

## **A8NEU7 Stadtentwicklung & Verkehr**

Antragsteller\*in: Judith Bach (Vorstand)

Tagesordnungspunkt: 1.4. Kapitel 2 - Stadtentwicklung & Verkehr

### **Text**

## **1 Stadtentwicklung und Verkehr**

### **2 Stadtentwicklung**

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

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

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

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

### **22 Leitlinien der Stadtplanung**

23 Wir wollen in Lübeck so viele Lebens- und Naturräume sowie landwirtschaftliche  
24 Flächen bewahren wie möglich und den Flächenverbrauch auf das Nötigste  
25 beschränken. Unser Ziel ist es, den benötigten Wohnraum vollständig ohne

26 Neuversiegelung von Flächen im Außenbereich zu schaffen. Stattdessen nutzen wir  
27 konsequent die vorhandenen Potentiale durch Nachverdichtung und Nutzung von  
28 Leerstand in der Stadt. Hierzu zählen vor allem brachliegende Flächen,  
29 Baulücken, ehemalige Gewerbegebiete und Leerstand in ehemaligen  
30 Einzelhandelsflächen in den Obergeschossen in der Innenstadt. Zur besseren  
31 Erschließung dieser Potentiale wollen wir ein Leerstandskataster, ein  
32 Aufstockungs- und ein Flächenmanagementkataster veröffentlichen und regelmäßig  
33 aktualisieren.  
34

35 Zudem wollen wir die knappen Flächen möglichst effizient zur Schaffung neuen  
36 Wohnraums nutzen und uns dabei auf Geschosswohnungsbau und Reihenhäuser  
37 fokussieren. Neue Baugebiete mit freistehenden Einfamilienhäusern sehen wir  
38 hinsichtlich ihres Flächenverbrauchs kritisch. Wir unterstützen stattdessen  
39 Nachverdichtung in den bestehenden Siedlungen. Zudem erleben wir in Lübeck  
40 gerade - auch ausweislich des Wohnungsmarktberichtes der Verwaltung - einen  
41 Generationenwechsel, durch den viele bestehende Einfamilienhäuser auf den Markt  
42 kommen und für Suchende in diesem Segment ausreichend viele Gelegenheiten  
43 bieten.

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

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

## 59 **Städtische Flächen und Erbbau**

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

67  
68 Lübeck ist die Kommune in Deutschland mit den meisten im Erbbau herausgegebenen  
69 Grundstücken. Aus unserer Sicht ist Erbbau ein sehr sinnvolles Instrument, um  
70 auch Menschen Wohneigentum zu ermöglichen, deren Finanzierungsmöglichkeiten  
71 gerade in den frühen Phasen der Familiengründung begrenzt sind. Daher wollen wir  
72 bestehende Erbbaugrundstücke langfristig erhalten und in Zukunft nicht mehr  
73 verkaufen. Die Konditionen für die Verlängerung von bestehenden und die  
74 Herausgabe neuer Erbbauverträge wollen wir so anpassen, dass sie den sozialen  
75 und wohnungspolitischen Zielen des Erbbaurechts auch in Phasen niedriger Zinsen  
76 entsprechen.

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

## 82 **Wohnen**

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

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

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

100 Besonders beunruhigend ist in Lübeck die verfügbare Anzahl an Sozialwohnungen.  
101 Während Sozialverbände für eine Stadt mit der Größe Lübecks rund 12.000  
102 Sozialwohnungen empfehlen, gibt es aktuell in Lübeck nur rund 8.000, die mittel-  
103 und langfristig stark sinken werden, da mehr Wohnungen aus der Sozialbindung  
104 herausfallen werden als neue Sozialwohnungen gebaut werden können. Wir streben

105 deshalb an, den Bestand bis 2025 auf permanent 12.000 Sozialwohnungen zu  
106 steigern, indem Belegungsrechte neu erworben werden, auch unter Nutzung dafür  
107 vorgesehener Programme der Investitionsbank Schleswig-Holstein. Außerdem wollen  
108 wir zusätzliche Sozialwohnungen im mittleren Preissegment (8-10 €/m<sup>2</sup>) schaffen,  
109 gefördert durch den sogenannten zweiten Förderweg.  
110

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

## 121 **Sanierung**

122 Die Sanierung des Gebäudebestandes und deren klimaneutrale Versorgung mit Wärme  
123 ist eine der zentralen Herausforderungen beim Klimaschutz. Und auch eine, die  
124 erheblich durch lokales Handeln vor Ort entschieden wird.  
125

