

---

## Antrag

---

### Antragsteller:

AG Stadtentwicklung und Mobilität, AG Wirtschaft

Michael Schmidt, Volker Holzendorf

### Gegenstand:

*Grün macht mobil:*

*Verkehrswende vorantreiben, E-Mobilität sinnvoll fördern*

### Antragstext:

#### 1 **Vorfahrt für ökologische Mobilität – Fuß-, Rad- und ÖPNV-Mobilität stärken**

2 Wir von Bündnis90/ Die Grünen in Leipzig wollen eine deutliche **Feinstaub-, Lärm- und**  
3 **Emissionsreduktion**. Deswegen müssen wir unsere Mobilität nachhaltiger gestalten, denn ohne  
4 nachhaltige Verkehrssysteme wird es keinen effektiven Klimaschutz geben. Es geht dabei um einen  
5 Maßnahmenmix.

6 Die Folgen des Klimawandels wie auch die Grenzen fossiler Energieträger machen eine **Energiewende**  
7 unverzichtbar, die eine Versorgung der Gesellschaft aus 100 % erneuerbaren Energiequellen  
8 kombiniert mit einer deutlichen Steigerung der Effizienz in der Nutzung der verfügbaren Energie.

9 In diesem Sinne ist die **Verkehrswende ein umfassender Ansatz**. Sie beschreibt den Weg weg vom  
10 ineffizienten, massenhaften und dominanten motorisierten Individualverkehr, hin zu moderner,  
11 nachhaltiger Mobilität, die verschiedene Verkehrsträger miteinander vernetzt. Diese Mobilität ist  
12 entweder muskelbetrieben oder fährt mit erneuerbarer Energien.

13 Der Verkehr mit Verbrennungsmotor ist eine Ursache der Klimaerwärmung. Er ist in Leipzig für über  
14 ein Viertel des Treibhausgas-Ausstoßes verantwortlich. Zudem nimmt in Leipzig der Widerstand  
15 gegen Autoabgase zu, besonders dort, wo die Luftbelastung durch Stickoxide immens ist. In Leipzig  
16 haben nur noch Autos Zukunft, die abgasfrei sind. Dies zeigen auch politische Diskussionen zu einem  
17 kommunalen Dieselfahrverbot, wie sie derzeit in Stuttgart, Essen, Düsseldorf und anderen Städten  
18 geführt werden.

19 In Leipzig müssen wir dabei ein besonderes Augenmerk auf die **urbane Mobilität** legen. Leipzig bleibt  
20 nur lebenswert, wenn wir dabei Alternativen zum Autoverkehr anbieten. Lebenswerte Städte bieten  
21 Platz für alle, nicht nur für Autos zum Parken.

22 Städte wie Kopenhagen, Oslo, Wien oder Helsinki sind für uns Vorbilder, wie man **Innenstädte vom**  
23 **Autoverkehr entlasten** kann. Sie zeigen wie die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger verbessert  
24 werden kann, indem sie sich schneller, sicherer und bequemer bewegen können, ohne Lärm und  
25 Abgase zu erzeugen.

26 **Individualverkehr** ist mehr als Autoverkehr, sondern auch Fuß- oder Radverkehr. Deshalb wollen wir  
27 konsequent den Fußverkehr fördern, die Radinfrastruktur ausbauen, die Möglichkeiten des  
28 kommenden Car-Sharing Gesetzes in Leipzig nutzen und Automobile mit emissionsfreien Antrieben in  
29 bestimmten Gebieten (besonders sensiblen Bereichen innerhalb der Umweltzone) bevorzugen.

30 Die Verkehrswende schafft die Rahmenbedingungen für eine Änderung des individuellen  
31 Mobilitätsverhaltens. Das Mobilitätsverhalten sollte dabei weg vom Auto-zentrierten Verkehr hin zu  
32 mehr Fuß- und Radverkehr sowie stärkerer ÖPNV-Nutzung gehen. Ökologische Mobilität im Sinne von  
33 Bündnis90/ Die Grünen setzt auch auf Vermeidung von Verkehr. Eine solche Verkehrswende kann  
34 durch geeignete Weichenstellungen von EU, Bund und Land unterstützt werden, kann aber letztlich  
35 nur auf kommunaler Ebene umgesetzt werden!

