



**Vorlagennummer:** 20/0162  
**Vorlagenart:** Beschlussvorlage öffentlich  
**Datum:** 04.05.2026  
**Federführend:** 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung  
**Bearbeitung:** Alexander Stäwen

## Änderungen im Busangebot im Korridor Lübeck – Kücknitz – Travemünde zum Fahrplanwechsel 2026/2027

---

<b>Beratungsfolge:</b>		
11.05.2026	Senat	zur Senatsberatung
18.05.2026	Bauausschuss	zur Vorberatung
26.05.2026	Hauptausschuss	zur Vorberatung
28.05.2026	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	zur Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Der Bürgermeister wird beauftragt zum Fahrplanwechsel 2026/2027 im Kostenrahmen der VO/2025/14121-02 (Beschlusspunkt 1: 661.000,00 EUR/Jahr) folgende Anpassungen im ÖPNV-Angebot vorzunehmen:

1. Im Korridor Lübeck – Kücknitz – Travemünde wird Variante C) gemäß Begründung (Abschnitt 6) umgesetzt, die u. a. die Verlängerung der Linie 50 bis Travemünde vorsieht.
2. Die Linie 15 (Sudetenstraße – Falkenstraße – Gustav-Radbruch-Platz) erhält wie in Vorlage 20/0157 aufgeführt eine Verlängerung im 60-Minuten-Takt über die Innenstadt bis ZOB/Hauptbahnhof (vgl. Abschnitt 7).

<b>Beteiligungsverfahren:</b>	
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmend
5.660 Stadtgrün und Verkehr	Zustimmend
Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH	Zustimmend

**Maßnahme:**  
freiwillig

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Ja

### **Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO:**

Nein Eine gesonderte Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist nicht notwendig, da sie gleichermaßen wie Erwachsene von verbesserten ÖPNV-Verbindungen profitieren. Die vorgeschlagenen Maßnahmen führen zu einer besseren Verteilung von Nachfragespitzen im Schulbusverkehr.

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz:**

Ja Die vorgeschlagenen Anpassungen im Busangebot führen zu einer Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV insgesamt. Dadurch können Fahrgäste im Umweltverbund gehalten oder sogar neu vom motorisierten Individualverkehr (MIV) gewonnen werden.

### **Begründung:**

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wurde das in der VO/2025/14121-02 beschlossene Buslinienkonzept im Korridor Lübeck – Kücknitz – Travemünde umgesetzt. Dieses Konzept sieht eine Erschließung des Hafenhauses mit den Linien 35 und 50 vor, um das nach der Sperrung der ÖPNV-Trasse durch das Hafengelände entstandene Erschließungsdefizit zu beseitigen und die im Jahr 2025 praktizierte Interimslösung mit der Linie 36 abzulösen.

Eine erste Evaluierung des Angebots im Februar und März 2026 zeigt jedoch Optimierungsbedarfe auf, die in der Folge erläutert werden sollen.

In der Einwohner:innenversammlung am 12. März 2026 wurde zudem ein Antrag beschlossen (Nr. 20/0048), die ÖPNV-Anbindung des Pommernzentrums zu verbessern. Dieses Anliegen wird in dieser Vorlage ebenfalls erörtert.

Parallel zu dieser Vorlage wird die Berichtsvorlage Nr. 20/0157 in die Gremien eingebracht, die die weiteren, geplanten Änderungen zum Fahrplanwechsel 2026/2027 auf Basis des 5. RNVP beinhaltet. Hier zu nennen ist z. B. die Einführung einer neuen Tangentiallinie zwischen dem UKSH und St. Gertrud (Linie 44), die auch zu Folgeanpassungen auf der Linie 15 (Gustav-Radbruch-Platz – Falkenstraße – Sudetenstraße) führt. Auf dieser Linie gibt es ebenfalls eine Beschwerdelage.

### **1. Wie sieht die Anbindung des Skandinavienkais aktuell aus?**

Die Haltestellen Skandinavienkai Terminal und Travemünder Landstraße werden durch die Buslinien 35 und 50 angebunden.

Die Buslinie 50 stellt die Haupteerschließung des Skandinavienkais dar. Die Linie verbindet den Skandinavienkai mit Kücknitz, der Lübecker Innenstadt und dem Hauptbahnhof. Über die Bushaltestelle Roter Hahn wird auch der Bahnhaltepunkt Lübeck-Kücknitz fußläufig erreicht, an dem ebenfalls ein Umstieg zur Bahn möglich ist.

Die Linie 50 verkehrt an allen Wochentagen – montags bis samstags tagsüber im 30-Minuten-Takt, zu den übrigen Zeiten stündlich. In der Hauptverkehrszeit ist dies als optimale Anbindung des Fährhafens zu bewerten. Morgens und im Abendverkehr pendeln einige Fahrten nur zwischen Skandinavienkai Terminal und Roter Hahn, wo dann Anschluss aus/in Richtung ZOB/Hauptbahnhof besteht.

Vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 verkehrte die Linie 50 über Ivendorf und Pommernzentrum nach Travemünde. Sie wurde hier ursprünglich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 eingeführt, um diesen Stadtbereichen eine umsteigefreie Anbindung an die Lübecker Innenstadt zu geben. Die Innenstadtanbindung von Ivendorf wird seit der Sperrung der ÖPNV-Trasse durch den Hafen allerdings auch durch die Buslinien 30 und 40 erbracht. Daneben sollte die damalige Linie 50 auch einen entlastenden Effekt auf die Linien 30 und 40 haben, auch wenn diese aufgrund der deutlich längeren Fahrtzeit eine geringere Attraktivität aufwies.

Die Buslinie 35 ergänzt das Angebot um eine direkte Verbindung zwischen Skandinavienkai Terminal und Travemünde. Der Fahrplan sieht montags bis freitags tagsüber Fahrten im 30-Minuten-Takt vor. Diese Fahrten verlaufen dabei zwischen dem Skandinavienkai und Travemünde über die Bundesstraße, um den Ortsteil Ivendorf zu entlasten. Allerdings führt dies auch dazu, dass zwischen den Haltestellen Gneversdorf (in Travemünde) und Henry-Koch-Straße (am Skandinavienkai) ein ca. 6 km langer haltestellenloser Abschnitt liegt, in dem die Linie 35 keine Erschließungswirkung entfaltet.

Im gleichen Zuge erfolgte eine Aufwertung des Ortsbusverkehrs in Travemünde (auch auf der Linie 38). Vorher wurden hier alle Abschnitte nur zweistündlich befahren und es bestanden keine attraktiven Bahnanschlüsse. Insbesondere die Linienwege in der Nordmeerstraße (Haltestellen Orkneyweg, Labradorweg), zwischen Strandbahnhof und Kowitzberg sowie in die (alte) Teutendorfer Siedlung werden nun häufiger befahren. In Teutendorf wurde das Anruf-Sammeltaxi durch regulären Busverkehr ersetzt. Zwischen Dreilingsberg und Pommernzentrum werden Fahrtzeiten und Linienweg der ehemaligen Linie 50 aufgegriffen.

## **2. Warum wurde die Anbindung so ausgestaltet?**

Diesem Fahrplankonzept ist ein intensiver Planungs- und Beteiligungsprozess vorweggegangen, der in den Berichtsvorlagen VO/2024/13654 und VO/2025/14121 detaillierter beschrieben ist. In der Gesamtschau der verschiedenen Maßnahmen ergeben sich jährliche Kosten in Höhe von ca. 660.000,00 EUR, die auf die Sperrung der ÖPNV-Trasse durch das Hafengelände für den Busverkehr zurückzuführen sind und die die Hansestadt Lübeck trägt.

Das gewählte Fahrplankonzept stellt eine Kompromisslösung aus verschiedenen, teils divergierenden Ansprüchen und Rahmenbedingungen dar, unter anderem:

- Umsetzung des Konzepts mit dem bestehenden Fahrzeugpool von SWL Mobil
- Umsetzung des Konzepts zu möglichst geringen Mehrkosten (im Vergleich zu den bereits entstandenen Mehrkosten durch die Linie 36 im Jahr 2025)
- Umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten vom Hafnhaus nach Kücknitz und zum Hauptbahnhof

- Umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten nach Travemünde (gemäß politischem Beschluss zu VO/2024/13761)
- Entlastung des seit der Sperrung der ÖPNV-Trasse in dichterem Busfrequenz durchfahrenen Ortsteils Ivendorf
- Keine bzw. möglichst geringe Verschlechterungen für übrige Fahrgäste (unter dem Gesichtspunkt der Verkehrswende)

Das umgesetzte Fahrplankonzept ist aus Sicht der Verwaltung unter Beachtung dieser Rahmenbedingungen die passendste Lösung. Hierbei spielen folgende Faktoren eine Rolle:

