

# A1 Verkehrsteilnehmer schützen – GRÜNE Lösungen für ein faires Miteinander

Gremium: AG Stadtentwicklung und Mobilität  
Beschlussdatum: 16.03.2017  
Tagesordnungspunkt: #6 Antrag A1 Verkehrsteilnehmer schützen

## 1. Ausgangslage

Leipzigs Einwohnerzahl wächst, und mit ihr auch die Anzahl privater PKW im Stadtgebiet. Diese Fahrzeuge verursachen nicht nur mehr fließenden, sondern vor allem mehr ruhenden Verkehr. Statistisch gesehen steht jedes private KFZ ca. 23 h pro Tag auf Parkplätzen und wird nur für ca. 1 h genutzt (VCD zum Thema Carsharing, <https://www.vcd.org/themen/auto-umwelt/carsharing/>). Dem gegenüber steht eine Stadt mit gleichbleibend großer Fläche, in der die Interessen aller Verkehrsteilnehmer und deren Platzbedarfe wohlüberlegt abgewogen werden müssen. Sowohl für den fließenden (motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) als auch den ruhenden Verkehr (vor allem motorisierter Individualverkehr, aber auch Radverkehr) müssen die zugeteilten Flächen mit Bedacht bemessen werden.

### a) Radfahrstreifen

In den letzten Jahren hat sich das Verhältnis, unter anderem auch auf Initiative von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, zu Gunsten von getrennten Radfahrstreifen, vor allem an stark befahrenen Ausfallstraßen, entwickelt. Die Separierung des Radverkehrs vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hat das Potential, die Sicherheit für RadfahrerInnen nachhaltig zu verbessern. Da der Straßenraum naturgemäß in bebauten Gebieten begrenzt ist, wurde der dafür benötigte Platz meist zu Lasten des MIV umgewidmet. Dies führte zur Verringerung und Kanalisierung von Fahrspuren und zum Wegfall von Parkflächen am Straßenrand. Diese Radfahrstreifen sind für RadfahrerInnen benutzungspflichtig und dürfen nicht verstellt werden (Anlage 2 zu §41 StVO, Abschnitt 5).

### b) Gehwege

Laut StVO, §25 (1) müssen FußgängerInnen Gehwege benutzen. Um diese Benutzungspflicht auch zu gewährleisten, ergibt sich für Gehwege eine Mindestbreite von 2,50 m, bestehend aus 1,80 m Breite für die Begegnung von zwei sich entgegenkommenden FußgängerInnen und je 0,20 m zur Hauswand sowie 0,50 m Seitenabstand zur Fahrbahn (RASt, 6.1.6.1). Außerdem sind Kreuzungen und Fußgängerüberwege barrierefrei durch abgesenkte Bordsteinkanten und Blindenleitsysteme zu gestalten. Diese Maßnahmen ermöglichen eine sichere und bequeme Benutzung der Gehwege durch alle Menschen. In Leipzig sollen möglichst alle Gehwege mit diesen Eigenschaften bei Neubau oder Sanierung versehen werden. Die genannte Mindestbreite darf außerdem nicht verstellt werden.

### c) Öffentlicher Parkraum

In Leipzig gibt es aktuell drei verschiedene Arten für PKW-Nutzer, einen öffentlichen Parkplatz zu nutzen: 1) ohne Einschränkung der Parkzeit, 2) mit Einschränkung der Parkzeit durch die Nutzung einer Parkscheibe, und 3) mit Einschränkung der Parkzeit durch kostenpflichtige Parkscheine. Parkplätze ohne Einschränkung der Parkzeit (1) finden sich häufig, wenngleich nicht ausschließlich, in Wohngebieten, Parkplätze mit Parkscheibennutzung (2) an

