A1 Freiräume für Lebensqualität sichern, Flächennutzung nachhaltig gestalten

Gremium: AG Stadtentwicklung und Mobilität
Beschlussdatum: 23.01.2017
Tagesordnungspunkt: #2 Antrag A1 Freiflächen

- 1 Leipzig ist eine wachsende Stadt. Gerade innerhalb des Innenstadtrings sowie in
- 2 den direkt angrenzenden Stadtvierteln geht damit ein Bauboom einher, mit dem die
- 3 Erschließung neuer Stadtquartiere auf vormals ungenutzten Brachflächen verbunden
- 4 ist. Mit der Bebauung von Brachen setzt eine Nachverdichtung innerhalb
- 5 städtischer Strukturen ein, die aus unserer Sicht Chancen, aber auch Risiken
- 6 birgt. Die Schließung von Baulücken ermöglicht es, einst geschlossene
- 7 städtebauliche Strukturen wiederherzustellen. Mit der höheren Einwohnerdichte
- 8 können viele Quartiere ein größeres und differenziertes soziales, kulturelles
- 9 und wirtschaftliches Angebot erlangen und damit letztlich an Urbanität gewinnen.
- 10 Mit der Strategie einer 'Doppelten Innenentwicklung' können vorhandene
- 11 Flächenreserven baulich sinnvoll genutzt und gleichzeitig innerstädtische
- 12 Freiräume gesichert und entwickelt werden. Dem Prinzip 'Innenentwicklung vor
- 13 Außenentwicklung' folgend kann vermieden werden, dass größere zusammenhängende
- 14 Freiflächen in städtischen Randlagen versiegelt und zersiedelt werden. Auf diese
- 15 Weise wird auch zur Verkehrsvermeidung beigetragen und kann der Anteil von Fuß-
- 16 und Radmobilität sowie öffentlichem Nahverkehr erhöht werden.
- 17 Zugleich drohen mit zunehmender Nachverdichtung wichtige ökologische, soziale
- 18 und kulturelle Freiräume zu verschwinden. Sie sind nicht nur durch die
- 19 Aktivitäten privater Bauträger gefährdet. Auch die Stadt Leipzig und die
- 20 kommunalen Unternehmen greifen in ihren Bauplanungen zunehmend auf Brachen und
- 21 größere zusammenhängende Freiflächen zurück. Die wachsende Stadt braucht nicht
- 22 nur eine deutlich größere Zahl an Wohnungen und Gewerbeflächen, sondern auch
- 23 soziale Infrastruktur wie Kitas, Schulen, Schwimmbädern und vieles mehr. All das
- 24 zeigt: die Verteilungskonflikte um vorhandene Freiräume nehmen zu. Umso
- 25 wichtiger ist es, berechnete Interessen am Neubau von Wohnungen, öffentlicher
- 26 Infrastruktur und Gewerbe mit dem Erhalt von Freiflächen abzuwiegen. BÜNDNIS
- 27 90/DIE GRÜNEN in Leipzig wollen vorhandene und künftige Freiräume für Klima,
- 28 Kultur und Erholung sichern und die Flächennutzung in der wachsenden Stadt
- 29 nachhaltig gestalten!
- 30 Freiflächen für Erholung und soziale und kulturelle Nutzungen sichern!
- 31 Neben ihrer stadtökologischen Bedeutung besitzen Freiflächen einen hohen Wert
- 32 für die Lebensqualität der BewohnerInnen. Nicht nur Parkflächen, sondern auch
- 33 die vielen in den letzten Jahrzehnten oft zufällig entstandenen Grünflächen auf
- 34 privaten Grundstücken tragen zum Eindruck einer grünen Stadt bei. Durch marode
- 35 Bausubstanz und mangelnde Attraktivität für die Immobilienwirtschaft
- 36 entwickelten sich häufig als Zwischennutzung angelegte lebendige Freiräume, die
- 37 erheblich zur Lebensqualität in den Quartieren beitragen. Viele Baulücken und
- 38 zusammenhängende unbebaute Flurstücke werden aktiv durch Kreative und Künstler,
- 39 Freizeitsportler und Erholungssuchende genutzt. Bereits jetzt sind einige dieser
- 40 aktiv genutzten Freiflächen verschwunden, viele sind bedroht. Zugleich steigt
- 41 durch das Einwohnerwachstum der Bedarf an Freiflächen für kulturelle und soziale
- 42 Zwecke. Grünes Ziel muss es sein, genügend Freiflächen als öffentlichen Raum für
- 43 unterschiedliche Bedürfnisse zu sichern.

