Bericht

Integriertes Energie- und Klimaschutz-konzept für die Stadt Leipzig –

Analyse und Handlungsempfehlungen

Phase 1 - Voruntersuchungen

Bericht-Nr.: 10-110 53016-P

Dresden, 30. September 2010

Bearbeiter: Herr Dr. Robert Huhn
Frau Mirjam Baake
Frau Jessica Hebing
Frau Andrea Siegel

Unter Mitwirkung der Firma IVAS
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme: Herr Dirk Ohm
Herr Martin Schüffler

Auftraggeber: Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz

KEMA IEV – Ingenieurunternehmen für Energieversorgung GmbH Gostritzer Str. 67 01217 Dresden Deutschland
Tel. +49 351 871 92 00 Fax +49 351 871 92 31 dresden@kema.com www.kema.com

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Klima schutz zahlt sich aus!
DIE BMU KLIMASCHUTZ-INITIATIVE

INHALTSVERZEICHNIS SEITE

Abbildungsverzeichnis **4**

Tabellenverzeichnis **4**

1 Einleitung **5**

2 Energie- und umweltpolitische Zielstellungen **6**

2.1 Überblick 6

2.2 Weltweit / EU 6

2.3 Deutschland 7

2.4 Sachsen 8

2.5 Leipzig 9

3 Lokale und globale Randbedingungen **10**

3.1 Wirtschaftliche Situation in Leipzig 10

3.2 Infrastruktur in Leipzig 11

3.2.1 Energieversorgung 11

3.2.2 Gebäude 11

3.3 Leipzig als Verkehrsstandort 13

3.3.1 Verkehrsverhalten 13

3.3.2 Straßenverkehr 16

3.3.3 ÖPNV 19

3.3.4 Radverkehr 21

3.3.5 Fußverkehr 21

3.3.6 Flugverkehr 22

3.4 Überblick Förderung 23

3.4.1 Veränderte Förderung durch Kreditinstitut für Wiederaufbau (KfW) 24

3.4.2 Novellierung des Erneuerbares-Energien-Gesetz (EEG) 24

3.5 Parallele Aktivitäten und Projekte 25

3.5.1 European Energy Award (EEA) 25

3.5.2 Bundeswettbewerb Energieeffiziente Stadt 26

3.5.3 Modellprojekt Elektromobilität 27

4 Recherche Datenbestand **28**

4.1 Bestehende Konzepte und Berichte der Stadt Leipzig 28

4.1.1 Energie- und Klimaschutzkonzept 1996 28
4.1.2 Umweltqualitätsziele und -standards für die Stadt Leipzig (2003) 30
4.1.3 Klimaschutzprogramm der Stadt Leipzig 2005 31
4.1.4 Umweltbericht der Stadt Leipzig 2007 32
4.1.5 Luftreinhalteplan 2009 32
4.1.6 Stadtentwicklungskonzept (SEKo) 33
4.2 Konzepte mit Verkehrsbezug 37
4.2.1 Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum 37
4.2.2 Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig - erste Fortschreibung 37
4.2.3 Weitere verkehrliche Analysen und Konzepte 38
5 Akteure 40
5.1 Einteilung der Akteure 40
6 Auftaktworkshop 42
6.1 Ziele des Workshops 42
6.2 Inhaltliche Schwerpunkte 42
6.3 Ergebnisse des Workshops 42
7 Auftaktworkshop für den Bereich Verkehr 44
7.1 Motivation des Workshops 44
7.2 Inhaltliche Schwerpunkte 44
7.3 Diskussion im Anschluss an die Präsentation 44
Literaturverzeichnis 46
Anlagenverzeichnis 49

Abbildungsverzeichnis

Bild 1-1: Übersicht über die Bearbeitungsphasen des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Leipzig 5
Bild 3-1: Altersverteilung der Gebäude mit Wohnungen (Qelle: Leipzig Ortsteilkatalog 2007) 12
Bild 3-2: Altersverteilung der Wohnungen (Qelle: Leipzig Ortsteilkatalog 2007) 13
Bild 3-3: Modal Split Leipzig 2003 und 2008 (Ergebnis SrV-Erhebung) 14
Bild 3-4: Wegelängenanteile der Verkehrsarten (Ergebnis SrV-Erhebung) 15
Bild 3-5: Räumliche Ausdehnung der Umweltzone (grün markiert) 18
Bild 3-6: Entwicklung des Flughafens Leipzig-Halle seit 1990 23
Bild 5-1: Akteure innerhalb des Energie- und Klimaschutzkonzepts 40

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1: Klimaschutzziele der EU, Deutschland und Sachsen [ZsKl 2009] 6
Tabelle 3-1 Zielvorstellung Modal Split aus dem Stadtentwicklungsplan Verkehr, 2004 14

1 Einleitung

Die Stadt Leipzig benötigt als Grundlage für ihre zukünftigen Klimaschutzaktivitäten, insbesondere für die Fortschreibung des Klimaschutzprogramms, ein umfassendes Energie- und Klimaschutzkonzept. Dieses Konzept wurde im Jahr 2009 von der Stadt Leipzig ausgeschrieben. Im Rahmen der Förderung durch die „Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit“ beantragte die Stadt Fördermittel für dieses Integrierte Klimaschutzkonzept.

Die Firma KEMA-IEV erhielt den Zuschlag für die Erstellung des Konzeptes und wird diese gemeinsam mit dem Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und Systeme (IVAS) erarbeiten.

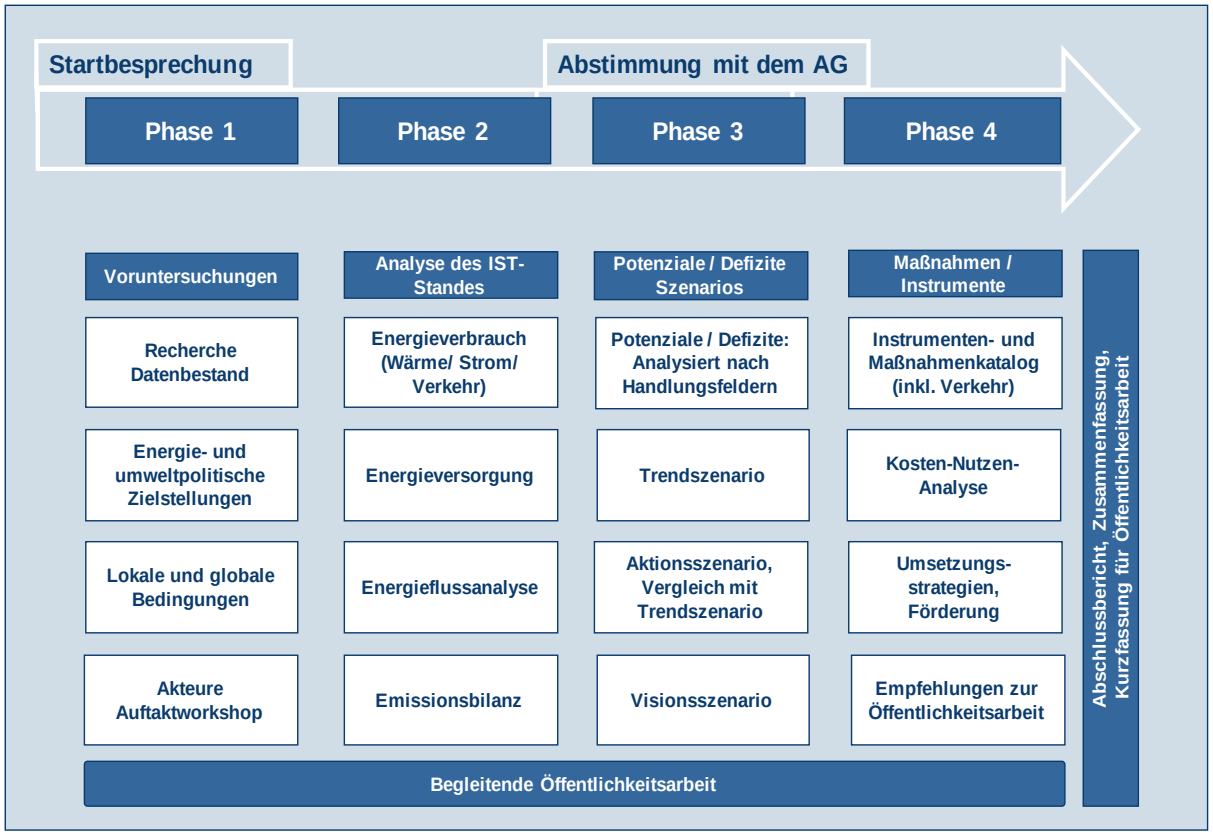

Bild 1-1: Übersicht über die Bearbeitungsphasen des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Leipzig

Das Gesamtprojekt wurde dafür in vier Phasen untergliedert, welche nacheinander abgearbeitet werden. Dieser Zwischenbericht stellt wesentliche Inhalte und Ergebnisse der ersten Phase dar. Da der Schwerpunkt dieses Projektabschnitts auf der Recherche der Randbedingungen, vorhandener Studien und Konzepte der Stadt Leipzig sowie der Ermittlung der wichtigsten Akteure liegt, stellt dieser Bericht keinen Anspruch auf vollständige Wiedergabe dieser Dokumente. Die bedeutendsten Randbedingungen werden im Folgenden zusammengefasst. Die recherchierten Daten werden als Grundlage für die weiteren Projektphasen verwendet.

2 Energie- und umweltpolitische Zielstellungen

2.1 Überblick

Die Politik betrachtet den Klimaschutz als eine der größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Aus diesem Grund wurden in der Vergangenheit und werden zahlreiche regulatorische Rahmenbedingungen und Zielsetzungen auf allen politischen Ebenen diskutiert. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über Klimaschutzziele auf Ebene der Europäischen Union, Deutschland und Sachsen.

Tabelle 2-1: Klimaschutzziele der EU, Deutschland und Sachsen [ZsKl 2009]

	EU (für Deutschland)	**Deutschland**	**Sachsen**
CO_2-Minderung gesamt		Ziel 2020 im Vergleich zu 1990	Ziel 2020 im Vergleich zu 1990
		- 40 %	- 52 %
CO_2-Minderung nach Sektoren	Ziel 2020 im Vergleich zu 2005:		Ziel 2020 im Vergleich zu 2006:
CO_2-Minderung im Nicht-Emissionshandelssektor	- 14 %		- 26 %
CO_2-Minderung im Emissionshandelssektor	- 21 %		- 21 %
Anteil der Erneuerbaren Energien am Bruttostromverbrauch	Ziel 2010	Ziel 2020	Ziel 2020
	12,5 %	30 % (22 % ohne offshore)	min. 24 %
Anteil der Kraft-Wärme-Kopplung am Bruttostromverbrauch		Ziel 2020	Ziel 2020
		25 %	30 %
Anteil Erneuerbare Energien am Wärmebereich		Ziel 2020	
		14 %	

2.2 Weltweit / EU

Das bislang wichtigste Instrument der internationalen Klimapolitik ist das Kyoto-Protokoll 1997. Jedoch haben sich die Industrieländer mit dieser Vereinbarung nur zu Emissionsreduktionen im Zeitraum 2008 bis 2012 verpflichtet. Zur verbindlichen Vereinbarung von Zielen nach diesem Zeitraum ist es bislang nicht gekommen. Auf der Klimakonferenz in Bali 2007 verständigte sich die Staatengemeinschaft darauf, ein Klimaschutzabkommen für die Zeit nach 2012 zu erarbeiten. Die Hoffnungen auf ein solches Abkommen zerschlugen zunächst die schwierigen Verhandlungen des Klimagipfels in Kopenhagen 2009. Es konnte lediglich eine politische Vereinbarung („Copenhagen Account“) erarbeitet werden. In Kopenhagen wurde jedoch erst einmal das Ziel, die Erderwärmung auf 2°C zu begrenzen, weltweit anerkannt.

Der Europäische Rat der Staats- und Regierungschefs hat im Frühjahr des Jahres 2007 unter deutscher Präsidentschaft die Weichen für eine integrierte europäische Klima- und Energiepolitik gestellt. Dazu gehören anspruchsvolle Klimaschutzziele ebenso wie Ziele für den Ausbau der Erneuerbaren Energien und die Steigerung der Energieeffizienz.

2.3 Deutschland

In Deutschland wurden seit 1998 unter anderem folgende Maßnahmen ergriffen, die zu einer wirksamen Senkung der CO_2-Emissionen führen sollen [UBA 2010]:

- die ökologische Steuerreform (stufenweiser Anstieg der Energiepreise in allen Bereichen),
- das Erneuerbare-Energien-Gesetz und deren Novellierung,
- das Markteinführungsprogramm für erneuerbare Energien,
- die Einführung des Energiewirtschaftsgesetzes,
- die Einführung eines EU-weiten CO_2-Emissionshandels,
- in der Energiewirtschaft das KWK-Gesetz,
- im Gebäudebereich das Inkrafttreten der Energieeinsparverordnung,
- im Verkehr die Einführung einer Lkw-Maut.

Rechtsgrundlagen bilden internationale Verpflichtungen, wie die Genfer Luftreinhaltekonvention und die Klimarahmenkonvention, als auch nationale gesetzliche Regelungen aus dem Klimaschutzprogramm.

Mit dem integrierten Energie- und Klimaschutzprogramm (IEKP) vom August 2007 setzt die Bundesregierung die europäischen Richtungsentscheidungen auf nationaler Ebene durch ein konkretes Maßnahmenprogramm um. Das sogenannte Meseberg-Programm umfasst 29 Eckpunkte [IEKP 2007]. Maßnahmen sind u. A.:

- Novelle des Kraft-Wärme-Kopplungs-Gesetzes: Bis 2020 Anteil KWK-Anlagen an der Stromproduktion von 2007 ca. 12 % auf ca. 25 % verdoppeln.
- Novelle der Energieeinsparverordnung (EnEV): Zur Steigerung der Energieeffizienz im Gebäudebereich werden ab 2009 die energetischen Anforderungen an Gebäude um durchschnittlich 30 % verschärft. In einem zweiten Schritt (angestrebt 2012) sollen die Effizienzanforderungen nochmals bis zur gleichen Größenordnung angehoben werden.
- Novelle des Erneuerbare Energien Gesetzes (EEG): Das Ziel der Bundesregierung ist es, den Anteil der erneuerbaren Energien im Strombereich von im Jahr 2007 über 13 % auf 25 - 30 % im Jahre 2020 zu erhöhen.
- Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG): Der Anteil der Erneuerbaren Energien an der Wärmebereitstellung soll bis 2020 auf 14 % steigen.
- Novelle Gasnetzzugangsverordnung: Die Novelle der Gasnetzzugangsverordnung wird dafür sorgen, dass Biogas verstärkt in das Erdgasnetz eingespeist werden kann. Bis 2030 ist ein Anteil von 10 % Biogas möglich.
- Novelle Biokraftstoffquotengesetz: Die Novelle des Biokraftstoffquotengesetzes führt dazu, dass der Anteil der Biokraftstoffe bis 2020 auf etwa 20 Volumenprozent (entspricht 17 % energetisch) steigen wird.
- Nachhaltigkeitsverordnung: Die Nachhaltigkeitsverordnung stellt sicher, dass bei der Erzeugung von Biomasse für Biokraftstoffe Mindestanforderungen an eine nachhaltige Be-

wirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen und Mindestanforderungen zum Schutz natürlicher Lebensräume Erfüllung finden. Darüber hinaus muss die gesamte Produktions-, Verarbeitungs- und Lieferkette ein bestimmtes Treibhausgas-Minderungspotenzial offenbaren.

Die Bundesregierung behauptet eine Vorreiterrolle im internationalen Klimaschutzprozess. Zum einen geht Deutschland national mit ehrgeizigen Emissionsreduktionszielen voran: Die EU ist bereit, bis 2020 ihre Emissionen um 30 % im Vergleich zu 1990 zu senken. Deutschland will in diesem Zeitraum 40 % reduzieren. Nach unabhängigen Berichten werden 35 % erreicht. Dieses Ziel ist demnach unabhängig von den notwendigen Anstrengungen anderer Staaten. Zum anderen erfolgt die enge Zusammenarbeit Deutschlands mit der Europäischen Union für verbindliche Regeln auf internationaler Ebene. Ziel soll es dabei sein, ein neues umfassendes Klimaschutzabkommen post-2012 abzuschließen, das den durchschnittlichen globalen Temperaturanstieg auf höchstens 2 °C gegenüber vorindustriellem Niveau begrenzt. [BMU 2010]

2.4 Sachsen

Im Integrierten Energie- und Klimaschutzprogramm (IEKP) der Bundesregierung und im „Hintergrundpapier zu den Zielen der künftigen Klimaschutz- und Energiepolitik des Freistaates Sachsen“ wurden Klimaschutzziele vereinbart, die als übergeordnete Rahmenbedingungen der Politik bei der Erarbeitung des Energie- und Klimaschutzkonzeptes der Stadt Leipzig zu beachten sind.

Im Jahr 2008 wurde der Aktionsplan Klima und Energie des Freistaates Sachsen veröffentlicht. Der Plan fasst erstmals Maßnahmen zum Klimaschutz, für eine nachhaltige Energieversorgung und zur Anpassung an den Klimawandel in Sachsen zusammen. Die Staatsregierung setzt mit den rund 200 ausgearbeiteten Maßnahmen Anreize in Form von finanzieller Förderung, intensivierter und erweiterter Informationstätigkeit und Beratungsprogrammen sowie der Unterstützung von Bildungsangeboten an Schulen, um die heranwachsende Generation auf ihre Zukunftsaufgabe vorzubereiten. [FrSa 2008]

Im Hintergrundpapier der sächsischen Staatsregierung vom März 2009 wurde eine Reduzierung des CO_2-Ausstoßes im Nicht - Emissionshandelssektor des Freistaates Sachsen um 26 % festgelegt. Dies soll insbesondere durch folgende Schritte erreicht werden:

- Senkung des fossilen Heizenergiebedarfs bis 2020 um 20 %.
- Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs im motorisierten Individualverkehr (MIV) um 20 %.
- Erhöhung des Anteils der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) an der Stromerzeugung von 20 % im Jahr 2006 auf 30 % im Jahr 2020.

Weiterhin hat sich die sächsische Staatsregierung eine Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energien am Bruttostromverbrauch in Sachsen bis 2020 auf mindestens 24 % zum Ziel gesetzt. [FrSa 2009]

2.5 Leipzig

Auf Bundesebene existieren bislang keine gesetzlich festgelegten Klimaschutzziele für die Kommunen. Stellen sich jedoch Kommunen, wie die Stadt Leipzig einem Klimaschutzziel, ist eine Selbstbindung und -verpflichtung durch Stadtratsbeschlüsse und das ins Leben rufen einer Interessengruppe erforderlich.

Die Stadt Leipzig sieht bezüglich des Klimaschutzes einen großen Handlungsbedarf und trat 1994 dem „Klima-Bündnis europäischer Städte mit den indigenen Völkern der Regenwälder“ bei. Im Rahmen dieser Mitgliedschaft entstand das „Klimaschutzprogramm der Stadt Leipzig“. Im Jahr 2006 beschloss die Mitgliedsversammlung das neue Klima-Bündnis zur Reduktion der Treibhausemissionen. Eckpunkte sind dabei u. A. [KlBÜ 2009]:

- Die Reduktion des CO_2-Ausstoßes alle fünf Jahre um 10 %.
- Die Halbierung der Pro-Kopf-Emissionen bis spätestens 2030 (Basisjahr 1990).
- Eine langfristige Verminderung der Treibhausgasemissionen auf ein nachhaltiges Niveau von 2,5 Tonnen CO_2-Äquivalent pro Einwohner im Jahr durch Energiesparen, Energieeffizienz und durch Nutzung erneuerbarer Energien.

Die Untersuchung des Visionsszenarios, Leipzig zu 100 % aus regenerativen Energiequellen zu versorgen, soll zeigen, ob und bis wann dieses Ziel unter Einbeziehung regionaler Potenziale erreichbar ist.

3 Lokale und globale Randbedingungen

3.1 Wirtschaftliche Situation in Leipzig

Laut IHK hat sich die wirtschaftliche Stellung der Messestadt Leipzig in den letzten Jahren strukturell gewandelt.
Nach einer anfänglichen Konsolidierungsphase hat das verarbeitende Gewerbe nun wieder deutliche Wachstumsimpulse zu verzeichnen. Einen bedeutenden positiven Beitrag für diese industrielle Entwicklung stellte u. A. die Inbetriebnahme des BMW-Werkes im Norden Leipzigs im Jahr 2005 dar. Nach der Eröffnung des Porsche Montagewerkes 2002 ist damit schon der zweite international agierende Autokonzern in Leipzig ansässig. [IHK 2009]

Industriell strukturbestimmend ist somit das verarbeitende Gewerbe mit dem Fahrzeugbau (ca. 4.000 Beschäftigte) sowie der Maschinenbau, die Metallbe- und verarbeitung, die elektronische Industrie sowie das Verlags- und Druckereigewerbe (jeweils mehr als 2000 Beschäftigte). Diese fünf Industriebereiche beschäftigen über 86 % aller im verarbeiteten Gewerbe tätigen Arbeitnehmer in Leipzig. Es werden ca. 91 % des industriellen Umsatzes in diesen Branchen erwirtschaftet. Der Fahrzeugbau allein erwirtschaftet dabei bereits 58 % des Gesamtumsatzes der Industrie. [IHK 2009]
Seit 2008 nutzt die Deutsche Post World Net den Flughafen Halle/Leipzig als ihr europäisches DHL-Drehkreuz. Damit entwickelt sich Leipzig weiter zu einem internationalen Logistikstandort. Werktäglich starten und landen ca. 55 DHL-Frachtflugzeuge, um jede Nacht ca. 2.000 Tonnen Fracht umzuschlagen. Bis 2012 sollen am Standort 3.500 Arbeitsplätze geschaffen werden und 7.000 Arbeitsplätze werden durch lokale Ansiedelungen weiterer Unternehmen im Umfeld des global aktiven Unternehmens DHL prognostiziert [LEWA 2009].

Neben diesen Großunternehmen spielen fast ausschließlich kleine und mittelständische Unternehmen eine wichtige Rolle für das Wirtschaftsgeschehen in Leipzig. Somit wird der regionale Markt ebenso im Blick behalten wie die internationale Wirtschaftsentwicklung.

Im Dienstleistungssektor hat sich der Anteil der Erwerbstätigen in Leipzig im Zeitraum von 1991 bis 2006 von 42 auf 62 % (inkl. Öffentliche Verwaltung) erhöht. Er hat sich besonders nach der Wiedervereinigung schnell entwickelt. [IHK 2009]

Allgemein setzt Leipzig in seiner Strategie auf ausgewählte Zukunftsbranchen. Die Wirtschaftpolitik der Stadt hat dazu eine Clusterentwicklung vorangetrieben, um die Leistung der Stadt mittelfristig möglichst effektiv zu gestalten. Unter dem Motto “Die Stärken stärken“ werden wachstumsträchtige und in Grundstrukturen bereits vorhandene Bereiche der Wirtschaft in Leipzig besonders unterstützt. Ausbaufähiges Potenzial für die Region bilden demnach die folgenden fünf Cluster [LEWA 2009]:

- Logistik und Dienstleistungen,
- Automobil- und Zulieferindustrie,
- Gesundheitswirtschaft und Biotechnologie,
- Energie- und Umwelttechnik und
- Medien- und Kreativwirtschaft.

Der Konjunkturbericht 2010 als Resultat der Konjunkturbefragung vom Frühjahr 2010 verdeutlicht eine allgemeine tendenziell wachsende Zuversicht bei den Unternehmern. Sowohl Geschäftslage als auch Geschäftserwartungen haben sich verbessert. [IHK 2010]

3.2 Infrastruktur in Leipzig

In den folgenden Ausführungen wird ein kurzer Überblick zur Infrastruktur der Stadt Leipzig mit Fokus auf die Energieversorgung und den Gebäudebestand gegeben.