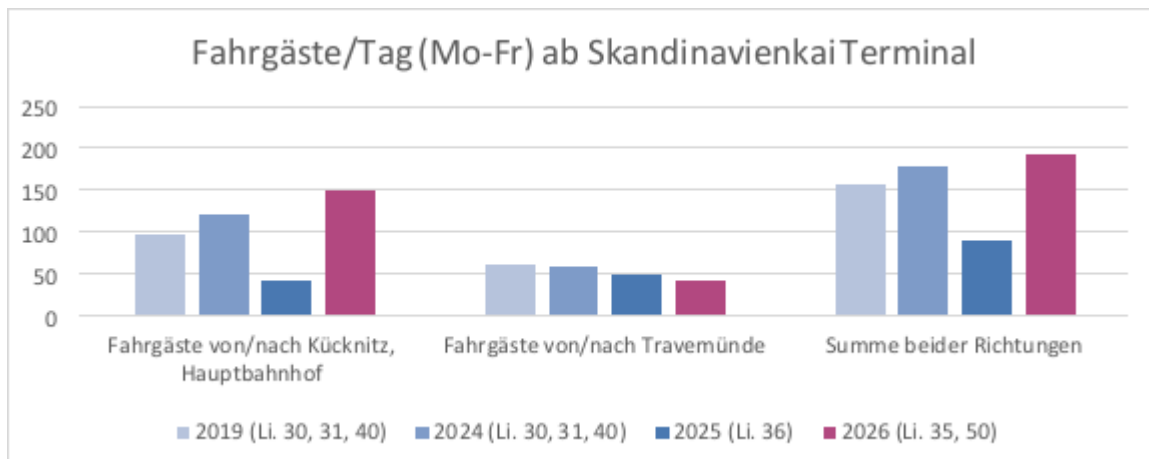
- Auf allen relevanten Verbindungen bestehen umsteigefreie Direktverbindungen.
- Durch den Wegfall der Linie 50 sowie der temporären Linie 36 wird Ivendorf um insgesamt bis zu sechs Busfahrten/Stunde entlastet (von 14 Fahrten/Stunde auf 8 Fahrten/Stunde).
- Die schnellen und attraktiven Fahrzeiten der Linien 30 und 40 zwischen Lübeck und Travemünde bleiben erhalten.
- Der Einsatz von Gelenkbussen erfolgt nachfragerecht (überwiegender Gelenkbuseinsatz auf den Hauptlinien 30, 40 und 50, kleinere Busse im Ortsbus Travemünde).

Eine Einschränkung der Attraktivität des ÖPNV musste lediglich für das Pommernzentrum in Kauf genommen werden, dass nur noch im 60-Minuten-Takt von/nach Travemünde angebunden ist. Eine Verbesserung der Situation ist aber insofern bereits beschlossen, als dass hier neue Haltestellen an der Ivendorfer Landstraße auf Höhe der Ostseestraße und des Europawegs (am Bahnsteigzugang des Bahnhofpunkts Skandinavienkai) zur Erschließung des Gebiets für die Buslinien 30 und 40 umgesetzt werden sollen.

### **3. Was läuft aktuell gut?**

Das Anbindungskonzept mit den Linien 35 und 50 hat – für den Verkehr tagsüber – insgesamt eine hohe Akzeptanz bei den Anliegenden am Skandinavienkai sowie in Ivendorf. Die potenziellen Konflikte bei der Anbindung des Hafens sind aufgrund der tragfähigen Kompromisslösung nicht eingetreten. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen handelt es sich mit Blick auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Akteursgruppen um eine gute Lösung.

Die ersten Fahrgaststatistiken deuten darauf hin, dass die Fahrgastzahlen der temporären Linie 36 deutlich übertroffen werden. Es wird insgesamt bereits ein vergleichbares Niveau der Ein- und Aussteigerzahlen erreicht, wie dies am Skandinavienkai vor der Sperrung der Hafendurchfahrt der Fall war (vgl. Grafik). Dies deutet darauf hin, dass das Fahrplankonzept am Skandinavienkai als angemessen zu bewerten ist.



Hinweis: Bei der Relation nach Travemünde ist für die Jahre vor 2026 zu beachten, dass hier auch Fahrgäste zum Bahnhaltetepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai inkludiert sind. Die reine Nachfrage nach Travemünde ist daher jeweils leicht geringer einzuschätzen.

#### 4. Was läuft weniger gut?

Trotz dieser grundsätzlich positiven Trends sind auch Defizite zu beobachten. Während einzelne Defizite bereits in der VO/2025/14121 benannt worden sind (aber im Sinne der Kompromisslösung in Kauf genommen worden sind), sind auch neue Themen aufgetreten:

##### Beschwerdelage

Wie eingangs erwähnt, gibt es aus dem Bereich Pommernzentrum eine Beschwerdelage, wobei die Taktung der Linie 35 nach Travemünde (60-Minuten-Takt) und die fehlende, umsteigefreie Verbindung zwischen der Haltestelle Ostseestraße Nord (ehemals Pommernzentrum) und Kücknitz sowie der Lübecker Innenstadt bemängelt wird. Dementsprechend wurde ein entsprechender Antrag, die Buslinie 50 wieder in ihrer alten Form einzuführen, von der Einwohner:innenversammlung angenommen.

Auch aus dem Bereich Kücknitz (Westpreußenring) gibt es eine gewisse Beschwerdelage hierzu und damit den Wunsch zu einer Wiederherstellung einer umsteigefreien Verbindung nach Travemünde.

Die Anbindung des Skandinavienkais im Abendverkehr wird von einer der ansässigen Reedereien wegen des notwendigen Umstiegs an der Haltestelle Roter Hahn sowie der 60-Minuten-Taktung in der Schwachverkehrszeit bemängelt.