44 Gerade angesichts der absehbaren baulichen Nachverdichtung in allen
45 innenstadtnahen Stadtteilen müssen Kriterien und transparente Verfahren für die
46 kleinräumige Sicherung von Freiflächen entwickelt werden. Dringend notwendig ist
47 eine kommunale Freiflächenstrategie, in der ökologische und soziale Kriterien
48 für den Erhalt von Freiflächen definiert werden. Dabei muss die vorhandene und
49 künftige Bevölkerungsdichte ebenso wie der gesicherte Grünflächenanteil und die
50 Nähe zu größeren zusammenhängenden Parks oder Wäldern berücksichtigt werden. Der
51 Zugang zu Freiflächen für kulturelle und soziale Initiativen muss durch
52 Transparenz der vorhandenen Flächen und eine umfassende Bürgerbeteiligung im
53 Stadtteil gewährleistet werden. Wir unterstützen bürgerschaftliches Engagement
54 für Erhalt, Erschließung und Nutzung von Freiflächen. Initiativen, um
55 unterschiedliche Ideen und Aktivitäten zu bündeln und ggf. Freiflächen im
56 Erbbaurecht zu nutzen und zu verwalten, sollen seitens der Stadtverwaltung z.B.
57 durch Beratung, Flächenerwerb und Konzeptvergabe aktiv unterstützt werden.

58 Die Sicherung von Freiflächen darf sich nicht auf kommunale Flächen begrenzen.
59 Die Stadt muss alle verfügbaren Instrumente nutzen, um unbebaute private Flächen
60 zu sichern, die eine hohe Bedeutung für die Lebensqualität eines Wohnumfelds
61 oder Stadtteils aufweisen. Im Einzelfall sind die Neuaufstellung von
62 Bebauungsplänen, Flächenankäufe oder Entschädigungen zu prüfen.

63 Angesichts der zunehmenden Flächenknappheit ist es wichtig, die
64 unterschiedlichen Interessen und Bedarfe zu bündeln. Einen Vorteil bieten
65 Mehrfachnutzungen, die wie z.B. bei Urban Gardening Projekten sowohl sozialen
66 bzw. kulturellen Anliegen dienen und zugleich für die Öffentlichkeit zugänglich
67 sind. Auch die stärkere Öffnung von Freiflächen in kommunaler Nutzung, z.B. von
68 Schulhöfen oder Spielplätzen von Kindergärten für eine öffentliche Teilnutzung
69 ist anzustreben.

70 Wir fordern deshalb:

71 1. Die Bereitstellung von relevanten Informationen (Fläche, anliegende Medien,
72 Eigentümer u.a.) über vorhandene Freiflächen für potentielle Nutzer durch ein
73 Freiflächenkataster im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten. Das derzeitige
74 öffentlich zugängliche Informationsangebot der Stadt Leipzig (Themenstadtplan,
75 flaechen-in-leipzig.de) ist entsprechend auszubauen.

76 2. Entwicklung eines kommunalen Kriterienkatalogs für die Sicherung von
77 Freiflächen, der u.a. Bevölkerungsdichte, stadträumlich differenzierte Anteile
78 und Erreichbarkeiten von Grünflächen berücksichtigt.

79 3. Entwicklung eines stadtteilbezogenen Flächenmanagements, mit dem unter
80 Einbeziehung der Bedürfnisse und Interessen der Bürgerschaft eine koordinierte
81 Sicherung, Vergabe und Nutzung von Freiflächen erfolgen kann.

82 4. Öffnung von Freiflächen in kommunaler Nutzung für öffentliche Teilnutzungen.

83 5. Nutzung aller vorhandenen kommunalen Instrumente zur Sicherung von
84 Freiflächen in privatem Grundbesitz.

