

## A2 Grün macht mobil: Verkehrswende vorantreiben, E-Mobilität sinnvoll fördern

Gremium: AG Stadtentwicklung und Mobilität, AG Wirtschaft (Volker Holzendorf / Michael Schmidt)  
Beschlussdatum: 22.01.2017  
Tagesordnungspunkt: #2 Antrag A2 E-Mobilität

- 1 Vorfahrt für ökologische Mobilität – Fuß-, Rad- und ÖPNV-Mobilität stärken
- 2 Wir von Bündnis90/ Die Grünen in Leipzig wollen eine deutliche Feinstaub-, Lärm-  
3 und Emissionsreduktion. Deswegen müssen wir unsere Mobilität nachhaltiger  
4 gestalten, denn ohne nachhaltige Verkehrssysteme wird es keinen effektiven  
5 Klimaschutz geben. Es geht dabei um einen Maßnahmenmix.
- 6 Die Folgen des Klimawandels wie auch die Grenzen fossiler Energieträger machen  
7 eine Energiewende unverzichtbar, die eine Versorgung der Gesellschaft aus 100 %  
8 erneuerbaren Energiequellen kombiniert mit einer deutlichen Steigerung der  
9 Effizienz in der Nutzung der verfügbaren Energie.
- 10 In diesem Sinne ist die Verkehrswende ein umfassender Ansatz. Sie beschreibt den  
11 Weg weg vom ineffizienten, massenhaften und dominanten motorisierten  
12 Individualverkehr, hin zu moderner, nachhaltiger Mobilität, die verschiedene  
13 Verkehrsträger miteinander vernetzt. Diese Mobilität ist entweder  
14 muskelbetrieben oder fährt mit erneuerbarer Energien.
- 15 Der Verkehr mit Verbrennungsmotor ist eine Ursache der Klimaerwärmung. Er ist in  
16 Leipzig für über ein Viertel des Treibhausgas-Ausstoßes verantwortlich. Zudem  
17 nimmt in Leipzig der Widerstand gegen Autoabgase zu, besonders dort, wo die  
18 Luftbelastung durch Stickoxide immens ist. In Leipzig haben nur noch Autos  
19 Zukunft, die abgasfrei sind. Dies zeigen auch politische Diskussionen zu einem  
20 kommunalen Dieselfahrverbot, wie sie derzeit in Stuttgart, Essen, Düsseldorf und  
21 anderen Städten geführt werden.
- 22 In Leipzig müssen wir dabei ein besonderes Augenmerk auf die urbane Mobilität  
23 legen. Leipzig bleibt nur lebenswert, wenn wir dabei Alternativen zum  
24 Autoverkehr anbieten. Lebenswerte Städte bieten Platz für alle, nicht nur für  
25 Autos zum Parken.
- 26 Städte wie Kopenhagen, Oslo, Wien oder Helsinki sind für uns Vorbilder, wie man  
27 Innenstädte vom Autoverkehr entlasten kann. Sie zeigen wie die Mobilität der  
28 Bürgerinnen und Bürger verbessert werden kann, indem sie sich schneller,  
29 sicherer und bequemer bewegen können, ohne Lärm und Abgase zu erzeugen.
- 30 Individualverkehr ist mehr als Autoverkehr, sondern auch Fuß- oder Radverkehr.  
31 Deshalb wollen wir konsequent den Fußverkehr fördern, die Radinfrastruktur  
32 ausbauen, die Möglichkeiten des kommenden Car-Sharing Gesetzes in Leipzig nutzen  
33 und Automobile mit emissionsfreien Antrieben in bestimmten Gebieten (besonders  
34 sensiblen Bereichen innerhalb der Umweltzone) bevorzugen.
- 35 Die Verkehrswende schafft die Rahmenbedingungen für eine Änderung des  
36 individuellen Mobilitätsverhaltens. Das Mobilitätsverhalten sollte dabei weg vom  
37 Auto-zentrierten Verkehr hin zu mehr Fuß- und Radverkehr sowie stärkerer ÖPNV-  
38 Nutzung gehen. Ökologische Mobilität im Sinne von Bündnis90/ Die Grünen setzt  
39 auch auf Vermeidung von Verkehr. Eine solche Verkehrswende kann durch geeignete

40 Weichenstellungen von EU, Bund und Land unterstützt werden, kann aber letztlich  
41 nur auf kommunaler Ebene umgesetzt werden!

42 Insbesondere aufgrund des erheblichen Ressourcenverbrauchs bei ihrer Herstellung  
43 muss der Einsatz von motorisierten Fahrzeugen auf das unmittelbar notwendige Maß  
44 beschränkt werden. Klimafreundliche und energieeffiziente Formen des  
45 motorisierten Verkehrs sollten dabei Vorrang genießen. – ~~Elektromobilität ist~~  
46 ~~weit mehr als nur das E-Auto!~~

47 Wenn schon motorisiert, dann elektrisch - E-Mobilität fördern

48 Auch wenn alle Möglichkeiten für Verkehrsvermeidung und die Stärkung von Fuß-  
49 und Radverkehr ausgeschöpft werden, wird auch zukünftig motorisierter Verkehr  
50 notwendig sein. Dabei muss die Maxime gelten: soviel Fuß- und Radverkehr wie  
51 möglich, soviel motorisierter Verkehr wie nötig. Notwendige Wege mit  
52 motorisierten Verkehrsträgern müssen perspektivisch auch in Leipzig mit  
53 elektrisch betriebenen Fahrzeugen zurückgelegt werden – vorzugsweise mit S-Bahn,  
54 Straßenbahn und Elektrobuss.

