



Vorlagennummer: 20/0157
Vorlagenart: Bericht öffentlich
Datum: 04.05.2026

Federführend: 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Alexander Stäwen

Änderungen im Busangebot mit Ende der Baumaßnahmen in der Beckergrube zum Fahrplanwechsel 2026/2027

Beratungsfolge:		
11.05.2026	Senat	zur Senatsberatung
18.05.2026	Bauausschuss	zur Kenntnisnahme
26.05.2026	Hauptausschuss	zur Kenntnisnahme
28.05.2026	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Ende 2026 wird die Umgestaltung der Beckergrube fertiggestellt. Mit diesem Bericht sollen die sich aus der Fertigstellung der Beckergrube ergebenden Anpassungen im Busverkehr zum Fahrplanwechsel 2026/2027 dargestellt werden. Hierdurch wird auch der Prüfauftrag gemäß VO/2024/13738-01 (Busverkehr Beckergrube) beantwortet.

Grundlage der Anpassungen ist der in der VO/2024/13416-01 beschlossene 5. Regionale Nahverkehrsplan (5. RNVP) bzw. das darin vorgesehene Zielnetz.

Bericht:

1. Anpassung von Linienverläufen

Buslinien zwischen Gustav-Radbruch-Platz und ZOB/Hauptbahnhof

Die Stadtbuslinien 3, 10, 11, 12, 21, 30, 31, 34, 40 und 50 werden derzeit auf ihrem Laufweg zwischen Gustav-Radbruch-Platz und ZOB/Hauptbahnhof über Falkenstraße – Rehderbrücke – Wahnstraße umgeleitet. Zum Fahrplanwechsel 2026/2027 können diese Buslinien wieder direkt durch die Altstadt fahren und die leistungsintensive Umleitung entfällt.

Die Buslinien 3, 10, 11, 21, 30, 31, 34, 40 und 50 werden dabei in Richtung ZOB/Hauptbahnhof wieder über die Haltestellen Große Burgstraße, Breite Straße, Stadttheater und Schlüsselbuden geführt. In Richtung Gustav-Radbruch-Platz fahren diese Buslinien wie bisher über die Haltestellen in der Königstraße.

Die Buslinie 12 wird abweichend in beiden Richtungen über An der Untertrave und Beckergrube geführt. Damit erhalten die Haltestellen Untertrave und Beckergrube wieder eine Anbindung an den Linienverkehr und die Haltestellen Stadttheater und Breite Straße sind auch aus Richtung ZOB/Hauptbahnhof erreichbar. Dadurch wird die Erschließung verbessert und die Haltestelle Wahnstraße leicht entlastet.

Vor der Baumaßnahme fuhr auch die Regionalbuslinie 335 (Lübeck – Grevesmühlen) über An der Untertrave und Beckergrube. Es soll beim zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger (Landkreis Nordwestmecklenburg) darauf hingewirkt werden, dass diese Buslinie ebenfalls wieder dort verkehrt, um die Haltestelle Wahnstraße weiter zu entlasten.

➔ **Umsetzung** zum Fahrplanwechsel 2026/2027

Buslinien 4 und 41

Mit der gleichzeitigen Sperrung der Beckergrube und der Mühlentorbrücke wurde die ehemalige Linienführung der Buslinie 4 (früher Heiweg – Groß Grönau als Nord-Süd-Linie durch die Innenstadt ohne Bedienung der Haltestelle ZOB/Hauptbahnhof) nicht mehr fahrbar. Die Linie wurde daher in zwei Linien aufgeteilt:

- Linie 4 zwischen ZOB/Hauptbahnhof und Groß Grönau (über Ratzeburger Allee)
- Linie 41 zwischen Gustav-Radbruch-Platz und Heiweg (über Kaufhof)

Mit der Fertigstellung der Beckergrube kann die ursprüngliche Linienführung der Linie 4 zwischen Heiweg und Groß Grönau wieder eingeführt werden. In Richtung Heiweg ist hierfür auf der Altstadtinsel allerdings eine Schleife über die Haltestellen Sandstraße und Königstraße notwendig, da ein direktes Abbiegen von der Wahnstraße (aus Osten kommend) in die Königstraße für Busse nicht möglich ist. Für diese Schleife sind im Abbiegebereich von der Mühlenstraße in die Königstraße Halteverbote zu prüfen.

