein Kompromiss. Auch wir als Fahrgastverband PRO BAHN hätten uns hier und da noch stärkere Bekenntnisse zu Verbesserungen im ÖPNV gewünscht“, bewertet Haubold das Ergebnis der Version 1.3. Auf der letzten Sitzung

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

des „Runden Tisches“ wurden zudem die anwesenden Stadträte gefragt, ob sie die vorliegende Fassung 1.3 mittragen können. Alle anwesenden Stadträte bejahten dies; übrigens explizit auch der Vertreter der AfD-Fraktion, welche sich gegenüber der *Freien Presse* ebenfalls kritisch äußerte.

Schon die Entstehung der Version 1.4, über welche eigentlich am 06.04.2022 im Stadtrat abgestimmt werden sollte, verlief nicht mehr im Rahmen des Beteiligungsprozesses. In ihr wurden zahlreiche Änderungen vorgenommen, die den Mobilitätsplan von einer Selbstverpflichtung hin zu einer Absichtserklärung degradierten. Auch gab es einige inhaltliche Änderungen. Diese wurden aber nicht nochmals am „Runden Tisch“ diskutiert. Auch ist bis heute nicht öffentlich einsehbar, wer die Änderungen veranlasste. „Offenbar haben Teile der Politik in Chemnitz kein Interesse daran, die Bürgerinnen und Bürger sowie die Zivilgesellschaft mit transparenten Prozessen in die Entwicklung der Stadt einzubinden und die dabei entstandenen Ergebnisse zu respektieren“, resümiert Haubold.

Das Schreiben des Fahrgastverbands PRO BAHN Mitteldeutschland, VCD Ortsgruppe Chemnitz, ADFC Chemnitz und der AG Mobilität vom 28.02.2022 an die Stadtratsfraktionen findet sich im Anhang dieser Medienmitteilung.

Ansprechpartner für Medien

Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V., Schützengasse 18, 01067 Dresden

Markus Haubold
Stellvertretender Vorsitzender
markus.haubold@mitteldeutschland.pro-bahn.de

Über den Fahrgastverband PRO BAHN

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN hat rund 4.000 Mitglieder und vertritt die Interessen der Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Er arbeitet ehrenamtlich, ist in zahlreichen Gremien aktiv und wirkt sowohl auf Politiker und Behörden als auch auf Verkehrsunternehmen ein, um einen attraktiveren und besseren öffentlichen Personenverkehr zu erreichen. Der Landesverband Mitteldeutschland umfasst die Bundesländer Sachsen und Sachsen-Anhalt.

An den Oberbürgermeister und
die Fraktionen des Stadtrates
der Stadt Chemnitz

- Per E-Mail –

28. März 2022

Änderungen am Verkehrsentwicklungsplan/Mobilitätsplan 2040 Version 1.3 zu 1.4

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrte Stadträte,

als Mitglieder des „Runden Tisches Verkehrsentwicklungsplan 2040“ schließen wir uns der Kritik des Verkehrswendebündnisses, welches Sie im Januar 2022 erreichte und welches Sie nochmals anbei finden, vorbehaltlos an.

Die hier unterzeichnenden Mitglieder des Runden Tisches bestehend aus Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland, ADFC Chemnitz, VCD Ortsgruppe Chemnitz sowie der AG Mobilität kritisieren nicht nur die vorgenommenen Änderungen in der letzten, nun vorliegenden Fassung 1.4 des Verkehrsentwicklungsplans bzw. Mobilitätsplans 2040. Besonders irritiert uns das Vorgehen, wie die letzten Änderungen zustande kamen. Der ursprüngliche Gedanke, den Verkehrsentwicklungsplan mit allen Akteuren und Verbänden aus Politik/Stadtrat, Verwaltung, Wirtschaft und der Zivilgesellschaft gemeinsam zu erarbeiten wird so ad absurdum geführt. Auf der letzten Sitzung des Runden Tisches wurde die Fassung 1.3 von allen Mitgliedern mitgetragen. Version 1.3 beinhaltete zudem Standpunkte aus weiteren Beteiligungsformaten: Werkstattgespräche mit Stakeholdern, Bürgerratschläge und Interessennetzwerke. Somit spiegelt dieser Stand einen sehr breiten Konsens wider. Alle Vertreter der anwesenden Stadtratsfraktionen wurden auf der letzten Sitzung des Runden Tisches vom Moderator sinngemäß gefragt, ob sie der vorliegenden Fassung im Stadtrat zustimmen und diese mittragen würden. Dies wurde von allen bejaht verbunden mit dem Hinweis, dass sie jedoch nicht für ihre Fraktion sprechen können. Nun enthält die aktuelle Fassung 1.4 einige Änderungen, welche durch das Verkehrswendebündnis bereits im Detail zusammengetragen wurden. Leider existiert keine öffentlich zugängliche Synopse der Fassung 1.4. Man kann nicht nachvollziehen, auf wessen Wunsch hin die Änderungen vorgenommen wurden. Angesichts der „Weichspülung“ des Verkehrsentwicklungsplans von einer Selbstverpflichtung hin zu einer reinen Absichtserklärung ist dies ein Vorgang, den wir als Mitglieder des Runden Tisches so nicht mittragen können. Wir distanzieren von der vorliegenden Fassung. Eine wirklich transparentes Beteiligungsverfahren sieht anders aus. Übrig bleibt der Eindruck, dass der Runde Tisch und das gesamte Beteiligungsverfahren lediglich eine Feigenblattfunktion erfüllen und die Entscheidung über die finale Fassung, welche dem Stadtrat zur Diskussion und Abstimmung vorgelegt wird, letztlich einem nicht nachvollziehbaren Personenkreis vorbehalten blieb.