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

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

67 Der ÖPNV ist unverzichtbar in Leipzig und seit über 120 Jahren Vorreiter in  
68 Sachen E-Mobilität. Auch der Bus muss perspektivisch in Leipzig elektrisch  
69 betrieben werden. Mit starkem Interesse verfolgen wir deswegen den Feldversuch  
70 auf der Linie 89. Das E-Mobilitäts-Potential der S-Bahn kann durch weitere  
71 Haltestellen (Güterverkehrszentrum, Zwickauer Straße, Geithainer Straße, Arno-  
72 Nietzsche Straße, Haferkornstraße/ Freiladebahnhof Eutritzsch) oder gar eine  
73 attraktive Ost-West Verbindung weiter ausgebaut werden. Letztere ist auch  
74 deswegen notwendig, um neue Wohngebiete im Randbereich Leipzigs attraktiv und  
75 emissionsarm an die Innenstadt anzuschließen. Für Wohngebiete innerhalb des  
76 Eisenbahnringes ist die Straßenbahn das leistungsfähigste Verkehrsmittel. Hier  
77 können Haltestellennachverdichtungen E-Mobilität näher an die Menschen bringen  
78 und neue Trassen zusätzliches Potential erschließen.

79 Auch der Wirtschaftsverkehr im Leipziger Stadtgebiet sollte elektrisch betrieben  
80 werden. In diesem Zusammenhang begrüßen wir die Initiative des  
81 Wirtschaftsdezernats der Stadt Leipzig zu Förderung von E-Fahrzeugen. Daneben  
82 sollten aber auch vollelektrische Leichtfahrzeuge, elektrische Lastenräder und  
83 E-Motorroller in die Förderung aufgenommen werden. Dies ist beim Pizzaservice  
84 oder eiligen Arzneimitteln oft ausreichend und geht zudem schonender mit den  
85 Platzressourcen in einer wachsenden Stadt um. Für Pflegedienste können wir uns  
86 ein Sonderprogramm zum Test von E-Fahrzeugen vorstellen. Auch die Förderung von

87 E-Taxis sollte in den Überlegungen der Stadtverwaltung Leipzig eine Rolle  
88 spielen. Die Mobilitätsflotte der L-Gruppe sehen wir perspektivisch bei nahezu  
89 100% elektrischen Antrieben. Leider steckt der Markt für elektrisch betriebene  
90 Versorgungsfahrzeuge noch in seinen Kinderschuhen. Noch gibt es keinen  
91 Hersteller für ein voll elektrisch betriebene Entsorgungsfahrzeuge. Allerdings  
92 sollte Leipzig die Erfahrungen mit Hybrid-Fahrzeugen, wie sie in der Region  
93 Potsdam getestet wurden sorgsam auswerten und sich für eigene Tests mit  
94 innovativen Fahrzeugen, wie sie beispielsweise von der Stummer Kommunalfahrzeuge  
95 Ges.m.b.H. aus Bischofshofen/ Österreich angeboten werden, offen zu zeigen.

96 Deshalb fordern wir:

97 1. Bei der Stadtplanung den Individualverkehr konsequent in Prioritäten zu  
98 denken und planen: Fußverkehr vor dem Radverkehr, Radverkehr vor dem Autoverkehr,

99 2. Bereits jetzt durch großzügige Trassenfreihaltungen den elektrisch  
100 betriebenen schienengebundenen ÖPNV zu unterstützen,

101 3. 3. Wirtschaftsförderprogramme für die innerstädtische Nutzung von E-Mobilen  
102 auf eine größere Vielfalt von Elektromobilität (Lastenrad, Pedelec, E-  
103 Transporter, E-PKW, E-Taxis) auszuweiten,

104 4. Weiterhin an Forschungsprogrammen zur Förderung des elektrischen Busverkehrs  
105 teilzunehmen, um perspektivisch vollständig die LVB-Busflotte auf reinen E-  
106 Betrieb umzustellen,

107 5. Leipzig an Forschungsvorhaben zur Erprobung elektrisch betriebener  
108 Versorgungsfahrzeuge zu beteiligen,

109 6. Ab 2020 innerhalb des Innenstadtrings (Gebiet der autoarmen Innenstadt) keine  
110 Fahrzeuge mehr mit Verbrennungsmotoren unter 7.5t zu erlauben,

111 7. Ab sofort jedes neue bzw. zu ersetzende Fahrzeug der Stadtverwaltung sowie  
112 der kommunalen Unternehmen - sofern verfügbar - als reines Elektro-Fahrzeug  
113 anzuschaffen,

114 8. Seitens der Stadtverwaltung darauf hinzuwirken, dass Taxis nur noch mit  
115 emissionsfreiem Antrieb neu zugelassen werden, sobald entsprechende Elektro-  
116 Fahrzeuge zu Preisen auf dem Markt verfügbar sind und die wirtschaftliche  
117 Situation der Taxi-Unternehmen nicht beeinträchtigt wird.

118 9. Dass sich die Stadt Leipzig für Regelungen auf EU- und Bundesebene einsetzt,  
119 die eine Neuzulassung von PKW mit Verbrennungsmotor ab 2030 ausschließen,

120 10. Gemeinsam mit den Stadtwerken, den beteiligten kommunalen Ämtern und  
121 Betrieben sowie weiteren geeigneten Partnern aus Privatwirtschaft und Forschung  
122 Strategien und Maßnahmenpläne zum Aufbau einer bedarfsgerechten öffentlichen  
123 Ladeinfrastruktur zu entwickeln.

## 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-Luftreinerichtlinie 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.