

## A8 Stadtentwicklung & Verkehr

Antragsteller\*in: Judith Bach (Vorstand)

Tagesordnungspunkt: 1.4. Kapitel 2 - Stadtentwicklung & Verkehr

### Text

1       Stadtentwicklung und Verkehr

2

3       Stadtentwicklung

4

5       Für uns ist es wichtig, dass sich eine nachhaltige Stadtentwicklung an den  
6       Bedürfnissen von Einwohner\*innen und Aufenthaltsqualität orientiert, auf neue  
7       Flächenversiegelungen verzichtet und ökologische Bauweisen konsequent einsetzt.

8       Wir wollen in der Stadtentwicklung neue Wege gehen. Nach Jahrzehnten, in denen  
9       das Leitbild der autogerechten Stadt die Planung bestimmt hat, setzen wir in  
10      Zukunft auf eine Stadtentwicklung, die die Bedürfnisse der Bürger\*innen nach  
11      Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Mittelpunkt stellt, dafür die benötigten  
12      Räume schafft und Mobilität integriert denkt.

13      In diesem Sinn wünschen wir uns gemischte Quartiere mit Wohnen, Arbeiten,  
14      Einkaufen und Kultur- und Sportangeboten, die Verkehr durch kurze Wege  
15      reduzieren. Dazu gehört auch, den Zugang zu Grünflächen für möglichst viele  
16      Lübecker\*innen mit wenigen Minuten Fußweg.

17      Der Lübecker Wohnungsmarkt ist sehr angespannt, vor allem mehr bezahlbarer  
18      Wohnraum sowie Sozialwohnungen werden dringend benötigt. Wohnen ist aktuell die  
19      zentrale soziale Frage der Stadt. Wir werden daher dafür sorgen, dass in Lübeck  
20      in den kommenden Jahren der Wohnraum geschaffen wird, den wir zur Deckung des  
21      Bedarfs benötigen. Da uns kommunal kaum Instrumente der Mietregulierung zur  
22      Verfügung stehen, ist dies der wichtigste Weg, um nachhaltig für Entspannung auf  
23      dem Wohnungsmarkt zu sorgen.

24

25

26      Leitlinien der Stadtplanung

27

28      Wir wollen in Lübeck so viele Lebens- und Naturräume sowie landwirtschaftliche  
29      Flächen bewahren wie möglich und den Flächenverbrauch auf das Nötigste  
30      beschränken. Unser Ziel ist es, den benötigten Wohnraum vollständig ohne  
31      Neuversiegelung von Flächen im Außenbereich zu schaffen. Stattdessen nutzen wir  
32      konsequent die vorhandenen Potentiale durch Nachverdichtung und Nutzung von

33 Leerstand in der Stadt. Hierzu zählen vor allem brachliegende Flächen,  
34 Baulücken, ehemalige Gewerbegebiete und Leerstand in ehemaligen  
35 Einzelhandelsflächen in den Obergeschossen in der Innenstadt. Zur besseren  
36 Erschließung dieser Potentiale wollen wir ein Leerstandskataster, ein  
37 Aufstockungs- und ein Flächenmanagementkataster veröffentlichen und regelmäßig  
38 aktualisieren.

39  
40 Zudem wollen wir die knappen Flächen möglichst effizient zur Schaffung neuen  
41 Wohnraums nutzen und uns dabei auf Geschosswohnungsbau und Reihenhäuser  
42 fokussieren. Neue Baugebiete für freistehende Einfamilienhäuser lehnen wir daher  
43 ab. Wir unterstützen stattdessen Nachverdichtung in den bestehenden Siedlungen.  
44 Zudem erleben wir in Lübeck gerade - auch ausweislich des Wohnungsmarktberichtes  
45 der Verwaltung - einen Generationenwechsel, durch den viele bestehende  
46 Einfamilienhäuser auf den Markt kommen und für Suchende in diesem Segment  
47 ausreichend viele Gelegenheiten bieten.