3.2.1 Energieversorgung

Die leitungsgebundene Versorgung mit Energie erfolgt im Wesentlichen mit den Energieformen Elektroenergie, Erdgas und Fernwärme. Für dezentrale Anwendungen zur Deckung des Wärmebedarfs werden weitere Energieträger wie Heizöl, Flüssiggas, Kohle sowie erneuerbare Energieträger wie Sonnenenergie, Erdwärme und Biomasse eingesetzt. Quantitative Aussagen zu den einzelnen Energieverbrauchswerten werden in der Phase 2 des Energie- und Klimaschutzkonzeptes ermittelt.

Im Verkehrssektor wird in Leipzig etwa ein Viertel des Gesamtenergiebedarfs umgesetzt [BET 2005]. Für das Jahr 2005 wird in der städtischen CO_2-Bilanz der Anteil der Kraftstoffe in Höhe von 95 % ausgewiesen. Der Elektroenergieeinsatz betrug ca. 5 %. Erdgas als Kraftstoff wurde nicht separat ausgewiesen.

In der Stadt Leipzig existiert ein Fernwärmesystem, durch das große Teile des Stadtzentrums sowie Großwohnsiedlungen und weitere Teilgebiete der Stadt versorgt werden. Nach Aussagen des Betreibers dieses Netzes, der Stadtwerke Leipzig GmbH, gibt es eine Anzahl angrenzender Bebauungsgebiete, die zukünftig ebenfalls mit Fernwärme versorgt werden können. Über 98 % des Wärmeabsatzes erfolgt im zentralen Fernwärmenetz, der Rest entfällt auf Gebiete, die als Insel autark versorgt werden. Die Erzeugung der Wärme erfolgt in mehreren Heiz- und Heizkraftwerken. Ein wesentlicher Anteil wird aus dem braukohlebefeuerten Kraftwerk Lippendorf bezogen. Im Jahr 2008 betrug der Gesamtabsatz an Fernwärme 1.306 GWh. [SWL]

Die Stromversorgung wird im Stadtgebiet Leipzig durch die Stadtwerke Leipzig Netz GmbH und die envia Mitteldeutsche Energie AG (enviaM) sichergestellt. Dabei betreibt die enviaM das elektrische Verteilnetz in den eingemeindeten Ortsteilen.

Die Stadtwerke Leipzig Netz GmbH und die MITGAS Mitteldeutsche Gasversorgung GmbH sind die Betreiber des Erdgasverteilnetzes, Letztere in den eingemeindeten Gebieten.

3.2.2 Gebäude

Leipzig ist geprägt von einem hohen Flächenanteil innerstädtischer Baublöcke aus der Gründer- und Vorkriegszeit. In den eingemeindeten Ortsteilen dominieren dörfliche Gebäudestrukturen und Einfamilienhäuser.

Im Jahr 2007 betrug die Anzahl der Gebäude mit Wohnungen 55.590. Insgesamt lag ein Wohnungsbestand von über 314.000 Wohnungen vor. Die folgenden Abbildungen zeigen die Altersverteilung der Gebäude und Wohnungen. Angaben zum energetischen Sanierungsstand konnten bisher nicht ermittelt werden. Hier sind weiterführende Anfragen bei Wohnungsgenossenschaften, den Verband Sächsischer Wohnungsgenossenschaften e.V. (VSWG), dem Deutschen Mieterbund, dem Mieterverein Leipzig e.V. sowie dem Haus & Grund Leipzig e.V. als Interessenvertretung der privaten Haus,- Wohnungs- und Grundstücksbesitzer erforderlich.

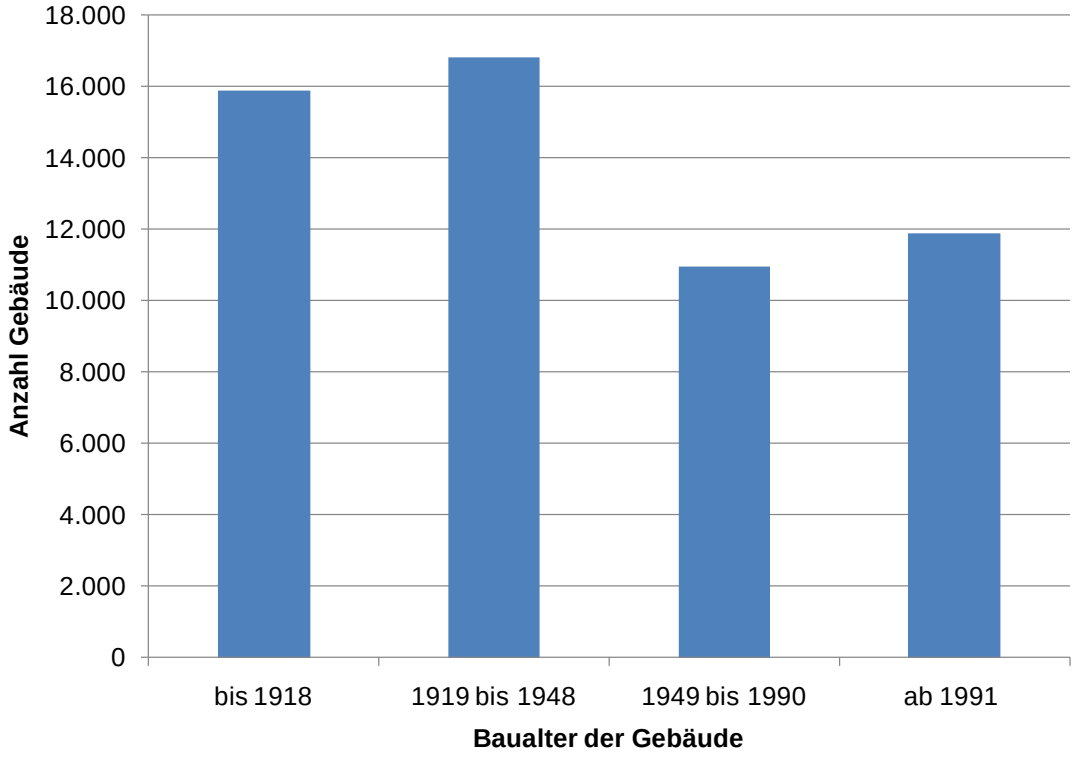

Bild 3-1: Altersverteilung der Gebäude mit Wohnungen (Qelle: Leipzig Ortsteilkatalog 2007)

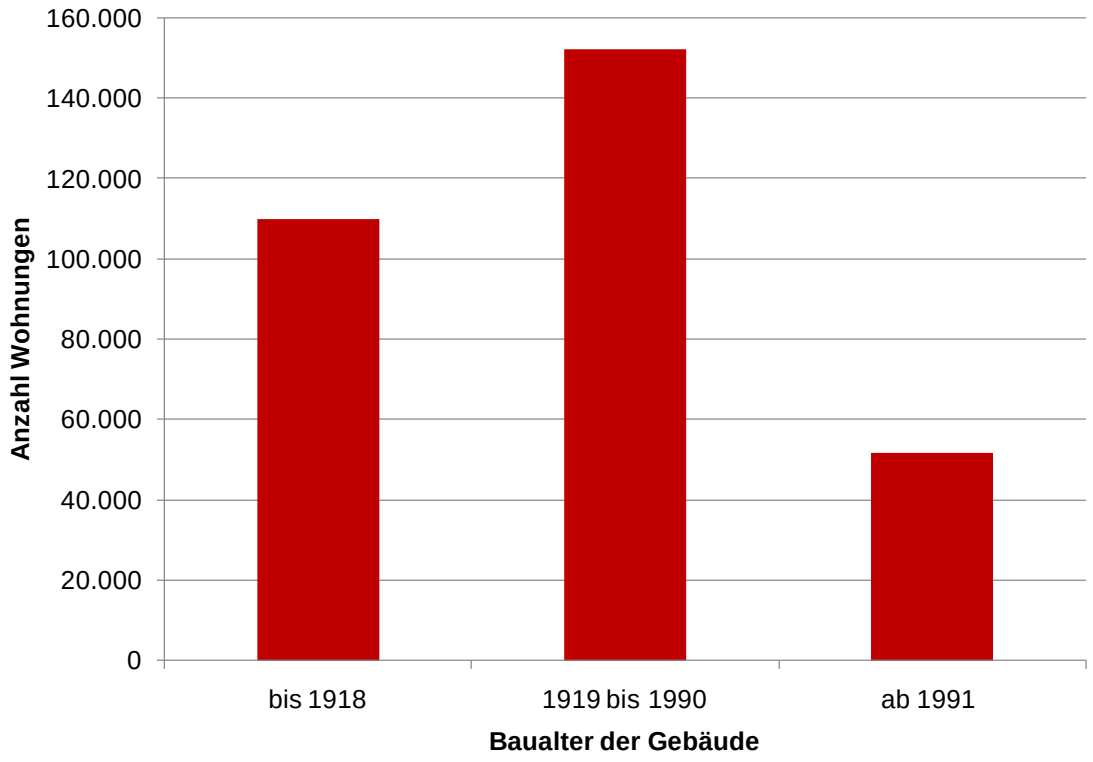

Bild 3-2: Altersverteilung der Wohnungen (Qelle: Leipzig Ortsteilkatalog 2007)

3.3 Leipzig als Verkehrsstandort

3.3.1 Verkehrsverhalten

Maßgeblich auf Grundlage der im Jahr 2010 veröffentlichten Ergebnisse der Mobilitätsbefragung des „Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen“ der TU Dresden [SrV 2010], welche im Jahr 2008 umfangreiche Erhebungen durchgeführt hat, lassen sich Aussagen zum Verkehrsverhalten der Leipziger treffen.

Demnach verteilt sich die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel durch die Leipziger auf ihren täglichen Wegen entsprechend folgender Grafik auf.

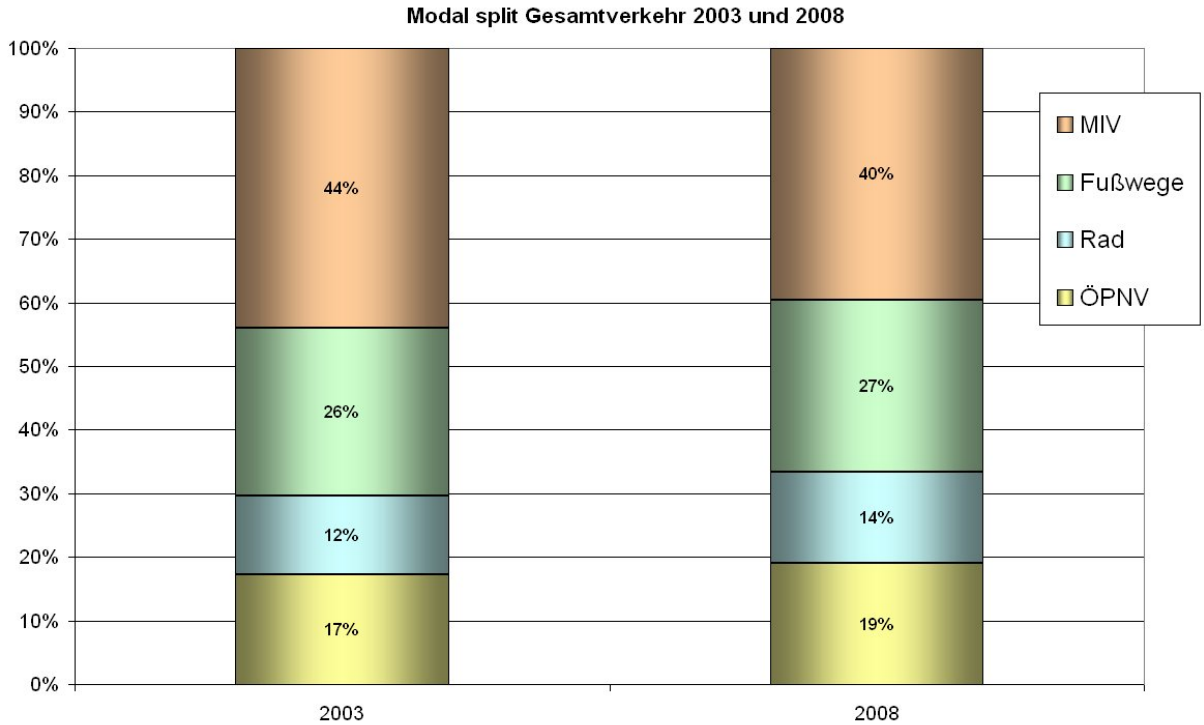

Bild 3-3: Modal Split Leipzig 2003 und 2008 (Ergebnis SrV-Erhebung)

Wie der enthaltene Vergleich zur vorhergehenden Befragung zeigt, haben die Anteile der mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Wege von 44 % um 4 % ab- und die Wege, welche mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt wurden, zugenommen. Dabei konnten Radverkehr und ÖPNV mit Zunahmen von ca. 2 % gleichermaßen profitieren, der Anteil an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt wurden, stieg um 1 %.

Tabelle 3-1 Zielvorstellung Modal Split aus dem Stadtentwicklungsplan Verkehr, 2004

Verkehrsarten	Analyse 1998	Prognose 2006	Prognose 2015
zu Fuß	32 %	29 %	28 %
Rad	13 %	15 %	17 %
ÖPNV	19 %	21 %	23 %
PKW-Mitfahrer	9 %	8 %	8 %
MIV	27 %	27 %	24 %
Summe	100 %	100 %	100 %

Wie der Vergleich mit den 2004 aufgestellten Zielstellungen aus dem „Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum“ [SEK-VÖ 2004] zeigt, liegt insbesondere der Anteil der mit dem Kfz zurückgelegten Wege noch höher als angestrebt. Somit sind die Bemühungen bis 2015 um eine umweltverträglichere Verkehrsabwicklung weiter aufrecht zu erhalten.

Wie die weiteren Ergebnisse der Befragung aus dem Jahr 2008 zeigen, werden vor allem kurze Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.

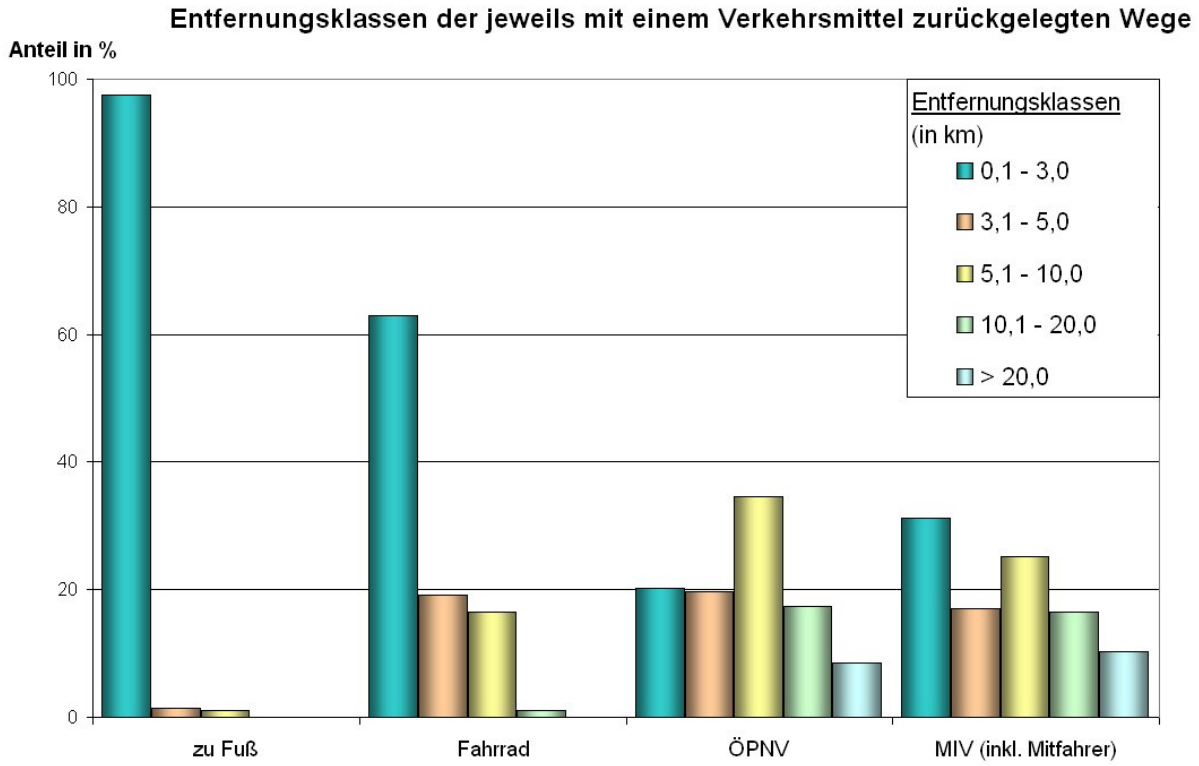

Bild 3-4: Wegelängenanteile der Verkehrsarten (Ergebnis SrV-Erhebung)

So verteilt sich der Radverkehr zu 63 % auf Distanzen unter 3 km, des Weiteren zu ca. 19 % auf Wege zwischen 3,1 und 5,0 km bzw. ca. 16,5 % auf Strecken zwischen 5,1 km und 10 km. Der Anteil längerer Strecken ist vernachlässigbar.

Die anteiligen Wegelängen der zu Fuß zurückgelegten Wege sind klar auf den Nahbereich ausgelegt. Bei ca. 97,5 % der Fußwege betrug die Distanz weniger als 3 km.

Die anteiligen Wegelängen im MIV zeigen ein deutlich inhomogenes Bild. Fast ein Drittel der mit dem Kfz zurückgelegten Wege war kürzer als 3 km. Der Anteil an Wegen zwischen 3,1 und 5,0 km betrug ca. 17 % und die Strecken zwischen 5,1 km und 10 km ca. 25 %. Die Anteile der Wege länger als 10 km waren mit fast 27 % ebenfalls hoch.

Allerdings muss beachtet werden, dass sich aus diesen Zahlen nicht unmittelbar ein Potenzial an durch Rad- oder Fußwege substituierbaren Wegen ableitet. Dies hängt mit der Methodik der Erhebung zusammen, welche Wegeketten (z. B. Wohnung – Kindertagesstätte – Arbeit) splitten und daraus zwei Einzelwege generieren. Da diese Wegeketten in der Praxis häufig vorkommen, lässt sich der entsprechend hohe Anteil kurzer Wege erklären.

Der Einsatz des ÖPNV als Verkehrsmittel verteilt sich in den hohen Entfernungsklassen vergleichbar wie beim MIV. So werden Bus und Bahn zu 26 % auf Entfernungen über 10 km eingesetzt. Unterhalb 3 km liegt der Anteil ebenso wie zwischen 3,1 km und 5 km bei 20 %, fast 35 % der ÖPNV-Wege sind für Distanzen zwischen 5,1 km und 10 km genutzt worden.

3.3.2 Straßenverkehr

Ausgangssituation

Das Straßennetz der Stadt Leipzig ist von mehreren radial auf den das Stadtzentrum umschließenden „Promenadenring“ ausgerichteten Bundesstraßen geprägt. Über die Bundesstraßen erreicht man den die gesamte Stadt umschließenden Autobahnring, welcher durch die Fertigstellung der südlich von Leipzig gelegenen A 38 im August 2006 vollständig verkehrswirksam wurde.

Über die Autobahnen ist die Stadt Leipzig gut in das überregionale Straßennetz eingebunden. So kann über die A 9 Berlin bzw. München, über die A 14 Halle Magdeburg und weiterhin Hannover, über die A 38 Nordthüringen und Göttingen sowie via A 14 Dresden erreicht werden. Die gegenwärtig in Teilstücken bereits fertig gestellte A 72 wird eine schnelle Verbindung nach Chemnitz ermöglichen.

Verkehrliche Wirkungen des Autobahnringes

Zur Bewertung der verkehrlichen Effekte, welche durch die Schließung des Autobahnringes in der Stadt Leipzig entstanden sind, wurden Verkehrsbefragungen [IVAS 2007] vor und nach Öffnung der A 38 durchgeführt.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Anzahl der Durchgangsverkehrsfahrten im Stadtgebiet von Leipzig um ca. 2.100 Fahrten (2006: 23 735 Fahrten/ 24 h; 2007: 21 652 Fahrten/ 24 h) abnahm. Ein starker Rückgang war im Schwerverkehr zu verzeichnen, die Durchgangsverkehrsfahrten mit Lkw nahmen um mehr als 40 % ab.
Die Hauptrelationen im Durchgangsverkehr bestehen zwischen dem Nordraum von Leipzig (insbesondere der B 2) und der B 2 im Süden.

Verbleibender Durchgangsverkehr (sowohl Kfz als auch SV) hat im Regelfall Quelle oder Ziel im unmittelbaren Umland von Leipzig (einschließlich Markkleeberg und Markranstädt). Die Verlagerung auf den Autobahnring wäre mit sehr großen Umwegen verbunden und ist im Regelfall nicht sinnvoll. Hingegen konnte ein sehr geringer Teil an Durchgangsverkehren durch Fahrzeugführer festgestellt werden, welche Quelle bzw. Ziel der Fahrt weit von Leipzig entfernt haben. Diese nutzen größtenteils den Autobahnring zur Umfahrung Leipzigs.

Der größte Anteil der Fahrten nach oder von Leipzig wird durch Berufspendler (über 43 % des Gesamtverkehrs) verursacht. Im Gegensatz dazu spielt der Einkaufsverkehr mit nur ca. 5 % eine untergeordnete Rolle. Dies kann zum einen mit den Befragungszeiten, zum anderen aber auch mit dem Abzug von Potenzial durch die vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten an der Peripherie von Leipzig zusammenhängen.

Mit der Freigabe der BAB A 38 Südring Leipzig sind vor allem im Südraum von Leipzig deutliche Verkehrsverlagerungen festgestellt worden. Routen mit Quellen / Zielen südlich von

Leipzig wurden im Jahr 2006 noch durch Leipzig zur nördlichen und östlichen Autobahnanbindung geführt. Diese Verkehre nutzen die Umfahrung Leipzigs über die A 38.

Weiteres Straßennetz und bedeutsame Ausbaumaßnahmen

Das radiale auf die Innenstadt ausgerichtete Bundesstraßennetz wird untersetzt durch tangentiale Straßen, welche Verkehre aus den äußeren Stadtteilen verteilen und somit den Promenadenring entlasten soll.

Dazu ist einerseits die Einordnung eines „Tangentenvierecks“ in ca. 2 km Entfernung zum Promenadenring geplant [SEK-VÖ 2004], welches vor allem durch die Ertüchtigung und Erweiterung bestehender Straßen eine entsprechend große Verkehrsfunktion erhalten soll. In Teilen sind die entsprechenden Baumaßnahmen bereits vollzogen bzw. steht der Ausbau kurz bevor.

Andererseits wird perspektivisch der Bau eines vollständigen „Mittleren Ringes“ geplant, welcher die Innenstadt weiträumiger (in ca. 4 km – 7 km Entfernung zum Promenadenring) umschließen soll. Zur Realisierung des Mittleren Ringes sind mehrere Neubaumaßnahmen erforderlich, so dass die Umsetzung der Pläne stark von den finanziellen Möglichkeiten der Stadt bzw. der Fördermittelgeber abhängig sind. Entsprechend ist mit einer zeitnahen Verkehrswirksamkeit des vollständigen Mittleren Ringes nicht zu rechnen. Die Konzentration zur Bildung von Teilstücken wird im SEKO auf den Nordteil von Leipzig gelegt, wo die zahlreichen Unternehmensansiedlungen zu entsprechenden Handlungsbedürfnissen führen.

Maßnahmen zur Luftreinhaltung

Mit dem am 18.12.2009 in Kraft gesetzten und einen Tag später öffentlich bekannt gemachten Luftreinhalteplan [LAfU 2009] wurde der Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2005 fortgeschrieben. Mit dem Plan soll das Ziel, die in diversen Richtlinien der Europäischen Union festgelegten und per 22. BImSchV in deutsches Recht überführten Grenzwerte für Luftschadstoffe, erfüllt werden können.