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

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

141 Kommunen haben in unseren Augen eine Vorbildfunktion beim Klimaschutz, so dass  
142 wir uns in Lübeck bei der energetischen Sanierung der städtischen Liegenschaften  
143 ein Beispiel an den sehr viel umfangreicher Anstrengungen des Landes nehmen  
144 wollen. Wir werden uns für ein deutlich höheres Sanierungstempo mit zusätzlichen  
145 Investitionen einsetzen, das darauf ausgerichtet ist, auch in diesem Bereich die  
146 Lübecker Klimaziele zu erreichen. Entsprechend wollen wir auch bei städtischen

147 Gebäuden auf den Einbau von fossilen Heizungen verzichten.

## 148 **Verkehr**

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

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

161

## 162 **ÖPNV**

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

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

181 Eine deutliche Aufwertung des ÖPNV erwarten wir auch durch die Ausweitung des  
182 Angebotes in den Nachtstunden und Außenbezirken durch mehr an schlussorientierten  
183 On-Demand-Verkehr und die Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen durch z.B.  
184 Optimierung der Ampelanlagen, zusätzliche Busspuren und den Umbau von

185 Busbuchten. Ebenso wollen wir die Vernetzung zwischen den verschiedenen  
186 Verkehrsmitteln (Fahrrad/Carsharing/Fußverkehr/Bus/Bahn) vor allem an den  
187 bestehenden Bahnhaltestellen und wichtigen Busknotenpunkten optimieren und die  
188 Fahrpläne besser aufeinander abstimmen.

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

## 193 **Fahrradverkehr**

194 Ausbau und Verbesserung der Fahrradinfrastruktur ist nach seit Jahren  
195 anhaltendem Stillstand ein Schwerpunkt unserer politischen Arbeit. Um Lübecks  
196 Rückstand gegenüber vielen vergleichbaren Städten aufzuholen, wollen wir eine  
197 Investitionsoffensive für Neu- und Umbau von Radwegen, beginnend bei den  
198 zentralen Fahrradachsen, umsetzen. So sollen die Radwege mindestens den ERA-  
199 Standard erreichen. Dies beinhaltet, wo dies sinnvoll und angebracht ist, die  
200 Überplanung des gesamten Straßenraums, insbesondere des ruhenden und fahrenden  
201 Autoverkehrs, um den notwendigen Platz für den Fahrradverkehr zu schaffen. Unser  
202 Ziel dafür ist es, die Kapazitäten so aufzubauen, dass wir imstande sind,  
203 mindestens 20 Kilometer Fahrradwege pro Jahr durch Neubau und Sanierung in den  
204 ERA Standard zu bringen.

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

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

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

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

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

223

## Fußverkehr

224 Investitionen zur Sanierung und Schaffung eines durchgehend barrierefreien  
225 Fußwegenetzes sind uns ein zentrales Anliegen und unentbehrlich für Mobilität  
226 und Teilhabe von Kindern und Bevölkerungsgruppen, deren Beweglichkeit ohnehin  
227 schon eingeschränkt ist. Dazu zählen auch sichere Querungsmöglichkeiten sowie  
228 sogenannte Gehwegnasen, die es Fußgänger\*innen baulich ermöglichen, an parkenden  
229 Autos vorbei den Verkehr einzusehen, bevor sie die Straße überqueren.

230

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

237

## Carsharing

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

245

246

## Motorisierter Individualverkehr

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

257

258

259

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

260 Parkraum besonders knapp ist, wie etwa rund um den Hauptbahnhof. Im Gegensatz zu  
261 vergleichbaren Städten sind Parkgebühren in Lübeck noch sehr niedrig, so dass  
262 wir Erhöhungen nutzen werden, um Klimaschutzmaßnahmen zu finanzieren.

263  
264 Ein Beitrag des motorisierten Individualverkehrs zur Reduzierung der CO2-  
265 Emissionen wird durch die Umstellung auf E-Autos erreicht. Um auch  
266 Lübecker\*innen ohne eigenen Parkplatz den Besitz eines elektrischen PKWs zu  
267 ermöglichen, werden wir sicherstellen, dass im öffentlichen Raum in Lübeck  
268 flächendeckend und ausreichend E-Ladesäulen vorhanden sind.