

A8NEU10 3. Stadtentwicklung & Verkehr

Gremium: KMV

Beschlussdatum: 26.11.2022

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-, Wirtschaft- 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 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 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 €/m²) schaffen,
109 gefördert durch den sogenannten zweiten Förderweg.

110
111 Für den Neubau sehen wir klimaneutrale Bauweisen und eine klimaneutrale Energie-
112 und Wärmeversorgung 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 Gründachsatzzungen 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 umfangreicheren 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. Gerade das nächtliche ÖPNV-Angebot wollen wir maßgeblich,
168 insbesondere am Wochenende, verbessern. Wir wünschen uns eine verbesserte
169 Abstimmung der Linien in einem sogenannten Integralen Taktfahrplan (ITF) und die
170 Einführung von weiteren Radiallinien als Ergänzung zum sternförmigen Netz mit
171 der Innenstadt im Zentrum.

172

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

183 Eine deutliche Aufwertung des ÖPNV erwarten wir auch durch die Ausweitung des

184 Angebote in den Nachtstunden und Außenbezirken durch mehr an schlussorientierten
185 On-Demand-Verkehr und die Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen durch z.B.
186 Optimierung der Ampelanlagen, zusätzliche Busspuren und den Umbau von
187 Busbuchen. Ebenso wollen wir die Vernetzung zwischen den verschiedenen
188 Verkehrsmitteln (Fahrrad/Carsharing/Fußverkehr/Bus/Bahn) vor allem an den
189 bestehenden Bahnhaltestellen und wichtigen Busknotenpunkten optimieren und die
190 Fahrpläne besser aufeinander abstimmen.

191
192 Des Weiteren führen E-Scooter immer wieder zu Unmut bei Fußgänger*innen und
193 Radfahrer*innen. Auch aus der Perspektive der Barrierefreiheit sind sie höchst
194 problematisch. Deshalb fordern wir eine Neuorganisation von E-Scootern im
195 öffentlichen Raum durch klare Regelungen, wie etwa die Ausweisung von
196 Abstellzonen.

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

201 **Fahrradverkehr**

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

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

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

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

222 Um den Fahrradverkehr zu fördern, wollen wir außerdem ein Fahrradverleihsystem

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

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

229 **Fußverkehr**

230 Investitionen zur Sanierung und Schaffung eines durchgehend barrierefreien
231 Fußwegenetzes sind uns ein zentrales Anliegen und unentbehrlich für Mobilität
232 und Teilhabe von Kindern und Bevölkerungsgruppen, deren Beweglichkeit ohnehin
233 schon eingeschränkt ist. Dazu zählen auch sichere Querungsmöglichkeiten sowie
234 sogenannte Gehwegnasen, die es Fußgänger*innen baulich ermöglichen, an parkenden
235 Autos vorbei den Verkehr einzusehen, bevor sie die Straße überqueren.
236

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

243 **Carsharing**

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

251

252 **Motorisierter Individualverkehr**

253 Wir freuen uns sehr, dass die Bürgerschaft in der vergangenen Periode einstimmig
254 den "Rahmenplan Innenstadt" verabschiedet hat, der - mit umfangreicher
255 Bürger*innenbeteiligung erarbeitet - sehr viele Verbesserungen für die Lebens-
256 und Aufenthaltsqualität in der Altstadt vorsieht, unter anderem durch
257 Unterbindung des reinen Durchgangsverkehrs. In der Beckergrube ist diese
258 Neuregelung bereits umgesetzt und ein Wettbewerb für deren Neugestaltung
259 durchgeführt worden. Wir werden uns dafür einsetzen, das Umsetzungstempo zu

260 erhöhen und Durchgangsverkehre auch an anderen Stellen der Innenstadt zu
261 unterbinden. Eine mittelalterliche Innenstadtinsel und Welterbe sollte nicht als
262 Abkürzungsstrecke zweckentfremdet werden.

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

270 Den Bau von unwirtschaftlichen Parkhäusern durch die KWL sehen wir sehr kritisch
271 und werden diese nur dann unterstützen, wenn diese Verkehre aus den Zentren
272 ziehen und als Mobilitätshub zum Umsteigen auf andere Mobilitäten dienen.
273 Insbesondere in Travemünde, hier gibt es bereits ca. 2.800 Parkplätze für
274 Tagesgäste, so dass ein Parkhaus dort nur an wenigen Tagen im Jahr ausgelastet
275 und damit sehr unwirtschaftlich wäre.
276

277
278
279 Neben der Schaffung von Anreizen zum Umstieg auf den Umweltverbund durch Push-
280 und Pull-Maßnahmen, spielt auch die Umstellung auf E-Autos eine wichtige Rolle
281 bei der Reduzierung von CO2-Emissionen.
282 Um auch Lübecker*innen ohne eigenen Parkplatz den Besitz eines elektrischen PKWs
283 zu ermöglichen, werden wir sicherstellen, dass im öffentlichen Raum in Lübeck
284 flächendeckend und ausreichend E-Ladesäulen vorhanden sind.