Der Plan enthält eine Vielzahl von Maßnahmen, die den Verkehrsbereich, insbesondere den Kfz-Verkehr als einen der Hauptverursacher der Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2) bzw. Feinstäube der Fraktionen PM10 und PM2,5 betreffen.
Als wichtigste Maßnahme ist die Einführung einer Umweltzone zum 01.03.2011 zu sehen.

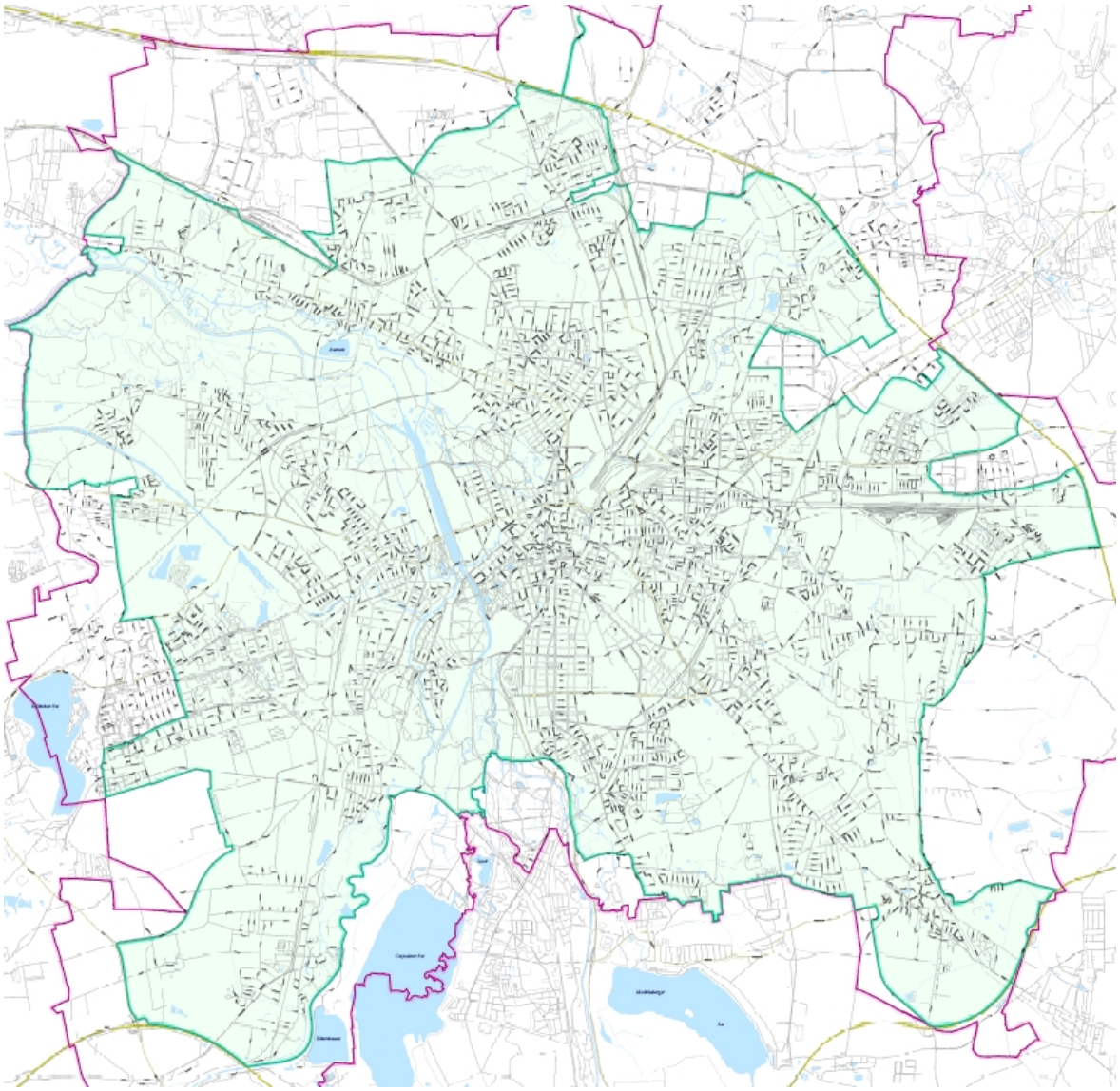

Bild 3-5: Räumliche Ausdehnung der Umweltzone (grün markiert)

Wie deutlich zu erkennen, wird nahezu der gesamte Stadtbereich zur Umweltzone erklärt. Lediglich einige dünn besiedelte Bereiche an der Stadtgrenze sind ausgenommen. In die Umweltzone dürfen nur noch Fahrzeuge mit „Grüner Plakette“ einfahren. Diese Plakette bekommen alle Pkw mit Ottomotor inklusive geregeltem Katalysator sowie Dieselfahrzeuge mit Abgasnorm Euro 4 und Euro 3 mit Partikelfilter sowie Pkw ohne Verbrennungsmotor.

Da rund 44 % der Nutzfahrzeuge nicht mehr in die Umweltzone einfahren dürfen, sind vor allem die Halter dieser Fahrzeuge von der Einrichtung der Umweltzone betroffen.

Weitere festgelegte Maßnahmen, wie die Fortsetzung des Ausbaus des ÖPNV-Netzes, die Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs oder die Fortschreibung des Konzeptes „Autoarme Innenstadt“ sind geeignet, die modale Verschiebung hin zum Umweltverbund zu fördern und somit auch Einfluss auf Ziele des Energie- und Klimaschutzes zu nehmen. Auch

die Teilnahme am „Förderprogramm Modellregion Elektromobilität“ kann zur Zielerfüllung dienen.

Leipzig als Standort logistikintensiver Betriebe

Mit dem Güterverkehrszentrum, Quelle-Versandzentrum, den Werken von Porsche und BMW, dem Luftdrehkreuz der DHL am Flughafen Leipzig-Halle und einem großen Logistikzentrum des Versandhandels „Amazon“ haben sich im Norden von Leipzig diverse logistikintensive Betriebe angesiedelt. Diese profitieren von den Vorteilen, die sich aus der allgemeinen Lage Leipzigs sowie der Nähe zur Autobahn bzw. dem Flughafen ergeben. Auch wenn mit der Insolvenz der Quelle GmbH ein großer Logistiker weggefallen ist, sind weitere Ansiedlungen in der Region wahrscheinlich und gemäß den strategischen Planungen der Stadt (z. B. Stadtentwicklungskonzept [SEKo 2009]) auch gewünscht.

Die Gewährleistung der Erreichbarkeit der Standorte und die möglichst reibungslose Abwicklung der Wirtschaftsverkehre hat gemäß Stadtentwicklungsplan Verkehr hohe Priorität. Allerdings sollen Störungen anderer städtischer Nutzungen minimiert werden. Die Grundvoraussetzung wurde durch die Ansiedlung nahe der Autobahn sowie der Schließung des Autobahnringes geschaffen. Weiterhin wurden mit dem Güterverkehrszentrum bzw. den Containerumschlagplatz Wahren leistungsfähige durch die Firmen nutzbare Logistikknoten geschaffen. Auch die Anbindung wichtiger Betriebe an das Schienennetz zur Abwicklung von Transporten gehört zu den Maßnahmen, welche Straßengüterverkehre vermeiden sollen.

Durch die Ausweisung eines Lkw-Vorzugsnetzes sollen Lieferverkehre auf leistungsfähigen Trassen gebündelt werden und somit die schweren Fahrzeuge aus sensiblen Bereichen, wie Wohngebieten, heraus gehalten werden. Zur Belieferung innerstädtischer Ziele soll durch City-Logistik die Stadt- und Umweltverträglichkeit der Verkehre verbessert werden.

3.3.3 ÖPNV

Basisdaten zum Straßenbahn- und Stadtbusnetz sowie der S-Bahn Leipzig

Der ÖPNV der Stadt Leipzig wird vorrangig durch die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB), welche in den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) eingebunden sind, bedient. Entsprechend der Selbstdarstellung [LVB 2010] der LVB deckten sie dabei im Jahr 2009 ein Einzugsgebiet von etwa 1.102 Quadratkilometern mit rund 692.000 Einwohnern ab.

Der Betrieb wird mit 14 Straßenbahnlinien (Streckennetz von ca. 148 km Länge) und 61 Stadtbuslinien (Länge des Streckennetzes ca. 1.050 km) durchgeführt. Insgesamt wurden durch die Linien 126,6 Mio. Fahrgäste befördert. Gegenüber dem Bilanzjahr 2007 entspricht dies einer Fahrgastzunahme von 2,5 Mio. Zum Einsatz kamen 2009 325 Straßenbahntriebwagen (inkl. Beiwagen) und 111 Omnibusse.

Die Bedeutung der von der DB Regio Südost betriebenen S-Bahn ist im Leipziger Nahverkehrsnetz zum gegenwärtigen Zeitpunkt als nicht sehr groß anzusehen. Laut Nahverkehrsplan [NVP 2007] aus dem Jahr 2007 wurden nur 5 % der innerstädtischen Personenbeförde-

rungsfälle in der Stadt durch die S-Bahn erbracht. Dies hängt auch mit der Linienstruktur zusammen. Die einzige Linie, die ausschließlich im Leipziger Stadtgebiet unterwegs ist, ist die zwischen Hauptbahnhof – Gohlis – Leutzsch – Plagwitz und Miltitzer Allee im 30 Minuten-Takt verkehrende S 1. Aufgrund der bogenförmigen Führung und des großen Taktes ist die Verbindung für wenige Fahrgäste attraktiv. Die weiteren Linien fahren hingegen nur partiell Leipziger Halte an. Sie dienen vor allem der Stadt-Umland-Verbindung (S 10 nach Halle, S 11 nach Wurzen und S 2 nach Borna).

Geplante Veränderungen im ÖPNV-Netz

Das Leipziger Nahverkehrssystem wird mit Eröffnung des Citytunnels eine grundlegende Änderung erfahren. Vor allem die Bedeutung des S-Bahn-Systems wird durch die Möglichkeit, verhältnismäßig direkt und behinderungsfrei unter der Stadt in Richtung Süden hindurch zu fahren, gestärkt.

Entsprechend der neuen Möglichkeiten ist die Umstrukturierung des gesamten S-Bahn-Netzes geplant. So wird aus dem gegenwärtig auf den Hauptbahnhof als Start- bzw. Zielpunkt ausgerichteten Liniennetz ein Netz mit 5 Durchmesserlinien entwickelt. Diese fahren von Altenburg, Borna, Gaschwitz und Wurzen aus durch den Tunnel und weiter nach Halle, Eilenburg, Bitterfeld und zur Miltitzer Allee.

Die Prognose für 2015 des Nahverkehrsplans geht von einer Steigerung der Fahrgastzahlen im S-Bahn-Verkehr um den Faktor 2,5 aus. Die Effekte sollen dabei nicht zu Lasten des Straßenbahn- bzw. Busverkehrs gehen, dessen Fahrgastniveau gehalten werden kann. Der Anstieg der absoluten Fahrgastzahlen im Gesamtnetz ist demnach vor allem auf die Verbesserung der Stadt-Umland-Beziehungen zurückzuführen.

Während für die meisten Straßenbahnstrecken ein weiterer Ausbau auf das Stadtbahnniveau (möglichst eigene Gleiskörper, Vorrang per Signalisierung, attraktive Haltestellen,…) vorgesehen ist, wird auf dem Streckenast der Straßenbahnlinie 9 zwischen Markkleeberg und Stadtpromenade eine Einstellung des Straßenbahnbetriebes und die Substitution per Stadtbus als Option genannt.

Bereits im Oktober 2010 wird die umfassende Neustrukturierung des Busnetzes dafür sorgen, dass sich das Gesamtnetz der LVB als zeitgemäß darstellt. Dazu soll das hinsichtlich Linienführung und Taktzeiten teilweise unübersichtlich gewordene Busnetz so verändert werden, dass eine gute Verknüpfung zum Straßenbahnsystem entsteht und attraktive Takte angeboten werden können. Die Neustrukturierung wurde notwendig, da im Busnetz in den letzten Jahren lediglich anlassbezogene Einzelmaßnahmen umgesetzt wurden [VDV 2010]. Anpassungen an die Herausforderungen, welche sich aus den demographischen, wirtschaftlichen und stadtstrukturellen Entwicklungen ergaben, jedoch nicht vorgenommen wurden.

Begleitet wird die Umstellung von einer breiten Information der Öffentlichkeit. Obwohl die Optimierung des Netzes zu einer Leistungserweiterung von ca. 10 % führt, soll durch die

Attraktivierung versucht werden, neue Fahrgäste zu gewinnen und Einnahmen zu generieren, so dass langfristig ein positiver Deckungsbeitrag erwirtschaftet werden kann.

3.3.4 Radverkehr

Ausgangssituation

Der Radverkehr stellt eine attraktive und umweltfreundliche Alternative zum Kfz-Verkehr dar. Die Voraussetzungen Leipzigs für einen hohen Radverkehrsanteil sind gegeben: die Stadt liegt in einer flachen Landschaft, es gibt zahlreiche für den Radverkehr freigegebene Grünverbindungen und die Entfernungen zu wichtigen Zielen innerhalb der Stadt sind akzeptabel.

In den letzten Jahren konnte des Weiteren der Radverkehrsanlagenbestand erheblich erhöht werden. Der steigende Radverkehrsanteil zeigt, dass die Bemühungen um einen entsprechend höheren Anteil an Radfahrten im Modal Split von den Nutzern honoriert werden.

Allerdings bestehen hinsichtlich der Ausstattung mit angemessenen Radverkehrsanlagen gegenwärtig noch Defizite. So sind wichtige Hauptachsen (z.B. von den bei Studenten beliebten südlichen Stadtteilen in Richtung Uni) nicht mit entsprechenden Anlagen ausgestattet.

Entsprechend wurde im Rahmen des BYPAD-Audits der Radverkehrspolitik der Stadt Leipzig [BYPAD 2009] als Schwachpunkte in der Infrastruktur das lückenhafte Hauptnetz und teilweise Sicherheitsdefizite an Knotenpunkten festgestellt und entsprechende Handlungsempfehlungen gegeben.

Geplante Maßnahmen

Die Notwendigkeit der weiteren Förderung des Radverkehrs wird in diversen strategischen Dokumenten der Stadt Leipzig betont (u. a. SEKO, Stadtentwicklungsplan Verkehr, Luftreinhalteplan). So sind Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs (Anlagen, Abstellanlagen, Beschilderung, Öffentlichkeitsarbeit) sowie die strategische Untersetzung des Themas durch entsprechende Konzepte (u.a. Konzept autoarme Innenstadt und Fortschreibung Radverkehrskonzept) vorgesehen.

Durch die Evaluierung der Radverkehrssituation im Rahmen des BYPAD-Audits wurden weiterhin Grundlagen zur Radverkehrsförderung und deren Integration in das Gesamtverkehrskonzept gelegt.

3.3.5 Fußverkehr

Ausgangssituation

Wie die Analyse zum Verkehrsverhalten aufgezeigt hat, ist die Bedeutung des Fußverkehrs gerade vor allem im Nahbereich als sehr hoch einzuschätzen. Mit einem Viertel aller Wege ist der Anteil am Gesamt-Modal-Split sehr hoch. Dabei sind es vor allem kurze Wege, die zu Fuß zurück gelegt werden. Aber auch hinsichtlich der anderen Verkehrsmittel ist der Fußweg von Bedeutung. So wird ein ÖPNV-System nur dann attraktiv wirken, wenn auch die Wege von und zu den Haltestellen auf entsprechend angemessenen, sicheren und attraktiven Anla-

gen zurück gelegt werden können. Auch zum und vom Auto oder Fahrrad sind Teilwege zu Fuß zu absolvieren.

Die grundsätzliche Situation für Fußgänger in der Innenstadt kann mit dem kompakten, zu großen Teilen als Fußgängerzone ausgewiesenem Zentrum, dem dichten Straßennetz und den Passagen als sehr fußgängerfreundlich gelten. Auch die Stadtteilzentren weisen fußgängerfreundliche Strukturen auf.

Hingegen haben die Suburbanisierungstendenzen seit 1990 dazu geführt, dass die notwendigen Wege zur Versorgung und zum Erreichen bestimmter Einrichtungen erheblich zugenommen haben und somit nicht mehr zu Fuß zu erledigen waren. Der Umstieg auf Fahrrad, ÖPNV und Kfz war die Folge. Somit lässt sich auch der Rückgang am Anteil des Modal Splits von fast 40 % im Jahr 1991 auf 27 % 2008 erklären.

Geplante Maßnahmen

Der enge Zusammenhang zwischen der funktionalen Dichte der Stadt (bzw. der Stadtteile) und der Wege, die zu Fuß zurück gelegt werden (können) legt den Erhalt bzw. die Entwicklung entsprechender Strukturen zu einer Stadt der kurzen Wege als wichtigste Maßnahme zur Förderung des Fußgängerverkehrs nahe. Dabei steht entsprechend dem Luftreinhalteplan sowie dem Stadtentwicklungsplan Verkehr keine Erhöhung des Fußwegeanteils als Ziel im Vordergrund, sondern vor allem die Beibehaltung des gegenwärtigen Niveaus.

Entsprechend wird auch im SEKO als Handlungsansatz die Vermeidung der Verfestigung von Wohnnutzungen in unzureichend in den Stadtteilzusammenhang integrierte Rand- bzw. Streulagen betont. Stattdessen sollen exponierte Standorte bzw. Lückenschlüsse mit entsprechend positiver Wirkung auf Stadtteile unterstützt und Bestandsbebauungen erhalten werden. Auch die konsequente Innenstadtentwicklung, Nachverdichtung und die nachfrageorientierte Förderung von Wohnstandorten soll zur Zielerreichung einer Stadt der kurzen Wege beitragen.

Neben der grundsätzlich günstigen Struktur kann erst durch entsprechende Anlagen der Fußgängerverkehr sicher abgewickelt und die Attraktivität gewährleistet werden. So wird auch im Luftreinhalteplan die Forderung nach entsprechender Gestaltung als Zielstellung formuliert. Auch die Leitlinien des Stadtentwicklungsplans Verkehr enthalten die Forderung von fußgängerfreundlichen Gehwegen, sicheren und ebenerdigen Querungsstellen sowie der flächenhaften Verkehrsberuhigung als Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs.

3.3.6 Flugverkehr

Ausgangssituation

Auch wenn der Flughafen nicht als typische Infrastruktur zum Zurücklegen täglicher Wege angesehen werden kann, so besitzt der Flughafen Leipzig-Halle (firmiert als Leipzig Halle Airport) erhebliche wirtschaftliche Bedeutung für die Region und die Stadt Leipzig.

Insbesondere im Frachtflugbereich konnte in den letzten Jahren eine enorme Entwicklung verzeichnet werden. So stiegen die als Luftfracht oder –post transportierten Tonnen zwischen 2006 und 2009 um mehr als das 18-fache an. [LHA]

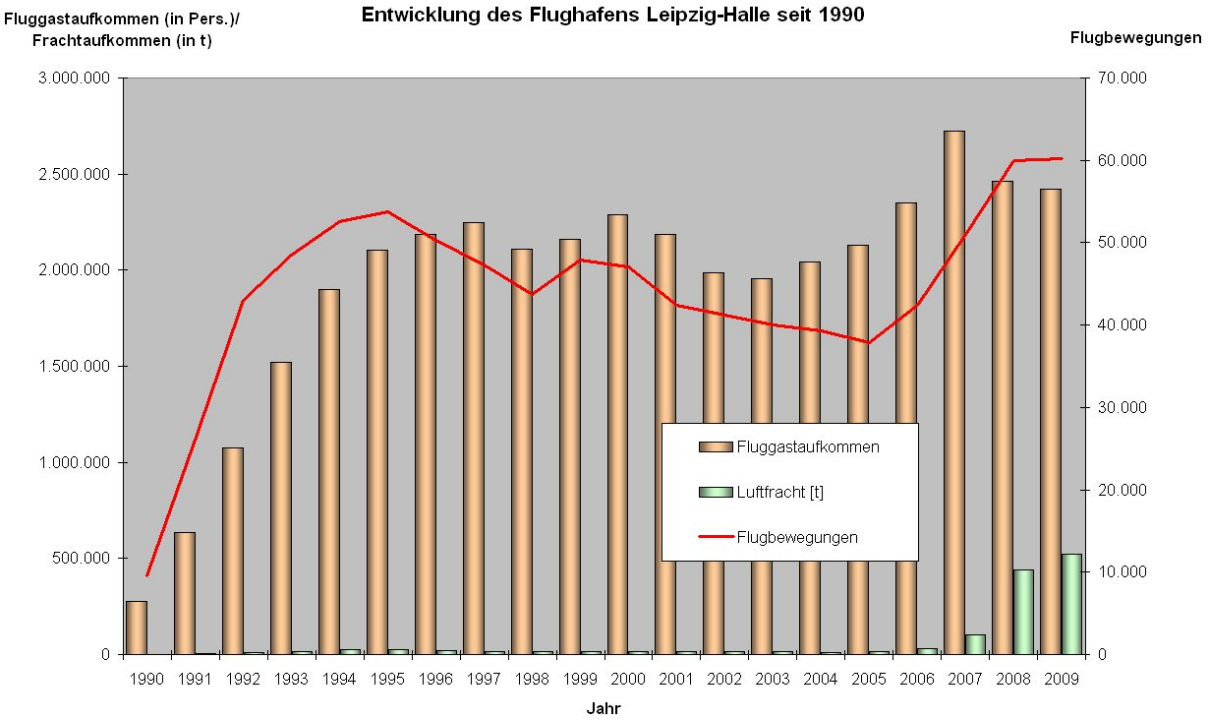

Bild 3-6: Entwicklung des Flughafens Leipzig-Halle seit 1990

Der Anstieg der Frachtraten hängt vor allem mit der Erlaubnis zu Fracht- und Kurierflügen auch in den Nachtstunden und dem sich daraus ergebenden erheblichen Standortvorteil zusammen, welcher sich bereits in der wirtschaftlichen Entwicklung niedergeschlagen hat. So wurde der Flughafen Leipzig-Halle zum internationalen Luftdrehkreuz der Post-Frachttochter DHL (betrieben durch die DHL Hub Leipzig GmbH und die European Air Transport Leipzig GmbH) ausgebaut.

Die Anzahl der Flugbewegungen sind von einem erheblichen Anstieg seit 1990 geprägt (6-fache Anzahl an Flügen zwischen 1990 und 2009), welche jedoch in den Jahresscheiben unterschiedlich ausgeprägt war. So kam es im Jahr 1995 zu einer ersten Spitze mit ca. 54.000 Starts und Landungen. Anschließend ging die Zahl bis 2005 auf ca. 38.000 zurück, um bis 2009 auf ca. 60.000 Flugbewegungen anzusteigen. Die Bedeutung des Flughafens für den Wirtschaftsstandort Leipzig wird auch im SEKO betont.

3.4 Überblick Förderung

Es gibt eine Vielzahl von Fördermöglichkeiten im Bereich Klimaschutz. Besonders bezüglich energieeffizienten Gebäuden, energiesparender Technik sowie Erneuerbaren Energien können Kommunen Förderungen von EU, Bund, Ländern in Anspruch nehmen. Einen guten Überblick stellt die Förderdatenbank (http://www.foerderdatenbank.de) des Bundesministeri-

ums für Wirtschaft und Technologie bereit. In der Anlage 2 ist eine Zusammenstellung verschiedenster Förderprogramme von EU, Bund und dem Freistaat Sachsen zu finden.
In den folgenden zwei Unterpunkten wird auf zwei wesentliche Veränderungen in der Förderpolitik des Bundes eingegangen.