42 Ausfallstraßen und in stark frequentierten Gebieten und kostenpflichtige  
43 Parkplätze (3) in der Innenstadt.

## 44 2. Probleme

45 Wer sich mit offenen Augen durch die Stadt bewegt, wird beständig Park- und  
46 Halteverstöße wahrnehmen.

### 47 a) Parken auf Radfahrstreifen

48 Durch die Benutzungspflicht besteht auf Radfahrstreifen absolutes Park- und  
49 Halteverbot (Anlage 2 zu §41 StVO, Abschnitt 5). Jedes dort abgestellte Fahrzeug  
50 stellt also eine Ordnungswidrigkeit dar. Dieses Vergehen ist kein  
51 Bagatelldelikt, sondern gefährdet RadfahrerInnen und schränkt sie in ihrem Recht  
52 auf die Benutzung des Radwegs ein. Dies zwingt RadfahrerInnen zu oftmals  
53 gefährlichen Manövern in den fließenden Autoverkehr, um das haltende  
54 Kraftfahrzeug zu umfahren. Solche Ausweichbewegungen stellen ein erhebliches  
55 Unfallpotential zwischen Auto- und Radverkehr dar und bremsen außerdem den  
56 motorisierten Verkehr.

### 57 b) Parken auf Gehwegen

58 Auch auf Gehwegen trifft man immer wieder auf widerrechtlich abgestellte  
59 Kraftfahrzeuge. Gerade an Kreuzungen, die von FußgängerInnen für  
60 Straßenquerungen genutzt werden, müssen aus Sicherheitsgründen freie  
61 Beweglichkeit und Sicht für die Querung der Straße sichergestellt sein. Auch ist  
62 die Mindestdurchgangsbreite sicherzustellen. Ebenso sind Gehwege nicht geeignet,  
63 dem Gewicht von parkenden Kraftfahrzeugen dauerhaft standzuhalten. Schnellerer  
64 Verschleiß und daraus resultierende zunehmende Unebenheiten führen zu  
65 Komfortverlusten für FußgängerInnen und zwingen die Stadt zu kostenintensiven  
66 Sanierungen.

### 67 c) Parken an Baumscheiben und Gehwegnasen

68 An neu gestalteten Straßen, vor allem in Wohngebieten, finden sich mittlerweile  
69 Straßenbäume, die den Parkstreifen unterbrechen. Diese Unterbrechung des  
70 Parkstreifens führt häufig zum regelwidrigen Parken an den Baumscheiben auf der  
71 Fahrbahn. Dieses Verhalten verengt die Straßenbreite und es entstehen lokale  
72 Engstellen, die oft im Zickzack angeordnet sind. Dadurch wird die Durchfahrt für  
73 zweispurige Fahrzeuge erschwert; vor allem Rettungsfahrzeuge, Lieferfahrzeuge  
74 und Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs können diese Engstellen oft nur  
75 langsam oder gar nicht passieren.

### 76 d) Halten von Wirtschaftsverkehr auf Radfahrstreifen und Gehwegen

77 Wie jede Stadt ist auch Leipzig auf Wirtschaftsverkehre aller Arten angewiesen.  
78 Aktuell kommt es im gesamten Stadtgebiet, häufig jedoch an lokalen  
79 Schwerpunkten, zu Park- und Halteverstößen auf Geh- und Radwegen durch  
80 MitarbeiterInnen u.a. im Liefer- und Taxigewerbe. Wie auch das Parken stellt das  
81 kurzzeitige Halten auf diesen Wegen kein Bagatelldelikt dar; die Gefährdung des  
82 fließenden Rad- und Fußverkehrs besteht ebenso wie beim Parken (vgl. 2a und b).

## 83 3. GRÜNE Lösungen

### 84 a) Parkraumbewirtschaftung

85 BÜNDNIS 90/Die Grünen setzen sich für die konsequente Ausarbeitung und Umsetzung  
86 eines stadtweiten Parkraumbewirtschaftungssystems ein. Dieses System soll drei  
87 Hauptzwecke erfüllen: durch die Erhebung von Parkgebühren soll 1) die Nutzung  
88 eines privaten PKW unattraktiver werden; die Nutzung von Carsharing, ÖPNV,  
89 Fahrrad und die Fortbewegung zu Fuß soll damit gefördert werden, 2) die Nutzung  
90 privater Parkhäuser günstiger und damit attraktiver werden; dadurch wird  
91 öffentlicher Raum, der bisher als Parkfläche diente, für andere Nutzungen frei,  
92 und 3) für die Stadt Leipzig sollen zusätzliche Einnahmen generiert werden. Aus  
93 diesen Gründen fordern wir die Verwaltung der Stadt Leipzig zur Ausarbeitung und  
94 Umsetzung eines stadtweiten Parkraumbewirtschaftungssystems auf.