➔ **Umsetzung** zum Fahrplanwechsel 2026/2027

Buslinie 30

Die Linie 30 befährt neben ihrem „traditionellen“ Linienweg zwischen ZOB/Hauptbahnhof und Travemünde seit dem Fahrplanwechsel Ende 2024 auch den Linienabschnitt zwischen ZOB/Hauptbahnhof und Stephensonstraße. Hierdurch entstand eine Direktverbindung zwischen Travemünde und den Sana-Kliniken sowie dem Hochschulstadtteil.

Seit der Sperrung der Mühlentorbrücke im Dezember 2025 ergibt sich auf dem Berliner Platz ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Da auch die Linie 30 den Berliner Platz durchfährt, ist sie seit dem Fahrplanwechsel von einer erhöhten Verspätungslage betroffen.

Zum Fahrplanwechsel 2026/2027 ist daher eine Auftrennung der Linie 30 vorgesehen. Der Abschnitt ZOB/Hauptbahnhof – Stephensonstraße soll als eigenständige Linie unter der Liniennummer 14 pendeln. Verspätungen aus der Befahrung des Berliner Platzes übertragen sich so nicht mehr in Richtung Travemünde.

➔ **Umsetzung** zum Fahrplanwechsel 2026/2027

2. Neue Tangentiallinie 44 und Anpassung der Linien 15 und 25

Als wichtiges „Versprechen“ des 5. RNVP wird die Etablierung einer direkten, tangential fahrenden Buslinie zwischen St. Jürgen (UKSH, Universität) und St. Gertrud (Marli, Kaufhof) angesehen. Diese Verbindung ist im 5. RNVP aufgrund der im Verkehrsmodell prognostizierten, sehr hohen Nachfrage im 10-Minuten-Takt geplant.

Die betrieblichen Ressourcen, die durch den Entfall der Umleitung Beckergrube eingespart werden, können für einen 30-Minuten-Takt auf der Linie zwischen St. Jürgen und St. Gertrud genutzt werden – ohne dass der Hansestadt Lübeck hierdurch Mehrkosten entstehen. Hierdurch entsteht eine Art „Vorlaufbetrieb“, bis zu einem späteren Zeitpunkt die Taktung der Linie weiter erhöht wird. ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil planen dabei folgendes Konzept:

Linienverläufe Linien 15 und 44

Es wird eine neue Linie 44 eingeführt, die montags bis freitags tagsüber im 30-Minuten-Takt zwischen der Haltestelle Stephensonstraße im Bereich des Campusgeländes und der Haltestelle Eschenburgstraße in St. Gertrud pendelt. Die Linie verläuft dabei über das UKSH-Gelände, die Ratzeburger Allee, die Wallbrechtstraße, den Kaufhof, den Marliring und die Arnimstraße. Eine Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt ist leistungsneutral nicht möglich.

Von der Haltestelle Eschenburgstraße aus fährt die Linie 44 jeweils im 60-Minuten-Takt weiter bis zum Niels-Bohr-Ring (hier die Linie 15 ersetzend) bzw. über die Nordtangente zur Haltestelle An der Hansehalle an der Lohmühle (hier die Linie 25 ersetzend).

Die Linie 44 übernimmt also im Bereich Heiligen-Geist-Kamp, Niels-Bohr-Ring und An der Hansehalle die Funktionen der Linien 15 und 25. Im Gegenzug entfällt die Linie 25 komplett und die Linie 15 wird auf den Linienvorlauf Gustav-Radbruch-Platz – Falkenstraße – Sudetenstraße eingekürzt. Hier bleibt weiterhin ein 30-Minuten-Takt in beiden Richtungen erhalten.

➔ **Umsetzung** zum Fahrplanwechsel 2026/2027



Abbildung 1: Vorgesehener Linienverlauf der Linie 44. Hinweis: Die Haltestelle Wallbrechtstraße befindet sich noch in Prüfung.

Effekte der Linie 44

Bei der Linie 44 handelt es sich überwiegend um ein zusätzliches Angebot, das neue, schnelle Direktverbindungen schafft. Auf folgenden Relationen ergeben sich neben dem Entfall von Umstiegen z. T. auch erhebliche Reisezeitvorteile:

Verbindung	Reisezeit heute	Reisezeit mit Linie 44	Reisezeitersparnis
UKSH – Kaufhof	25 min. (Li. 8 + Li. 5)	14 min.	- 9 min.
Universität – Lauerhofstraße (Marli)	30 min. (Li. 4 + Li. 10)	24 min.	- 6 min.
Universitätsstraße – Kaufhof	28 min. (Li. 4)	12 min.	- 16 min.
Torneiweg (Karlshof) – Kaufhof	21 min. (Li. 15 + 11)	14 min.	- 7 min.
Karlstraße (Holstentor- Nord) – Kaufhof	25 min. (Li. 25 + 11)	16 min.	- 9 min.