3.4.1 Veränderte Förderung durch Kreditinstitut für Wiederaufbau (KfW)

Das KfW Programm „Energieeffizient Sanieren“ ändert sich ab dem 1. Juli 2010, in dem die Anforderungen an die KfW-Effizienzhäuser verschärft werden. Dabei ist der Begriff „KfW Effizienzhaus“ [KfW 2007] ein Qualitätszeichen, welches von der KfW, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der Deutschen Energie-Agentur GmbH (dena) geprägt wurde. Die Zahl gibt an, wie hoch der Jahresprimärenergiebedarf (Qp) in Relation (%) zu einem vergleichbaren Neubau nach Vorgabe der Energieeinsparverordnung (EnEV) sein darf[1].
Anstelle der bisherigen Förderung von KfW-Effizienzhaus 130 tritt nach dem 30. Juni 2010 der anspruchsvollere Standard zum KfW-Effizienzhaus 70 oder 55 bei Sanierungen in Kraft. Zudem werden die Zuschüsse je Wohneinheit gesenkt. Gleichzeitig ersetzen KfW-Effizienzhaus 55 und 40 den Standard KfW-Effizienzhaus 85 im Bereich Neubau. Weiterhin neu ist ein Tilgungszuschuss, für KfW Effizienzhaus 40 in Höhe von 10 % und für KfW-Effizienzhaus 55 oder Passivhaus von 5 % [BINE 2010a].

Durch den Deutschen Bundestag wurde mit dem Bundeshaushalt am 03.05.2010 eine Haushaltssperre beim Marktanreizprogramm zur Förderung erneuerbarer Energien beschlossen. Aus diesem Grund wurde für dieses Jahr die Bezuschussung für thermischen Solaranlagen, Biomasseheizungen und Wärmepumpen eingestellt [BINE 2010b]. Am 07.07.2010 wurde der Programmstopp allerdings wieder aufgehoben und Anträge die zuvor gestellt wurden, können wieder zu den bisherigen Förderkonditionen, laut Richtlinie vom 17.01.2010, bewilligt werden. Bei neuen Anträgen gilt die neue Richtlinie zur Förderung erneuerbarer Energien. Für Anlagen, die in Neubauten errichtet werden, Solarkollektoren für die Warmwasserbereitung sowie luftgekühlte Pelletöfen und Scheitholzvergaserkessel ist demnach keine Förderung mehr möglich. Für Wärmepumpen gelten gesteigerte Effizienzanforderungen. [BAFA 2010]

3.4.2 Novellierung des Erneuerbares-Energien-Gesetz (EEG)

Der Deutsche Bundestag hat eine Änderung des Erneuerbaren-Energien-Gesetz (EEG) ab 1. Juli 2010 beschlossen. Demnach soll die Vergütung für Solarstrom abgesenkt werden.
Im Entwurf zur Änderung des EEG war eine Absenkung der Vergütungssätze für Dachanlagen um 16 % einmalig und zusätzlich zu bereits bestehenden Regelungen vermerkt. Weiterhin sollte die Vergütung auf Freiflächen und Konversionsflächen einmalig um 11 % und bei sonstigen Flächen um 15 % gesenkt werden. Der erzeugte Strom aus Anlagen auf Ackerflächen wird laut neuem EEG nicht mehr vergütet, wenn die Anlagen nach dem 30. Juni 2010 in Betreib gegangen sind[2].

[1] Beispiel: KfW-Effizienzhaus 85 hat maximal 85 % des Jahresprimärenergiebedarfs des entsprechenden Referenzgebäudes. Je kleiner die Zahl, desto niedriger und besser das Energieniveau
[2] Ausnahmen stellen Anlagen dar, die sich im Bereich von vor dem 25.03.2010 beschlossenen Bebauungsplänen befinden und bis zum Ende des Jahres 2010 in Betrieb genommen werden. Die einmalige Vergütungsabsenkung wird hier nicht angewendet.

Ergänzend stellen Gewerbe- und Industriegebiete ebenso wie Flächen innerhalb eines Streifens von 110 m entlang von Autobahnen und Bahntrassen eine neue Flächenkategorie im EEG dar.

Nach Kritik von verschiedensten Seiten wurde die Gesetzesänderung vom Bundesrat schließlich an den Vermittlungsausschuss überwiesen, da das Gesetz in der aktuellen Fassung dem Photovoltaik Forschungs- und Produktionsstandort Deutschland schade. Weiterhin wurde kritisiert, dass somit Klimaschutz und Ausbauziele für Erneuerbare Energien in Frage gestellt würden.

Am 5. Juli 2010 entschied der Vermittlungsausschuss, die vorgesehenen Kürzungen der Einspeisevergütung für Solarstrom in zwei Schritten durchzuführen. Zunächst aber nur um 13 % bei Dachflächenanlagen, 8 % bei Freiflächenanlagen auf Konversionsflächen sowie 12 % für Anlagen auf sonstigen Freiflächen also z. B. in Gewerbegebieten.
In allen weiteren Punkten bleibt der Gesetzesentwurf unverändert. Somit werden auch Vergütungen für Ackerflächen gestrichen.
Der fehlende Absenkungsschritt um 3 % bezogen auf den ursprünglichen Entwurf erfolgt zum 1. Oktober des Jahres 2010. Weiterhin tritt das Gesetz rückwirkend zum 1.Juli 2010 in Kraft. [BINE 2010c].

3.5 Parallele Aktivitäten und Projekte

3.5.1 European Energy Award (EEA)

Der European Energy Award (EEA) ist ein Programm, welches Kommunen dabei unterstützt, klimapolitische Maßnahmen zu planen und umzusetzen. Weiterhin werden vorhandene Klimaschutzaktivitäten erfasst, bewertet und regelmäßig überprüft. Der EEA ist prozessorientiert und verfolgt die Ziele der Energieeinsparung, der effizienten Nutzung von Energie sowie der Steigerung des Einsatzes regenerativer Energien. Das wichtigste Werkzeug des Qualitätsmanagementsystems und Zertifizierungsverfahrens ist der EEA Maßnahmenkatalog.

Die Stadt Leipzig hatte sich per Stadtratsbeschluss bereits im März 2008 für die Teilnahme am EEA entschlossen und berief im Dezember 2009 das Energie Team der Stadt [StLe 2009]. Unterstützt wird das Energie Team durch einen EEA-Berater.

Die Erfolge der geleisteten Arbeit werden mit dem European Energy Award bzw. dem European Energy Award Gold ausgezeichnet. Der EEA ist gekennzeichnet durch fachübergreifende Energiearbeit in der Verwaltung und ist stark umsetzungsorientiert, so dass sich die Kommune dauerhaft und nachhaltig zum Schutz des Klimas engagiert.

Schwerpunkte für realisierte Energieaktivitäten liegen in folgenden sechs Handlungsfeldern:
- Kommunale Stadtentwicklungsplanung,
- Kommunale Gebäude und Anlagen,
- Ver- und Entsorgung,
- Mobilität,

- Kommunikation mit Dritten (Bürgern, Industrie, Gewerbe),
- interne Organisation.

Durch die Arbeit des Energie-Teams wurden bereits erste energie- und klimapolitische Strukturen geschaffen. Durch die gezielte Arbeitsweise und die kontinuierliche Aktualisierung des EEA-Maßnahmenkatalogs können sich Synergieeffekte auf die Erarbeitung des vorliegenden Energie- und Klimaschutzkonzeptes ergeben. Somit bringen Kommunen, die den EEA bereits als Managementinstrument nutzen, gute Voraussetzungen mit, um ein Klimaschutzkonzept zu erarbeiten. Als ein auf Dauer angelegter Managementprozess unterstützt der EEA zudem die erfolgreiche Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes langfristig. [EEA 2010a, EEA 2010b]

3.5.2 Bundeswettbewerb Energieeffiziente Stadt

Die Stadt Leipzig gehörte zu den 15 ausgewählten Städten, die an der zweiten Runde des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) ausgeschriebenen Wettbewerbes „Energieeffiziente Stadt" teilnehmen durften. Das Fraunhofer-Zentrum für Mittel- und Osteuropa (MOEZ), das Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt Leipzig, das Institut für Angewandte Informatik e. V. (InfAI) sowie das Institut für Stadtentwicklung und Bauwirtschaft (ISB) der Universität Leipzig besiegelten am 15. Juni 2009 ihre Zusammenarbeit in diesem Projekt.
Die Idee des Teams um Diplom-Ingenieur Christian Strauß vom Fraunhofer-Zentrum für Mittel- und Osteuropa MOEZ ist es, im Leipziger Osten ein Modellprojekt mit dem Titel „Im Osten geht die Sonne auf! Energie-räumliches Konzept für den Leipziger Osten" zu entwickeln. Bis Ende Mai 2010 musste diese Idee, unterstützt durch 200.000 Euro (BMBF), konkretisiert werden.

Im Rahmen dieser Phase (zwölf Monate) wurden Daten einzelner Häuser, von Quartieren und Gebäudetypen gesammelt, analysiert und ausgewertet. Zum Erreichen des energetischen Optimums in dem Gebiet soll eine Software eingesetzt werden, die vorhandene Daten aus unterschiedlichen Quellen zusammenführt. Mit Hilfe dieser Kommunikationsgrundlage sollen Entscheidungen bezüglich einzelner Häuser, bestimmter Quartiere und Gebäudetypen getroffen werden. Ein einheitliches Konzept für das gesamte Gebiet sei derzeit, nach Aussage von Strauß nicht möglich [EnLe 2010]. Dafür unterscheiden sich Teilgebiete zu sehr hinsichtlich ihrer Lage in der Stadt, der Gebäudestruktur oder auch des Verbraucherverhaltens.

Sollte das Projekt weiterhin gefördert werden, soll besonders das Verbraucherverhalten näher untersucht werden. Im ersten Teil wurde sich hauptsächlich mit der Perspektive der Gebäude auseinandergesetzt und somit wichtige Grundlagen geschaffen. Im nächsten Schritt soll die Öffentlichkeit stärker für das Thema Energieeinsparung sensibilisiert werden. Dies möchte man mit Flyern in verschiedenen Sprachen, einer Mieterberatung und einem Wettbewerb für energetische Sanierung von Häusern erreichen.

Das Umsetzungskonzept für diese nächste Projektphase wurde am 30.06.2010 beim Projektträger Jülich eingereicht. Am 15.09.2010 wird die Entscheidung fallen, ob das Leipziger Projekt über den Zeitraum 2011 bis 2015 weiter gefördert wird.

Das Interesse für das Projekt sei auch außerhalb Leipzigs sehr groß, bestätigt Strauß. Die Methodik ist einerseits spezifisch auf die Gegebenheiten des Leipziger Bezirks abgestimmt, gleichzeitig aber auch auf andere Städte übertragbar.

3.5.3 Modellprojekt Elektromobilität

Die Bundesregierung plant im nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität, dass bis zum Jahr 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen eingesetzt werden. Darüber hinaus soll Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität werden. Unter den acht Regionen für künftige Pilotprojekte des Förderprogramms "Modellregionen Elektromobilität" ist die Modellregion Sachsen (mit den Schwerpunkten Dresden und Leipzig) vertreten.

In diesem Verkehrsmittel übergreifenden Konzept wird der Fokus auf den Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln und auf Nutzfahrzeuge gelegt. Gleichzeitig werden urbane sowie auch ländlich geprägte Gebiete integriert. Geplant ist der Einsatz einer Hybridbusflotte mit dem Ziel der schrittweisen Eingliederung von schnellladefähigen Hybridbussen in den Linienbetrieb der Leipziger Verkehrsbetriebe. Zudem sollen Elektrofahrzeuge in Flotten (z. B. Car Sharing, Taxi-Unternehmen) getestet und mit einer entsprechenden Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Weiterhin werden der Aufbau einer Forschungs- und Fertigungseinrichtung für Traktionsspeicher, die Netzeinbindung und die Integration erneuerbarer Energien bearbeitet [BMVBS 2009].

Die Region Sachsen bietet als starkes wirtschaftliches Umfeld mit leistungsfähiger Infrastruktur und erfolgreicher Wirtschaftspolitik sehr gute Voraussetzungen für einen auf Elektromobilität ausgerichteten Fahrzeugbau. Die konkrete Zielstellung des Freistaates ist es demnach, die Region als Standort für Elektromobilität mit Hilfe der Herausbildung einer Wertschöpfungskette Energiespeicher, Herausbildung einer Wertschöpfungskette Elektrofahrzeuge undantriebe sowie der Unterstützung von Unternehmensansiedlungen zu etablieren.

Die Leipziger Partner im Netzwerk Elektromobilität (Energieversorger, Verkehrsbetriebe sowie Hochschulen und Forschungseinrichtungen und Unternehmen mit Erfahrungen im Bereich der Elektromobilität) werden als Akteure in die Bearbeitung des Energie- und Klimaschutzkonzepts mit eingebunden. Durch Konsultation dieser Akteure wird die Integration von Zielen und technischen Konzepten sichergestellt.

4 Recherche Datenbestand

Als Grundlage für die Ermittlung des Ist-Standes in Phase zwei war eine umfangreiche Recherche notwendig.
Im ersten Schritt wurden dabei Dokumente recherchiert, die den Raum Leipzig und Umgebung direkt betreffen. Themenschwerpunkte waren u.a. statistische Veröffentlichungen, umwelt- und klimarelevante Studien, Informationen zum Energiemarkt in Leipzig, Berichte zur lokalen wirtschaftlichen Situation sowie verkehrsrelevante- und infrastrukturelle Gegebenheiten im Stadtgebiet Leipzig.

Anschließend wurden Studien und Forschungsberichte zum aktuellen wissenschaftlichen Stand und Energietechnologien zusammengetragen. Eine umfangreiche Liste regionaler sowie überregionaler Studien und Dokumente können in einer Literaturliste in Anlage 1 dieses Berichtes nachgeschlagen werden.
Im Kapitel 4.1 sind wichtige Konzepte und Berichte für Leipzig zusammengefasst. Auf die Dokumente zum Verkehr wurde im Abschnitt 3.3 bereits teilweise Bezug genommen, deshalb erfolgt hierzu unter Abschnitt 4.2 und 4.3 lediglich eine Auflistung.

4.1 Bestehende Konzepte und Berichte der Stadt Leipzig

4.1.1 Energie- und Klimaschutzkonzept 1996

Das Energie- und Klimaschutzkonzept von 1996 umfasst eine Reihe von Dokumenten und Evaluierungsschriften:

- Entwicklung des Energiebedarfes und der CO_2-Emission in der Stadt Leipzig bis zum Jahr 2010 dargelegt durch das GEU/Wuppertal Institut (1996),
- vertiefende Untersuchungen zum Energiekonzept der Stadt Leipzig in den Sektoren Industrie/-Gewerbe/Handwerk und Haushalte durch das ICEU (1996),
- Maßnahmen zur Energieeinsparung; Gutachten zur Umsetzung des Energiekonzeptes der Stadt Leipzig auf den Gebieten Finanzierungsmaßnahmen und Contracting durch das IfE (1997) sowie
- “Gutes Klima für gutes Klima schaffen”; Maßnahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Energieberatung in Leipzig bearbeitet durch Ralf Elsässer (1997).

Im Jahr 1993 hat die Stadt Leipzig den Beschluss zu einer Reduktion der einwohnerbezogenen CO_2-Emissionen bis zum Jahr 2010 (Basisjahr 1990) um 50 % verabschiedet. Im Rahmen dieser Zielstellung wurde im Juli 1995 ein Energiekonzept in Auftrag gegeben.

Der Auftrag über die „Erarbeitung eines aktualisierten und vertiefenden Energiekonzeptes der Stadt Leipzig“ wurde vergeben an:

- die Gesellschaft für Energieanwendungen und Umwelttechnik mbH Leipzig und
- das Wuppertal Institut für Klima Umwelt Energie GmbH.

Im Rahmen dieses Auftrages wurden ein Trendszenario und ein Aktionsszenario über die Entwicklung des Energiebedarfes und der CO_2-Emissionen in der Stadt Leipzig bis zum Jahr

2010 erarbeitet [WIGE 1996]. Ziel war es, realistische Maßnahmen, mit denen das angestrebte CO_2-Reduktionsziel erreichbar wird, darzulegen. Nach Auswertung des Trendszenarios schien eine einwohnerspezifische CO_2-Emissionsreduktion von 46,6 % gegenüber 1990 realisierbar. Dies verdeutlichte die Notwendigkeit von Maßnahmen, die über ein trendmäßiges Verhalten der Akteure hinausgeht.

Das Aktionsszenario stellt die Entwicklungen des Energieverbrauches gegliedert nach den Sektoren Industrie, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen sowie Haushalt und Gemeinverbrauch dar. Fernwärme und Stromerzeugung werden gesondert betrachtet.

Ergebnis war die Aufdeckung von CO_2-Minderungspotenziale nachfrage- sowie angebotsseitig und die ausführliche Dokumentation des methodischen Vorgehens. Zusätzlich wurde eine Energie- und Emissionsbilanz erarbeitet.

Der zweite vorliegende Teil des Energie- und Klimaschutzkonzeptes von 1996 wurde von dem Internationalen Centrum für Energie und Umwelttechnologie (ICEU) angefertigt [ICEU 1996]. Die Aktualisierung umfasst neue Daten mit der Begründung, dass sich Informationen aus der Vergangenheit aufgrund starker politischer Veränderungen nach 1989 nicht sinnvoll in die Zukunft fortschreiben lassen. Das ursprüngliche Konzept wurde bezüglich Unsicherheiten, die sich auf ungenügende Datengrundlage zurückführen ließen, kritisiert. In dem neuen Dokument des ICEU wurden Prognosen überarbeitet. Teilweise waren auch energetische Aussagen zu einzelnen Stadtteilen integriert. Ziel war die Ermittlung des Energieeinsparpotenzials nach zwei Szenarien („Mittel- und Aktionsszenario“) mit ermittelten Maßnahmen zur Verminderung der energiebedingten CO_2-Emissionen bis 2010 entsprechend der politischen Zielstellung der Stadt Leipzig aus dem Jahr 1993. Das ICEU wählte eine sektorelle Gliederung nach Haushalt, Industrie, Gewerbe und Handwerk.
Als wesentliche Verbesserungen dieser Studie wurden herausgestellt:
- aktuellere Daten,
- eine höhere Datengenauigkeit,
- Berücksichtigung der nichtleitungsgebundenen Energieträger und
- Berücksichtigung von Energieträgerumstellungen.

Ein Maßnahmenkonzept zu Contracting-Modellen und zur Entwicklung des gewerblichen Energieverbrauches wurde 1997 durch das Institut für Energetik und Umwelt GmbH (IfE) veröffentlicht [IEU 1997]. Dieser Bericht ist Ergebnis vertiefender Betrachtungen im Rahmen des Energiekonzeptes, um realistische Maßnahmen für die Stadt Leipzig aufzufinden und CO_2-Emissionen zu senken. Weiterhin war die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen mit Fokus auf die Zielstellung des Energiekonzeptes zu analysieren. Vermieden werden sollten hier rein konzeptionelle Ansätze. Konkrete umsetzbare Maßnahmen zur Energie- und Emissionseinsparung für die Bereiche Industrie, Handel und Gewerbe und Haushalt sowie Gemeinverbrauch waren Ziel der Studie. Ein Schwerpunkt war die Kostenreduktion durch ein besseres Gebäudemanagement für kommunale Einrichtungen. Ein Ergebnis der Arbeit des IfE war, dass das größte Potenzial zur CO_2- und Emissionsreduktion im Haushalt durch z. B. Umstellung von Kohle-Einzelöfen auf moderne Heizungssysteme liegt.

Parallel zu diesem Konzept wurde 1997 durch Ralf Elsässer ein Maßnahmenkonzept zur Energieberatung erstellt [RE 1997]. Grund war auch hierfür die genauere Untersuchung und Konkretisierung der Maßnahmen aus dem Rahmenkonzept aus dem Jahr 1996. Diese Studie stellt wichtige Handlungsfelder speziell im Bereich der Energieberatung vor, wobei alle Formen und Methoden zur Sensibilisierung und Information im Themenfeld Energie in Leipzig Einbindung finden sollen.

4.1.2 Umweltqualitätsziele und -standards für die Stadt Leipzig (2003)

Das Dokument [LAfU 2003] wurde mit Grundlage der Beschlussfassung der "Umweltqualitätsziele und -standards für die Stadt Leipzig" durch den Stadtrat vom 20.06.1996 (Beschluss Nr.: 561/96) und des Vorgängerdokumentes mit gleichem Titel aus selbigem Jahr durch das Amt für Umweltschutz erarbeitet.
Eine Überarbeitung und Fortschreibung des Dokumentes von 1996 war aufgrund folgender Gegebenheiten notwendig:

- Verschärfung verschiedener gesetzlicher Grenz- und Vorsorgewerte im nationalen und EU-Rahmen,
- Einbeziehung des seit 1999 erheblich erweiterten Stadtgebietes,
- neue wissenschaftliche Erkenntnisse sowie
- erlangte Erfahrungen bei der Umsetzung der Umweltqualitätsziele seit 1996.

Primäres Ziel der zusammengestellten Indikatoren ist eine nachvollziehbare und kontinuierliche Kontrolle und Prüfung der Umsetzung von Maßnahmen in Schwerpunktbereichen, wie Luft, Lärm, Verkehr, Wasser, Abfall, Naturschutz sowie Energie und Klimaschutz. Zu diesem Zwecke wurden im ersten Teil (Ziele und Standards) 25 Leit- und 19 Ergänzungsindikatoren herausgearbeitet.
Weiterhin stellt der Bericht ein Informationsinstrument für eine nachhaltige Umweltentwicklung in Leipzig dar.

Ein integrierter Datenteil dokumentiert den Schwerpunktbereich Entwicklungen seit 1996. Zusätzlich wird seit dem Jahr 1999 der jährlich aktualisierte Bericht „ Indikatoren für eine nachhaltige Entwicklung in Leipzig" herausgegeben.

Zusätzlicher Bestandteil dieses Kontrollmechanismus ist der im Jahre 2000 gem. Stadtrat-Beschluss (Nr.: II-561/96) vorgelegte "Bericht zur Umsetzung der Umweltqualitätsziele und der Leipziger Agenda 21". Dieser zeigt mittel- bis langfristige Strategien auf und beurteilt zudem die Umsetzung einzelner Maßnahmen. Dabei ist zu erwähnen, dass die Umweltqualitätsziele auch einen wesentlichen Bestandteil des 1997 begonnenen Prozesses zur „Leipziger Agenda 21" bilden.

Die Umweltqualitätsziele und -standards für die Stadt Leipzig aus dem Jahr 2003 stellen den Ist-Stand sowie positive Tendenzen in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung dar, z. B.:

- Ausbau des Radwegnetzes,
- Regenwassernutzung,
- Gewässeröffnung und

– Revitalisierung von Brachflächen.

Andererseits werden aber auch Defizite in der Zielerreichung formuliert, z. B. im motorisierten Individualverkehr und der Verkehrslärmbelastung sowie zu verkehrsinduzierten Luftschadstoffen.

4.1.3 Klimaschutzprogramm der Stadt Leipzig 2005

Das Klimaschutzprogramm [DUOS 2005] aus dem Jahre 2007 sollte primär der Erfüllung des Reduktionsziels der einwohnerbezogenen CO_2-Emissionen der Stadt Leipzig bis 2010 um 50 %, bezogen auf das Basisjahr 1990, dienen. Dies ist das Ziel aller Mitglieder des "Klima-Bündnis europäischer Städte mit den indigenen Völkern der Regenwälder zum Schutz der Erdatmosphäre". Dieses Ziel sollte im Einklang mit internationalen und nationalen Beschlüssen erfolgen. Benannte Beschlüsse sind:

– Rahmenübereinkommen der vereinten Nationen über Klimaänderungen (Klimarahmenkonventionen, 1997) und
– Nationales Klimaschutzprogramm der Bundesrepublik Deutschland aus dem Jahre 2000.

