

A8NEU4 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 mit freistehenden Einfamilienhäusern sehen wir
43 hinsichtlich Flächenverbrauch kritisch. Wir unterstützen stattdessen
44 Nachverdichtung in den bestehenden Siedlungen. Zudem erleben wir in Lübeck
45 gerade - auch ausweislich des Wohnungsmarktberichtes der Verwaltung - einen
46 Generationenwechsel, durch den viele bestehende Einfamilienhäuser auf den Markt
47 kommen und für Suchende in diesem Segment ausreichend viele Gelegenheiten
48 bieten.

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

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

64 Städtische Flächen und Erbbau

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

72

73 Lübeck ist die Kommune in Deutschland mit den meisten im Erbbau herausgegebenen
74

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

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

87 Wohnen

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

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

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

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

113 wir zusätzliche Sozialwohnungen im mittleren Preissegment (8-10 €/m²) schaffen,
114 gefördert durch den sogenannten zweiten Förderweg.
115

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

126 Sanierung

127 Die Sanierung des Gebäudebestandes und deren klimaneutrale Versorgung mit Wärme
128 ist eine der zentralen Herausforderungen beim Klimaschutz. Und auch eine, die
129 erheblich durch lokales Handeln vor Ort entschieden wird.
130

131 Um energetische Sanierungen zu fördern und zu finanzieren, wollen wir neue
132 Sanierungsgebiete einrichten, insbesondere dort, wo viel sanierungsbedürftiger
133 Altbestand vorhanden ist, wie z.B. Marli, Moisling, Schlutup. In den
134 ausgewiesenen Sanierungsgebieten soll es lokal zugeschnittene Vorgaben
135 energetischer Mindeststandards geben, die für die finanzielle Förderung
136 einzuhalten sind.
137

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

146 Kommunen haben in unseren Augen eine Vorbildfunktion beim Klimaschutz, so dass
147 wir uns in Lübeck bei der energetischen Sanierung der städtischen Liegenschaften
148 ein Beispiel an den sehr viel umfangreicher Anstrengungen des Landes nehmen
149 wollen. Wir werden uns für ein deutlich höheres Sanierungstempo mit zusätzlichen
150 Investitionen einsetzen, das darauf ausgerichtet ist, auch in diesem Bereich die
151 Lübecker Klimaziele zu erreichen. Entsprechend wollen wir auch bei städtischen
152 Gebäuden auf den Einbau von fossilen Heizungen verzichten.
153

154 Verkehr 155

156 Unsere Verkehrspolitik orientiert sich sowohl am Leitbild einer klimaneutralen
157 und sozialgerechten Verkehrswende als auch an der Steigerung der Lebens- und
158 Aufenthaltsqualität. Wir wollen klimaneutrale Mobilitätsformen fördern und
159 klimaschädliche Investitionen sukzessive auf 0 reduzieren. Wir werden uns auch
160 weiterhin dafür einsetzen, dass wir als Kommune die Möglichkeit bekommen, Tempo
161 30 Zonen ausweiten zu können.

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

168 **ÖPNV**

169 Der wichtigste Ansatzpunkt zur Verbesserung des Stadtverkehrs Lübeck betrifft
170 die Verbesserung des Angebotes, also die Ausweitung und Optimierung des
171 Liniennetzes, und eine deutliche Verbesserung der Taktfrequenz durch einen 10-
172 Minuten-Takt auf den Hauptachsen und Taktverbesserungen Abends und am
173 Wochenende. Wir wünschen uns eine verbesserte Abstimmung der Linien in einem
174 sogenannten Integralen Taktfahrplan (ITF) und die Einführung von weiteren
175 Radiallinien als Ergänzung zum sternförmigen Netz mit der Innenstadt im Zentrum.
176

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

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

195 Wir stehen der Wiedererrichtung einer Straßenbahn in Lübeck grundsätzlich sehr

196 positiv gegenüber und sehen hier viele potentielle Vorteile. Entsprechend sind
197 wir gespannt auf die Ergebnisse der Potentialanalyse und machen unsere
198 Unterstützung von deren Ergebnissen und Fakten abhängig.

199 Fahrradverkehr

200

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

211

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

217 Für eine ganzjährig und ganztägig sichere Fahrt, müssen Reinigung und
218 Winterdienst für Radwege verbessert werden. Der Winterdienst auf Radwegen mit
219 Baumbestand muss technisch schnellstmöglich auf die Verwendung von Formiaten
220 umgestellt werden, auch wenn damit höhere Kosten verbunden sind.

221 Die Stellflächen für Fahrräder und Lastenräder im öffentlichen Raum wollen wir
222 deutlich ausbauen und um überdachte Stellflächen und Fahrradparkhäuser ergänzen.

223

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

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

230

231 Fußverkehr

232 Investitionen zur Sanierung und Schaffung eines durchgehend barrierefreien
233 Fußwegenetzes sind uns ein zentrales Anliegen und unentbehrlich für Mobilität
234 und Teilhabe von Kindern und von Bevölkerungsgruppen, deren Beweglichkeit
235 ohnehin schon eingeschränkt ist. Dazu zählen auch sichere Querungsmöglichkeiten

236 sowie sogenannte Gehwegnasen, die es Fußgänger*innen baulich ermöglichen, an
237 parkenden Autos vorbei den Verkehr einzusehen, bevor sie 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
277 flächendeckend und ausreichend E-Ladesäulen vorhanden sind.