36 Insbesondere aufgrund des erheblichen Ressourcenverbrauchs bei ihrer Herstellung muss der Einsatz  
37 von motorisierten Fahrzeugen auf das unmittelbar notwendige Maß beschränkt werden.  
38 Klimafreundliche und energieeffiziente Formen des motorisierten Verkehrs sollten dabei Vorrang  
39 genießen.

#### 40 **Wenn schon motorisiert, dann elektrisch - E-Mobilität fördern**

41 Auch wenn alle Möglichkeiten für Verkehrsvermeidung und die Stärkung von Fuß- und Radverkehr  
42 ausgeschöpft werden, wird auch zukünftig motorisierter Verkehr notwendig sein. Dabei muss die  
43 Maxime gelten: soviel Fuß- und Radverkehr wie möglich, soviel motorisierter Verkehr wie nötig.  
44 Notwendige Wege mit motorisierten Verkehrsträgern müssen perspektivisch auch in Leipzig mit  
45 elektrisch betriebenen Fahrzeugen zurückgelegt werden – vorzugsweise mit S-Bahn, Straßenbahn  
46 und Elektrobus.

47 Elektrische Antriebe tragen durch die **Vermeidung lokaler Emissionen** entscheidend zur Verbesserung  
48 des städtischen Klimas bei. Sofern ihr Betriebsstrom aus 100% erneuerbaren Energien bezogen wird,  
49 trägt ihr Betrieb auch insgesamt zu einer positiven Klimabilanz bei. Zudem können Elektromobile im  
50 Zuge der Energiewende als Speicher für erneuerbare Energien dienen.

51 Durch Elektrofahrräder werden neue Zielgruppen für den **Radverkehr** gewonnen. Dabei wird der  
52 Radverkehr aber auch schneller und braucht mehr Platz. Der Radverkehr in Leipzig nimmt immer  
53 weiter zu, aber die notwendige Fahrradinfrastruktur wächst nicht ausreichend schnell mit. Hier  
54 brauchen wir in Leipzig endlich einen Radverkehrsplan, der seinen Namen verdient, in dem  
55 Fahrradstraßen, breitere Radwege (Radschnellwege) oder abmarkierten Radfahrstreifen/  
56 Schutzstreifen mehr Raum eingeräumt wird.

57 Der **ÖPNV** ist unverzichtbar in Leipzig und seit über 120 Jahren Vorreiter in Sachen E-Mobilität. Auch  
58 der Bus muss perspektivisch in Leipzig elektrisch betrieben werden. Mit starkem Interesse verfolgen  
59 wir deswegen den Feldversuch auf der Linie 89. Das E-Mobilitäts-Potential der S-Bahn kann durch  
60 weitere Haltestellen (Güterverkehrszentrum, Zwickauer Straße, Geithainer Straße, Arno-Nietzsche  
61 Straße, Haferkornstraße/ Freiladbahn/ Eutritzsch) oder gar eine attraktive Ost-West Verbindung  
62 weiter ausgebaut werden. Letztere ist auch deswegen notwendig, um neue Wohngebiete im  
63 Randbereich Leipzigs attraktiv und emissionsarm an die Innenstadt anzuschließen. Für Wohngebiete  
64 innerhalb des Eisenbahnringes ist die Straßenbahn das leistungsfähigste Verkehrsmittel. Hier können  
65 Haltestellennachverdichtungen E-Mobilität näher an die Menschen bringen und neue Trassen  
66 zusätzliches Potential erschließen.

67 Auch der **Wirtschaftsverkehr** im Leipziger Stadtgebiet sollte elektrisch betrieben werden. In diesem  
68 Zusammenhang begrüßen wir die Initiative des Wirtschaftsdezernats der Stadt Leipzig zu Förderung  
69 von E-Fahrzeugen. Daneben sollten aber auch vollelektrische Leichtfahrzeuge, elektrische Lastenräder  
70 und E-Motorroller in die Förderung aufgenommen werden. Dies ist beim Pizzaservice oder eiligen  
71 Arzneimitteln oft ausreichend und geht zudem schonender mit den Platzressourcen in einer  
72 wachsenden Stadt um. Für Pflegedienste können wir uns ein Sonderprogramm zum Test von E-  
73 Fahrzeugen vorstellen. Auch die Förderung von E-Taxis sollte in den Überlegungen der  
74 Stadtverwaltung Leipzig eine Rolle spielen. Die Mobilitätsflotte der L-Gruppe sehen wir