##### Fahrgastzahlen der Linie 35

Mit etwa 42 Fahrgästen/Tag von/nach Skandinavienkai Terminal (entspricht ca. 1 Person/Fahrt) ist die Linie 35 – selbst für einen Fahrtabschnitt an einem Linienende – äußerst schwach ausgelastet. Vor dem Hintergrund der langen Linienführung nach Travemünde über die Bundesstraße und der dadurch entstehenden Betriebskosten von ca. 440.000,00 EUR/Jahr weist die Linie auf diesem Abschnitt somit ein äußerst schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Die Punkt-zu-Punkt-Nachfrage zwischen Skandinavienkai Terminal und Travemünde stellt die einzige Nutzengruppe für die Linie 35 dar, die nicht mehr – wie vor der Sperrung der ÖPNV-Trasse – in die ohnehin fahrenden Linien 30 und 40 integriert werden kann.

### Kapazitätsengpässe auf den Linien 30 und 40

Durch vergangene Angebotsmaßnahmen (insbesondere Taktharmonisierung der Buslinien 30 und 40 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022, Einführung des „Lübeck-Takt“ auf der Verbindung ZOB/Hauptbahnhof – Kücknitz Solmitzstraße zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024) sowie generelle Mobilitätstrends (z. B. Einführung Deutschlandticket) ist die Fahrgastnachfrage im Korridor Lübeck – Kücknitz – Travemünde deutlich gestiegen. Zwischen 2019 und 2025 ist hier die Nachfrage um etwa ein Drittel gestiegen. Die Haltestellen in Travemünde weisen insgesamt ein Nachfrageplus von etwa + 20 % auf. Der ÖPNV-Netzknoten Teutendorfer Weg in Travemünde hat sogar ein Nachfrageplus von über 100 %.

Dieser Befund ist zunächst sehr positiv im Sinne der angestrebten Mobilitäts- und Verkehrswende. Allerdings geraten nun einzelne Fahrten der Buslinien 30 und 40 hierdurch an ihre Kapazitätsgrenzen. Da nun die ehemaligen Fahrgäste der Linie 50 zwischen Travemünde und Kücknitz bzw. Lübeck ebenfalls die Linien 30 und 40 (oder den Zug) nutzen müssen, kann dieser Umstand noch verstärkt werden. Auch an Schönwettertagen mit einer höheren Nachfrage in den Segmenten Ausflügler:innen und Tourist:innen sind Überbesetzungen teils auch unter der Woche zu erwarten.

### Verstärkerfahrten Schulverkehr Trave-Gymnasium

Seit Dezember 2025 verkehren mittags zwei zusätzliche Sonderfahrten der Linie 33, nicht zuletzt für den Schüler:innenverkehr nach Travemünde. Dieses Angebot wird von Travemünder Schüler:innen bislang allerdings nur in geringem Umfang wahrgenommen, da der Linienweg sehr lang ist. Der Fußweg zur Solmitzstraße und der Einstieg in die Linien 30 und 40 wird hier als attraktiver wahrgenommen. Dies verstärkt die sehr hohe Auslastung dieser beiden Linien insbesondere zur Mittagszeit zusätzlich.

### Mitteleinsatz

Das im Dezember 2025 umgesetzte Gesamt-Fahrplankonzept erzeugt Mehrkosten in Höhe von ca. 660.000,00 EUR/Jahr gegenüber dem Stand mit Durchfahrung der Hafen-Trasse, die die Hansestadt Lübeck tragen muss. Bei den bisherigen Maßnahmen im Busverkehr in den letzten Jahren, die die Hansestadt Lübeck als ÖPNV-Aufgabenträger finanziert, stand stets die nachhaltige Verbesserung des Busverkehrs und eine Steigerung der Auslastung im Sinne der Verkehrswende im Fokus. So führten zum Beispiel die Maßnahmen im Rahmen der Anbindung des Bahnhaltepunkts Lübeck-Moisling (vgl. VO/2022/11145), wie die Einführung des durchgängigen 10-Minuten-Takts auf der Linie 5 oder des 30-Minuten-Takts im Abendverkehr auf den Linien 5 und 11 zu hohen Fahrgaststeigerungen, die die Kosten im Millionenbereich rechtfertigen.

Die jetzt gefundene Lösung für die Anbindung des Skandinavienkais mit den verschiedenen Folgemaßnahmen hat hingegen nicht das Potenzial, zu einer nennenswerten Steigerung der Fahrgastnachfrage beizutragen und damit einen Effekt für die angestrebte Mobilitäts- und Verkehrswende zu haben. Ein erhöhter Mitteleinsatz in Folge der Trassensperrung ist zwar kaum zu vermeiden, es sollten aber Maßnahmen zur Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses geprüft werden.