Die Linie ist auch für den Schulverkehr zur Thomas-Mann-Schule von elementarer Bedeutung, da die Schule heute aus dem Stadtteil St. Jürgen nur mit einem großen Umweg über die Innenstadt erreichbar ist.

Für den Schulverkehr ist die Einrichtung einer neuen Haltestelle an der Wallbrechtstraße vorgesehen, die gegenwärtig durch den Bereich Stadtgrün und Verkehr geprüft wird. Aufgrund der herausfordernden Gegebenheiten vor Ort ist eine Umsetzung einer dauerhaften Lösung im Jahr 2026 jedoch voraussichtlich nicht möglich.

Das Aufstellen einer Ersatzhaltestelle bis zur Herstellung einer dauerhaften Haltestelle wird noch durch die Straßenverkehrsbehörde geprüft. Die Thomas-Mann-Schule ist allerdings auch ohne die neue Haltestelle an der Wallbrechtstraße über die Bestandshaltestelle Am Bertramshof erreichbar.

Die beiden Haltestellen am Heiligen-Geist-Kamp (Geschwister-Scholl-Weg und Gustav-Adolf-Straße) werden in Richtung Kaufhof und UKSH durchgängig im 30-Minuten-Takt angebunden. Heute werden diese Haltestellen z. T. nur im 60-Minuten-Takt angefahren. Allerdings entfällt die direkte Fahrtmöglichkeit in Richtung Gustav-Radbruch-Platz. Zudem wird es kein Fahrtenangebot mehr im Abendverkehr sowie am Wochenende geben. Hier zeigt aber eine Auswertung der Fahrgastzahlen der heutigen Linie 15, dass nur eine äußerst geringe Nachfrage besteht – im niedrigen, einstelligen Bereich/Tag.

Am Wochenende wird auf der Linie 44 zunächst kein Angebot eingeführt. Mit den Ressourcen, die sich hier durch den Entfall der Umleitung über die Falkenstraße ergeben, werden Angebotslücken geschlossen, die von SWL Mobil und ÖPNV-Aufgabenträger als bedeutender eingeschätzt werden (siehe Punkt 3).

Nachdem bereits in den vergangenen Jahren mit der Einführung und Ausweitung des „Lübeck-Takt“ große Weichenstellungen zur Umsetzung des 5. RNVP gemacht worden sind, stellt die Einführung der neuen Linie 44 den nächsten großen Umsetzungsschritt dar, der im Rahmen des leistungsneutralen Grundkonzepts ohne Mehrkosten für die Hansestadt Lübeck angegangen werden kann. Weitere Ausweitungsschritte sind allerdings nur unter zusätzlichem Mitteleinsatz denkbar.

Erweiterungsoptionen für die Linie 44

Das skizzierte Konzept ist leistungsneutral, da es mit der bestehenden Anzahl an Fahrzeugen, Fahrpersonal und Fahrkilometern umgesetzt werden kann. Mehrkosten entstehen der Hansestadt Lübeck damit nicht. Aus Sicht von ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil gibt es allerdings Optionen, das Grundkonzept um zusätzliche Fahrten bzw. Fahrtabschnitte zu erweitern und so den Nutzen der Linie 44 weiter zu erhöhen. Diese führen aber zu einer Erhöhung der Fahrkilometer (und z. T. der Fahrpersonalstunden) und damit zu Mehrkosten bei SWL Mobil, die seitens der Hansestadt Lübeck erstattet werden müssten.

Die Optionen a) bis d) sind im Folgenden detaillierter vorgestellt und mit Kostensätzen bewertet. Angesichts der momentanen Haushaltslage, der z. T. hohen Kosten und dem rein zusätzlichen Charakter der Anbindungen empfiehlt die Verwaltung, keine der Optionen zum Fahrplanwechsel 2026/2027 umzusetzen. Ein anderslautender politischer Beschluss müsste bis Ende Juni 2026 erfolgen, um einen ausreichenden Planungsvorlauf bei SWL Mobil zu gewährleisten.