Weiterhin finden folgende Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung bzw. des Stadtrates der Stadt Leipzig Beachtung:

– "Beitritt der Stadt Leipzig zum Klima-Bündnis europäischer Städte mit den indigenen Völkern der Regenwälder" (Beschluss Nr. 859/93 vom 15.09.1993),
– "Umweltqualitätsziele und -standards für die Stadt Leipzig" (UQZ)(Beschluss Nr. 561/96 vom 20.06.1996),
– "Aktive Mitgliedschaft Leipzigs im Klima-Bündnis" (Beschluss Nr. 1498/99 vom 24.02.1999) und
– "Leipziger Agenda 21"(Beschluss DS Nr. III/1870/2001 vom 12.12.2001).

Als Grundlagen des Klimaprogrammes sind zudem angegeben:

– Dokumente, welche im Rahmen des Energie- und Klimaschutzkonzeptes 1996 verfasst wurden sowie
– Die Leipziger Agenda 21 herausgegeben durch das Leipziger Agenda-Büro (2000).

Der zweite Teil des Programms enthält Handlungsschwerpunkte, die additiv zu bereits laufenden und teilweise beschlossenen Maßnahmen zu erfüllen sind, um die gesteckten Klimaschutzziele erreichen zu können.

Dabei wurden konkrete Maßnahmen und Verantwortlichkeiten zur Erreichung von CO_2-Reduktionen bis zum Jahre 2010 in den folgenden fünf Maßnahmenbereichen erläutert:

– Klimaschutz bei der Stadtentwicklung und Bauleitplanung,
– Umweltverträgliche Energieversorgung,
– Verkehr,
– Energiesparen an Gebäuden und
– Kompensationsmaßnahmen.

4.1.4 Umweltbericht der Stadt Leipzig 2007

Der Umweltbericht 2007 [LAfU 2007] mit dem Ziel der Auseinandersetzung mit Umweltthemen in Leipzig baut u.a. auf seinen Vorgängerdokumenten aus den Jahren 1991, 1995 und 2000 auf. Die dargelegten Informationen zur Qualität der Luft in Leipzig, zum Naturschutz, zur Altlastenbeseitigung und zur Sanierung von Boden und Grundwasser stellen den Zeitraum bis 2007 dar. Weiterhin werden die Abfallentsorgung in Leipzig, Gewässersanierung und -ausbau, Verkehr und Lärm sowie allgemein der Klimaschutz thematisiert.

Der Umweltbericht gibt Auskunft über in der Vergangenheit liegende Aktionen, den Ist-Stand 2007 und Handlungsanforderungen nach 2007.

Im Teilbereich Klima und Energie wird Bezug auf Ziele des „Klimabündnis europäischer Städte mit den indigenen Völkern der Regenwälder“ genommen, indem Leipzig seit 1994 Mitglied ist. Weiterhin finden “Umweltqualitätsziele und -standards für die Stadt Leipzig“, die ursprünglich im Jahre 1996 beschlossen und 2003 fortgeschrieben wurden, Erwähnung. Die Realisierung wird mit Hilfe des 2007 vorliegenden „Energiekonzept Leipzig“ angegangen. Darin enthalten sind beispielsweise Potenziale zur Energieeinsparung oder das Aufzeigen der ökologischen Verträglichkeit der Erneuerung veralteter Systeme.

Zusätzlich wird Bezug auf das am 23.02.2005 beschlossene Klimaprogramm und seine fünf Maßnahmenbereiche genommen. Der Stand dessen Erfüllung bzw. die bereits erreichte CO_2-Emissionsreduzierung wird anhand der CO_2-Bilanzen von 1990, 1998 und 2005 ausgewiesen und tendenziell als positiv dargestellt.

Weiterhin wird ein Überblick über vorhandene Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien im Jahre 2007 gegeben und Maßnahmen auf dem Gebiet der Öffentlichkeitsarbeit vorgestellt.

4.1.5 Luftreinhalteplan 2009

Mit dem Luftreinhalteplan 2009 [LAfU 2009] verfolgt die Stadt Leipzig eine weitere Verbesserung der Luftqualität in Leipzig zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Seine Grundlage bilden der §47 Abs.1 BImSchG und der Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2005. Zusätzlich wurde aufgrund von §47 Abs. 2 BImSchG eine Überarbeitung des „Aktionsplanes zur Luftreinhaltung für die Stadt Leipzig“ aus dem Jahr 2006 erforderlich und als Plan für kurzfristige Maßnahmen (Artikel 24 Richtlinie 2008/50/EG) in dem Luftreinhalteplan integriert.

Im Vorgängerdokument wurden verhältnismäßige Maßnahmen zur Luftreinhaltung ohne gebietsbezogene Verkehrseinschränkungen verfolgt. Viele der vorgeschlagenen Aktivitäten konnten bereits umgesetzt werden. Allerdings kommt es weiterhin zu einer Überschreitung mancher Grenzwerte, wie Feinstaub (PM_{10}), weshalb weitere Maßnahmen erforderlich sind.

Ziel des Luftreinhalteplan 2009 ist es, bis 2011 die Einhaltung des Grenzwertes für Feinstaub zu erreichen und zusätzlich ab 2010 den Grenzwert von Stickstoffoxid nicht mehr zu überschreiten.

Das größte lokal beeinflussbare Minderungspotenzial wird im Straßenverkehr identifiziert, womit sich eine Vermeidung, Verringerung bzw. Optimierung dieses Bereiches als primäres Ziel des Planes herausstellen lässt. Ein Schwerpunkt wird dabei auf die Einführung einer großräumigen Umweltzone in Leipzig ab dem 01.01.2011 gelegt.

Der Luftreinhalteplan beeinflusst besonders folgende Gruppen und Bereiche:
- Verkehr,
- immissionsrechtlich genehmigungsbedürftige und nichtgenehmigungsbedürftige Anlagen,
- Energiesektor,
- Raum- und Stadtplanung und
- Öffentlichkeits- sowie Gremienarbeit.

Neu zu verfolgende Maßnahmen des Luftreinhalteplans 2009 sind:
- Prüfung neuer Verkehrskonzepte inkl. eines verstärkten Einsatzes von Elektromobilität,
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, Radverkehrs,
- Beschaffung emissionsarmer Busse,
- Förderung von Carsharing,
- Erstellung eines neuen Energie- und Klimaschutzkonzeptes und
- Anpflanzen von Bäumen auf innerstädtischen Brachflächen.

Weiterhin zu verfolgende Maßnahmen aus dem Jahre 2005 waren u. a.:
- Modernisierung des ÖPNV-Netzes,
- Geschwindigkeitsreduzierung im Stadtgebiet und
- Nassstraßenreinigung im Baustellenbereich.

Ziel der Öffentlichkeitsarbeit soll es sein, die Akzeptanz und das Monitoring der Maßnahmen des Luftreinhalteplans zu fördern.

Modellierungen bis 2015 lassen absehen, dass auch danach ein Erhalt der Umweltzone in Leipzig nötig sein wird. Aufgabe der Verwaltung ist es, ab 2011 die Umsetzung und Wirkung der Maßnahmen des Planes zu beurteilen und falls es ab 2012 keine signifikanten Belastungsrückgänge zu verzeichnen gibt, entsprechende Maßnahmen zu veranlassen (z. B. Erneuerung/Ergänzung des Luftreinhalteplanes um weitere Maßnahmen).

Weiterhin ist bei einer Überschreitung des Grenzwertes für NO_2 im Jahr 2010 laut Artikel 22 der Richtlinie 2008/50/EG eine Verlängerung der Frist zur Einhaltung des Grenzwertes bis 2015 bei der EU Kommission zu veranlassen.

4.1.6 Stadtentwicklungskonzept (SEKo)

2009 wurde das integrierte Stadtentwicklungskonzept (SEKo) [SEKo 2009] des Dezernates Stadtentwicklung und Bau für Leipzig veröffentlicht. Es enthält Handlungsoptionen für verschiedene Akteure der Leipziger Stadtentwicklung. Das SEKo stellte ein strategisches und handlungsorientiertes Konzept dar und ist Fördervoraussetzung für verschiedene Förderprogramme.

Im SEKo werden Schwerpunkträume, Strategien der Entwicklung verschiedener Ortsteile erarbeitet und Fachkonzepte vorgestellt. Zentraler Bestandteil ist die ganzheitliche Betrachtung der Stadt Leipzig in Bezug auf Handlungsalternativen und Konzeptbestandteile. Absicht ist es, diese im Rahmen der strategischen Ziele der Kommunalpolitik zu integrieren bzw. umzusetzen.

Im Rahmen der Gemeindegebietsreform sind gezielte Einflussmöglichkeiten für einen Umgang mit der Suburbanisierung durch rückläufige Einwohnerzahlen nach 1990 und hoher Wohnleerstände ermittelt worden. Eine gezielte Orientierung hin zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung wurde als realistisch eingeschätzt.

Als wichtige Standortfaktoren für Leipzig wurden die Ansiedelung von Porsche und BMW und eine damit verbundene positive Neuausrichtung für die Industrie und Logistik identifiziert. Weiterhin soll der neue City-Tunnel mehr Standortqualität für die Innenstadt und den Südraum Leipzigs liefern. Auch Bildung, Kultur, Sport und Erholung im Leipziger Raum werden im SEKo als Standortfaktoren thematisiert. Somit konnte Leipzig einige Zuwanderungsgewinne verzeichnen und sich im Wettbewerb gegen andere Regionen beweisen. Diese Tendenz soll mit Hilfe des SEKo weiterhin beibehalten und ausgebaut werden.
Im SEKo werden Fachkonzepte u. a. zu den Themengebieten Wohnen, Wirtschaft und Beschäftigung, Freiraum und Umwelt vorgestellt.

Im Rahmen des Fachkonzeptes Freiraum und Umwelt besteht vor allem Handlungsbedarf bezüglich:
- der Luft- und Lärmbelastung,
- beim Hochwasserschutz,
- bei der Verbesserung der Gewässerqualität von Gewässern II. Ordnung und
- dem Flächenmanagement.

Folgende Punkte werden im SEKo als Ziele künftiger Freiraum- und Umweltbedingungen der Stadt Leipzig aufgeführt:

- Eine bessere Erreichbarkeit sowie Vernetzung vorhandener Freiräume mit Wohn- und Arbeitsort und Sportanlagen.
- Verbesserung der Verbindung der Innenstadt über Grünzüge und Wegeverbindungen mit dem Umland.
- Sicherung städtischer Freiräume und das Neuanlegen von Grünzügen für Erholung und Freizeit.
- Durch Steigerung der Energieeffizienz, Nutzung regenerativer Energien und Reduzierung verkehrsinduzierter Luft- und Lärmbelastung, Hochwasserrisikomanagement, Umsetzung des Prinzips „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ soll ein Beitrag zum Klima-, Umwelt- und Hochwasserschutz geleistet werden.
- Fortführung des Ausbaus des Gewässerverbundes für Tourismus, Freizeit sowie Revitalisierung von Fließgewässern im Auwald sowie bebauten Städten.

Als wichtig wurde auch der ökologisch und ökonomisch dringende Umbau der Energieversorgung der Stadt dargestellt. In diesem Zusammenhang sollen Einsparpotenziale realisiert werden.

Es werden im Rahmen des Fachkonzeptes Freiraum und Umwelt sieben räumliche Handlungsschwerpunkte aufgestellt und Maßnahmen, wie Grün- und Wegevernetzung, Reduzierung der Luft- und Lärmbelästigung an Hauptverkehrsstraßen, Brachenrevitalisierung durch eine Zwischennutzung, Verbesserung des Freiraumangebots für die umgebenden Wohnquartiere und Verbesserung der Wegeverbindung benannt.

Ein weiteres thematisiertes Fachkonzept des SEKo ist Verkehr und Technische Infrastruktur. Es charakterisiert z. B. den starken Zuwachs an motorisiertem Individualverkehr und die neue Einbindung an das überregionale Verkehrsnetz als Gründe für eine Vielzahl an Baumaßnahmen. Ergänzend sei der Ausbau der flächendeckenden Versorgung mit ÖPNV anzuvisieren und der Bau des City-Tunnels weiterzuverfolgen. Ermittelt wurde ein Anstieg des Radverkehrs und die Absicht diese Tendenz beizubehalten. Eine Neugestaltung von öffentlichen Straßen wurde vordergründig in der Innenstadt, in den Sanierungsgebieten und entlang der ÖPNV-Projekte erreicht.
Im Hinblick auf die Technische Infrastruktur ist eine Lastverlagerung in den Netzen ermittelt worden, die man auf den geringeren Verbrauch von Energie und Wasser, die rückläufigen Einwohnerzahlen und Kapazitätserweiterungen durch Suburbanisierungsprozesse zurückführt. Viele Netze sind durch Unterauslastung gekennzeichnet, jedoch ist an einigen Stellen auch eine Erweiterung des Systems erforderlich. Weiterhin ist eine Sanierung von Teilen der technischen Infrastruktur dringend erforderlich. Bei Strom-, Gas- und Fernwärmenetzen ist dies jedoch bereits zum Großteil in den letzten Jahren geschehen.

Das SEKo versucht sein Zielsystem und Handlungsschwerpunkte mit übergeordneten strategischen Zielen der Kommunalpolitik und planerischen Grundsätzen, die der Leipziger Charta entstammen, zu verbinden. Die Kommunalpolitik definiert zwei wesentliche Ausrichtungen von Leipzig:
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Arbeitsplätze,
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für eine ausgeglichenere Altersstruktur.

Leitbilder der "LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt" sind:
- die nutzungsgemischte europäische Stadt mit kurzen Wegen,
- die besondere Entwicklung benachteiligter Quartiere und
- die Präferenz der Innenentwicklung vor Außenentwicklung.

Abgeleitete Zielbereiche für das SEKo sind dementsprechend:
- nationale und internationale Bedeutung steigern,
- Wettbewerbsfähigkeit der Stadt stärken,
- Lebensqualität erhalten und verbessern und
- soziale Stabilität sichern.

Dabei werden im Rahmen des Zielbereiches Lebensqualität erhalten und verbesserte klimarelevante Handlungsfelder aufgezeigt:
- energieeffiziente Sanierung von Gebäuden,
- umweltfreundliche Energieversorgung,
- Verbesserung des Modal Split zu Gunsten ÖPNV und Rad,
- Reduzierung der Luft- und Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen,
- Management von Schutzgebieten, Hochwasser, Risikomanagement.

Mit Blick auf flächenübergreifende Strategien weist das SEKo darauf hin, dass demografische Veränderungen aufgrund unterschiedlicher Profilierung der Ortsteile nicht einheitlich sind. Eine teilräumliche Betrachtung ist notwendig, um Anpassungen der Infrastruktur ortsteilspezifisch zu lösen.
Das SEKo untergliedert Leipzig grob in Schwerpunkträume mit großräumiger strategischer Wirkung:
- Leipziger City und Umfeld,
- Nordraum,
- Südosten und
- Gewässerverbund mit Auwald und Seenlandschaft.

Als Schwerpunkträume mit teilräumlicher Wirkung werden konkreter folgende Gebiete charakterisiert:
- Altbauquartiere „Leipziger Osten“ und „Leipziger Westen“ (Fortführung integrierter Stadtteilentwicklungen erforderlich),
- Großsiedlung Leipzig-Grünau (Entwicklungsstrategie Grünau 2020 existiert bereits, Aktivitäten fortführen),
- Georg-Schumann-Straße (längste Magistrale der Stadt, ressourcenübergreifender Handlungsbedarf) sowie
- Schönefeld (Altschönefeld und Schönefeld Ost) (Schnittstelle zwischen Alt- und Plattenbaugebiet).

In der Umsetzung hinsichtlich kommunaler Ressourcen und Fördermittel liegt die Priorität bei den ausgewiesenen Schwerpunktgebieten.

Weiterhin wird ein Einsatz folgender Förderprogramme benannt (u. a.):
- Programm Stadtumbau Ost, Programmteil Aufwertung,
- Programm Stadtumbau Ost, Programmteil Rückbau,
- Programm Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE-Stadtentwicklung),
- Programm Soziale Stadt,
- Programm Städtebauliche Erneuerung und Städtebaulicher Denkmalschutz und
- Nationale Stadtentwicklungspolitik.

4.2 Konzepte mit Verkehrsbezug

Neben dem SEKo sowie dem Luftreinhalteplan, die als integrierte Dokumente auch Strategien und Maßnahmen für den Verkehrssektor vorsehen, existieren in der Stadt weitere, speziell auf den Bereich Verkehr ausgerichtete Konzepte. Die Wichtigsten sollen im Folgenden kurz vorgestellt werden.

4.2.1 Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum

Im Jahr 2004 wurde durch das Dezernat Stadtentwicklung und Bau der „Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum“ erarbeitet und durch den Stadtrat beschlossen. Dieser Stadtentwicklungsplan ist als wichtigste Rahmenplanung im Bereich Verkehr zu sehen.

Durch die Formulierung von verkehrsplanerischen Leitlinien zur weiteren Entwicklung der Stadtstruktur und der verschiedenen Verkehrsarten sowie der Einordnung des Leipziger Verkehrssystems in das übergeordnete Verkehrsnetz wird die Grundlage für die konkrete Planung einzelner Projekte gegeben. Diese kann somit integriert und anhand der umfassen-den Vorgaben zielführend erfolgen.

Für den öffentlichen Raum, der oftmals als Verkehrsraum überprägt ist, wurden ebenfalls Leitlinien gefasst. Die thematische Zusammenführung der beiden Bereiche Verkehr und öffentlicher Raum macht deutlich, dass eine Einordnung des Verkehrssektors in das Stadtgefüge nur integriert und auch unter stadtgestalterischen und Wohnumfeldaspekten erfolgen muss.

Der Wirkungskomplex Verkehr und Umwelt wurde ebenfalls im Rahmen des Planes betrachtet. Dabei wird auf die Aspekte Lärmschutz und Luftschadstoffbelastungen eingegangen und die Einhaltung der beschlossenen Umweltqualitätsziele auch für die Verkehrsplanung als wichtig benannt. Zentrale Bedeutung kommt dabei den Komplexen Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu.

Der integrative Ansatz des Prozesses der Verkehrsplanung, welche von einer stetigen Weiterentwicklung des Gesamtsystems geprägt ist, wird mit dem Leipziger „Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum“ mit geeigneten Leitlinien untersetzt. Die Einhaltung dieser Leitlinien bei konkreten Planungen kann zur nachhaltigen Entwicklung der Gesamtstadt beitragen.

4.2.2 Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig - erste Fortschreibung

Der erste Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig wurde im Jahr 1998 beschlossen und ist durch die Fortschreibung im Jahr 2007 an die aktuellen städtischen Entwicklungen angepasst worden. Der Nahverkehrsplan stellt das maßgebliche strategische Grundsatzdokument für die Entwicklung des ÖPNV-Netzes dar. Im Plan wurden die im Stadtentwicklungsplan „Verkehr und Öffentlicher Raum“ beschlossenen Entwicklungsziele integriert und planerisch untersetzt.

Als Rahmenplan legt der Nahverkehrsplan Mindeststandards fest, die im System zwingend einzuhalten sind. Dazu gehören Vorgaben zur räumlichen Abdeckung des Stadtgebietes sowie zu Taktzeiten.

Diese Vorgaben werden im Nahverkehrsplan weiter untersetzt und auf konkrete Bereiche ausgedehnt. So werden unter anderem Anforderungen an Verkehrszeiten, Grundtakt, Bedienungshäufigkeiten, Reisezeiten, Netzverknüpfungen sowie Infrastruktur und Fahrzeuge formuliert. Auch die Belange des Umweltschutzes sowie die Bedürfnisse von älteren Menschen, Kindern und Jugendlichen sowie Menschen mit Behinderungen werden thematisiert. Bauliche Erfordernisse werden zumeist unter der Vorgabe von bestimmten zu beachtenden Rahmenbedingungen als Prüfaufträge zur untersetzenden Planung vorgesehen.

Als wichtigste Maßnahme im Nahverkehr wird die Eröffnung des City-Tunnels gesehen. Auf Grundlage von Prognosen werden erhebliche Fahrgastzugewinne durch die Attraktivierung bestimmter innerstädtischer Verbindungen sowie die bessere Verknüpfung mit dem Leipziger Umland beschrieben. Mit der Eröffnung zusammenhängende Anpassungsmaßnahmen, Entwicklungsoptionen bzw. Umstrukturierungen im Netz werden thematisiert.

Hinsichtlich des Busnetzes wird eine grundsätzliche Überprüfung der Netzstrukturen angeregt. Diese ist zwischenzeitlich erfolgt und führte zur Neuordnung des Netzes, welche im Jahr 2010 wirksam werden soll. [NETZ 2010]

4.2.3 Weitere verkehrliche Analysen und Konzepte

Neben dem Stadtentwicklungsplan „Verkehr und Öffentlicher Raum“ liegen weitere Dokumente vor, welche verkehrliche Schwerpunkte sektoral differenziert behandeln. Dazu gehören:

BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik (2009):
- Qualifiziertes Instrument zur Abstimmung der notwendigen Maßnahmen und entsprechender Prioritätensetzung für die Förderung des Radverkehrs.
- Konzentration auf die lokale Radverkehrspolitik als maßgeblich Verantwortlich.
- Bewertung der Radverkehrspolitik durch lokale Verantwortliche aus Politik und Verwaltung sowie Vertreten aus den Nutzergruppen.
- Ableitung von Zielen und Handlungsfeldern aus der gemeinsamen Stärken-Schwächen-Analyse.

MOSAIQUE (Mitteldeutsche Offensive für ein strategisches, anwenderübergreifendes intermodales Verkehrsmanagementnetzwerk mit Qualitätsausrichtung und Effizienzorientierung) (2009):
- Forschungsprojekt aus dem Forschungsprogramm „Verkehrsmanagement 2010“ des BMWi,
- betrachtet die regionalen Zusammenhänge sowie die Ansätze eines gemeinsamen koordinierten Verkehrsmanagements,

- Untersuchungsgebiet ist die länderübergreifende Region Mitteldeutschland mit den Oberzentren Halle/ Saale und Leipzig (ca. 2 Mio. Einwohner),
- beinhaltet die multimodale Betrachtung des Verkehrssektors sowie speziell die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs vor den Herausforderungen, die sich aus Fragen des Umweltschutzes und gesellschaftlichen Entwicklungen ergeben,
- Bildung eines Netzwerkes zur Zusammenarbeit verschiedener Akteure auf operativer und strategischer Ebene zur Entwicklung eines integrierten Verkehrsmanagementsystems.

Mobilität in Städten - SrV 2008 (2010):
- Ergebnisse der regelmäßig stattfindenden Haushaltbefragung zum Verkehrsverhalten der Leipziger Bevölkerung,
- ermöglichen sowohl die aktuelle Einordnung des städtischen Verkehrssystems als auch die Entwicklung der letzten Jahre in Form von Zeitreihen.

Verkehrsnachfrage 2030 Stadt Leipzig (2004):
- Prognosen zur weiteren Entwicklung des Verkehrs in der Stadt Leipzig sowohl modal als auch hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsmengen als Grundlage für planerisch – strategische Planungen auf Grundlage der Vorhersage von raumstrukturellen, demographischen und wirtschaftlichen Entwicklungen,
- enthält auch Betrachtungen zur Wirtschaftlichkeit des ÖPV.

5 Akteure

In der ersten Phase der Projektbearbeitung wurden die relevanten Akteure in der Stadt Leipzig und teilweise aus der Umgebung ermittelt. Im Bild 5-1 sind diese überblickshalber dargestellt.