## 5. Welche Verbesserungspotenziale gibt es?

In der Zusammenschau der aufgeführten negativen Punkte besteht Handlungsbedarf, die Fahrplankonzeption erneut anzupassen. Dabei ist das Verbesserungspotenzial relativ klar. Während die Linie 35 zwischen Travemünde und Skandinavienkai Terminal aufgrund der hohen Kosten bei sehr geringer Nutzung als sehr ineffizient einzuschätzen ist, steigen auf den Linien 30 und 40 die Fahrgastzahlen bis an den Rand der Kapazitätsgrenzen. Folgerichtig wäre daher eine Nutzung der Betriebsleistung der heutigen Linie 35 in einer Form, die die heutige Angebotsqualität beibehält, das Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessert und zu einer Entlastung der Linien 30 und 40 beiträgt.

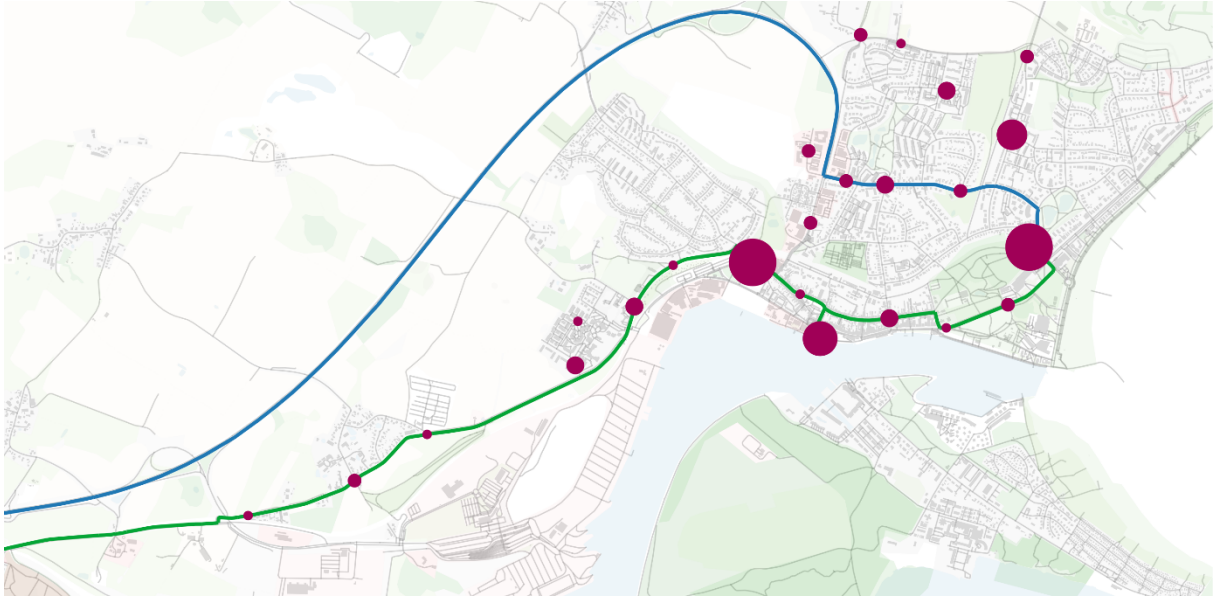
Nach Einschätzung von ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil kann ein Entfall der Linie 35 zwischen Travemünde und Skandinavienkai Terminal bei gleichzeitiger Verlängerung der Linie 50 vom Skandinavienkai nach Travemünde Abhilfe schaffen. Durch diese Änderung werden zusätzliche Kapazitäten für Fahrgäste zwischen Travemünde und Kücknitz bzw. der Lübecker Innenstadt geschaffen, die Verbindung zwischen dem Skandinavienkai und Travemünde bleibt aber erhalten.

Für die Verbindung zwischen dem Skandinavienkai und Travemünde gibt es grundsätzlich zwei mögliche, fahrbare Linienwege:

- Linienführung über die Bundesstraße (wie heute Linie 35)
- Linienführung über Ivendorf (wie früher Linie 36)

Die Linienführung einer durchgehenden Linie 50 über die Bundesstraße wurde dabei bereits für den Fahrplanwechsel im Dezember 2025 geprüft, war zu diesem Zeitpunkt aber betrieblich nicht sinnvoll umsetzbar. Durch die Fahrtzeitverkürzung durch die Fertigstellung der Baumaßnahme in der Beckergrube und den Entfall der entsprechenden Busumleitung ab dem Fahrplanwechsel 2026/2027 ergibt sich hier eine andere Situation.