48 Auch in der Planung neuer Wohngebiete wollen wir die Voraussetzungen schaffen,  
49 um motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Hierzu zählen eine gute  
50 Anbindung an den ÖPNV und den Umweltverbund und eine Überarbeitung der  
51 Stellplatzverordnung. Während wir feste Vorgaben für Car-Sharing, E-  
52 Ladestationen und überdachte Fahrrad- und Lastenrad Stellplätze vorsehen, wollen  
53 wir die Vorgaben für PKW-Stellplätze je Wohneinheit sukzessive reduzieren, auch  
54 um Baukosten und damit auch Miethöhen zu reduzieren. Stellplätze wollen wir  
55 bevorzugt am Rand der neuen Quartiere ansiedeln, um innerhalb der Siedlungen  
56 Platz und Aufenthaltsräume zu schaffen.

57 In der stadtplanerischen und architektonischen Gestaltung von neuen und  
58 bestehenden Quartieren gilt für uns die Devise "Qualität vor Quantität". Den  
59 Welterbe- und Gestaltungsbeirat wollen wir daher erhalten, dieser sorgt für  
60 verbesserte Architektur und Baukultur. Essentiell ist für uns auch eine aktive  
61 und zielgerichtete Beteiligung der Bürger\*innen, zum Beispiel in Form von  
62 Workshops für quartiersbezogene Rahmenentwicklungspläne.

### 63 Städtische Flächen und Erbbau

64 Wir wollen auch langfristig die Lübecker Stadtentwicklung bestmöglich gestalten  
65 können und halten kommunales Flächeneigentum für ein wichtiges Instrument, um  
66 eine aktive Wohnungs-, Wirtschafts- und Ansiedlungspolitik betreiben zu können.  
67 Daher wollen wir den Verkauf von städtischen Flächen deutlich reduzieren und  
68 langfristig ganz einstellen. Stattdessen wollen wir zunehmend dazu übergehen,  
69 Wohn- und Gewerbeflächen in städtischem Eigentum zu belassen und sie nur  
70 zeitweise Privaten zur Nutzung zu überlassen, etwa im Erbbau.

71  
72 Lübeck ist die Kommune in Deutschland mit den meisten im Erbbau herausgegebenen  
73 Grundstücken. Aus unserer Sicht ist Erbbau ein sehr sinnvolles Instrument, um  
74

75 auch Menschen Wohneigentum zu ermöglichen, deren Finanzierungsmöglichkeiten  
76 gerade in den frühen Phasen der Familiengründung begrenzt sind. Daher wollen wir  
77 bestehende Erbbaugrundstücke langfristig erhalten und in Zukunft nicht mehr  
78 verkaufen. Die Konditionen für die Verlängerung von bestehenden und die  
79 Herausgabe neuer Erbbauverträge wollen wir so anpassen, dass sie den sozialen  
80 und wohnungspolitischen Zielen des Erbbaurechts auch in Phasen niedriger Zinsen  
entsprechen.

81 Wir befürworten eine aktive Baulandentwicklung und Bodenbevorratungspolitik in  
82 Lübeck. Dabei werden primär Flächen entwickelt, die schon im Eigentum der  
83 Hansestadt sind. Bei Neuentwicklungen im Außenbereich soll eine Entwicklung nur  
84 möglich sein, wenn mindestens 50% des Landes im Zwischenerwerb an die Stadt  
85 veräußert werden.

### 86 Wohnen

87 Die in Lübeck herrschende Wohnungsknappheit und Mietendruck lassen sich  
88 langfristig nur durch die Schaffung von ausreichend neuem Wohnraum beheben.  
89 Daher ist es unser Ziel, in den kommenden Jahren diesen Bedarf durch ausreichend  
90 Neubau zu erfüllen, wobei wir uns für die Höhe des Bedarfs an den jeweils  
91 aktuellen Schätzungen des Wohnungsmarktberichtes orientieren. Entsprechend  
92 wollen wir über die aktuell geplanten 5.000 neuen Wohneinheiten weitere 1.800  
93 Wohneinheiten bis 2030 schaffen und entsprechende Wohngebiete im neuen  
94 Flächennutzungsplan ausweisen.