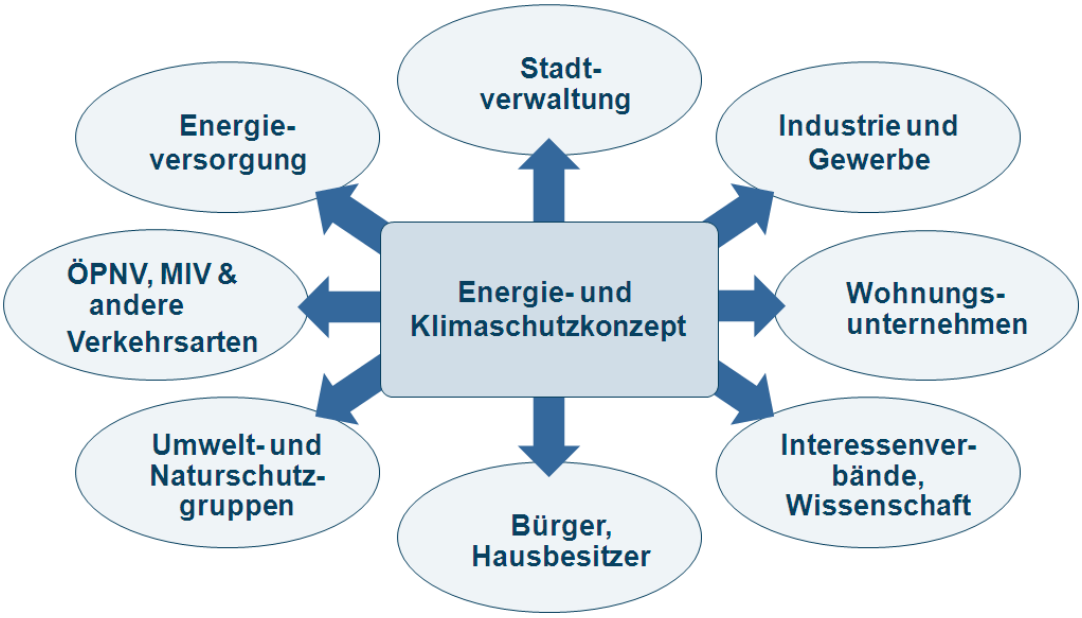

Bild 5-1: Akteure innerhalb des Energie- und Klimaschutzkonzepts

Die frühzeitige Einbindung wichtiger Akteure in den Prozess der Erstellung eines Energiekonzeptes ist entscheidend für den späteren Erfolg bei der Implementierung und Umsetzung von Maßnahmen. Die Interessenlage der Bürger der Stadt ist ebenfalls zu berücksichtigen, da diese durch ihre Anzahl und ihr bewusstes Verhalten als Endverbraucher einen großen Anteil des städtischen Energieverbrauchs beeinflussen und gleichzeitig eine Nachfrage erzeugen können. Die Motivation und Information der Bürger nimmt daher einen hohen Stellenwert bei der Erreichung der Energie- und Klimaschutzziele ein.

5.1 Einteilung der Akteure

Eine Liste der ermittelten Akteure ist in der Anlage 3 beigefügt. Dabei sind folgende Akteursgruppen vertreten:

- Städtische Ämter,
- Versorgungsunternehmen (Energie, Wasser),
- Netzbetreiber (Strom, Erdgas),
- Entsorgungsunternehmen (Abwasser, Abfall),
- Wohnungsgenossenschaften,
- Universitäten, Institute,
- Interessenverbände (Handwerk, Industrie, Handel, Mieter, Vermieter,…),
- lokale Umwelt- und Naturschutzgruppen, Initiativen,
- Unternehmen aus Industrie und Gewerbe,

- Bürgervereine,
- Sonstige Einrichtungen und Unternehmen.

Speziell im Bereich Verkehr sind folgende Akteure und Akteursgruppen zu erwähnen:
- Städtische Ämter,
- Städtische Betriebe,
- ÖPNV-Betreiber,
- Taxi-Unternehmen,
- Flughafen,
- Logistik/ Logistikintensive Unternehmen,
- Interessensverbände.

6 Auftaktworkshop

6.1 Ziele des Workshops

Der Auftaktworkshop diente dazu, allen Akteuren zunächst die bearbeitenden Firmen KEMA-IEV und IVAS für das integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für Leipzig persönlich vorzustellen. Im Weiteren wurden Ausgangssituation, Vorgehensweise und mögliche Ansätze der Zusammenarbeit dargelegt. Ziel des Workshops sollte es sein, die wichtigsten Handlungsfelder zu thematisieren, mögliche weitere Akteure zu identifizieren und in gemeinsamer Diskussion wesentliche Eckdaten zu den Handlungsszenarien zu identifizieren bzw. zu definieren.

Durch Kooperation mit den Akteuren soll der vorhandene Sachverstand in allen Einflussbereichen des zu erstellenden integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes genutzt werden. Einen hohen Stellenwert legen KEMA-IEV und IVAS auf bereits vorhandene eigene Ziele, Strategien oder Konzepte der Akteure in den einzelnen Handlungsfeldern. Auch weitere Ideen, Ansätze sowie Eigeninitiativen sollten im Vorfeld kommuniziert werden. Dabei sollte nicht vergessen werden, auch die Leipziger Bürger, als ein wichtiger Akteur, zu informieren und zu motivieren.

KEMA-IEV und IVAS wünschten sich im Vorfeld der Veranstaltung Offenheit und Gesprächsbereitschaft der Teilnehmer, um in konstruktiver Diskussion z. B. neue Leuchtturmprojekte, weitere „Vorbildakteure“ sowie auch Hemmnisse ermitteln zu können. Erwünscht sind besonders Hinweise auf inhaltlicher und struktureller Ebene sowie eigene Erfahrungsberichte.

6.2 Inhaltliche Schwerpunkte

Dieser erste Workshop sollte alle Beteiligten über das Projekt informieren, die Bearbeiter vorstellen und zur Mitarbeit anregen. Dabei wurden wichtige Handlungsfelder aufgezeigt und zur Diskussion gestellt. Die Vorgehensweise bei der Bearbeitung wurde erläutert und ein Ausblick auf zu erwartende Ergebnisse gegeben.

6.3 Ergebnisse des Workshops

Im Anschluss an die Präsentation wurde den eingeladenen Akteuren die Möglichkeit gegeben, wichtige Hinweise, Anregungen zu geben bzw. Fragen zu stellen. In dieser Diskussionsrunde wurden Fragen der Akteure zu den verschiedenen Handlungsfeldern, wie Stadtplanung, Stadtentwicklung und auch Industrie und Wirtschaft beantwortet.
Vertreter des Industriebereichs stellten Fragen zu speziellen Emissionsreduktionszielen und deren Verbindlichkeit. Es wurde darauf verwiesen, dass die CO_2-Ziele nicht durch Abbau im Industriebereich erreicht werden sollen, sondern eher durch verstärkte Effizienzmaßnahmen und den Ausbau der Erneuerbaren Energien. Vor allem im Verkehrssektor werden große Chancen einer CO_2-Reduzierung gesehen.

Weiterhin wurde festgestellt, dass das Stadtentwicklungskonzept (SEKo) Grundlage für die räumliche Planung sein wird. Seitens der Bearbeiter wurde darauf hingewiesen, dass zusätzliche Abstimmungen, die räumliche Planung bzw. Stadtentwicklung betreffend, mit den zuständigen Ämtern und Institutionen vorgesehen sind.
Außerdem wurden Hinweise zum Naturschutz, in Fragen der Biomassenutzung und Aspekten der Biodiversität gegeben. Auch aktuelle Diskussionen, wie die Streichung von Fördermitteln für die Wohnungsbausanierung wurden beleuchtet.

Fragen zur Einordnung des Konzeptes in bereits vorhandene Strukturen vom EEA-Prozess und deren Nutzung wurden erläutert. Außerdem wurde von Seiten der Akteure ein Fahrplan mit konkreten Anforderungen an die einzelnen Akteure gewünscht. Abschließend wurde darauf verwiesen, dass eine Beteiligung am Prozess entsprechend der Erfordernisse in kleineren Akteursgruppen geplant ist.

7 Auftaktworkshop für den Bereich Verkehr

7.1 Motivation des Workshops

Der Workshop sollte der ersten Kontaktaufnahme und der Sensibilisierung für das Konzept dienen. Entsprechend wurden die Zielstellungen der Erarbeitung, die allgemeine Vorgehensweise und die Einordnung in den Gesamtkontext dargestellt.

Da der Komplex Verkehr eine erhebliche Bedeutung innerhalb des Konzeptes besitzt, wurde der Teil in einem gesonderten Workshop behandelt. Dadurch konnte auf die speziellen Belange der im Bereich Verkehr tätigen Akteure fachspezifisch eingegangen und innerhalb der Diskussion erste inhaltliche Problemstellungen behandelt werden.

Als wichtigster Punkt wird die Beteiligung der Akteure in Form von Datenbereitstellungen gesehen. An mancher Stelle ist erfreulicherweise bereits vor dem Auftaktworkshop eine Datenbereitstellung oder die Bereitschaft dafür, durch Firmen an KEMA-IEV bzw. IVAS erfolgt. Dennoch ist eine weitere Mitarbeit relevanter Akteure erforderlich, um ein realistisches Bild der Stadt als Grundlage für weitere Analysen wiedergeben zu können.

7.2 Inhaltliche Schwerpunkte

Neben einer allgemeinen Vorstellung der Bearbeiter und der Vorgehensweise der Bearbeitung wurden die Ansätze zur Zusammenarbeit mit den Akteuren und die von ihnen benötigten Daten und Zuarbeiten erläutert. Weiterhin wurde auf mögliche Schwierigkeiten bei der Konzepterstellung hingewiesen. Die zu erwartenden Ergebnisse, wie der zu erstellende Maßnahmenplan, wurden verdeutlicht.

7.3 Diskussion im Anschluss an die Präsentation

Im Anschluss an die Präsentation wurde den Akteuren die Gelegenheit gegeben, Fragen zum Verfahren zu stellen oder bereits erste Hinweise zu geben.

Im Rahmen der Diskussion wurde in einem Großteil der Wortmeldungen die Erstellung des Konzeptes begrüßt und die Zusammenarbeit und Datenbereitstellung zugesichert. Dabei wurde auch darauf verwiesen, dass einige Akteure regelmäßig Daten für andere Projekte zur Verfügung stellen und zur Minimierung des Aufwands daran interessiert sind, dass entsprechende Daten mitgenutzt werden. Die Prüfung der bereits übergebenen Daten wird zeigen, inwiefern die Eignung gegeben ist oder eine gesonderte Abfrage durch IVAS erfolgen muss.

Kurz wurde über die Schwierigkeiten im Bereich des ÖPNV diskutiert, welche sich aus der Bestellung von Liniendiensten ergeben, die nur unrentabel durchgeführt und durch alternative Angebote wie Anrufsammeltaxi angemessener realisiert werden könnten.

Weiterhin wurde die Zielstellung des Projektes speziell bezogen auf den Verkehrssektor hinterfragt. Dazu wurde durch IVAS klargestellt, dass die Erfüllung der Klimaschutzziele, welcher sich die Stadt Leipzig verpflichtet hat, nicht automatisch auf alle im Gesamtkonzept zu

betrachtenden Sektoren umgelegt und entsprechende Minderungen herbei geführt werden sollen. Es ist vielmehr beabsichtigt, durch die Berechnung von Szenarien die tatsächlich möglichen Potenziale abzuschätzen und somit angemessene Maßnahmen für die einzelnen Sektoren abzuleiten. Dabei wird auf die makroskopische Ebene abgestellt, so dass das Konzept die kommunale strategische Verkehrsplanung nicht ersetzen, sondern nur begleiten kann.

Durch das Verkehrs- und Tiefbauamt wurde auf eigene Ansätze zur Bewertung der Lagegunst bestimmter Wohnlagen und der sich daraus ableitenden Verkehrsmittelwahl der Einwohner verwiesen. Eine solche Betrachtung könnte auch für das Konzept relevant sein. Auch wenn der Ansatz grundsätzlich als ein Bestandteil zur Beurteilung der Potenziale der Verkehrsvermeidung in einer „Stadt der kurzen Wege“ geeignet erscheint, wird über die tatsächliche Nutzung nach entsprechenden Gesprächen und Sichtung der Daten entschieden werden.

Von mehreren Anwesenden wurde auf die Schwierigkeit hingewiesen, dass von bestimmten Akteuren z. B. aus dem Bereich ÖPNV verhältnismäßig genaue Daten zur Bestandssituation und geplante Investitionen in den nächsten Jahren geliefert werden, andere maßgebliche Verursacher von Emissionen jedoch kaum erfasst werden können. So sind Unternehmen mit einem hohen Anteil an Logistik bzw. Spediteure kaum bereit, entsprechende Daten bereit zu stellen. Diese Schwierigkeiten sind bekannt und entsprechende Lösungsansätze müssen sowohl für die Beschreibung des Ist-Zustandes als auch für die Entwicklung von Maßnahmen und deren Umsetzung erarbeitet werden. Dazu wurde vom Amt für Wirtschaftsförderung angeboten, bei der Herstellung des Kontaktes zu den Unternehmen im Rahmen des vorhandenen „Netzwerkes Logistik“ behilflich zu sein.

Teilnehmer verwiesen darauf, dass das Konzept nur dann sinnvoll sein kann, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen auch umgesetzt werden. Dies konnte von den Projektbetreuern der Stadtverwaltung Leipzig aufgegriffen werden. Es wird demnach davon ausgegangen, dass die Stadt nach der Selbstverpflichtung im Klimabündnis auch entsprechende Maßnahmen ergreifen wird, die Ziele einzuhalten. Das Konzept wird dabei ein wichtiger Baustein sein, um die notwendigen Handlungserfordernisse darzustellen und zu kommunizieren.

Literaturverzeichnis

[BAFA 2010] Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle 2010: Erneuerbare Energien; Online: http://www.bafa.de/bafa/de/energie/erneuerbare_energien/index.html, 03.09.2010

[BET 2005] Otto, F./ Metelmann, C. (BET Leipzig): Ermittlung der CO_2-Emissionen der Stadt Leipzig für das Bilanzjahr 2005, Leipzig, 2006

[BINE 2010a] BINE Informationsdienst (2010): KfW-Programme Energieeffizientes Bauen und Sanieren; Online: http://www.energiefoerderung.info/; 21.06.2010

[BINE 2010b] BINE Informationsdienst (2010): Marktanreizprogramm des Bundes zur Förderung erneuerbarer Energien; Online: http://www.energiefoerderung.info/; 21.06.2010

[BINE 2010c] BINE Informationsdienst (2010): EEG - Gesetz für den Vorrang Erneuerbarer Energien; Online: http://www.energiefoerderung.info/; 21.06.2010

[BMU 2010] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2010): Internationale Klimapolitik 2010; Online: http://www.bmu.de/klimaschutz/internationale_klimapolitik/doc/37650.php; 21.06.2010

[BMVBS 2009] Bundesministerium für Verkehr; Bau und Stadtentwicklung: Modellregion Sachsen; Online: http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1092866/Modellregion-Sachsen.pdf; 21.06.2010

[BMWI 2009] Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Energie in Deutschland 2009; S. 14; Online: http://www.bmwi.de/Dateien/Energieportal/PDF/energie-in-deutschland,property=pdf,bereich=bmwi,sprache=de,rwb=true.pdf; 21.06.2010

[BYPAD 2009] Stadt Leipzig (Hrsg.) (2009): Schlussbericht BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik der Stadt Leipzig

[DUOS 2005] Stadt Leipzig, Dezernat Umwelt, Ordnung, Sport (2005): Klimaschutzprogramm der Stadt Leipzig; Online: http://notes.leipzig.de/appl/laura/wp4/kais02.nsf/%28WebSearch%29/81B0BD862C91FEA8C1256FB200493CA1?opendocument; 06.08.2010

[EEA 2010a] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2010): Förderung kommunaler Klimaschutzkonzepte durch das Bundesumweltministerium (BMU) und Teilnahme am European Energy Award® (eea) – Gemeinsamkeiten und Unterschiede; Online: http://www.european-energy-award.de/media/usermedia/files/Merkblatt_EEA_Klimaschutzkonzepte/Abstimmung_EEA_und_Klimaschutzkonzepte.pdf; 21.06.2010

[EEA 2010b] Bundesgeschäftsstelle des European Energy Award® (2010): European Energy Award® und Kommunale Klimaschutzkonzepte; Online: http://www.european-energy-award.de/eea-und-klimaschutzkonzepte, 06.09.2010

[EnLe 2010] Energie-Metropole Leipzig (2010): Die Energiebilanz optimieren; Online: http://www.energiemetropole-leipzig.de/index.php/newsleser/items/die-energiebilanz-optimieren.html; 21.06.2010

[FrSa 2008] Freistaat Sachsen: Aktionsplan Klima und Energie 2008; Online: http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/Aktionsplan_Klima_und_Energie_080603.pdf; 21.06.2010

[FrSa 2009] Freistaat Sachsen: Hintergrundpapier zu den Zielen der künftigen Klimaschutz und Energiepolitik des Freistaates Sachsen; Online:

http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/Hintergrundpapier.pdf; 21.06.2010

[ICEU 1996] Internationales Centrum für Energie (1996): Ergebnisbericht zu den vertiefenden Untersuchungen zur Energiekonzept der Stadt Leipzig von 1996

[IEKP 2007] Das Integrierte Energie- und Klimaprogramm der Bundesregierung 2007; Online: http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/hintergrund_meseberg.pdf; 21.06.2010

[IEU 1997] Institut für Energetik und Umwelt gemeinnützige GmbH (1997): Maßnahmen zur Energieeinsparung-Gutachten zur Umsetzung des Energiekonzeptes der Stadt Leipzig

[IHK 2009] Industrie- und Handelskammer Leipzig (2009): Konjunktur-Kurzumfrage der IHK zu Leipzig im Frühjahr 2009; Online:

http://www.leipzig.ihk.de/Portaldata/1/Resources/dokumente/01_sop/wipo/konjunktur/konjunkturberichte/Kurzbericht__Fruehjahr_2009_Farbe.pdf; 01.09.2010

[IHK 2010] IHK 2010: Industrie- und Handelskammer Leipzig (2010): Ergebnisse der Konjunktur-Kurzumfrage im Frühjahr 2010 der Konjunktur-Kurzumfrage im Frühjahr 2010; Online:
https://www.leipzig.ihk.de/Portaldata/1/Resources/dokumente/01_sop/wipo/konjunktur/konjunkturberichte/Kurzbericht__Fruehjahr_2010_Druckausgabe.pdf; 01.09.1020

[IVAS 2007] IVAS Dresden (2007): Abschlussbericht Verkehrsbefragung Leipzig 2007

[KfW 2007] Kreditinstitut für Wiederaufbau 2007: Definition-KfW Effizienzhaus (2007); Online: http://www.kfw-foerderbank.de/DE_Home/Service/Glossar/GlossarH-M.jsp#22378; 21.06.2010

[KlBÜ 2009] Klima Bündnis (2009): Klimaschutz; Online: http://klimabuendnis.org/climate-protection0.html?&L=1#c1856; 21.06.2010

[LAfU 2003] Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz (2003): Umweltqualitätsziele und -standards für die Stadt Leipzig; Online:

http://www.leipzig.de/imperia/md/content/36_amt_fuer_umweltschutz/umweltziele.pdf; 04.06.2010

[LAfU 2007] Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz (2007): Umweltbericht 2007; Online: http://www.leipzig.de/imperia/md/content/36_amt_fuer_umweltschutz/UB2007_internet_mit_Anhang.pdf; 04.06.2010

[LAfU 2009] Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz (2009): Luftreinhalteplan der Stadt Leipzig 2009; Online: http://www.smul.sachsen.de/umwelt/download/luft/LRP2009_20091218.pdf; 06.08.2010

[LEWA 2009] Stadt Leipzig, Dezernat Wirtschaft und Arbeit (2009): Wirtschaftsbericht 2009, Online:

http://www.leipzig.de/imperia/md/content/80_wirtschaftsfoerderung/03_downloads/wirtschaftsbericht2009.pdf, 06.08.2010

[LHA] Leipzig Halle Airport: Verkehrsentwicklung am Flughafen Leipzig/ Halle; Online: http://www.leipzig-halle-airport.de/de/index/unternehmen_flughafen/flughafen_lej/verkehrsstatistik.html

[LVB 2010] Pressemitteilung der LVB (vom 25.05.2010): Herausragend positive Bilanz für 2009; Online: http://www.lvb.de/wir_ueber_uns/presse/2,2,YTo0OntzOjc6ImNvbW1hbmQiO3M6MTA6InNob3dEZXRhaWwiO3M6NjoiZW50aXR5IjtzOjQ6IjEwNDQiO3M6NzoicXVhcnRlciI7czoxOiIyIjtzOjQ6InllYXIiO3M6NDoiMjAxMCI7fQ%3D%3D

[NETZ 2010] LVB (Hrsg.): Netz 2010 - Einfach mehr Bus; Online: http://www.lvb.de/file/download/236105ff8257f2291a62b3000a613a6a.pdf/f/dl, 07.09.2010

[NVP 2007] Stadt Leipzig (Hrsg.) (2007): Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig - erste Fortschreibung

[RE 1997] Elsässer, Ralf (1997): Gutes Klima für gutes Klima schaffen- Maßnahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Energieberatung in Leipzig

[SEK-VÖ 2004] Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau (Hrsg.) (2004): Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum

[SEKo 2009] Stadt Leipzig (2009): Stadtentwicklungskonzept Leipzig; Online: http://www.leipzig.de/imperia/md/content/61_stadtplanungsamt/SEKo_Leipzig_Kurzfassung_ohne_Karten.pdf; 21.06.2010

[SrV 2010] Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt (Hrsg.) (2010): Verkehrserhebung "Mobilität in Städten - SrV 2008", Dokumentation zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung für die Stadt Leipzig.

[StLe 2009] Stadt Leipzig (2009): Energieeffizienz und Klimaschutz - Stadt Leipzig macht mit!; Online: http://www.leipzig.de/de/buerger/newsarchiv/2009/15776.shtml; 21.06.2010

[SWL] Stadtwerke Leipzig GmbH: Daten und Fakten 2006 bis 2008.

[UBA 2010] Online:http://www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umweltdaten/public/theme.do?nodeIdent=2842); 30.08.2010

[VDV 2010] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (Hrsg.) (in „Der Nahverkehr“ 3/2010): Leipziger Verkehrsbetriebe planen neues Busliniennetz,

[WIGE 1996] Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, GEUmbH (1996): Entwicklung des Energiebedarfes und der CO_2-Emission in der Stadt Leipzig bis zum Jahr 2010 (Aktionsszenario, Trendszenario, Anhang)

[ZsKl 2009] Ziel sächsischer Klimaschutzpolitik 2009; Online: http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/klima/18591.htm, 21.06.2010

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Literaturliste (Recherche)

Anlage 2 Auszug aus der Förderdatenbank

Anlage 3 Liste wesentlicher Akteure der Stadt Leipzig

Urheberrechtsvermerk

Die Nutzung des vorliegenden Berichtes bleibt ausschließlich dem Auftraggeber vorbehalten. Eine Weitergabe des Berichtes und/oder der Ergebnisse an Dritte, Vervielfältigungen und Übersetzungen in fremde Sprachen sind nicht gestattet. Ausnahmen bedürfen der schriftlichen Genehmigung der KEMA-IEV GmbH.