Allerdings ist nur die Linienführung über Ivendorf geeignet, eine Entlastungswirkung für die Linien 30 und 40 zu erreichen. Dies wird in der Abbildung deutlich, die die Einsteigendenzahlen an den verschiedenen Haltestellen in Travemünde stadteinwärts (also Richtung Kücknitz, ZOB/Hauptbahnhof) zeigt. Die Linienführung über Ivendorf erreicht die drei wichtigsten Aufkommensschwerpunkte Strandbahnhof, Priwallfähre und Teutendorfer Weg und erschließt daneben auch weitere Bereiche mit – nicht zuletzt auch das Pommernzentrum. Gerade im Hinblick auf die touristische Nachfrage im Sommer wird der Anbindung des Altstadtbereichs von Travemünde eine hohe Bedeutung zugewiesen. Die Linienführung über die Bundesstraße erreicht hingegen neben dem Strandbahnhof nur die Haltestellen im Moorredder mit einer vergleichsweise geringeren Nachfrage.



Vergleich möglicher Linienführungen der Linie 50 sowie der Einsteigendenzahlen der Haltestellen in Travemünde.

Vor diesem Hintergrund wird – trotz der unbestreitbar entstehenden zusätzlichen Belastungen für den Ortsteil – die Linienführung über Ivendorf als Grundlage der weiteren Detailplanung verwendet.

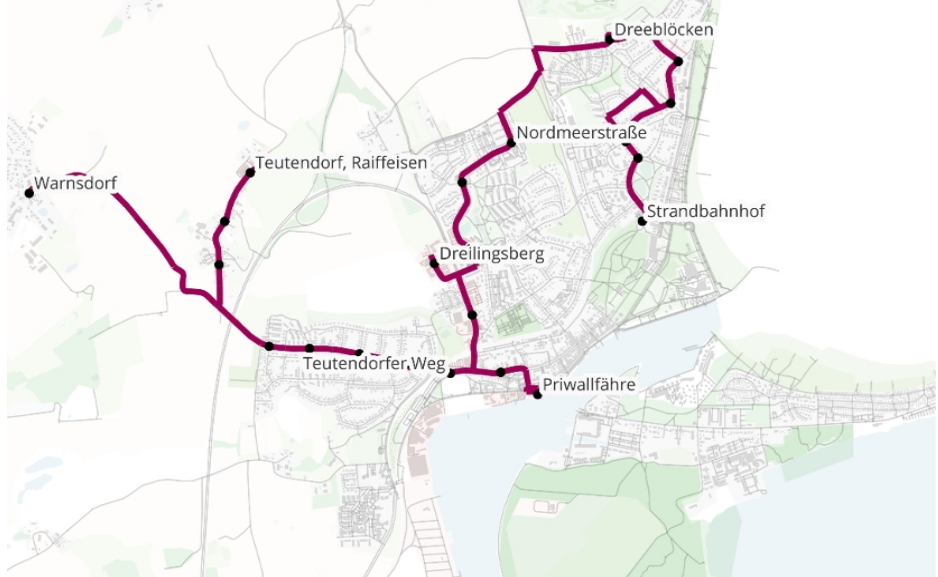

Langfristige Chancen ergeben sich durch die Umsetzung einer 2. Straßenanbindung nach Travemünde (Var. 7 der Machbarkeitsstudie). Hier wurden erste Gespräche mit der DB geführt, ob eine Kostenbeteiligung an einer Bahnquerung einschließlich Rücknahme des Bahnübergangs Ivendorf denkbar ist. Eine Beteiligung wird seitens der Bahn derzeit abgelehnt, so lange kein Auftrag seitens des Bundes erteilt wird. Daher werden die Gespräche mit dem Bund in dieser Sache fortgeführt.

## 6. Wie sieht das angepasste Konzept ab dem Fahrplanwechsel 2026/2027 konkret aus?

ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil haben eine Konzeption entwickelt, die folgende Grundbedingungen erfüllt:

- Umsetzung mit den vorhandenen Betriebsmitteln (Fahrzeuge, Fahrpersonal),
- Umsetzung im in der Vorlage VO/2025/14121-02 beschlossenen Kostenrahmen,
- Beibehalt der zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 umgesetzten Verbesserungen im Ortsbus Travemünde, insbesondere der Bahnanschlüsse,
- Beibehalt der bisherigen Anbindungsqualität am Skandinavienkai Terminal (Hafenhaus) in der Relation von/nach ZOB/Hauptbahnhof

Hieraus ergibt sich eine Art „Grundgerüst“, das in drei Untervarianten leicht angepasst wird. Kern ist jeweils die Verlängerung der Linie 50 von Skandinavienkai Terminal über Ivendorf bis Travemünde sowie die Neuordnung der Ortsbuslinien 35 und 38 in Travemünde.