95 b) Ordnungsamt stärken

96 Wir fordern wesentlich mehr Personal für die Verkehrsraumüberwachung innerhalb  
97 des Leipziger Ordnungsamts. Jede der genannten Verkehrsverstöße ist eine  
98 Ordnungswidrigkeit und kann schon heute geahndet werden. Ohne kontrollierendes  
99 Personal können diese Verstöße jedoch nicht aufgenommen werden. Das Ordnungsamt  
100 muss befähigt werden, rund um die Uhr und auch am Wochenende die Parksituation  
101 innerhalb der Stadt zu kontrollieren und zu sanktionieren.

102 Außerdem fordern wir die Einrichtung von mindestens zwei Fahrradstaffeln für die  
103 Verkehrsraumüberwachung, bestehend aus jeweils zwei MitarbeiterInnen. Dies soll  
104 die Effizienz der Verkehrsraumüberwachung erhöhen und den Blick der  
105 MitarbeiterInnen für Verstöße auf Rad- und Gehwegen schärfen. Zwei Jahre nach  
106 der Einrichtung der Radstaffeln soll deren Erfolg evaluiert und gegebenenfalls  
107 weitere Staffeln eingerichtet werden.

108 c) Parkverstöße konsequent ahnden

109 Parkverstöße werden aktuell in Leipzig selten bis gar nicht sanktioniert. Es  
110 haben sich deutliche räumliche (Südvorstadt, Connewitz, Plagwitz, Schleußig,  
111 Lindenau, etc.) und zeitliche (wochentags zwischen 20 – 8 Uhr, am Wochenende  
112 meist ganztägig) Schwerpunkte herausgebildet. Regelwidrig abgestellte Fahrzeuge,  
113 die die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer einschränken, werden aktuell nicht  
114 abgeschleppt, sondern lediglich per 'Knöllchen' sanktioniert.

115 Wir fordern deshalb die konsequente Durchsetzung der Verkehrsregeln. Fahrzeuge,  
116 die die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer einschränken, müssen abgeschleppt  
117 werden, um die Sicherheit aller wiederherzustellen. Dazu gehören Fahrzeuge auf  
118 Radwegen, in Kreuzungs-bereichen auf der Fahrbahn und an abgesenkten  
119 Bordsteinkanten auf dem Gehweg. Das Abschleppen von Fahrzeugen, die andere  
120 Verkehrsteilnehmer behindern, muss zur Regel werden. Eine rechtliche Grundlage  
121 dafür legt das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster, AZ 5 A 954/10 vom  
122 15.04.2011: Fahrzeuge, die die Breite benutzungspflichtiger Radwege durch  
123 Falschparken einschränken, sind abzuschleppen.

124 Fahrzeuge, die zwar regelwidrig abgestellt wurden, jedoch keine Gefahr für  
125 andere Verkehrsteilnehmer darstellen, müssen unbedingt geahndet werden.

126 Außerdem fordern wir ein Onlineportal inklusive Smartphone-App für die schnelle  
127 und einfache Anzeige von Falschparkern durch die Bevölkerung. Dies soll die  
128 Verkehrssicherheit und das Bewusstsein für Verkehrsverstöße erhöhen. Als Vorbild  
129 hierfür dient die App 'Ordnungsamt-Online' des Ordnungsamtes Berlin.

130 d) Lieferzonen schaffen

131 Wir schlagen vor, in Zonen mit hohem Lieferverkehrsaufkommen zeitlich begrenzte  
132 Lieferzonen einzurichten. Diese Lieferzonen sind in Zeiten mit geringem  
133 Lieferverkehrsaufkommen dem normalen Parkraum zuzuordnen. FahrerInnen von  
134 Lieferfahrzeugen dürfen durch fehlende Stellplätze nicht dazu gezwungen werden,  
135 auf Rad- und Gehwegen oder in zweiter Reihe zu halten. In Zusammenarbeit mit  
136 Gewerbetreibenden sind solche Zonen zu identifizieren und einzurichten. Diese  
137 Zonen befähigen FahrerInnen von Liefer- und Paketdiensten, regelgerecht zu  
138 halten.