Literaturliste (Recherche)

	Autor	Titel	Ort	Jahr
Studien Leipzig, Sachsen				
	BMVBS (Hrsg.)	Nutzung städtischer Freiflächen für erneuerbare Energien	Bonn	2009
	BMVBS/BBR (Hrsg.)	Integrierte Stadtentwicklung als Erfolgsbedingung einer Nachhaltigen Stadt	Berlin	2007
	Bundesagentur für Arbeit, Statistik; Agentur für Arbeit Leipzig (Hrsg.)	Zahlen, Daten, Fakten - Strukturdaten und -indikatoren	Leipzig	2010
	Elsässer, Ralf	Gutes Klima für gutes Klima schaffen- Maßnahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Energieberatung in Leipzig	Leipzig	1997
	IHK Leipzig (Hrsg.)	Konjunktur-Kurzumfrage der IHK zu Leipzig im Frühjahr 2009	Leipzig	2009
	IHK Leipzig (Hrsg.)	Ergebnisse der Konjunktur-Kurzumfrage im Frühjahr 2010 der Konjunktur-Kurzumfrage im Frühjahr 2010	Leipzig	2010
	Institut für Energetik und Umwelt gemeinnützige GmbH	Maßnahmen zur Energieeinsparung-Gutachten zur Umsetzung des Energiekonzeptes der Stadt Leipzig	Leipzig	1997
	Internationales Centrum für Energie (Hrsg.)	Ergebnisbericht zu den vertiefenden Untersuchungen zur Energiekonzept der Stadt Leipzig von 1996	Leipzig	1996
	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (Hrsg.)	Karten zum Luftreinhalteplan	Leipzig	2009
	SMUL (Hrsg.)	Klimawandel in Sachsen-Sachstand und Ausblick 2005	Dresden	2005
	SMUL (Hrsg.)	Aktionsplan Klima und Energie des Freistaates Sachsen	Dresden	2008
	SMUL (Hrsg.)	Umsetzung Aktionsplan Klima und Energie	Dresden	2010
	SMUL (Hrsg.)	Klimaschutzbericht 2005 des Sächsischen Klimaschutzprogramms	Dresden	2005
	SMUL (Hrsg.)	Hintergrundpapier zu den Zielen der künftigen Klimaschutz- und Energiepolitik des Freistaates Sachsen	Dresden	2009
	Stadt Leipzig (Hrsg.)	Bericht zu CO2-Reduzierungszielen und zum Erfüllungsstand des Klimaschutzprogramms der Stadt Leipzig	Leipzig	2007
	Stadt Leipzig, Dezernat Umwelt, Ordnung, Sport (Hrsg.)	Klimaschutzprogramm der Stadt Leipzig	Leipzig	2005
	Stadt Leipzig, AG Integriertes Stadtentwicklungskonzept (Hrsg.)	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (SEKo) Leipzig (Langfassung, ohne Karten)	Leipzig	2009

	Stadt Leipzig, AG Integriertes Stadtentwicklungskonzept (Hrsg.)	SEKo - Karten	Leipzig	2009
	Stadt Leipzig, Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung (Hrsg.)	Fortschreibung der Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet Leipzig-Plagwitz	Leipzig	2009
	Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen (Hrsg.)	Bevölkerungsvorausschätzung 2009 für die Stadt Leipzig	Leipzig	2009
	Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen (Hrsg.)	Kommunale Bürgerumfrage 2009 - Ergebnisbericht	Leipzig	2010
	Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen (Hrsg.)	Lebensbedingungen im Zeitvergleich 1991 – 2009. Trendreport auf der Grundlage kommunaler Bürgerumfragen in der Stadt Leipzig	Leipzig	2010
	Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen (Hrsg.)	Deutschland-Umfrage 2010 zu Leipzig	Leipzig	2010
	Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen (Hrsg.)	Statistisches Jahrbuch 2009	Leipzig	2009
	Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen (Hrsg.)	Strukturatlas Leipzig 2009	Leipzig	2009
	Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen (Hrsg.)	Ortsteilkatalog 2008	Leipzig	2008
	Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz (Hrsg.)	Indikatoren für eine Nachhaltige Umweltentwicklung in Leipzig 2009	Leipzig	2009
	Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz (Hrsg.)	Luftreinhalteplan der Stadt Leipzig 2009	Leipzig	2009
	Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz (Hrsg.)	Umweltbericht 2007	Leipzig	2007
	Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz (Hrsg.)	Umweltqualitätsziele und -standards für die Stadt Leipzig	Leipzig	2003
	Stadt Leipzig, Amt für Wirtschaftsförderung (Hrsg.)	Clusterbroschüre "Energie & Umwelt" 08/2008	Leipzig	2008
	Stadt Leipzig, Dezernat Jugend, Soziales, Gesundheit und Schule (Hrsg.)	Sozialreport 2009	Leipzig	2009
	Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, Büro für urbane Projekte (Hrsg.)	SEKo - Karten, B - Fachkonzepte (Kultur, Zentren, Verkehr & Techn. Infrastruktur, Denkmalpflege)	Leipzig	2009

	Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, Stadtplanungsamt (Hrsg.)	Flächennutzungsplan der Stadt Leipzig	Leipzig	2001
	Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, Stadtplanungsamt (Hrsg.)	Flächennutzungsplan-Legende	Leipzig	2001
	Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, Stadtplanungsamt (Hrsg.)	Monitoringbericht 2009 - Wohnungsmarktentwicklung - Stadterneuerung - Stadtumbau	Leipzig	2010
	Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, Stadtplanungsamt (Hrsg.)	Kleinräumiges Monitoring der Stadtentwicklung in Leipzig	Leipzig	2010
	Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung, Hochbauamt (Hrsg.)	Technisches Gebäudemanagement 2008	Leipzig	2010
	Stadt Leipzig, Dezernat Wirtschaft und Arbeit (Hrsg.)	Leipzig facts 2009	Leipzig	2009
	Stadt Leipzig, Dezernat Wirtschaft und Arbeit (Hrsg.)	Wirtschaftsbericht 2009	Leipzig	2009
	Stadt Leipzig, Hochbauamt	Energieleitlinie der Stadt Leipzig für den Neubau und die Sanierung kommunaler Gebäude	Leipzig	2009
	Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, GEUmbH (Hrsg.)	Entwicklung des Energiebedarfes und der CO2-Emission in der Stadt Leipzig bis zum Jahr 2010 (Aktionsszenario, Trendszenario, Anhang)	Leipzig/Wuppertal	1996
Förderung				
	BMBF (Hrsg.)	Grundlagenforschung Energie 2020+	Berlin	2008
	DENA (Hrsg.)	Foerderkompass Energie - eine BINE-Datenbank	Bonn	2010
Erneuerbare Energien				
	BMU (Hrsg.)	Ausbau erneuerbarer Energien im Strombereich: EEG-Vergütungen, -Differenzkosten und -Umlage sowie ausgewählte Nutzeneffekte bis zum Jahr 2030	Berlin	2008
	BMU (Hrsg.)	Entwicklung der erneuerbaren Energien in Deutschland im Jahr 2009	Berlin	2010
	BMU (Hrsg.)	Einzel- und gesamtwirtschaftliche Analyse von Kosten- und Nutzenwirkungen des Ausbaus Erneuerbarer Energien im deutschen Strom- und Wärmemarkt		2010
	BMU (Hrsg.)	Erneuerbare Energien in Zahlen - nationale und internationale Entwicklung	Berlin	2009

	BMU (Hrsg.)	ERNEUERBARE ENERGIEN Innovationen für eine nachhaltige Energiezukunft	Berlin	2009
	Freistaat Sachen, Lamdesamt für Umwelt und Geologie (Hrsg.)	Umweltrevante Daten-Landwirtschaft in Sachsen hat Zukunft!	Dresden	2007
Studien (allgemein)				
	Bayerisches Landesamt für Umwelt (Hrsg.)	UmweltWissen Treibhausgase	Augsburg	2008
	BMU (Hrsg.)	Gutachten über die freiwillige Übertragung der Energieübertragungsnetze, die Errichtung einer bundesweiten Netzgesellschaft und die regulatorischen Rahmenbedingungen	Berlin	2009
	BMU (Hrsg.)	Wirkungen des Ausbaus der erneuerbaren Energien auf den deutschen Arbeitsmarkt unter besonderer Berücksichtigung des Außenhandels	Berlin	2006
	BMU (Hrsg.)	Gutachten über die freiwillige Übertragung der Energie-übertragungsnetze, die Errichtung einer bundesweiten Netzgesellschaft und die regulatorischen Rahmenbedingungen	Berlin	2009
	BMWi (Hrsg.)	Energie in Deutschland - Trends und Hintergründe zur Energieversorgung in Deutschland	Berlin	2009
	BMWi (Hrsg.)	Die Entwicklung der Energiemärkte bis 2030 - Energieprognose 2009 - Hauptbereicht	Berlin	2010
	BMWi (Hrsg.)	Die Entwicklung der Energiemärkte bis 2030 - Energieprognose 2009 - Kurzfassung	Berlin	2010
	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.)	Städtische Freiflächen und erneuerbare Energien Bausteine einer klimagerechten Stadtentwicklung	Bonn	2007
	Bundesnetzagentur (Hrsg.)	Monitoringberichte 2009	Bonn	2009
	Bundesverband Erneuerbare Energie e.V.(Hrsg.)	Stromversorgung 2020 Wege in eine moderne Energiewirtschaft	Berlin	2009
	co2online gemeinnützige GmbH in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Mieterbund e. V. (Hrsg.)	Heizspiegel - Bundesweit 2010	Berlin	2010
	co2online gemeinnützige GmbH in Zusammenarbeit mit dem Mieterverein Dresden und Umgebung e. V. (Hrsg.)	Heizspiegel -Dresden 2010	Berlin	2009
	Frauenhofer ISI (Hrsg.)	Vergleich von Strom und Wasserstoff als CO2-Freie Energietäger	Karlsruhe	2010

	Frauenhofer IWES (Hrsg.)	Dynamische Simulation der Stromversorgung in Deutschland nach dem Ausbauszenario der Erneuerbaren-Energien-Branche Abschlussbericht	Kassel	2009
	Greenpeace e.V.(Hrsg.)	Klimaschutz: Plan B 2050 - Energiekonzept für Deutschland (Langfassung)	Hamburg	2009
	HypoVereinsbank (Hrsg.)	Power für Deutschland – Energieversorgung im 21. Jahrhundert	Hamburg	2007
	Institut für Energetik und Umwelt (Hrsg.)	Studie zur Nutzung des Energietechnikpotenzials für den sächsischen Maschinen- und Anlagenbau - Potenziale der Stromerzeugung aus Wind, Sonne und Biogas -	Leipzig	2008
	Institut Wohnen und Umwelt GmbH (Hrsg.)	Gradtagszahlen in Deutschland (Excel-Blatt)		2010
	Institut Wohnen und Umwelt GmbH (Hrsg.)	Energetische Kenngrößen für Heizungsanlagen im Bestand	Darmstadt	2002
	Institut Wohnen und Umwelt GmbH (Hrsg.)	Anpassen der Instrumente zur energetischen Gebäudebewertung in Mietspiegeln an die zukünftig erforderlichen Energieausweise	Darmstadt	2009
	KfW (Hrsg.)	Förderung von Klimaschutz und Nachhaltiger Energiepolitik für die Kommune der Zukunft	Frankfurt am Main	2010
	KfW (Hrsg.)	Aktuelle und Künftige Herausforderungen für die Stadtentwicklung und ihre Förderung: Diagnose, Bewertung, Vorschläge für neue Förderansätze	Frankfurt am Main	2006
	KfW (Hrsg.)	Perspektike zukunftfähigkeit-am Beispiel Energieverbrauch und Energieeffizienz	Frankfurt am Main	2009
	KfW/ IW Köln (Hrsg.)	Wohngebäudesanierer-Befragung 2010	Frankfurt am Main	2010
	Klima-Bündis(Hrsg.)/ Ecofys GmbH	Energieeffizienz und Solarenergienutzung in der Bauleitplanung; Rechts- und Fachgutachten unter besonderer Berücksichtigung der Baugesetzbuch-Novelle 2004	Frankfurt am Main	2007
	Mautz, Rüdiger; Byzio, Andreas; Rosenbaum, Wolf	Auf dem Weg zur Energiewende Die Entwicklung der Stromproduktion aus erneuerbaren Energien in Deutschland	Göttingen	2008
	McKinsey & Company, Inc. (Hrsg.)	Kosten und Potenziale der Vermeidung von Treibhausgasemissionen in Deutschland - Aktualisierte Energieszenarien und -sensitivitäten		2009

	McKinsey & Company, Inc. (Hrsg.)	Kosten und Potenziale der Vermeidung von Treibhausgasemissionen in Deutschland - Sektorperspektive Energie		2007
	McKinsey & Company, Inc. (Hrsg.)	Kosten und Potenziale der Vermeidung von Treibhausgasemissionen in Deutschland - Sektorperspektive Industrie		2007
	Ministerium für Umwelt und Verkehr BW	Leitfaden Energie- und Klimaschutz in der lokalen Agenda 21	Karlsruhe	2004
	SAENA GmbH (Hrsg.)	Erfassung der Beschäftigungs- und Umsatzentwicklungen durch die Nutzung Erneuerbarer Energien im Freistaat Sachsen für das Jahr 2008	Dresden	2009
	Schmidt, C.; Seidel, A.; Kolodziej, J.	Vulnerabilitätsanalyse Westsachsen	Darmstadt	2009
	Stadt Essen (Hrsg.)	Leitfaden für eine energetisch optimierte Stadtplanung	Essen	2009
	Stadtwerke Esslingen (Hrsg.)	Potentiale regionaler Energieversorger - Dezentrale Versorgung und regionale Strategiender Stadtwerke	Esslingen	2009
	Statistisches Bundesamt (Hrsg.)	nachhaltige entwicklung in Deutschland-Indikatorenbericht 2010	Wiesbaden	2010
	Statistisches Bundesamt (Hrsg.)	Umweltökonomische Gesamtrechnungen - Nachhaltige Entwicklung Deutschland - Indikatoren der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie zu Umwelt und Ökonomie	Wiesbaden	2010
	Statistisches Bundesamt (Hrsg.)	Nachhaltige Entwicklung in Deutschland - Daten zum Indikatorenbericht 2010	Wiesbaden	2010
	UBA (Hrsg.)	Energieziel 2050: 100% Strom aus erneuerbaren Quellen	Dessau-Roßlau	2010
	Umweltbundesamt-Österreich (Hrsg.)	Verursachereinteilung	Wien	2003
	Wesselak, Viktor	Potenziale städtischer Freiflächen zur Erzeugung erneuerbarer Energien - Optionen erneuerbarer Energien im urbanen Raum	Nordhausen	2008
	Ziesing, Hans-Joachim	KWK-Potenziale in Deutschland und ihre Erschließung	Berlin	2008
Forschung, Wissenschaft, Technologie				
	ASEW GbR (Hrsg.)	Erdgas-Brennwert-Heizkessel	Köln	2008
	ASUE Arbeitsgemeinschaft für sparsamen und umweltfreundlichen Energieverbrauch e.V. (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft für sparsamen und umweltfreundlichen Energieverbrauch e.V. (Hrsg.)	Brennwerttechnik	Kaiserslautern	2006

	ASUE Arbeitsgemeinschaft für sparsamen und umweltfreundlichen Energieverbrauch e.V. (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft für sparsamen und umweltfreundlichen Energieverbrauch e.V. (Hrsg.)	BHKW-Grundlagen	Berlin	2010
	BDI (Hrsg.)	Innovative Antriebstechnologien, Elektromobilität und alternative Kraftstoffe für unsere Mobilität von morgen	Berlin	2010
	BDI (Hrsg.)	Positionspapier - Schwerpunkte der Energieforschung	Berlin	2010
	BMU (Hrsg.)	Abschätzung der Ausbaupotenziale der Windenergie an Infrastrukturachsen und Entwicklung von Kriterien der Zulässigkeit	Berlin, Hannover	2009
	BMU (Hrsg.)	Ökologische Einordnung und strukturell-oekonomischer Vergleich regenerativer Energietechnologien mit anderen Optionen zum Klimaschutz, speziell der Rueckhaltung und Speicherung von Kohlendioxid bei der Nutzung fossiler Primaerenergien	Wuppertal	2007
	BMU (Hrsg.)	Merkblatt - Klimaschutztechnologien bei der Stromnutzung	Berlin	2009
	BMWi (Hrsg.)	Energietechnologien 2050 – Schwerpunkte für Forschung und Entwicklung Politikbericht	Berlin	2009
	BMWi (Hrsg.)	Fachkonferenz Energietechnologien 2050 – Energieeffizienz in Gebäuden	Berlin	2009
	Bohnenschäfer, Werner; Leipziger Institut für Energie GmbH (Hrsg.)	Dezentrale KWK (BHKW) Eine wirtschaftliche Option zur Spitzenlastbereitstellung?	Leipzig	2010
	Bundesregierung (Hrsg.)	Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung	Berlin	2009
	DENA (Hrsg.)	Analyse der Notwendigkeit des Ausbaus von Pumpspeicherwerken und anderen Stromspeichern zur Integration der erneuerbaren Energien (Kurz: PSW - Integration EE), Abschlussbericht	Berlin	2010
	Deutscher Wasserstoff- und Brennstoffzellen Verband (DWV) (Hrsg.)	DWV Jahresbericht 2009	Berlin	2009
	Energieagentur Neiße (Hrsg.)	Situation Erneuerbarer Energie im Freistaat Sachsen unter spezieller Berücksichtigung von Biogaslagen	Dresden	2010

	Frauenhofer ISI (Hrsg.)	vehicle-to-grid-regulation based on a dynamic simulation of mobility behaviour	Karlsruhe	2010
	Frauenhofer IWES (Hrsg.)	Energiewirtschaftliche Bewertung von Pumpspeicherwerken und anderen Speichern im zukünftigen Stromversorgungssystem - Endbericht	Kassel	2010
	Institut für Solare Energieversorgungstechnik (ISET) Verein an der Universität Kassel e.V. (Hrsg.)	Informations- und Kommunikationstechnologien für die Energieversorgung von morgen	Kassel	2006
	LEG Thüringen mbH (Hrsg.)	Thermische Energiespeicher	Erfurt	2010
	Leipziger Institut für Energie GmbH (Hrsg.)	Vollkostenvergleich Heizsysteme 2009	Leipzig	2009
	MIBRAG (Hrsg.)	Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH - Gegenwart und Zukunft der Kohleverstromung		2009
	Öko-Institut (Hrsg.)	Ergebnisdaten aus GEMIS 4.6 (Excel-Blatt)	Darmstadt	2010
	Öko-Institut, Büro Darmstadt, Öko-Institut, Büro Darmstadt, Uwe R. Fritsche	Treibhausgasemissionen und Vermeidungskosten der nuklearen, fossilen und erneuerbaren Strombereitstellung - Arbeitspapier	Darmstadt	2007
	Öko-Institut, Büro Darmstadt, Öko-Institut, Büro Darmstadt, Uwe R. Fritsche	Comparison of Greenhouse-Gas Emissions and Abatement Costs of Nuclear and Alternative Energy Options from a Life-Circle Perspective	Darmstadt	2006
	Öko-Institut, Büro Darmstadt, Öko-Institut, Büro Darmstadt, Uwe R. Fritsche/Lothar Rausch	Endbericht zum F&E-Vorhaben: Bestimmung spezifischer Treibhausgas-Emissionsfaktoren für Fernwärme, FKZ 360 16 008 im Auftrag des Umweltbundesamts	Darmstadt	2007
	Öko-Institut, Uwe R. Fritsche, Dr. Ulrike Eberle	Treibhausgasemissionen durch Erzeugung und Verarbeitung von Lebensmitteln - Arbeitspapier	Darmstadt	2007
	VDE (Hrsg.)	VDE-Studie-Dezentrale-Energieversorgung2020	Frankfurt am Main	2007
	Widenhorn, Axel	Hybrid ist "in" - Energie aus Gasturbine und Hochtemperaturbrennstoffzelle		
	Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (Hrsg.)	Ressourceneffizienz: Warum sie verdient, viel schneller umgesetzt zu werden	Wuppertal	2008

weitere Akteure				
	50 Hertz Transmission (Hrsg.)	EEG Jahresabrechnung "Freistaat Sachsen"		
	51 Hertz Transmission (Hrsg.)	EEG Anlagenstammdaten "Freistaat Sachsen"		
	Stadtwerke Leipzig (Hrsg.)	UMWELTERKLÄRUNG 2006		2006
	Stadtwerke Leipzig (Hrsg.)	Umweltbericht 2002		2002
	Stadtwerke Leipzig (Hrsg.)	Geschäftsbericht 2009		2009
	Stadtwerke Leipzig-Netz GmbH (Hrsg.)	EEG Anlagenübersicht 2008		2008
	Stadtwerke Leipzig-Netz GmbH (Hrsg.)	EEG Stromeinspeisemengen		2008
	Stadtwerke Leipzig-Netz GmbH (Hrsg.)	Anzahl der EEG Anlagen im Netz der SWL Netz GmbH		2008
	Stadtwerke Leipzig-Netz GmbH (Hrsg.)	Aggregierte EEG Strommenge		2008
Verkehr				
Städtische Analysen, Konzepte und Strategie des Verkehrs				
	Höfer, E. u. Weitere (Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig)	Verkehrserhebung "Mobilität in Städten - SrV 2008", Dokumentation zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung für die Stadt Leipzig	Leipzig	2008
	Koker, T./ Fankhänel, D. (PTV AG)	Verkehrsnachfrage 2030 Stadt Leipzig	Dresden	2004
	Ohm, D. (IVAS Dresden)	Abschlussbericht Verkehrsbefragung Leipzig 2007	Dresden	2007
	Stadt Leipzig (Hrsg.)	Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig - erste Fortschreibung	Leipzig	2007
	Stadt Leipzig (Hrsg.)	Schlussbericht BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik der Stadt Leipzig	Leipzig	2009
	Stadt Leipzig (Hrsg.)	Mitteldeutsche Offensive für ein strategisches, anwenderübergreifendes intermodales Verkehrsmanagementnetzwerk mit Qualitätsausrichtung und Effizienzorientierung – MOSAIQUE	Leipzig	2009
	Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau (Hrsg.)	Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum	Leipzig	2004
Analysen und Konzeptionen anderer verkehrsrelevanter Akteure				
	Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH (Hrsg.)	Stadtbahnausbau Leipzig - für eine lebenswerte Stadt	Leipzig	2010
	Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH (Hrsg.)	Netz 2010 - Einfach mehr Bus	Leipzig	2010

Unterlagen der Stadt Leipzig/ Freistaat Sachsen zur CO_2-Bilanzierung				
	Deutsche Shell AG (Hrsg.)	Mehr Autos - weniger Emissionen; Szenarien des Pkw-Bestands und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020		1999
	Karl, G. (TU Dresden – Lehrstühle Verkehrs- und Infrastrukturplanung/ Verkehrsökologie)	Abschlußbericht Teil Verkehr des Energiekonzeptes der Stadt Leipzig 1994, Teil 1 und 2	Dresden	1996
	LfULG (Hrsg.)	Emissionssituation in Sachsen, Ausgabe 2004/2005	Dresden	2008
	LfULG (Hrsg.)	Tendenzen und Verursacher für die NO_2-Belastung in Sachsen	Dresden	2009
	Otto, F./ Metelmann, C. (BET Leipzig)	Ermittlung der CO_2-Emissionen der Stadt Leipzig für das Bilanzjahr 2005	Leipzig	2006
	Scharfe, S., Zimmermann, F. (LfULG)	Umweltauswirkungen der demographisch begründeten Verkehrsentwicklung in Sachsen – DAVUS	Dresden	2005
Wissenschaftliche Arbeiten zur CO_2-Bilanzierung im Verkehrssektor				
	Helms, H.u.a.; Umweltbundesamt (Hrsg.) (UBA-Texte 28/2010)	Aktualisierung des Modells TREMOD - Mobile Machinery (TREMOD-MM)	Dessau-Roßlau	2010
	Knörr, W. (ifeu)	Verbrauch, Emissionen, Materialeinsatz und Kosten von Binnenschiffen, Flugzeugen und Schienenfahrzeugen		
	Knörr, W. (ifeu); Umweltbundesamt (Hrsg.) (UBA-Texte 26/2010)	Ermittlung der Unsicherheiten der mit den Modellen TREMOD und TREMOD-MM berechneten Luftschadstoffemissionen des landgebundenen Verkehrs in Deutschland	Dessau-Roßlau	2010
	Knörr, Wolfram (ifeu)	Daten-und Rechenmodell: Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland 1960-2030 (TREMOD, Version 5)	Heidelberg	2010
	Umweltbundesamt (Hrsg.)	HBEFA – Handbuch Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr (Version 3.1)		2010
Strategien zur Verbesserung der CO_2-Bilanz/ Energieeffizienz				
	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) (Hrsg.)	Verkehr und Umwelt – Herausforderungen	Berlin	2007
	Motzkus, A., Klinge-Habermann, L.	Klimaschutz und Verkehrspolitik (FIS-Dossier)		2010
	Umweltbundesamt (Hrsg.)	CO_2-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland	Dessau-Roßlau	2010
	Wuppertalinstitut (Hrsg.)	Klimawirksame Emissionen des Pkw-Verkehrs und Bewertung von Minderungsstrategien	Wuppertal	2006

Auszug aus der Förderdatenbank (http://www.foerderdatenbank.de) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie

Stand Juni 2010, kein Anspruch auf Vollständigkeit und Aktualität!