95 Wir werden darauf hinwirken, dass dabei ausreichend Wohneinheiten in dem  
96 besonders angespannten Wohnungsmarktsegment mit bezahlbaren 1-2 Zimmer-Wohnungen  
97 - auch für Studierende - geschaffen werden. Wichtig ist uns, dass wir eine gute  
98 Durchmischung von Wohnraum aller Preisklassen in jedem Stadtteil erreichen.

99 Das Angebot an Wohnraum lässt sich auch verbessern, indem bestehende Flächen  
100 effizienter genutzt werden. Um dies zu erreichen, wollen wir gezielte Angebote  
101 schaffen für Senior\*innen, die im Alter nicht mehr in ihren zu groß, leer und  
102 aufwendig gewordenen Häusern leben möchten, sondern sich passgenauere Wohnformen  
103 wünschen, wie etwa Mehrgenerationenhäuser oder Senior\*innenwohnungen und -WGs.

104 Besonders beunruhigend ist in Lübeck die verfügbare Anzahl an Sozialwohnungen.  
105 Während Sozialverbände für eine Stadt mit der Größe Lübecks rund 12.000  
106 Sozialwohnungen empfehlen, gibt es aktuell in Lübeck nur rund 8.000, die mittel-  
107 und langfristig stark sinken werden, da mehr Wohnungen aus der Sozialbindung  
108 herausfallen werden als neue Sozialwohnungen gebaut werden können. Wir streben  
109 deshalb an, den Bestand bis 2025 auf permanent 12.000 Sozialwohnungen zu  
110 steigern, indem Belegungsrechte neu erworben werden, auch unter Nutzung dafür  
111 vorgesehener Programme der Investitionsbank Schleswig-Holstein. Außerdem wollen  
112 wir zusätzliche Sozialwohnungen im mittleren Preissegment (8-10 €/m<sup>2</sup>) schaffen,

113 gefördert durch den sogenannten zweiten Förderweg.

114  
115 Für den Neubau - sofern er denn notwendig ist - sehen wir klimaneutrale  
116 Bauweisen und eine klimaneutrale Energie- und Wärmeversorgung vor. Um das Ziel  
117 der Klimaneutralität schnellstmöglich zu erreichen, ist es deutlich sinnvoller,  
118 klimaneutrale Wärmequellen und eine entsprechende Dämmung jetzt schon in  
119 Neubauten einzubauen als diese dann in ein paar Jahren sehr viel teurer um- und  
120 nachrüsten zu müssen. Klimaneutrale Bauweisen erfordern den Aufbau von  
121 Qualifikationen und Kompetenzen in der Verwaltung und die Erarbeitung von  
122 Planungs-, Material- und Ausschreibungsstandards. Durch Solar- und  
123 Gründachsatzzungen und entsprechende Vorgaben in Bebauungsplänen kann eine  
124 klimaneutrale, bauliche Entwicklung sinnvoll ergänzt werden.

125 **Sanierung**

126 Die Sanierung des Gebäudebestandes und deren klimaneutrale Versorgung mit Wärme  
127 ist eine der zentralen Herausforderungen beim Klimaschutz. Und auch eine, die  
128 erheblich durch lokales Handeln vor Ort entschieden wird.

129  
130 Um energetische Sanierungen zu fördern und zu finanzieren, wollen wir neue  
131 Sanierungsgebiete einrichten, insbesondere dort, wo viel sanierungsbedürftiger  
132 Altbestand vorhanden ist, wie z.B. Marli, Moisling, Schlutup. In den  
133 ausgewiesenen Sanierungsgebieten soll es lokal zugeschnittene Vorgaben  
134 energetischer Mindeststandards geben, die für die finanzielle Förderung  
135 einzuhalten sind.