Folgende Optionen sind aufgestellt worden:

a) Verlängerung der Betriebszeiten der Linie 44 montags bis freitags

Die Linie 44 fährt montags bis freitags ca. zwischen 6:00 Uhr (erste Ankunft in Stephensonstraße) und 19:00 Uhr (letzte Abfahrt ab Stephensonstraße). Dabei wird bis ca. 18:00 Uhr ein 30-Minuten-Takt angeboten. Zu den Randzeiten beginnen/enden die Fahrten zum Teil bereits an der Haltestelle Geschwister-Scholl-Weg.

Erweiterungsoption a) sieht vor, die Betriebszeiten der Linie 44 montags bis freitags auszuweiten, sodass ein durchgängiger 30-Minuten-Takt bis 20:00 Uhr (letzte Abfahrt ab Stephensonstraße) entsteht. Zudem würde zu Betriebsbeginn eine bestehende Fahrt bereits ab An der Hansehalle geleistet.

Die Ausweitung der Betriebszeiten würde jährliche Mehrkosten in Höhe von ca. 176.000,00 EUR erzeugen.

➔ **Keine Umsetzung** zum Fahrplanwechsel 2026/2027 aufgrund der angespannten Haushaltssituation

b) Zusätzliche Fahrten samstags

Im skizzierten „Vorlaufbetrieb“ der Linie 44 ist zunächst kein Wochenendangebot vorgesehen. Dies führt dazu, dass die beiden Haltestellen Gustav-Adolf-Straße und Geschwister-Scholl-Weg am Wochenende nicht mit dem Linienverkehr erreicht und die montags bis freitags etablierten Direktverbindungen, u. a. zwischen den diversen Einzelhandelsschwerpunkten entlang der Linie, nicht genutzt werden können.

Ergänzungsoption b) sieht daher, analog zum bisherigen Takt der Linie 15 im Heiligen-Geist-Kamp, die Einrichtung eines 30-Minuten-Takts samstags tagsüber auf der Strecke Stephensonstraße – Eschenburgstraße vor. Die Linienäste von/nach An der Hansehalle bzw. Niels-Bohr-Ring werden wie montags bis freitags stündlich bedient. Im Frühverkehr liegt die erste Abfahrt in Richtung UKSH so, dass der Dienstbeginn um 6:00 Uhr erreicht werden kann

und den Pendelnden hier eine attraktive Direktfahrstmöglichkeit gegeben wird.

Die Ausweitung der Linie 44 auf den Samstag würde jährliche Mehrkosten in Höhe von ca. 243.000,00 EUR erzeugen.

→ **Keine Umsetzung** zum Fahrplanwechsel 2026/2027 aufgrund der angespannten Haushaltssituation

c) Zusätzliche Fahrten sonntags

Analog zu Erweiterungsoption c) ist die Einrichtung eines Angebots auf der Linie 44 an Sonn- und Feiertagen ebenfalls ein Schritt, die nachfrageschwachen Haltestellen im Heiligen-Geist-Kamp anzubinden, die Linie für die Nutzenden attraktiver zu gestalten und die durch die Linie 44 erreichten Vorteile ganzwöchig zu erzielen.

Die Ausweitung der Linie 44 auf Sonn- und Feiertage mit einem 60-Minuten-Takt tagsüber zwischen Stephensonstraße und An der Hansehalle würde jährliche Mehrkosten in Höhe von ca. 177.000,00 EUR erzeugen.

→ **Keine Umsetzung** zum Fahrplanwechsel 2026/2027 aufgrund der angespannten Haushaltssituation

d) Zusätzliche Fahrten im Abendverkehr (an allen Wochentagen nach 20:00 Uhr)

Das Angebot auf der Linie 44 endet im leistungsneutralen Grundkonzept um 19:00 Uhr sowie in den hier vorgeschlagenen Erweiterungsoptionen gegen 20:00 Uhr. Erweiterungsoption d) sieht vor, einen 60-Minuten-Takt zwischen Stephensonstraße und An der Hansehalle bis ca. 0:00 Uhr zu etablieren.

Ein Abendverkehr auf der Linie 44 würde einen Beibehalt der Anbindung der Haltestellen Geschwister-Scholl-Weg und Gustav-Adolf-Straße sowie eine erstmalige Anbindung der Haltestellen an der Nordtangente ermöglichen. Für die Freizeitschwerpunkte an der Lohmühle und an der Nordtangente (z. B. Kulturwerft Gollan, Stadion an der Lohmühle) würde sich die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV am Abend deutlich verbessern.