139 Ebenso fordern wir die Stadt Leipzig auf, Liefer- und Paketdienste durch  
140 entsprechende wirtschaftliche Anreize oder Fahrverbote zur Nutzung möglichst  
141 kleiner Lieferfahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben zu bewegen. Der Platz  
142 innerhalb der Stadt ist begrenzt; notwendige Belieferungen von Gewerben und  
143 Privatpersonen müssen, soweit möglich, unbedingt mit platzsparenden und  
144 umweltfreundlichen Fahrzeugen erbracht werden.

## 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.

## A3 Wohnen in der wachsenden Stadt: bezahlbar, vielfältig und ökologisch

Gremium: AG Stadtentwicklung und Mobilität  
Beschlussdatum: 16.03.2017  
Tagesordnungspunkt: #4 Antrag A3 Wohnen

1 Bezahlbares Wohnen ist in der wachsenden Stadt Leipzig eine zentrale  
2 Herausforderung. Im Zusammenhang mit dem Bevölkerungszuwachs und auch aufgrund  
3 von Immobilienpreispekulationen sind beim Verkauf von Grundstücken oder  
4 Eigentumswohnungen oft drastische Preissprünge zu verzeichnen, die sich  
5 letztlich auch auf die Mieten auswirken. Bereits jetzt sind in attraktiven Lagen  
6 die Mieten für einkommensschwächere Menschen unerschwinglich. Seit Jahren sinkt  
7 die Zahl der Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindung (sogenannte  
8 Sozialwohnungen) auch in Leipzig. Das jüngst veröffentlichte  
9 Wohnungsmarktmonitoring der Stadt Leipzig weist alarmierende Zahlen auf. Die  
10 Angebotsmieten steigen in allen Quartieren kontinuierlich. Die durchschnittliche  
11 Angebotskaltmiete liegt mittlerweile bei über 6 EUR/qm, in innenstadtnahen  
12 Bereichen bei 7,50 EUR/qm, im Neubau bei 10 EUR/qm. Angesichts eines  
13 marktaktiven Leerstands von nur noch 3% und von Mieten, die stärker steigen als  
14 die Einkommen, steht der Wohnungsmarkt zunehmend unter Anspannung. Bereits jetzt  
15 geben die Leipziger im Durchschnitt fast ein Drittel ihres Einkommens für Wohnen  
16 aus. Vor allem für Haushalte mit niedrigem Einkommen sind steigende Mietpreise  
17 in den Großstädten schon heute ein Problem. Bei Haushalten mit einem Einkommen  
18 unter 1.100 EUR beträgt die durchschnittliche Mietbelastung schon jetzt 48%.  
19 Auch wenn die positive Einkommensentwicklung der letzten Jahre anhalten sollte,  
20 ist davon auszugehen, dass auch in Zukunft mindestens 40% der Leipziger\*innen  
21 niedrige Einkommen aufweisen oder unterhalb der Armutsschwelle leben. Für sie  
22 wird bezahlbarer Wohnraum auf dem freien Markt immer weniger zu finden  
23 sein. Tendenzen zur Verdrängung einkommensarmer und sozial benachteiligter  
24 Menschen aus bestimmten Leipziger Quartieren sind bereits heute offensichtlich.  
25 Längst vollzieht sich eine soziale Entmischung, die sich an Sozialstatistiken  
26 und Gymnasialzugangsquoten der einzelnen Stadtteile ablesen lässt. Die  
27 verfügbaren und geeigneten wohnungspolitischen Instrumente müssen schnell und  
28 konsequent angewendet werden, um einen angespannten Wohnungsmarkt zu vermeiden.