136  
137 Darüber hinaus wollen wir Sanierungskonzepte mit Beratung und Förderung von  
138 sanierungsbedürftigen Häusern und Gebäudetypen mit flexibler Nutzung für  
139 Privatnutzung und Vermietung auch außerhalb der Sanierungsgebiete erstellen, wie  
140 beispielsweise für Gründerzeithäuser oder Siedlungshäuser in den klassischen  
141 Siedlungsgebieten der Stadt. Besondere technische und finanzielle  
142 Herausforderungen stellen sich bei der Sanierung von Denkmälern. Aus diesem Grund  
143 wollen wir hierfür bessere Informationsangebote bereitstellen und Möglichkeiten  
144 zur Förderung aus kommunalen Mitteln entwickeln.

145 Kommunen haben in unseren Augen eine Vorbildfunktion beim Klimaschutz, so dass  
146 wir uns in Lübeck bei der energetischen Sanierung der städtischen Liegenschaften  
147 ein Beispiel an den sehr viel umfangreicher Anstrengungen des Landes nehmen  
148 wollen. Wir werden uns für ein deutlich höheres Sanierungstempo mit zusätzlichen  
149 Investitionen einsetzen, das darauf ausgerichtet ist, auch in diesem Bereich die  
150 Lübecker Klimaziele zu erreichen. Entsprechend wollen wir auch bei städtischen  
151 Gebäuden auf den Einbau von fossilen Heizungen verzichten.

152

153

154 **Verkehr**

155 Unsere Verkehrspolitik orientiert sich sowohl am Leitbild einer klimaneutralen  
156 und sozialgerechten Verkehrswende als auch an der Steigerung der Lebens- und  
157 Aufenthaltsqualität. Wir wollen klimaneutrale Mobilitätsformen fördern und  
158 klimaschädliche Investitionen sukzessive auf 0 reduzieren. Wir werden uns auch  
159 weiterhin dafür einsetzen, dass wir als Kommune die Möglichkeit bekommen, Tempo  
160 30 Zonen ausweiten zu können.

161 Wir streben in Anlehnung an das Stadtentwicklungsszenario D höhere Anteile für  
162 den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fuß) an, als aktuell den verkehrlichen  
163 Planungen in Lübeck zugrunde liegt. Entsprechend müssen die Anstrengungen gerade  
164 beim Ausbau des ÖPNV, der Fußwege und der Fahrradinfrastruktur deutlich erhöht  
165 und gegenüber Investitionen für den motorisierten Individualverkehr priorisiert  
166 werden.

### 167 ÖPNV

168 Der wichtigste Ansatzpunkt zur Verbesserung des Stadtverkehrs Lübeck betrifft  
169 die Verbesserung des Angebotes, also die Ausweitung und Optimierung des  
170 Liniennetzes, und eine deutliche Verbesserung der Taktfrequenz durch einen 10-  
171 Minuten-Takt auf den Hauptachsen und Taktverbesserungen Abends und am  
172 Wochenende. Wir wünschen uns eine verbesserte Abstimmung der Linien in einem  
173 sogenannten Integralen Taktfahrplan (ITF) und die Einführung von weiteren  
174 Radiallinien als Ergänzung zum sternförmigen Netz mit der Innenstadt im Zentrum.  
175

176 Daneben werden wir uns auch weiterhin für attraktive Preise einsetzen. Nachdem  
177 bereits in den Außenbezirken die Preise deutlich reduziert wurden, fordern wir  
178 dasselbe auch für die inneren Bezirke. Als Ergänzung wünschen wir uns einen  
179 digitalen Tarif, der App- und GPS-basiert sehr komfortabel den Preis gemäß der  
180 tatsächlich gefahrenen Luftlinienentfernung berechnet. Langfristig wünschen wir  
181 uns einen umlagefinanzierten ÖPNV. Wir begrüßen in diesem Zusammenhang einen  
182 umlagefinanzierten ÖPNV für Tourist:innen ("Unbeschwert unterwegs") und fordern  
183 eine Ausweitung auf das Lübecker Stadtgebiet. Das bundesweite 49€-Ticket ist ein  
184 wichtiger Schritt, der den Diskurs zur Umlagefinanzierung vorangebracht hat und  
185 das Tarifsystem für Vielfahrer:innen deutlich vereinfacht und vergünstigt.