Wir bitten die Mitglieder des Stadtrates, zur ursprünglichen Fassung 1.3 des Verkehrsentwicklungsplans/Mobilitätsplans 2040 als Entscheidungsgrundlage für ihren Beschluss zurückzukehren. Diese enthält wichtige und vor allem verbindliche Schritte hin zu einer

nachhaltigeren Mobilität, um eine lebenswerte Stadt zu sichern. Klimaschutz bedeutet kommunale Daseinsvorsorge und Verantwortung zu übernehmen für alle heutigen und zukünftigen Generationen. Um das Klimaschutzziel von 0,62t/(EW a) zu erreichen ist es zwingend, die CO₂-Emissionen im Verkehr (2019: 1,8 t/(EW a)) drastisch zu verringern (vgl. Klimaschutzteilkonzept für Chemnitz (2021), S. 88).

Mit freundlichen Grüßen

Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V.

ADFC Chemnitz e.V.

VCD e.V. Ortsgruppe Chemnitz

AG Mobilität

Statement des Verkehrswendebündnis Chemnitz zu den Überlegungen und Strategien des Mobilitätsplans 2040 (vormalige Bezeichnung: VEP2040)

Nach ausführlicher Beratung innerhalb des Verkehrswendebündnisses, dem Vereine, Initiativen und Verbände angehören, haben sich folgende Kommentare und Forderungen bezüglich des Mobilitätsplans 2040 ergeben.

Zunächst ist für uns elementar zu benennen, dass wir die Grundzüge des Mobilitätsplans, der eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des Umweltverbundes beinhaltet, befürworten. Wir finden es richtig und auch zeitgemäß, dass sich Chemnitz auch in Hinblick auf die nähere Zukunft mit dem Kulturhauptstadtjahr 2025 in diese Richtung öffnet. Der für die Erstellung einberufene Runde Tisch, welcher sich aus u.a. aus Akteuren der Wirtschaft, Zivilgesellschaft und allen Stadtratsfraktionen zusammensetzt, einigte sich hierfür auf die Version 1.3.

Wir fordern daher, dass sich der Stadtrat Chemnitz in großen Teilen auf die Konsensformulierungen aus Version 1.3 beruft. Auf diesen Entwurf hatten sich alle Mitglieder des Runden Tisches geeinigt und er wurde auch von allen teilnehmenden Vertreter:innen der Stadtratsfraktionen mitgetragen. Auch wir als Verkehrswendebündnis unterstützen viele der dort genutzten Formulierungen.

Wir kritisieren auch daher besonders folgende Änderungen in der Version 1.4:

Einfügen eines Finanzierungsvorbehaltes unter Punkt 6 Version Strategie S.24:

„Handlungsansätze können mit Finanz- und/oder Personalbedarfen einhergehen. Die teilweise oder vollständige Umsetzbarkeit der betreffenden Handlungsansätze ist unter **Beachtung der verfügbaren Finanz- und Personalressourcen zu bewerten. Aus dem Mobilitätsplan 2040 leitet sich kein Anspruch auf die vorgenannten Ressourcen ab.** Diese sind in der jeweils gültigen Haushaltssatzung der Stadt Chemnitz zu sichern.“

- *Bewertung: Die Stadtverwaltung und der Stadtrat Chemnitz müssen die personellen und finanziellen Ressourcen für eine erfolgreiche Verkehrswende in den Haushalt einstellen.*
- *„Die nächsten Jahre sind für die Klima- und Verkehrswende entscheidend! Die aktuellen Herausforderungen lassen uns keine Zeit mehr, um nachhaltige Lösungen länger aufzuschieben oder halbherzig anzugehen“ (ADFC 2021).¹*
- *Ohne eine vernünftige Untersetzung mit Geld und Personal ist das hier vorliegende Papier unbrauchbar. Die Fokussierung auf die verfügbaren Haushaltsmittel nimmt dem Mobilitätsplan 2040 jede Durchschlagskraft. Künftig könnte dies dazu führen, dass jede im*

¹ Dossier: ADFC-Aktionsplan So geht #Fahrradland vom 25.10.2021: <https://www.adfc.de/dossier/dossier-adfc-aktionsplan-so-geht-fahrradland>

Mobilitätsplan genannte Maßnahme mit Verweis auf fehlende Haushaltsmittel nicht umgesetzt wird.