85 Flächenbebauung nachhaltig gestalten

86 Gerade die Sicherung von Freiräumen für Klima und Lebensqualität erfordert eine
87 nachhaltige Bebauung der vorhandenen Flächen. Auch wenn das viele Jahre gültige
88 Leitbild der schrumpfenden und perforierten Stadt wichtige

89 Stabilisierungseffekte gezeigt hat, haben viele der damit verbundenen Konzepte
90 ausgedient. Die Genehmigung zweistöckiger Stadthäuser ist heute nicht mehr
91 vertretbar, die Begrünung von Häuserlücken weicht zurecht dem Bau von
92 Mehrfamilienhäusern. Um für notwendige Neubauten möglichst wenige unbebaute
93 Flächen zu verbrauchen, ist die Verdichtung der vorhandenen Siedlungsstrukturen
94 und die Nutzung ungenutzten Brachflächen sinnvoll.

95 Durch eine gut geplante Nachverdichtung in den innenstadtnahen Lagen, wo ein
96 Großteil der Arbeitsplätze, der Verwaltung und des Einzelhandels angesiedelt
97 ist, kann erreicht werden, dass Verkehrsströme im Zentrum und den angrenzenden
98 Tangenten vermieden werden oder nicht in dem Maße anwachsen, wie es bei einem
99 verstärkten Bebauung in Randlagen oder Vororten der Fall wäre. Ein zentrumsnaher
100 Wohnort mit zumeist nur begrenzter Stellplatzzahl kann anregen, Alternativen zum
101 Pkw zu suchen und zu finden. Deshalb sollte die Nachverdichtung vorrangig im
102 unmittelbaren Umfeld von Knotenpunkten des ÖPNV sowie entlang der Achsen der
103 Straßenbahn und der S-Bahn-Linien stattfinden.

104 Entscheidend für eine nachhaltige Flächenbebauung ist nicht nur, wo, sondern
105 auch wie gebaut wird. Um möglichst viele Freiflächen zu erhalten, müssen die
106 bebauten Flächen so effizient wie möglich ausgenutzt werden. Abhängig von der
107 Umgebungsbebauung sollten bei Wohnbauten in der Regel nur Mehrfamilienhäuser
108 genehmigt und zunehmend auch der Bau von Wohnhochhäuser ermöglicht werden.
109 Darüber hinaus sind auch Kriterien und Verfahren zu entwickeln, um Aufstockungen
110 auf bestehende Gebäude und eine flexiblere Handhabung der zulässigen Gebäudehöhe
111 insbesondere auf Grundlage der geplanten Baurechtsnovellierung und der
112 Einführung der Gebietskategorie 'Urbanes Gebiet' zu ermöglichen.

113 Angesichts der absehbaren Knappheit kommunaler Flächen ist insbesondere beim Bau
114 kommunaler Infrastruktur auf eine umfassende Flächenausnutzung zu achten. Ein-
115 bzw. zweigeschossige Kita-Bauten oder Supermärkte müssen ebenso der
116 Vergangenheit angehören wie eingeschossige monofunktionale Bauten. Ziel müssen
117 vielmehr Stapellösungen (vertikale Nutzungsmischung) sein, bei denen ggf.
118 unterschiedliche kommunale oder öffentliche und private Bauherren kooperieren.

119 Während das Handeln des Liegenschaftsamtes bisher vorrangig auf den Verkauf
120 städtischer Flächen orientiert war, braucht es künftig ein
121 Liegenschaftsmanagement, das sich an den Herausforderungen der wachsenden Stadt
122 orientiert. Kommunale Flächen sollten vorrangig für gemeinnützige Nutzungen in
123 den Bereichen öffentlicher Infrastruktur, des sozialen Wohnungsbaus und Gewerbe
124 bereit gestellt werden. Öffentliche Grundstücke sollten durch Erbbaupacht und
125 die Vergabe nach Konzept statt zum Höchstpreis vergeben werden. Ein Verkauf an
126 private Investoren soll nur dann erfolgen, wenn dies im Rahmen der kommunalen
127 Flächenstrategie vertretbar ist und die Erlöse in den Ankauf geeigneterer
128 privater Flächen reinvestiert wird. Angesichts der absehbar steigenden
129 Grundstückspreise sollte eine offensive Flächenbevorratung angestrebt werden.

