

A8NEU10 3. Stadtentwicklung & Verkehr

Gremium: KMV

Beschlussdatum: 26.11.2022

Tagesordnungspunkt: 1.4. Kapitel 2 - Stadtentwicklung & Verkehr

Text

Stadtentwicklung und Verkehr

Stadtentwicklung

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

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

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

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

Leitlinien der Stadtplanung

Wir wollen in Lübeck so viele Lebens- und Naturräume sowie landwirtschaftliche Flächen bewahren wie möglich und den Flächenverbrauch auf das Nötigste

beschränken. Unser Ziel ist es, den benötigten Wohnraum vollständig ohne Neuversiegelung von Flächen im Außenbereich zu schaffen. Stattdessen nutzen wir 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 mit freistehenden Einfamilienhäusern sehen wir hinsichtlich ihres Flächenverbrauchs kritisch. 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 Carsharing, 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 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-, Wirtschafts- 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

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 Bedarfes 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

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, gefördert durch den sogenannten zweiten Förderweg.

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

Sanierung

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

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

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

Kommunen haben in unseren Augen eine Vorbildfunktion beim Klimaschutz, so dass wir uns in Lübeck bei der energetischen Sanierung der städtischen Liegenschaften ein Beispiel an den sehr viel umfangreicheren Anstrengungen des Landes nehmen wollen. Wir werden uns für ein deutlich höheres Sanierungstempo mit zusätzlichen Investitionen einsetzen, das darauf ausgerichtet ist, auch in diesem Bereich die

Lübecker Klimaziele zu erreichen. Entsprechend wollen wir auch bei städtischen Gebäuden auf den Einbau von fossilen Heizungen verzichten.

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 Null 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. Gerade das nächtliche ÖPNV-Angebot wollen wir maßgeblich, insbesondere am Wochenende, verbessern. 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.

Des Weiteren führen E-Scooter immer wieder zu Unmut bei Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Auch aus der Perspektive der Barrierefreiheit sind sie höchst problematisch. Deshalb fordern wir eine Neuorganisation von E-Scootern im öffentlichen Raum durch klare Regelungen, wie etwa die Ausweisung von Abstellzonen.

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, beginnend bei den zentralen Fahrradachsen, umsetzen. So sollen die Radwege mindestens den ERA-Standard erreichen. 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 durch Neubau und Sanierung in den ERA Standard zu bringen.

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.

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 Fußwegenetzes sind uns ein zentrales Anliegen und unentbehrlich für Mobilität und Teilhabe von Kindern und Bevölkerungsgruppen, deren Beweglichkeit ohnehin schon eingeschränkt ist. Dazu zählen auch sichere Quermöglichkeiten 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 unter anderem für bauliche Lösungen ein, etwa bauliche Trennungen von Rad- und Fußwegen oder einen Streifen geschnittenes 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 Gegensatz zu vergleichbaren Städten sind Parkgebühren in Lübeck noch sehr niedrig, so dass wir Erhöhungen nutzen werden, um Klimaschutzmaßnahmen zu finanzieren.

Den Bau von unwirtschaftlichen Parkhäusern durch die KWL sehen wir sehr kritisch und werden diese nur dann unterstützen, wenn diese Verkehre aus den Zentren ziehen und als Mobilitätshub zum Umsteigen auf andere Mobilitäten dienen. Insbesondere in Travemünde, hier gibt es bereits ca. 2.800 Parkplätze für Tagesgäste, so dass ein Parkhaus dort nur an wenigen Tagen im Jahr ausgelastet und damit sehr unwirtschaftlich wäre.

Neben der Schaffung von Anreizen zum Umstieg auf den Umweltverbund durch Push- und Pull-Maßnahmen, spielt auch die Umstellung auf E-Autos eine wichtige Rolle bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen.

Um auch Lübecker*innen ohne eigenen Parkplatz den Besitz eines elektrischen PKWs zu ermöglichen, werden wir sicherstellen, dass im öffentlichen Raum in Lübeck flächendeckend und ausreichend E-Ladesäulen vorhanden sind.