29 Diese Entwicklung droht sich in den nächsten Jahren zu verschärfen. Bei einem  
30 anhaltenden jährlichen Zuzug von über 10.000 – 15.000 zusätzlichen Einwohnern  
31 werden bis zum Jahr 2030 bis zu 78.000 Wohnungen zusätzlich benötigt. Um diesem  
32 Bedarf zu entsprechen, braucht es eine Verdreifachung der derzeitigen  
33 Wohnungsbaukapazitäten auf mindestens 5.000 Wohnungen jährlich, um einen  
34 angespannten Wohnungsmarkt zu vermeiden. Ein großer Teil davon kann von privaten  
35 Bauträgern im mittleren und gehobenen Preissegment realisiert werden. Aber auch  
36 dafür müssen deutlich mehr als die bisher knapp 2.000 zusätzlichen Wohnungen im  
37 Jahr fertiggestellt werden. Die Förderung privaten Wohneigentums auch für  
38 niedrige und mittlere Einkommen kann ein Beitrag zur Schaffung ausreichenden  
39 Wohnraums sein. Ein ausreichendes Angebot bezahlbarer und erst recht  
40 preisgünstiger Wohnungen ist aber allein durch private Akteure nicht zu  
41 schaffen. Denn die auf dem freien Wohnungsmarkt entstehenden Wohnungen mit  
42 Angebotsmieten über 8 EUR/qm für sanierte Wohnungen und über 10 EUR/qm für  
43 Neubauten sind nur für Leipziger\*innen mit mittleren und höheren Einkommen  
44 bezahlbar. Deshalb braucht es einen starken sozialen Wohnungsbau, der für  
45 bezahlbaren Wohnraum in Leipzig sorgt.

46 BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN treten für eine gemeinwohlorientierte Wohnungspolitik  
47 ein. Wir wollen, dass Wohnen in Leipzig bezahlbar und sozial ist, denn das  
48 stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt und die Offenheit in unserer Stadt.  
49 Bezahlbare Mieten sind nicht zuletzt für die lokale Wirtschaft sinnvoll, weil  
50 Kaufkraft in erheblichem Umfang nicht durch hohe Mieten an Investoren und  
51 Finanzmärkte abfließt, sondern vor Ort für Dienstleistungen und Produkte  
52 ausgegeben werden kann. Wir wollen Quartiere, die lebenswert und ökologisch  
53 sind, denn das erhöht die Wohnqualität, spart Energiekosten und schützt das  
54 Klima. Wir wollen kooperativ und innovativ gestaltetes Planen, Bauen und Wohnen  
55 in Leipzig um neue und gemeinsame Lösungen für die wachsende Stadt zu gewinnen.  
56 Folgende Punkte wollen wir dafür umsetzen:

### 57 1. Mietpreissteigerungen entschieden entgegnetreten

58 Im wohnungspolitischen Konzept der Stadt Leipzig sind wesentliche  
59 kommunalpolitische Instrumente benannt, um bereits jetzt Mietpreisentwicklungen  
60 zu dämpfen und bezahlbaren Wohnraum zu sichern. Diese müssen jetzt entschieden  
61 genutzt werden. Da sich die Mietpreisbremse bisher als weitgehend untaugliches  
62 Instrument herausgestellt hat, ist bis zu gesetzlichen Veränderungen auf  
63 Bundesebene das bereits bewährte Instrument der Kappungsgrenzen zu nutzen.  
64 Angesichts des deutlich reduzierten wohnungsmarktaktiven Leerstands von 3,7%  
65 sind die Bedingungen erfüllt, damit die Stadt Leipzig beim Freistaat einen  
66 Antrag auf Einführung der Kappungsgrenze bei Bestandsmieten in Quartieren  
67 stellt, die von hohen Mietpreisen betroffen sind. Auf diese Weise können  
68 Bestandsmieten insbesondere im niedrigen Mietpreissegment nur noch um max. 15%  
69 innerhalb von drei Jahren erhöht werden.

### 70 2. Milieuschutz durchsetzen

71 Um eine vielfältige soziale Mischung in attraktiven Lagen zu erhalten, fordern  
72 wir auf Grundlage eingehender Voruntersuchungen die Anwendung des Instruments  
73 der sozialen Erhaltungssatzung gemäß Baugesetzbuch (Milieuschutz). Mit diesem  
74 Instrument bedürfen in entsprechenden Erhaltungsgebieten alle Baumaßnahmen, die  
75 zu einer Mieterhöhung führen, einer behördlichen Genehmigung. Damit können  
76 insbesondere nicht unmittelbar notwendige Baumaßnahmen (Luxussanierungen)  
77 vermieden werden. In Verbindung mit einer Umwandlungsverordnung kann die  
78 Umwandlung von Mietwohnungen in Eigentumswohnungen geprüft und ggf. verhindert  
79 werden. Darüber hinaus besitzt die Stadt in sozialen Erhaltungsgebieten bei  
80 Immobilienverkäufen ein Vorkaufsrecht zum Verkehrswert. Damit kann die  
81 Verwaltung zum einen bestimmte Investorenmodelle verhindern und auf sozial  
82 angemessene Regelungen im Kaufvertrag hinwirken. Zum anderen kann sie nach  
83 Vorbild des Münchner Modells einer genossenschaftlichen Immobilienagentur (GIMA)  
84 unter kommunaler Beteiligung das Vorkaufsrecht für eine anschließende  
85 Veräußerung an Genossenschaften und Wohnprojekte nutzen.