75 perspektivisch bei nahezu 100% elektrischen Antrieben. Leider steckt der Markt für elektrisch  
76 betriebene Versorgungsfahrzeuge noch in seinen Kinderschuhen. Noch gibt es keinen Hersteller für  
77 ein voll elektrisch betriebene Entsorgungsfahrzeuge. Allerdings sollte Leipzig die Erfahrungen mit  
78 Hybrid-Fahrzeugen, wie sie in der Region Potsdam getestet wurden sorgsam auswerten und sich für  
79 eigene Tests mit innovativen Fahrzeugen, wie sie beispielsweise von der Stummer  
80 Kommunalfahrzeuge Ges.m.b.H. aus Bischofshofen/ Österreich angeboten werden, offen zu zeigen.

81 **Deshalb fordern wir:**

- 82 1. Bei der Stadtplanung den Individualverkehr konsequent hierarchisch zu denken und planen:  
83 Fußverkehr, vor dem Radverkehr, vor dem Autoverkehr,
- 84 2. Bereits jetzt durch großzügige Trassenfreihaltungen den elektrisch betriebenen  
85 schienengebundenen ÖPNV zu unterstützen,
- 86 3. Wirtschaftsförderprogramme für die innerstädtische Nutzung von E-Mobilen auf eine größere  
87 Vielfalt von Elektromobilität (Lastenrad, Pedelec, E-Transporter, E-PKW, E-Taxis) auszuweiten,
- 88 4. Weiterhin an Forschungsprogrammen zur Förderung des elektrischen Busverkehrs  
89 teilzunehmen, um möglichst rasch und vollständig die LVB-Busflotte auf reinen E-Betrieb  
90 umzustellen,
- 91 5. Leipzig an Forschungsvorhaben zur Erprobung elektrisch betriebener Versorgungsfahrzeuge zu  
92 beteiligen,
- 93 6. [Ab 2020 innerhalb des Innenstadtrings darauf hinzuwirken, dass oberirdisch - außer zu den](#)  
94 [Parkhauszufahrten - keine Fahrzeuge unter 7.5t mehr mit Verbrennungsmotor zu erlaubt sind,](#)
- 95 7. Ab sofort jedes neue bzw. zu ersetzende Fahrzeug der Stadtverwaltung sowie der kommunalen  
96 Unternehmen - sofern verfügbar - als reines Elektro-Fahrzeug anzuschaffen,
- 97 8. Seitens der Stadtverwaltung darauf hinzuwirken, dass spätestens ab 2020 Taxis nur noch mit  
98 emissionsfreiem Antrieb neu zugelassen werden,
- 99 9. Dass sich die Stadt Leipzig für Regelungen auf EU- und Bundesebene einsetzt, die eine  
100 Neuzulassung von PKW mit Verbrennungsmotor ab 2030 ausschließen,
- 101 10. Gemeinsam mit den Stadtwerken, den beteiligten kommunalen Ämtern und Betrieben sowie  
102 weiteren geeigneten Partnern aus Privatwirtschaft und Forschung Strategien und  
103 Maßnahmenpläne zum Aufbau einer bedarfsgerechten öffentlichen Ladeinfrastruktur zu  
104 entwickeln, [die ihren Strom zu 100% aus erneuerbaren Energien bezieht.](#)

**Begründung:**

Soll sich Elektromobilität durchsetzen und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, reicht es nicht, den Verbrennungsmotor durch einen Elektromotor zu ersetzen. Die Elektromobilität bietet Chancen für eine zukunftsfähige Mobilität, aber nur wenn auch der Einsatz Elektrobusse, Nutzfahrzeuge mit elektrischen Antrieben sowie Elektrofahrräder stärker unterstützt und der Strom aus erneuerbaren Energien kommt.

Eine Reduktion von Feinstaub und anderen Emissionen muss auch mit den Mitteln des Rechtsstaats durchgesetzt werden. Nicht zuletzt die EU-Luftreinhaltelinie verpflichtet den Gesetzgeber, das Recht auf saubere Luft umzusetzen.

Dazu trägt auch ein Zulassungsverbot von Diesel- und Benzinfahrzeugen ab 2030 bei, wie der Bundesrat auf Initiative von Bündnis90/ Die Grünen am 23.09.2016 beschlossen hat. Solche Zulassungsverbote sind auch EU-weit geplant, in Norwegen oder den Niederlanden bereits ab 2025.