Die Ausweitung der Linie 44 mit einem täglichen Abendverkehr bis ca. 0:00 Uhr würde jährliche Mehrkosten in Höhe von ca. 220.000,00 EUR erzeugen. Wenn die Erweiterungsoptionen b) und c) nicht beauftragt werden, hätte die Linie 44 Samstag und Sonntag mit der Option d) nur einen Abendverkehr ohne ein Tages-Angebot.

→ **Keine Umsetzung** zum Fahrplanwechsel 2026/2027 aufgrund der angespannten Haushaltssituation

3. Verdichtung der Linie 15 zwischen Gustav-Radbruch-Platz und ZOB/Hauptbahnhof

Das leistungsneutrale Grundkonzept sieht vor, dass die Linie 15 zwischen dem Gustav-Radbruch-Platz und der Haltestelle Sudetenstraße im 30-Minuten-Takt pendelt. Es besteht weiterhin keine direkte Linienführung durch die Altstadt und zum ZOB/Hauptbahnhof. Fahrgäste müssen in andere Linien an der Haltestelle Sana-Kliniken oder am Gustav-

Radbruch-Platz umsteigen.

Dieses Angebot ist an das Zielnetz des 5. RNVP angelehnt, dass für die Falkenstraße sowie den Linienabschnitt Sana-Kliniken – Sudetenstraße ebenfalls nur tangentielle Linienführungen vorsieht. Seitdem diese Konzeption mit der Sperrung der Mühlentorbrücke eingeführt worden ist, kommt es allerdings in den Bereichen Falkenstraße und Sana-Kliniken – Sudetenstraße zu einer Beschwerdelage bei ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil. Hierbei wird die Notwendigkeit zum Umstieg in Richtung Altstadt und ZOB/Hauptbahnhof insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bemängelt. Von Anliegenden des Abschnitts zur Sudetenstraße wurde eine Unterschriftenliste mit etwa 230 Unterschriften vorgelegt.

Negative Auswirkungen auf Fahrgastzahlen konnten bisher nicht ausgemacht werden: Zwar haben sich die Fahrgastzahlen an den Haltestellen im betroffenen Abschnitt der Linien 15 und 25 reduziert. Gleichwohl ist eine Verlagerung von Fahrgästen aus dem Abschnitt Sana-Kliniken – Sudetenstraße hin zur Kronsfordter Allee bzw. dem Mönkhofer Weg zu beobachten. Dort bestehen direkte Fahrverbindungen im „Lübeck-Takt“ in Richtung Innenstadt.

Die wegen der Sperrung der Beckergrube umgeleiteten Buslinien halten auch an der Haltestelle An der Falkenwiese (an der Klughafenbrücke). Die Fahrgaststatistik zeigt, dass diese Anbindung auch von einsteigenden Fahrgästen in Richtung ZOB/Hauptbahnhof genutzt wird. Es ist damit zu rechnen, dass es hier mit dem Fahrplanwechsel und dem Entfall der Umleitung zu einer zusätzlichen Beschwerdelage kommen könnte.

ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil haben daher geprüft, ob eine Möglichkeit einer Anbindung an Altstadt und ZOB/Hauptbahnhof besteht, die allerdings die schnelle Verbindung zwischen Gustav-Radbruch-Platz, Falkenstraße und der Kronsfordter Allee nicht aufgibt. Gleichzeitig sollten die stark belasteten Straßenzüge Kohlmarkt und Wahnstraße nicht durch weitere Busse frequentiert werden.

Für die Linie 15 ist eine Verlängerung vom Gustav-Radbruch-Platz über Schlüsselbuden Rückweg über die Königstraße) zum ZOB/Hauptbahnhof im Tagesverkehr ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz möglich, sofern eine Verknüpfung am ZOB/Hauptbahnhof mit der neuen Linie 14 vorgenommen wird. Die Linie 15 hätte dann den Linienvverlauf ZOB/Hauptbahnhof – Innenstadt – Gustav-Radbruch-Platz – Falkenstraße – Sana-Kliniken – Sudetenstraße.