186 Eine deutliche Aufwertung des ÖPNV erwarten wir auch durch die Ausweitung des  
187 Angebotes in den Nachtstunden und Außenbezirken durch mehr an schlussorientierten  
188 On-Demand-Verkehr und die Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen durch z.B.  
189 Optimierung der Ampelanlagen, zusätzliche Busspuren und den Umbau von  
190 Busbuchten. Ebenso wollen wir die Vernetzung zwischen den verschiedenen  
191 Verkehrsmitteln (Fahrrad/Carsharing/Fußverkehr/Bus/Bahn) vor allem an den  
192 bestehenden Bahnhaltestellen und wichtigen Busknotenpunkten optimieren und die  
193 Fahrpläne besser aufeinander abstimmen.

194 Wir stehen der Wiedererrichtung einer Straßenbahn in Lübeck grundsätzlich sehr  
195 positiv gegenüber und sehen hier viele potentielle Vorteile. Entsprechend sind  
196 wir gespannt auf die Ergebnisse der Potentialanalyse und machen unsere  
197 Unterstützung von deren Ergebnissen und Fakten abhängig.

### 198 Fahrradverkehr

199 Ausbau und Verbesserung der Fahrradinfrastruktur ist nach seit Jahren  
200 anhaltendem Stillstand ein Schwerpunkt unserer politischen Arbeit. Um Lübecks  
201 Rückstand gegenüber vielen vergleichbaren Städten aufzuholen, wollen wir eine  
202 Investitionsoffensive für Neu- und Umbau von Radwegen, die mindestens dem ERA-  
203 Standard entsprechen, beginnend auf den zentralen Fahrradachsen umsetzen. Dies  
204 beinhaltet, wo dies sinnvoll und angebracht ist, die Überplanung des gesamten  
205 Straßenraums, insbesondere des ruhenden und fahrenden Autoverkehrs, um den  
206 notwendigen Platz für den Fahrradverkehr zu schaffen.. Unser Ziel dafür ist es,  
207 die Kapazitäten so aufzubauen, dass wir imstande sind, mindestens 20 Kilometer  
208 Fahrradwege pro Jahr im ERA Standard zu bauen/sanieren.

209 Zusätzlich werden wir einen sicherheitsorientierten Umbau der kritischen  
210 Verkehrsknotenpunkte und Unfallschwerpunkte für Fahrradfahrer\*innen anstoßen,  
211 wie etwa den Lindenplatz, Mühlentorteller oder Gustav-Radbruch-Platz. Die nach  
212 Jahren des Verfalls jüngst gestartete Sanierung der bestehenden Radinfrastruktur  
213 wollen wir ausweiten und beschleunigen.

216 Für eine ganzjährig und ganztägig sichere Fahrt, müssen Reinigung und  
217 Winterdienst für Radwege verbessert werden.

218 Die Stellflächen für Fahrräder und Lastenräder im öffentlichen Raum wollen wir  
219 deutlich ausbauen und um überdachte Stellflächen und Fahrradparkhäuser ergänzen.  
220 Vor allem für teure Fahrräder und E-Bikes ist an neuralgischen Orten  
221 ausreichender Schutz vor Diebstahl und Vandalismus nötig.

222 Um den Fahrradverkehr zu fördern, wollen wir außerdem ein Fahrradverleihsystem  
223 in Lübeck einführen. Um die Fehler der E-Scooter-Verleihsysteme nicht zu  
224 wiederholen, setzen wir uns für eine kluge Regulierung ein und unterstützen  
225 dafür auch eine Förderung aus dem städtischen Haushalt.