	<p><b>Linie 35</b> 60-Min.-Takt</p>
	<p><b>Linie 38</b> 120-Min.-Takt</p>

Die Varianten der Linie 50 unterscheiden sich im Detail darin, ob die Haltestelle Ostseestraße Nord im Pommernzentrum angebunden wird und bis zu welchem Linienende in Travemünde die Busse fahren. Die Varianten für die Linie 50 sind dabei:

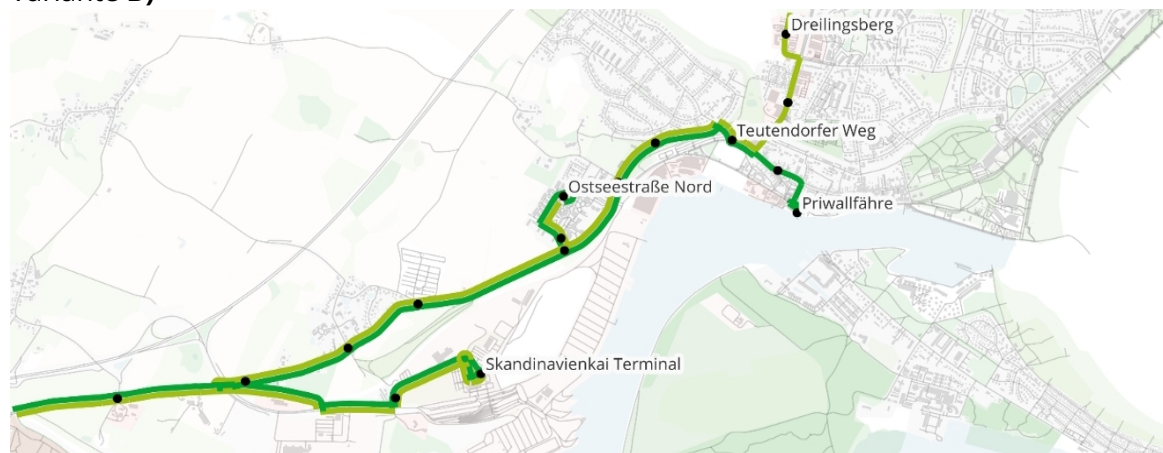
- A) Linie 50 fährt nicht über Ostseestraße Nord (Pommernzentrum) und im 30-Minuten-Takt bis zum Strandbahnhof,
- B) Linie 50 fährt im 30-Minuten-Takt über Ostseestraße Nord (Pommernzentrum) und ab dort abwechselnd im 60-Minuten-Takt bis Dreilingsberg bzw. Priwallfähre;
- C) Linie 50 fährt abwechselnd im 60-Minuten-Takt über Ostseestraße Nord bis Dreilingsberg bzw. im 60-Minuten-Takt bis Strandbahnhof (dann ohne Ostseestraße Nord)

Eine Linie 50, die im 30-Minuten-Takt sowohl über Ostseestraße Nord als auch bis zum Strandbahnhof verkehrt, ist nicht ohne Mehrbedarf an Fahrzeugen und Fahrpersonal (bzw. nicht ohne Entfall aller verbesserten Anbindungen auf den Linien 35 und 38) möglich.

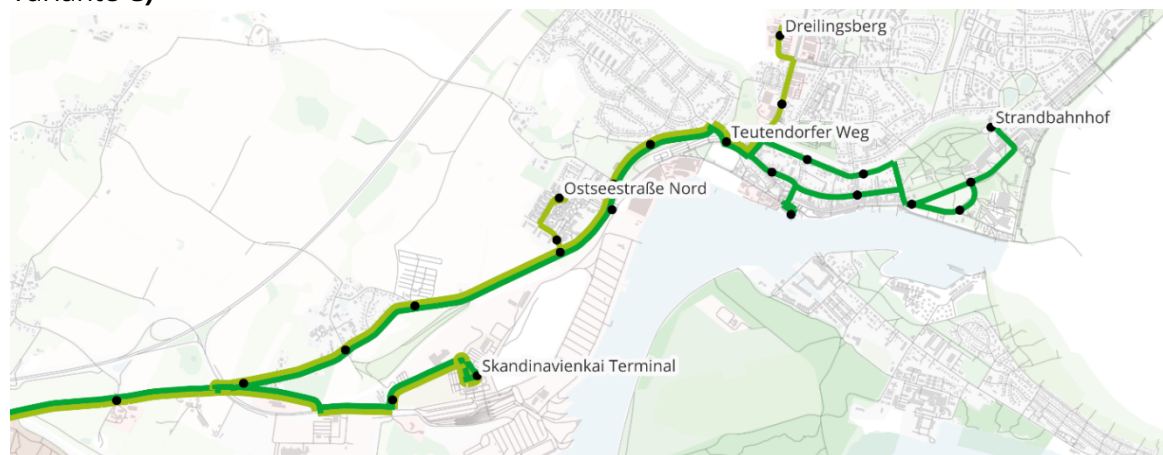
Variante A)



Variante B)



Variante C)



Die drei Varianten A) bis C) unterscheiden sich in folgenden Kriterien:

- Beibehalt der bisherigen Anbindungsqualität am Skandinavienkai Terminal (Hafenhaus) in der Relation von/nach Travemünde,
- Adressierung der Beschwerdelage am Pommernzentrum,
- Möglichst hohe Entlastungswirkung für die Linien 30 und 40,
- Betriebliche Aspekte

