



► Nr. VO/2025/14411  
öffentlich

Lübeck, 07.07.2025

## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Michael Stödter (E-Mail: michael.stoedter@luebeck.de Telefon: 122-6128)

## Chancen und Perspektiven durch alternative Systemansätze zur Straßenbahn

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.07.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.09.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.09.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

Beschluss des Bauausschusses am 18.11.2024 (VO/2024/13418-02):

„Der Bürgermeister wird gebeten, zu berichten (ohne Beteiligung externer Gutachter), welche Möglichkeiten bestehen, um den ÖPNV-Anteil am Modal Split durch alternative Angebote wie einer Regio-S-Bahn mit Nutzung vorhandener Trassen, schienenloser Fahrzeuge, Spurbusse, Gummistraßenbahnen, High-Capacity-Busse, die beispielsweise in Malmö und Trondheim eingesetzten Trambusse (Hersteller Van Hool) oder durch Einsatz von perspektivisch autonom fahrenden Minibussen bzw. Minitaxen zu steigern.“

Der vorliegende Bericht beantwortet die aufgeworfenen Fragestellungen in ausführlicher Form.

### Bericht:

Ein Bus Rapid Transit (BRT) in „Reinform“, wie er in internationalen Best-Practice-Beispielen realisiert und im beigefügten Dokument umfangreich beschrieben wurde, erscheint für Lübeck nur eingeschränkt übertragbar und insgesamt wenig zielführend. Dabei lassen sich viele der Argumente, die im Rahmen der Kieler Trassenstudie zur Ablehnung eines BRT führten, auch auf Lübeck anwenden: Ein zentrales Argument gegen ein vollständiges „echtes“ BRT-System ist die fehlende Förderfähigkeit mit den bewährten bundesweiten Förderinstrumenten. Während der Bund schienengebundene Systeme über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit hohen Fördersätzen unterstützt, fehlt eine vergleichbare Unterstützung für BRT-Projekte. Dass der Gesetzgeber hier so enge Grenzen bezüglich einer Förderung zieht, ist nicht etwa zufällig so: Auch die Kieler Trassenstudie zeigt, dass BRT-Systeme im direkten Vergleich zur Straßenbahnsystemen in mehreren relevanten Kategorien unterlegen sind; besonders hinsichtlich der langfristigen Betriebskosten, Kapazität, Lebensdauer der Fahrzeuge, städtebaulichen Wirkung und Systemakzeptanz.

Hinzu kommt die Gefahr einer Doppelinvestition: In einigen Städten hat sich gezeigt, dass zunächst eingeführte BRT-Systeme mittelfristig doch durch schienengebundene Systeme ersetzt wurden oder aber perspektivisch ersetzt werden sollen, da diese bezogen auf die Aspekte Kapazitäten und Fahrgastwachstum leistungsfähiger sind. Auch dies wurde im Kie-ler Entscheidungsprozess berücksichtigt.

Nichtsdestotrotz können ausgewählte Komponenten eines BRT-Ansatzes durchaus sinnvoll auf Lübeck übertragen werden, wie der gezielte Aufbau einer hochwertigen Businfrastruktur auf besonders stark frequentierten Achsen (Premiumrouten). Hierzu gehören beispielsweise eigenständige durchgängige Busspuren sowie priorisierte Ampelschaltungen zur Verbesserung der Reisezeiten und Pünktlichkeit. Auch größere Fahrzeuge oder eine verbesserte Hal-testelleninfrastruktur – z. B. durchgehend barrierefrei ausgestaltete Kap- und Fahr-bahnrandhaltestellen mit hoher Infrastrukturqualität – könnten die Leistungsfähigkeit, Zuver-lässigkeit und Attraktivität im bestehenden Busverkehrssystem gezielt stärken.

Ein solch selektiver Ansatz wäre im Sinne eines „BRT light“ durchaus denkbar; eingebettet in das Gesamtkonzept des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Hansestadt Lübeck. Damit könnten zwar keine vollständigen Wirkungen eines hochleistungsfähigen Systems wie einer Straßenbahn erzielt werden, aber doch qualitativ spürbare Verbesserungen in bereits heute besonders belasteten Korridoren, beispielsweise entlang der Linie 5, geschaffen werden.

#### **Autonome Kleinbusse – begrenzte Hebelwirkung für die Verkehrswende:**

Autonome Kleinbusse, die auch Teil des Antrags VO/2024/13418-02 waren, gelten vielfach als zukunftsweisende Technologie; ihre tatsächliche Wirkung im Kontext der Verkehrswende ist jedoch stark begrenzt. Die geringe Beförderungskapazität machen sie für nachfragestarke Hauptachsen (z. B. Pendlerströme, Schul- und Universitätsverkehre) ungeeignet. Ihre Einfüh-rung sollte daher auf spezifische Einsatzfelder fokussiert werden, etwa als Zubringer peri-pherer Bereiche oder zugeschnitten auf die Mobilitätsbedürfnisse bestimmter Zielgruppen. Entscheidend ist, dass autonome Kleinbusse als Teil eines integrierten Gesamtsystems ge-dacht werden müssten und nicht rein technologiegetrieben.

#### **Regio-S-Bahn (RSB) – strategisch wichtige Ergänzung:**

Ein modernes RSB-System stellt eine sinnvolle Ergänzung dar, besonders im Pendlerver-kehr. Erste Modellrechnungen zeigen, dass die Entlastungswirkung auf den innerstädtischen ÖPNV jedoch begrenzt bleibt, da die RSB überwiegend neue Fahrgäste anspricht und ein anderes Nachfrageprofil bedient. Aus Sicht der Stadt ist die RSB ein zentraler Baustein zur Erreichung der Modal-Split-Ziele, wenngleich ihre Umsetzung stark von externen Akteur:in-nen wie NAH.SH, DB, Land und Bund abhängig ist. Die Hansestadt Lübeck kann hierbei lediglich vorrangig koordinierend und unterstützend agieren, z. B. durch Flächenbereitstel-lung, Stationsumfeldgestaltung oder Bereitstellung einer guten lokalen ÖPNV-Verknüpfung.

#### **Anlagen:**

1 - Umfangreicher Bericht: Zukunftsfähiger ÖPNV in der Stadt: Straßenbahn, BRT und an-dere Optionen im Vergleich. Chancen und Perspektiven durch alternative Systemansätze zur Straßenbahn.