### 86 3. Sozialen Wohnungsbau ausbauen

87 Auch bei Anwendung aller verfügbaren wohnungspolitischen Instrumente drohen die  
88 Mieten der Bestandswohnungen im Schnitt deutlich zu steigen, wenn nicht in  
89 erheblichem Umfang neue Wohnungen im unteren Mietpreissegment geschaffen werden.  
90 Mit der Neuauflage eines Programms zur sozialen Wohnraumförderung durch den  
91 Freistaat Sachsen besteht die Chance, bezahlbaren und preiswerten Wohnraum zu  
92 schaffen. In Leipzig können damit ab 2017 mindestens 20 Mio. EUR/Jahr genutzt  
93 werden, um bis zu 500 Wohnungen zu fördern (je nach Wohnungsgröße). Diese

94 Größenordnung geht am Bedarf vollkommen vorbei. Um der Marktentwicklung zu  
95 entsprechen, müssen bis 2020 1.500 zusätzliche Wohnungen jährlich im unteren  
96 Preissegment geschaffen werden. Je nach Marktentwicklung ist nach 2020 ein  
97 Bedarf von mindestens 2.500 Wohnungen auszugehen. Wir fordern eine deutliche  
98 Erhöhung der Förderung des Freistaats auf jährlich mindestens 100 Mio. EUR für  
99 Leipzig.

#### 100 4. Gemeinnützigen Wohnungsbau stärken

101 Die Wohnungsbauförderung durch den Freistaat Sachsen wird prinzipiell allen  
102 Bauträgern und Eigentumsformen offen stehen. Sie finanziert eine Absenkung der  
103 Miete um 3,50 EUR und sieht dafür eine Bindungsfrist von 15 Jahren vor. Das  
104 Problem: wenn diese Mietbindung ausläuft, können die Mieten wieder schrittweise  
105 steigen. Wenn der in der nächsten Zeit neu geschaffene Sozialwohnungsbestand  
106 mehr sein soll als die Förderung privater Mietwohnungsinvestitionen mit sozialer  
107 Zwischennutzung muss die Sozialbindung länger als die vorgesehenen 15 Jahre  
108 gesichert werden. Um dauerhaft preiswerten Wohnungsbestand zu schaffen und zu  
109 erhalten müssen große Teile des Wohnungsbestandes dauerhaft den  
110 Profitverwertungsinteressen des Wohnungsmarktes entzogen werden.

111 Grundsätzliches Ziel muss die Einführung der Wohnungsgemeinnützigkeit im Bund  
112 und im Freistaat Sachsen sein. Dabei sollten Ziele, Zwecke, Grundsätze und  
113 Regeln einer gemeinnützigen Wohnungswirtschaft geregelt werden, nach denen sich  
114 Wohnungsunternehmen öffentlich auf besondere Weise gefördert werden, wenn sie  
115 sich verpflichten, dauerhafte soziale Bindungen ihres Vermögens zu ermöglichen.  
116 Auf diese Weise könnte die öffentliche Hand z.B. gemeinnützigen Unternehmen  
117 günstige Konditionen bei der Vergabe von Grundstücken gewähren und Kooperationen  
118 für Planung, Entwicklung und Qualifizierung unter den gemeinnützigen Unternehmen  
119 fördern.