227 Kleingewerbe und Familien wollen wir durch Einrichtung eines Förderprogrammes  
228 für Lastenräder unterstützen.

### 229 Fußverkehr

231 Investitionen zur Sanierung und Schaffung eines durchgehend barrierefreien  
232 Fußgängerwegenetzes sind uns ein zentrales Anliegen und unentbehrlich für  
233 Mobilität und Teilhabe von Kindern und von Bevölkerungsgruppen, deren

234 Beweglichkeit ohnehin schon eingeschränkt ist. Dazu zählen auch sichere  
235 Querungsmöglichkeiten sowie sogenannte Gehwegnasen, die es Fußgänger\*innen  
236 baulich ermöglichen, an parkenden Autos vorbei den Verkehr einzusehen, bevor sie  
237 die Straße überqueren.

238  
239 Zum Schutz von Fußgänger\*innen setzen wir uns sowohl für bauliche Lösungen ein,  
240 etwa bauliche Trennungen von Rad- und Fußwegen oder einen Streifen geschnittenes  
241 Pflaster in Kopfsteinpflasterstraßen, damit es dort keinen Grund für  
242 Fahrradfahrer\*innen gibt, auf dem Gehweg zu fahren. Wir wünschen uns aber auch  
243 eine Informations- und Öffentlichkeitskampagne für ein rücksichtsvolles  
244 Miteinander, auch in verkehrsberuhigten und Spielstraßen.

### 245 Carsharing

246  
247 Carsharing ist ein bedeutender Ansatzpunkt zur Reduzierung des stehenden  
248 motorisierten Individualverkehrs, denn ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt im  
249 Durchschnitt acht private PKWs. Wir wollen daher das Carsharing-Angebot durch  
250 das Bereitstellen von deutlich mehr und attraktiven Stellplätzen konsequent  
251 erhöhen. Dazu zählt auch die Umwidmung von öffentlichen Parkplätzen in  
252 Carsharing-Parkplätze und die sukzessive Ausstattung der Carsharing-Plätze mit  
253 E-Ladesäulen.

### 254 Motorisierter Individualverkehr

255  
256 Wir freuen uns sehr, dass die Bürgerschaft in der vergangenen Periode einstimmig  
257 den "Rahmenplan Innenstadt" verabschiedet hat, der - mit umfangreicher  
258 Bürger\*innenbeteiligung erarbeitet - sehr viele Verbesserungen für die Lebens-  
259 und Aufenthaltsqualität in der Altstadt vorsieht, unter anderem durch  
260 Unterbindung des reinen Durchgangsverkehrs. In der Beckergrube ist diese  
261 Neuregelung bereits umgesetzt und ein Wettbewerb für deren Neugestaltung  
262 durchgeführt worden. Wir werden uns dafür einsetzen, das Umsetzungstempo zu  
263 erhöhen und Durchgangsverkehre auch an anderen Stellen der Innenstadt zu  
264 unterbinden. Eine mittelalterliche Innenstadtinsel und Welterbe sollte nicht als  
265 Abkürzungsstrecke zweckentfremdet werden.

266 Im Rahmenplan Innenstadt ist auch eine stetige Verringerung von Parkplätzen in  
267 der Innenstadt enthalten. Wir wollen diese Reduzierung fortführen. Außerhalb der  
268 Innenstadt setzen wir uns für die Einführung von Anwohnerparkzonen ein, wo  
269 Parkraum besonders knapp ist, wie etwa rund um den Hauptbahnhof. Im Vergleich zu  
270 vergleichbaren Städten sind Parkgebühren noch sehr niedrig, so dass wir  
271 Erhöhungen nutzen werden, um Klimaschutzmaßnahmen zu finanzieren.

272  
273 Ein Beitrag des motorisierten Individualverkehrs zur Reduzierung der CO2-  
274 Emissionen wird durch die Umstellung auf E-Autos erreicht. Um auch  
275 Lübecker\*innen ohne eigenen Parkplatz den Besitz eines elektrischen PKWs zu  
276 ermöglichen, werden wir sicherstellen, dass im öffentlichen Raum in Lübeck

<sup>277</sup> flächendeckend und ausreichend E-Ladesäulen vorhanden sind.