Die Linie 15 fährt aufgrund der engen Straßenquerschnitte im Abschnitt Sana-Kliniken – Sudetenstraße ausschließlich mit kürzeren Solobussen. Die Linie 14 benötigt hingegen im Zubringerverkehr zur Johannes-Prassek-Schule sowie in den Hochschulstadtteil zum Teil Gelenkbusse. Daher ist eine Verknüpfung aller Fahrten der Linien 14 und 15 miteinander nicht ohne flankierende Maßnahmen sinnvoll.

ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil haben daher eine Konzeption für die Verlängerung der Linie 15 vom Gustav-Radbruch-Platz über die Innenstadt zum ZOB/Hauptbahnhof entwickelt.

Vorgesehen ist dabei die Verlängerung der Linie 15 zwischen ZOB/Hauptbahnhof und

Gustav-Radbruch-Platz im 60-Minuten-Takt, d. h. es würde jede zweite Fahrt eine direkte Anbindung in Richtung ZOB/Hauptbahnhof und Innenstadt bieten. Bei den anderen Fahrten wäre weiterhin ein Umstieg notwendig. Die Erweiterung fände nur montags bis freitags tagsüber statt, da zu den übrigen Zeiten keine betriebsmittelneutrale Erweiterung möglich ist.

Die Umsetzung dieser Verlängerung ist nur in Verbindung mit der Vorzugsplanung aus der Vorlage 20/0162 (Korridor Lübeck – Kücknitz – Travemünde) möglich, da der entstehende Mehraufwand dort gemäß Verwaltungsvorschlag reduziert werden kann.

→ **Umsetzung** zum Fahrplanwechsel 2026/2027 **bei Beschluss** der **Vorlage 20/0162**

4. Angebotsausweitungen am Wochenende

Durch den Entfall der Umleitung Beckergrube werden auch am Wochenende betriebliche Ressourcen eingespart. ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil planen, diese Ressourcen zu nutzen, um bestehende Erschließungsdefizite zu reduzieren.

Samstag: Buslinien 21 und 31

Im Samstagsverkehr wird die Linie 31 auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Heute besteht hier trotz der hohen Bevölkerungsdichte entlang der Kücknitzer Hauptstraße nur ein 60-Minuten-Takt.

Die Busse der Linie 31 werden samstags ab ZOB/Hauptbahnhof auf die Linie 21 in Richtung CITTI-Park durchgebunden. In der Gegenrichtung fahren die Busse der Linie 21 ab ZOB/Hauptbahnhof als Linie 31 in Richtung Hirtenbergweg weiter. Hierdurch können samstags vier umsteigefreie Verbindungen/Stunde zwischen der Innenstadt und den Haltestellen an der Ziegelstraße angeboten werden.

→ **Umsetzung** zum Fahrplanwechsel 2026/2027

Sonntag: Buslinien 2 und 12

Im Sonntagsverkehr besteht aktuell ein gewichtiges Erschließungsdefizit auf der Linie 2 im Bereich der Schönböckener Straße. Trotz der hohen Bevölkerungsdichte wird hier nur ein 60-Minuten-Takt angeboten. Auch die Linie 12 fährt sonntags nur stündlich.

Zum Fahrplanwechsel werden daher im Tagesverkehr zusätzliche Busfahrten auf der Linie 2 zwischen Bauernweg und ZOB/Hauptbahnhof eingeführt. Ab ZOB/Hauptbahnhof werden diese Fahrten auf die Linie 12 in Richtung Gothmund durchgebunden. Damit wird auf der Schönböckener Straße, dem innerstädtischen Linienweg über An der Untertrave und Beckergrube sowie in der Erschließung der Stadtbezirke Karlshof und Israelsdorf ein 30-Minuten-Takt erreicht und die Vorgaben des 5. RNVP erfüllt.

→ **Umsetzung** zum Fahrplanwechsel 2026/2027

5. Termin des Fahrplanwechsels 2026/2027

Traditionell findet der Fahrplanwechsel im Busverkehr bei SWL Mobil immer zum internationalen Fahrplanwechseltermin bei der Bahn statt, der immer am zweiten Sonntag im Dezember liegt.

Aufgrund des Sicherheitskonzepts für den Weihnachtsmarkt ist eine Befahrbarkeit der Route über Koberg und Beckergrube allerdings erst nach Ende des Weihnachtsmarkts möglich. Der Fahrplanwechsel 2026/2027 findet bei SWL Mobil daher abweichend erst nach dem Jahreswechsel am Sonntag, dem 3. Januar 2027 statt.

Anlage(n):

Keine

Senatorin Joanna Hagen