

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

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

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

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

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

Städtische Flächen und Erbbau

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

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

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

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

Wohnen

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

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

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

Besonders beunruhigend ist in Lübeck die verfügbare Anzahl an Sozialwohnungen. Während Sozialverbände für eine Stadt mit der Größe Lübecks rund 12.000 Sozialwohnungen empfehlen, gibt es aktuell in Lübeck nur rund 8.000, die mittel- und langfristig stark sinken werden, da mehr Wohnungen aus der Sozialbindung herausfallen werden als neue Sozialwohnungen gebaut werden können. Wir streben deshalb an, den Bestand bis 2025 auf permanent 12.000 Sozialwohnungen zu steigern, indem Belegungsrechte neu erworben werden, auch unter Nutzung dafür vorgesehener Programme der Investitionsbank Schleswig-Holstein. Außerdem wollen wir zusätzliche Sozialwohnungen im mittleren Preissegment (8-10 €/m²) 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 Gründachsatzungen 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 Denkmalen. 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 umfangreicheren 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.

154 Verkehr

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

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

ÖPNV

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

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

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

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

Fahrradverkehr

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

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

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

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

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

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

Fußverkehr

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

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

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

Carsharing

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

Motorisierter Individualverkehr

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

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

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

277 flächendeckend und ausreichend E-Ladesäulen vorhanden sind.