120 Um eine langfristige und nachhaltige Stabilisierung des Wohnungsmarktes zu  
121 erreichen, wollen wir einen Vorrang der sozialen Wohnungsbauförderung für  
122 Wohnungsbauträger wie LWB, Wohnungsgenossenschaften oder Kooperativhausprojekte,  
123 die den Bau und die Unterhaltung von Wohnraum nicht mit dem Ziel der  
124 Gewinnerzielung, sondern als gemeinwohlorientierte Daseinsvorsorge betreiben.  
125 Langfristig wollen wir den Anteil der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft von  
126 derzeit 90.000 Wohnungen und einem derzeitigen Marktanteil von 27% deutlich  
127 erhöhen. Wir streben den Bau von mindestens 30.000 bezahlbaren Wohnungen in  
128 gemeinnütziger Trägerschaft an. Der Bestand gemeinnütziger Wohnungsbauträger  
129 würde sich dadurch auf 120.000 Wohneinheiten und einen Anteil von über 30%  
130 erhöhen. Angepasst an die tatsächliche Einwohnerzahl und Marktentwicklung ist  
131 langfristig ein Anteil gemeinnütziger Wohnungsträger von mindestens 40%  
132 anzustreben, wie er in Berlin verfolgt wird und in Wien bereits realisiert ist.

#### 133 5. Neue Eigentümerziele für die LWB

134 Derzeit verwaltet die LWB einen Bestand von 36.000 Wohnungen und hält einen  
135 Marktanteil von 10,5%. Hinsichtlich der 2017 anzupassenden Eigentümerziele  
136 fordern wir, dass die LWB diesen Anteil hält und bei der Realisierung des  
137 Sozialen Wohnungsbaus bis 2020 mindestens 250 zusätzliche Wohneinheiten jährlich  
138 durch Sanierung oder Neubau auf den Markt bringt. Ankäufe von Wohnraum sollten  
139 vorwiegend im preiswerten Segment und in Stadtteilen mit hoher Nachfrage  
140 erfolgen. Die Gemeinwohlverpflichtung ist als Gesellschaftsziel der LWB zu  
141 verankern.

142 Bei Verstetigung des Einwohnerzuwachses sind die Eigentümerziele der LWB für die  
143 Zeit nach 2020 anzupassen. Die Vermietung soll vorrangig an besondere  
144 Bedarfsgruppen erfolgen. Um ausreichend Wohnraum zu schaffen, dessen Mieten im  
145 Rahmen der durch Alg2 bezahlten Kosten der Unterkunft (KdU) liegen, soll die LWB vorwiegend auf die preiswerte Sanierung von Altbaubestand  
146 sowie kostengünstigen Neubau setzen. In Abstimmung mit den Ausbauzielen anderer  
147 gemeinnütziger Wohnungsbauträger sollten die LWB bis 2030 mindestens die Hälfte  
148 des Bedarfs an sozialem Wohnungsbau realisieren. Mit einem Umfang von 15.000  
149 zusätzlichen Wohneinheiten würde der Marktanteil der LWB auf 13% steigen.  
150 Darüber hinaus sind Instrumente der Mietermitbestimmung einzuführen sowie  
151 Wohnungsübernahme durch Mieter, ggf. mit Verwaltung durch LWB zu ermöglichen.  
152 Wir wollen gerade auch im sozialen Wohnungsbau das Bauen mit den zukünftigen  
153 Bewohner\*innen erproben. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass durch  
154 Transparenz und Mitsprache Baukosten gesenkt und die Identifikation mit  
155 dem Wohnumfeld gestärkt werden können.

#### 157 6. Kooperativhäuser und Genossenschaft unterstützen

158 Wir wollen beim Ausbau des Wohnungsangebots die Vielfalt und Mischung von Wohn-  
159 und Eigentumsformen fördern. Wir machen uns für die kleinteilige Parzellierung  
160 von Bauland stark und wollen insbesondere Kollektivhausprojekte durch eine  
161 gezielte kommunale Liegenschaftspolitik stärken. Wir fordern, dass kommunale  
162 Immobilien grundsätzlich im Rahmen der Konzeptgebundenen Vergabe und vorrangig  
163 durch Erbbaurecht an gemeinnützige Wohnungsbauträger vergeben werden. Eine  
164 Genossenschaftliche Immobilienagentur kann über die Weitergabe von Grundstücken  
165 im Rahmen des kommunalen Vorkaufsrechts hinaus auch aktiv eine Bevorratung von  
166 Grundstücken und Weitergabe an Kollektivhausprojekte betreiben. Auch die  
167 Veräußerung von Grundstücken und Immobilien der LWB an gemeinnützige  
168 Wohnungsbauträger, Mietergemeinschaften und Kooperativhäuser kann ein wichtiger  
169 Beitrag sein, der zudem die Refinanzierung eigener Wohnungsbauaktivitäten der  
170 LWB unterstützen kann. Auch Genossenschaften besitzen bereits jetzt eine starke  
171 Stellung auf dem Leipziger Wohnungsmarkt. Sie sind konsequent in die Stärkung  
172 des sozialen Wohnungsbaus einzubinden.