Ansprechpartner	Förderprogramm und Förderberechtigte	Ziel, Gegenstand	Art und Höhe der Förderung
• KfW-Bankengruppe • Umweltbundesamt • BMU [1]	**BMU-Umweltinnovationsprogramm** für Unternehmen; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Privatperson; Verband/Vereinigung (Stand Dezember 2009)	Demonstrationsvorhaben u.A. im Bereich Bodenschutz, Luftreinhaltung, Minderung von Lärm und Erschütterungen, Energieeinsparung, Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien sowie umweltfreundliche Energieversorgung und -verteilung.	• Zuschuss, Darlehn • Bis zu 70 Prozent förderfähiger Kosten zinsverbilligt • Anteilsfinanzierung bis zu 30 Prozent bei Investitionszuschüssen
• Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e.V. (FNR) • (BMELV)	**Demonstrationsvorhaben zur energetischen Nutzung nachwachsender Rohstoffe** für Unternehmen; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Privatperson; Verband/Vereinigung (Stand Juni 2009)	BMELV [2] fördert Demonstrationsanlagen und Verfahren zur umweltverträglichen und nachhaltigen energetischen Nutzung nachwachsender Rohstoffe oder land- und forstwirtschaftlicher Biomasse.	• Zuschuss • Investitionsbeihilfen in der Regel bis zu 40 Prozent (Regelfördersatz) der förderfähigen Investitionsmehrkosten • Betriebsbeihilfen in Höhe von 50 Prozent der Mehrkosten pro Energieeinheit (MWh)
• KfW Bankengruppe	**Energieeffizient Bauen** für Unternehmen; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Privatperson; Verband/Vereinigung (Stand April 2010)	Dient zinsgünstigen langfristigen Finanzierung von Investitionen zur Errichtung, zur Herstellung und zum Ersterwerb von Wohngebäuden (KfW-Effizienzhäusern) einschließlich Wohn-, Alten- und Pflegeheimen	• Zinsgünstige Darlehen • Höhe des Darlehens beträgt bis zu 100 Prozent der Bauwerkskosten, maximal 50.000 Euro pro Wohneinheit
• KfW Bankengruppe	**Energieeffizient Sanieren-Kommunen** für Kommune; Öffentliche Einrichtung (Stand Januar 2010)	Zinsgünstige, langfristige Finanzierung von Maßnahmen zur Minderung des CO 2-Ausstoßes an Gebäuden; Mitfinanziert werden energetische Sanierungen, die das energetische Niveau eines KfW-Effizienzhauses erreichen sowie Einzelmaßnahmen und Maßnahmenpakete zur Energieeinsparung;Einrichtungen: Schulen, Schwimmhallen etc.	• Zinsgünstiges Darlehen • Höhe des Darlehns bis zu 100 Prozent • Energetische Sanierungen zum KfW-Effizienzhaus werden mit maximal 350 Euro/qm Netto-Grundfläche, Einzelmaßnahmen/Maßnahmenpaketen mit maximal 300 Euro/qm Netto-Grundfläche gefördert. • Die Verbilligung aus Bundesmitteln erfolgt für die erste Zinsbindungsfrist, maximal für 10 Jahre.
• KfW Bankengruppe	**Energieeffizientes Sanieren- Kredit** für Unternehmen; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Privatperson; Verband/Vereinigung (Stand April 2010)	zinsgünstigen langfristigen Finanzierung von Investitionen zur CO 2-Minderung und Energieeinsparung bei bestehenden Wohngebäude; Sanierung zum KfW-Effizienzhaus sowie Einzelmaßnahmen bzw. Kombinationen von Einzelmaßnahmen an Wohngebäuden einschließlich Wohn-, Alten- und Pflegeheimen	• zinsgünstiges Darlehen • Höhe des Darlehens beträgt bis zu 100 Prozent der Investitionskosten, maximal 75.000 Euro pro Wohneinheit bei einer Sanierung zum KfW-Effizienzhaus und maximal 50.000 Euro pro Wohneinheit bei Einzelmaßnahmen bzw. freien Einzelmaßnahmenkombinationen • Sanierung zum KfW-Effizienzhaus werden in Abhängigkeit vom energetischen Niveau des KfW-Effizienzhauses verschiedene Tilgungszuschüsse gewährt

• KfW Bankengruppe	**Energieeffizientes Sanieren- Sonderförderung** für Unternehmen; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Privatperson; Verband/Vereinigung (Stand Januar 2010)	Unterstützung von Maßnahmen zur Minderung des CO 2-Ausstoßes von bestehenden Wohngebäuden; Gefördert werden: 1. qualifizierte Baubegleitung durch einen Sachverständigen während der Sanierungsphase 2. Abbau von Nachtstromspeicherheizungen 3. Optimierung der Wärmeverteilung an bestehenden Heizungsanlagen	• Zuschuss • Baubegleitung 50 Prozent der förderfähigen Kosten, maximal jedoch 2.000 Euro • Abbau der Nachstromspeicherheizung 150 Euro je abgebautem und entsorgtem Nachstromspeichergerät • Optimierung der Wärmeverteilung 25 Prozent der Kosten • Zuschussbeträge unter 150 Euro werden nicht ausgezahlt
• zuständiger Netzbetreiber • Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)	**Erneuerbare-Energien-Gesetz** (EEG) für Unternehmen; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Privatperson; Verband/Vereinigung (Stand 6. Mai 2010)	Bundesregierung unterstützt den Ausbau des Anteils Erneuerbarer Energien an der Stromversorgung; Gefördert wird die Erzeugung von Strom aus Wasserkraft, Deponie-, Klär- und Grubengas, Biomasse, Geothermie, Windenergie sowie solarer Strahlungsenergie; Ziel ist es, den Anteil der erneuerbaren Energien an der gesamten Stromversorgung auf mindestens 30Prozent bis zum Jahr 2020 zu steigern und danach kontinuierlich weiter zu erhöhen	• Für in Betrieb genommene Anlagen werden festgelegte Vergütungssätze in der Regel für 20 Jahre • Höhe der Vergütung für den Strom hängt von der Energiequelle, der Größe der Anlage und dem Zeitpunkt der Installation der Anlage ab • Je später eine Anlage in Betrieb genommen wird, desto geringer ist der Tarif (Degression) • Kosten für den Bezug von EEG-Strom werden von den Elektrizitätsversorgungsunternehmen, die Strom an Letztverbraucher liefern, getragen und können an die Letztverbraucher weitergegeben werden
• Projektträger Jülich (PTJ)	**Forschung und Entwicklung im Bereich erneuerbare Energien** für Unternehmen; Forschungseinrichtung; Hochschule; Kommune; Öffentliche Einrichtung (Stand Februar 2009)	BMU fördert im Rahmen des 5. Energieforschungsprogramms der Bundesregierung Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Bereich erneuerbare Energien. Unterstützt werden Vorhaben zu: Photovoltaik, Windkraft, Niedertemperatur-Solarthermie, Geothermie, Solarthermische Kraftwerke, Optimierung des Stromversorgungssystems Ziel ist es, Innovationen und technologische Entwicklungen im Energiesektor voranzutreiben; Projektskizzen bis spätestens 31. Dezember 2010 einreichen!	• Zuschusses • Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft erhalten i.d.R. bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten • Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen bekommen bis zu 100 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben
· KfW Bankengruppe	**Fündigkeitsrisiko Tiefengeothermie** für Unternehmen; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Verband/Vereinigung (Stand Februar 2009)	Gefördert werden Investitionen in hydrothermale Tiefbohrungen mit Darlehen und einer Haftungsfreistellung für den Fall der Nicht-Fündigkeit; Ziel ist es, das bestehende Investitionshemmnis des Fündigkeitsrisikos zu verringern.	• zinsgünstiges Darlehen mit Haftungsfreigestellung • Höhe des Darlehens beträgt bis zu 80 Prozent der förderfähigen Bohrkosten inklusive der geplanten Investitionskosten für Stimulationsmaßnahmen, i.d.R. max. 16 Mio. Euro pro Bohrprojekt

• KfW Bankengruppe	**KfW-Programm Erneuerbare Energien** für Unternehmen; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Privatperson; Verband/Vereinigung (Stand April 2010)	Zinsgünstige, langfristige Finanzierung von Anlagen zur Nutzung Erneuerbarer Energien. Gefördert werden Investitionen in zwei Programmbestandteilen: „Standard“(Anlagen zur Stromerzeugung bzw. zur Strom- und Wärmeerzeugung in Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) aus Erneuerbaren Energien) und „Premium“(Anlagen zur Verfeuerung fester Biomasse, der Tiefengeothermie, von Wärmenetzen, großen Solarkollektoranlagen, großen Wärmespeichern, Anlagen zur Aufbereitung von Biogas auf Erdgasqualität und Biogasleitungen für unaufbereitetes Biogas)	• Zinsgünstiges Darlehen • Höhe des Darlehens beträgt bis zu 100 Prozent der förderfähigen Investitionskosten, i.d.R. max. 10 Mio. Euro pro Vorhaben
· Projektträger Jülich (PTJ)	**Klimaschutzinitiative - Klimaschutzprojekte in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen** für Kommune; Öffentliche Einrichtung; Verband/Vereinigung (Stand Mai 2010)	Auf der Grundlage des „Integrierten Energie- und Klimaschutzprogramms der Bundesregierung“ (IEKP) Förd4erung der Erschließung kostengünstiger Effizienzpotentiale und Emissionsminderungen in Kommunen sowie Modellprojekte, die regional wie bundesweit als Vorbild dienen; Förderung von Klimaschutzkonzepten und Teilkonzepten sowie die beratende Begleitung bei der Umsetzung („Klimaschutzmanager“), Anwendung von Klimaschutztechnologien bei der Stromnutzung mit geringer Wirtschaftlichkeitsschwelle, Modellprojekte mit dem Leitbild der CO 2-Neutralität	• Zuschuss • Bei Klimaschutzkonzepten bis zu 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben • Für Anwendung von Klimaschutztechnologien bis zu 25 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bei einem Fördervolumen von mindestens 3.000 Euro • Erstellung von Konzepten für Modellprojekte bis zu 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben und für die Umsetzung von Einzelvorhaben bis zu 60 Prozent der nachgewiesenen Mehrkosten für den Klimaschutz
· Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)	**Klimaschutzinitiative - Mini-KWK-Anlagen** für Unternehmen; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Privatperson; Verband/Vereinigung	BMU fördert auf der Grundlage des „Integrierten Energie- und Klimaschutzprogramms der Bundesregierung“ (IEKP) die Neuerrichtung von Mini-KWK-Anlagen im Leistungsbereich bis einschließlich 50 kWel; Ziel: Anreize für die Marktentwicklung und zur Erschließung der KWK-Potenziale schaffen	• Zuschuss • Basisförderung und Bonusförderung für Anlagen mit besonders geringen Schadstoffemissionen • Höhe der Förderung ist abhängig von der Leistung und der Nutzungsdauer der Anlage
• Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)	**Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWK)** für Unternehmen; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Privatperson; Verband/Vereinigung (Stand Dezember 2008)	Fördert Erhalt, die Modernisierung und den Ausbau von KWK-Anlagen, die Markteinführung der Brennstoffzelle sowie den Neu- und Ausbau von Wärmenetzen, in die Wärme aus KWK-Anlagen eingespeist wird; Ziel: Anteil an der Stromerzeugung aus Kraft-Wärme-Kopplung in der Bundesrepublik Deutschland auf 25 Prozent zu erhöhen	• Anteil an der Stromerzeugung aus Kraft-Wärme-Kopplung in der Bundesrepublik Deutschland auf 25 Prozent zu erhöhen • Höhe des Zuschlags richtet sich nach der Art der Anlage und dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme

• Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) • KfW Bankengruppe	**Maßnahmen zur Nutzung erneuerbarer Energien im Wärmemarkt (Marktanreizprogramm)** für Unternehmen; Kommunen; Öffentliche Einrichtung; Privatperson; Verband/Vereinigung (Stand Mai 2010)	BMU fördert die Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien im Wärmemarkt; Mitfinanziert wird die Errichtung und Erweiterung von: Solarkollektoranlagen, Anlagen zur Verbrennung von fester Biomasse für die thermische Nutzung und für die kombinierte Wärme- und Stromerzeugung, effizienten Wärmepumpen, Anlagen zur Nutzung der Tiefengeothermie, Nahwärmenetzen, die mit Wärme aus erneuerbaren Energien gespeist werden, sowie besonders innovative Technologien zur Wärme- und Kälteerzeugung aus erneuerbaren Energien in Deutschland. Ziel: Investitionsanreize den Absatz von Technologien der erneuerbaren Energien im Wärmemarkt zu stärken	• Die Förderung erfolgt durch Investitionszuschüsse (BAFA) oder im Rahmen des KfW-Programms Erneuerbare Energien als Tilgungszuschuss zur vorzeitigen teilweisen Tilgung von langfristigen zinsgünstigen Darlehen
• Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e.V. (FNR)	**Nachwachsende Rohstoffe** für Unternehmen; Forschungseinrichtung; Kommunen (Stand Dezember 2008)	Förderung von Forschungs-, Entwicklungs- und Demonstrationsvorhaben im Bereich der nachwachsenden Rohstoffe, um zur Schonung endlicher fossiler Rohstoffe und damit zum Umweltschutz beizutragen	• Zuschuss • Höhe der Förderung richtet sich nach dem FuEuI[3]-Gemeinschaftsrahmen und darf die für das Vorhaben errechnete Beihilfenintensität nicht übersteigen: 100 Prozent bei Grundlagenforschung, • 50 Prozent bei industrieller Forschung, • 25 Prozent bei experimenteller Entwicklung; • Bei einer Förderung von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft wird eine angemessene Eigenbeteiligung von mind. 50 Prozent erwartet
• Sächsische Aufbaubank - Förderbank - (SAB)	**Energetische Sanierung von Wohnraum** für Unternehmen; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Privatperson; Verband/Vereinigung (Stand April 2010)	Land Sachsen fördert Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Wohngebäuden auf der Grundlage einer energetischen Bewertung; Mitfinanziert werden Investitionen zur Verbesserung der Wärmedämmung, zur Nutzung erneuerbarer Energien und zur Verbesserung der Effizienz der Energienutzung	• Darlehen • Höhe des Darlehens beträgt bis zu 90 Prozent der Ausgaben, jedoch maximal 50.000 Euro je Wohneinheit • Darlehenshöhe muss mindestens 5.000 Euro betragen • Zuschuss für die notwendige energetische Bewertung beträgt bis zu 100 Prozent der für die Bewertung erforderlichen Ausgaben, jedoch maximal 500 Euro je Wohngebäude
• Sächsische Aufbaubank - Förderbank - (SAB)	**Energieeffizienz und Klimaschutz** für Unternehmen; Forschungseinrichtung; Hochschule; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Privatperson; Verband/Vereinigung (Stand Dezember 2009)	Freistaat Sachsen fördert Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz, zur Nutzung erneuerbarer Energien, zur Entwicklung innovativer Energietechniken, zur Minderung verkehrsbedingter Immissionen und zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Anlagen	• Zuschusses • Höhe der Förderung ist abhängig von der Art der Maßnahme und des Antragstellers und beträgt maximal 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben • Ab einem Subventionswert von 40.000 Euro wird die Zuwendung für Investitionen als Kombination von Zuschuss und zinsverbilligtem Darlehen im Verhältnis 3:1 ausgereicht

• Sächsische Aufbaubank - Förderbank - (SAB); • RKW Sachsen GmbH; • Ellipsis Gesellschaft für Unternehmensentwicklung mbH	**Mittelstandsförderung- Umweltmanagement** für Unternehmen; Kommune; Verband/Vereinigung (Stand Februar 2010)	Freistaat Sachsen fördert im Rahmen der Richtlinien zur Mittelstandsförderung die Einführung von Umweltmanagementsystemen in kleinen und mittleren Unternehmen (KMU)	• Zuschusses • Validierung/Zertifizierung bis zu 50 Prozent der Ausgaben, maximal 5.000 Euro • Gruppenprojekte bis zu 50 Prozent der Ausgaben, maximal 26.000 Euro, bei Beteiligungen bis zehn KMU maximal 20.000 Euro • Workshops und Beratungen bis zu 30 Prozent der Ausgaben, maximal 240 Euro je Tagewerk und maximal 20 Tagewerke innerhalb von drei Jahren
• Exekutivagentur für Wettbewerb und Innovation (EACI); Europäische Kommission	**Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (CIP)** – Spezifisches Programm „Intelligente Energie – Europa II“ für Unternehmen; Forschungseinrichtung; Hochschule; Kommune; Öffentliche Einrichtung; Verband/Vereinigung	Das Programm ist auf Marktverbreitung (Promotion, Best Practice Maßnahmen) und Durchsetzung von bereits marktfähigen und erprobten Techniken ausgerichtet. „Intelligente Energie – Europa II“ gliedert sich in drei Teilbereiche: 1. Energieeffizienz und rationelle Nutzung von Energie 2. Neue und erneuerbare Energiequellen 3. Energie im Verkehrswesen	• finanzielle Beitrag der EU zu Finanzhilfen erfolgt als Erstattung der förderfähigen Kosten mit gewissen Höchstgrenzen • Projekte zur Werbung und Informationsverbreitung: bis zu 75 Prozent der gesamten förderfähigen Kosten. • Förderung im Rahmen der ELENA-Fazilität: bis zu 90 Prozentder gesamten förderfähigen Kosten. • Maßnahmen mit Normungsgremien: bis zu 95 Prozent der gesamten förderfähigen Kosten. • Zusätzliche Kosten für konzertierte Aktionen mit Mitgliedstaaten und anderen Teilnehmerländern werden zu 100 Prozent übernommen.

[1] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
[2] Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
[3] Forschung, Entwicklung und Innovation

Liste wesentlicher Akteure der Stadt Leipzig

Stadt Leipzig	
	Stadtplanungsamt
	Stadtplanungsamt / SEKO
	Liegenschaftsamt / Liegenschaftsdienst
	Liegenschaftsamt / Grundstücksverkehr
	Hochbauamt
	Amt für Umweltschutz
	Amt für Umweltschutz, Untere Immissionsschutzbehörde
	Amt für Umweltschutz, Untere Wasserbehörde
	Verkehrs- und Tiefbauamt / Mobilität
	Verkehrs- und Tiefbauamt / Stadtbeleuchtung
	Amt für Wirtschaftsförderung
	Amt für Geoinformation und Bodenordnung
	Amt für Bauordnung und Denkmalpflege
	Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung
	Rechtsamt
	Schulverwaltungsamt
	Amt für Sport
	Amt für Statistik und Wahlen (Abteilung Stadtforschung)
	Amt für Stadtgrün und Gewässer
	Stadtkämmerei
	Ref. Beteiligung / Konzessionsverträge
	Hauptamt Abt. Gebäudedienstleistungen
	Ordnungsamt Kfz-Zulassung
	Ordnungsamt
	Branddirektion Verwaltung
	Kulturamt Bauinvestition
	Sozialamt Soziale Wohnhilfen
	Ref. Kommunikation
	Jugendamt
Städtische Einrichtungen und Unternehmen	
	Stadtwerke Leipzig GmbH
	Stadtwerke Leipzig Netz GmbH
	KWL Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH
	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB)
	Stadtreinigung Leipzig
	Leipziger Messe GmbH
	Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft

Sonstige Einrichtungen und Unternehmen	
	Verbundnetz Gas AG (VNG)
	enviaM
	Landesdirektion Leipzig (Referat 44) - Immissionsschutz
	MITGAS Mitteldeutsche Gasversorgung GmbH
	Staatsbetrieb SIB Leipzig I
	Staatsbetrieb SIB Leipzig II
	Förderverein Umweltinformationszentrum Leipzig UiZ e.V.
	Veolia Wasser
	Veolia Verkehr Service Ost GmbH
	Veolia Umweltservice Ost GmbH & Co. KG Betrieb Leipzig
	Sächsische Energieagentur - SAENA GmbH
Universität, Institute	
	Universität Leipzig, Institut für Umwelt- und Planungsrecht
	HTWK Leipzig, Fakultät Maschinen- und Energietechnik
	Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL)
	Leipziger Institut für Energie GmbH (IE)
	Deutsches BiomasseForschungsZentrum gemeinnützige GmbH
	Deutsch-Russisches Institut für Energiepolitik und Energiewirtschaft e.V.
	Fraunhofer-Zentrum für Mittel- und Osteuropa MOEZ
	Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung GmbH - UFZ
	Sächsische Landesstiftung Natur und Umwelt - Akademie Außenstelle Leipziger KUBUS
Interessenverbände Wirtschaft	
	Industrie- und Handelskammer Leipzig (IHK)
	Sächsische Brennstoff- und Mineralölhandelsverband e.V.
	Architektenkammer Sachsen
	VSWG Verband Sächsischer Wohnungsgenossenschaften e.V.
	Handwerkskammer zu Leipzig-Umweltzentrum
	Deutscher Mieterbund, Mieterverein Leipzig e.V.
	Sächsischer Bauindustrieverband e.V.
	Schornsteinfeger- Innung Leipzig
	Verbraucherzentrale Sachsen
lokale Umwelt- und Naturschutzgruppen	
	Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V.
	NABU OG Wildwuchs Leipzig
	Klima-Allianz Leipzig (c/o Ökolöwe)
	Haus & Grund Leipzig Haus,- Wohnungs- und Grundeigentümer-Verien Leipzig und Umgebung e.V.

	Leipziger Agenda 21
	Umweltinstitut Leipzig e.V.
	Solar City Leipzig e.V.
	Beauftragter für Glaube, Naturwissenschaft und Umwelt in der Evangelisch-Lutherischen Landeskirche Sachsens
Verkehr (weitere)	
	ADFC Leipzig e.V.
	VCD-Landesverband Elbe-Saale
	Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)
	DB Regio Südost
	Flughafen Leipzig/Halle GmbH
	Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e. V.
	Taxi-Genossenschaft Leipzig e.G.
	Amazon-Logistikzentrum
	DHL Hub Leipzig
Industrie und Gewerbe	
	seecon Ingenieure GmbH
	Energiecontracting Heidelberg AG *
	COFELY Deutschland GmbH **
	Halberg Guss Leipzig Produktions GmbH i.I.
	Georg Fischer GmbH
	Radeberger Gruppe KG Leipziger Brauhaus zu Reudnitz
	Porsche Leipzig GmbH
	BMW AG Werk Leipzig
	Kirow
	TAKRAF GmbH
	Kugel- und Rollenlagerwerk Leipzig
	Giesecke & Devrient GmbH, Wertpapierdruckerei Leipzig
	Polygraph Leipzig - Komponenten- und Gerätebau GmbH
	Siemens AG
	HeiterBlick
	Deutsche Telekom AG
	Mitteldeutsche Verkehrsverbund
	DB Netz
	Veolia Verkehr Regio Ost
	Mitteldeutsche Regiobahn
	Amazon-Logistikzentrum
	Messe Leipzig
	BioPlanta GmbH

	Leipziger Arzneimittelwerk - Betriebsstätte der RIEMSER Arzneimittel AG
	Kunststoff-Zentrum in Leipzig gGmbH
	ZITEC Industrietechnik GmbH-Branch Leipzig
Bürger	
	Stiftung "Bürger für Leipzig"
	Bürgervereine verschiedener Stadtteile unter: http://www.leipzig.de/de/buerger/politik/buergerbeteilig/vereine/06803.asp