Umformulierungen zu einer reinen Absichtserklärung, Aufgabe des Charakters einer Selbstverpflichtung:

An nahezu allen Stellen wurden Formulierungen wie bspw. "baut ... auf", "muss..." oder "wird sich..." in "... ist bestrebt, aufzubauen", "kann...." oder "soll sich..." umformuliert. Damit wird der ursprüngliche Charakter des Papiers von einer Selbstverpflichtung der Stadt in eine reine Absichtserklärung degradiert. Da muss die Frage erlaubt sein, warum man dann überhaupt einen komplexen Beteiligungsprozess initiiert, wenn das Ergebnis derart unverbindlich ist.

Stellvertretendes Beispiel: Punkt 6.14 Runder Tisch und Monitoring

V.1.3 Strategie (S) -118: Der Runde Tisch **wird** in seiner bestehenden Form dauerhaft fortgeführt und um weitere Akteur:innen aus der Stadtverwaltung ergänzt.

V.1.4 Strategie (S) -117: Der Runde Tisch **soll** in seiner bestehenden Form dauerhaft fortgeführt und um weitere Akteur:innen aus der Stadtverwaltung ergänzt werden.

- *Bewertung: Um die erfolgreiche Umsetzung der gesteckten Ziele transparent und aktiv begleiten zu können, ist unserer Auffassung nach ein gutes Monitoring unverzichtbar. „Tolle“ Konzepte und „Papiertiger“ hat es in den letzten Jahren zur Genüge gegeben (vgl. Radverkehrskonzept (2013), „Verkehrsentwicklungsplan 2015“ (2006), SEKo 2020 Fachkonzept Verkehr (2009)), entscheidend ist jedoch die konsequente Umsetzung!*
- *Wir möchten uns nicht auf die Stadtverwaltung verlassen, sondern wie es sich für ernst gemeinte Bürgerbeteiligung gehört, regelmäßig und transparent über die Planungen und Maßnahmen informiert werden und uns selbst positiv an der Stadtentwicklung beteiligen!*

Wir fordern wie oben benannt zur Rückkehr der Formulierung in der Version 1.3 VEP:

S-118: Der Runde Tisch **wird** in seiner bestehenden Form dauerhaft fortgeführt und um weitere Akteur:innen aus der Stadtverwaltung ergänzt.

Verschlechterungen der Maßnahmen im ÖPNV:

- In der Maßnahme PS-08 wurde folgender Passus gestrichen: "Die Stadt Chemnitz und die CVAG entwickeln ein auf das Liniennetz (vgl. PS-07) abgestimmtes Angebotskonzept. Dafür ist im Tagesverkehr bei Straßenbahnen und besonders bedeutsamen Buslinien ein 10-

Minuten-Takt [**oder bei Bedarf kürzere Taktfolgen**] vorzusehen.“ Damit wird als Mindestmaß der Bedienqualität ein 10-Minuten-Takt festgeschrieben.

- In der Maßnahme S-51 (in Version 1.3 Maßnahme S-49) wurde zum einen ein Finanzierungsvorbehalt und zum anderen eine Kosten-Nutzen-Berechnung als Bedingung eingefügt. Man entfernt sich damit von einer angebotsorientierten Planung. Gerade im öffentlichen Verkehr ist ein attraktives Angebot jedoch unabdingbar für dessen Nutzung. Mit beiden Voraussetzungen sorgt man dafür, dass diese Maßnahme sehr wahrscheinlich nicht umgesetzt wird.
- Die Schaffung eines innenstadtnahen zentralen Anlaufpunktes für Regionalbuslinien wird nur noch als Prüfauftrag formuliert. Für die Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehr ist dessen Umsetzung aber wichtig.

Einschränkung der Parkraumbewirtschaftung: In der Fassung 1.3 verpflichtete sich die Stadt Chemnitz, die Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet, insbesondere in der Innenstadt, anzuwenden. In der Fassung 1.4 wurde die Formulierung derart abgeschwächt, dass man nun nur noch davon spricht, die Parkraumbewirtschaftung in Bereichen „mit hoher Nutzungskonkurrenz im ruhenden Verkehr und/oder hohem Parkdruck“ umzusetzen. Das wäre dann nahezu der Status quo und keine vorwärtsgewandte Ausrichtung des Mobilitätsplanes.

Aufnahme wichtiger Infrastrukturprojekte: Wir fordern, dass wichtige Infrastrukturprojekte wie der Neu- bzw. Umbau des Innenstadtringes als zentraler Verkehrsknotenpunkt, sowie der Ausbau des Südverbundes Teil des Verkehrsentwicklungsplan sein müssen, da diese zukünftige Mobilitätsplanungen in Chemnitz entscheidend beeinflussen werden.

Wir bitten Sie, die Verkehrswende mutig und entschlossen anzugehen!