#### 173 7. Wohnungsbau preiswert, ökologisch und klimafreundlich gestalten

174 Gutes Wohnen ist mehr als die Grundversorgung mit bezahlbarem Wohnraum. Wir  
175 wollen, dass der Ausbau des Wohnungsangebots mit einem schonende Umgang mit  
176 unseren natürlichen Ressourcen einhergeht. Um möglichst wenig Böden zu  
177 versiegeln und viel Grün zu erhalten müssen Nachverdichtung und das Weiterbauen  
178 im Bestand klaren Vorrang vor der Siedlungserweiterung und teureren  
179 Erschließungsmaßnahmen haben. Bei der Neuerschließung haben für uns  
180 Wohnungsbauflächen Priorität, die gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden  
181 sind. Im Mittelpunkt einer klimafreundlichen und zugleich mieterfreundlichen  
182 Wohnungspolitik muss eine Senkung der Energiekosten stehen. Wir wollen, dass  
183 alle entsprechenden Maßnahmen und Förderprogramme für kostengünstige  
184 energetische Gebäudesanierung, klimafreundlichen Neubau und den Einsatz  
185 erneuerbarer Energien genutzt werden.

186 Je weniger Mieter\*innen durch Immobilienspekulation und reguläre  
187 Mietpreissteigerungen belastet werden, desto eher sind sie bereit für  
188 energetische Modernisierungsmaßnahmen. Gebäudesanierung darf nicht für  
189 Luxusmodernisierungen missbraucht werden, sondern muss sich durch sinkende

190 Energiekosten auch tatsächlich für die Betroffenen auszahlen. In  
191 Sanierungsgebieten soll zusätzlich die Wohnraumförderung dafür genutzt werden,  
192 Energiesparmaßnahmen mit günstigen Mietpreis- und Belegungsbindungen zu  
193 kombinieren. Die Stadtverwaltung muss sozialverträgliche Sanierungsfahrpläne für  
194 einzelne Stadtteile erstellen und verstärkt über die vorhandenen Möglichkeiten  
195 zur Konfliktschlichtung informieren.

196 Wir wollen, dass der gewachsene Spielraum der Sächsischen Bauordnung genutzt  
197 wird und die Stellplatzpflicht für innerstädtische und innenstadtnahe  
198 Bauvorhaben weitgehend reduziert und nach Möglichkeit aufgehoben wird. Denn  
199 gerade im gut erschlossenen innerstädtischen Bereich braucht es keine privaten  
200 Wagen mehr, wohl aber bezahlbaren Wohnraum. Die eingesparten Kosten für  
201 innerstädtische Tiefgaragen von bis zu 30.000 EUR/Stellplatz können sich spürbar  
202 auf geringere Baukosten und Miethöhen auswirken. Durch diese Maßnahmen, aber  
203 auch Standardisierung und intelligente Planung können auch Neubauvorhaben  
204 deutlich unter 2000 EUR/qm Brutto realisiert werden. Damit können im Rahmen der  
205 sozialen Wohnungsbauförderung Angebotsmieten in Höhe der KdU ermöglicht werden.  
206 Bei der Förderung von Vorhaben des sozialen Wohnungsbaus soll deshalb darauf  
207 hingewirkt werden, dass preiswerte Neubauten bevorzugt gefördert werden.

## Begründung

Das anhaltende Bevölkerungswachstum in Leipzig führt in den nächsten Jahren zu einem steigenden Bedarf an Wohnungen. Der Antrag formuliert Leitlinien für eine grüne Wohnungspolitik in Leipzig, um einem angespannten Wohnungsmarkt entgegenzuwirken.