130 Wir fordern:

131 1. Eine vorrangige bauliche Nachverdichtung durch Schließung von Baulücken
132 entlang der ÖPNV-Infrastruktur,

133 2. Die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine höhere
134 Baudichte und effiziente Flächenausnutzung durch Mehrgeschossbauten und
135 Wohnhochhäuser auf bisher ungenutzten Flächen,

- 136 3. Die Durchsetzung des Grundprinzips der vertikalen Nutzungsmischung bei
137 kommunalen Bauten und die Entwicklung von Konzepten der kooperativen
138 Bauherrenschaft,
- 139 4. Eine kommunale Liegenschaftsstrategie mit dem Ziel, städtische Flächen durch
140 Erbbaupacht und Konzeptvergabe zu vergeben und eine gezielte kommunale
141 Flächenbevorratung zu betreiben.

Begründung

Das Bevölkerungswachstum Leipzigs führt zunehmend zu einer Flächenknappheit. Treten die Prognosen von über 700.000 Einwohnern bis 2030 ein, so werden nicht nur bis zu 80.000 Wohnungen, sondern auch über hundert Kindertagesstätten und Schulen sowie weitere Einrichtungen der Daseinsvorsorge benötigt. Damit sind dringend benötigte Freiflächen für Stadtklima und Lebensqualität bedroht. Der Erhalt von Freiflächen wird derzeit bei der Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Integrierten Stadtentwicklungskonzepts INSEK 2030 diskutiert. Der vorliegende Antrag formuliert zentrale Ziele und Maßnahmen, um wichtige Freiräume zu erhalten und eine nachhaltige Bebauung von Flächen zu ermöglichen.

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

Gremium: AG Stadtentwicklung und Mobilität, AG Wirtschaft
Beschlussdatum: 17.01.2017
Tagesordnungspunkt: #5 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.

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

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

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

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

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

78 Auch der Wirtschaftsverkehr im Leipziger Stadtgebiet sollte elektrisch betrieben
79 werden. In diesem Zusammenhang begrüßen wir die Initiative des
80 Wirtschaftsdezernats der Stadt Leipzig zu Förderung von E-Fahrzeugen. Daneben
81 sollten aber auch vollelektrische Leichtfahrzeuge, elektrische Lastenräder und
82 E-Motorroller in die Förderung aufgenommen werden. Dies ist beim Pizzaservice
83 oder eiligen Arzneimitteln oft ausreichend und geht zudem schonender mit den
84 Platzressourcen in einer wachsenden Stadt um. Für Pflegedienste können wir uns
85 ein Sonderprogramm zum Test von E-Fahrzeugen vorstellen. Auch die Förderung von
86 E-Taxis sollte in den Überlegungen der Stadtverwaltung Leipzig eine Rolle
87 spielen. Die Mobilitätsflotte der L-Gruppe sehen wir perspektivisch bei nahezu
88 100% elektrischen Antrieben. Leider steckt der Markt für elektrisch betriebene
89 Versorgungsfahrzeuge noch in seinen Kinderschuhen. Noch gibt es keinen

90 Hersteller für ein voll elektrisch betriebene Entsorgungsfahrzeuge. Allerdings
91 sollte Leipzig die Erfahrungen mit Hybrid-Fahrzeugen, wie sie in der Region
92 Potsdam getestet wurden sorgsam auswerten und sich für eigene Tests mit
93 innovativen Fahrzeugen, wie sie beispielsweise von der Stummer Kommunalfahrzeuge
94 Ges.m.b.H. aus Bischofshofen/ Österreich angeboten werden, offen zu zeigen.

95 Deshalb fordern wir:

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

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

100 3. 3. Wirtschaftsförderprogramme für die innerstädtische Nutzung von E-Mobilen
101 auf eine größere Vielfalt von Elektromobilität (Lastenrad, Pedelec, E-
102 Transporter, E-PKW, E-Taxis) auszuweiten,

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

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

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

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

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

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

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