Tabelle 1 zeigt die Bewertung in den verschiedenen Kriterien:

	A)	B)	C)
<b>Anbindung Skandinavienkai – Travemünde</b>	<b>Gut</b> Anbindung aller Aufkommensschwerpunkte (Strandbahnhof, Tvm.-Altstadt, Teutendorfer Weg) im 30-Min.-Takt	<b>Schlecht</b> Keine Anbindung Strandbahnhof, nur noch 60-Min.-Takt in Tvm.-Altstadt (Priwallfähre)	<b>Ausgewogen</b> Anbindung aller Aufkommensschwerpunkte mindestens im 60-Min.-Takt, Teutendorfer Weg mit zwei Fahrten/Stunde.
<b>Anbindung Pommernzentrum</b>	<b>Schlecht</b> Verbesserung der Erschließung des Pommernzentrums nur durch neue Haltestellen an Ivendorfer Landstr.	<b>Gut</b> Anbindung Ostseestr. Nord mit Linie 50  30-Min.-Takt nach Kücknitz und Lübeck, 60-Min.-Takt bis Priwallfähre bzw. Dreilingsberg	<b>Ausgewogen</b> Anbindung Ostseestr. Nord mit Linie 50 60-Min.-Takt nach Kücknitz, Lübeck sowie Teutendorfer Weg und Dreilingsberg.
<b>Entlastung für Linien 30 und 40</b>	<b>Gut</b> Verlagerung von Fahrgästen von Linie 30 und 40 auf Linie 50	<b>Gering</b> Geringe Verlagerung von Fahrgästen von Linie 30 auf Linie 50, kein Entlastungseffekt für Linie 40.	<b>Ausgewogen</b> Teilweise Verlagerung von Fahrgästen von Linie 30 und 40 auf Linie 50
<b>Betriebliche Aspekte</b>	<b>Gut</b> Pausenort Strandbahnhof wird mit allen Fahrten erreicht.	<b>Ausgewogen</b> Wende an Priwallfähre nachteilig; anderer Takt erreicht Betriebshof.	<b>Gut</b> Alle Fahrten erreichen Strandbahnhof oder Betriebshof.

Grundsätzlich ist aus Sicht von ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil Variante A) am besten geeignet, die Ziele der Verkehrswende voranzutreiben. Sie führt im Vergleich zum höchsten Nachfragezuwachs auf dem Korridor bei gleichzeitig der höchsten Entlastungswirkung auf den Linien 30 und 40, da sie insgesamt konkurrenzfähige Reisezeiten anbietet. Dies gilt nicht nur für Teilrelationen, auf denen die Linie 50 ein Alleinstellungsmerkmal aufweist (z. B. zwischen dem Westpreußenring in Kücknitz und Travemünde), sondern auch auf der Gesamtrelation zwischen der Lübecker Innenstadt und Travemünde. Aufgrund der Verteilung der Fahrtzeiten wird die Linie 50 auch hier in den digitalen Fahrplanauskünften (z. B. NAH.SH, DB Navigator) als Alternative angezeigt. Dies gilt für die anderen Varianten nur eingeschränkt.

In Variante A) wird die Haltestelle Ostseestraße Nord allerdings im Linienverkehr gar nicht mehr angebunden: Im neu geordneten Ortsbusnetz entfällt die heutige Linienführung der Linie 35 bis Ostseestraße Nord. Aus Sicht von ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil kann diese Variante daher nur umgesetzt werden, sofern die neuen Haltestellen Europaweg (Bahnhof Skandinavienkai) und insbesondere Ostseestraße an der Ivendorfer Landstraße für die Linien 30, 40 und 50 realisiert werden und somit die Erschließung des Pommernzen-

trums übernehmen. Hierdurch wäre neben der Linie 50 der attraktive 10-/20-Minuten-Takt der Linien 30 und 40 in Richtung Lübeck, Kücknitz und Travemünde nutzbar.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Realisierung dieser Haltestellen nicht trivial und erfordert Abstimmungen mit der Deutschen Bahn als Grundstückseigentümerin an der Haltestelle Europaweg (in Richtung Travemünde) sowie mit den Belangen des Naturschutzes, da die Haltestelle Ostseestraße (in Richtung Travemünde) an geschützte Naturflächen angrenzen bzw. in diese eingreifen würde. Nach Einschätzung des Bereichs Stadtgrün und Verkehr kann daher eine Realisierung dieser Haltestellen im Verlauf des Jahres 2026 nicht gesichert in Aussicht gestellt werden.

Gleichzeitig besteht aus Sicht von ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil bereits zum Fahrplanwechsel 2026/2027 ein Handlungsbedarf im Korridor. Ein ggf. langwieriger Prozess zur Errichtung der neuen Haltestellen kann nicht abgewartet werden. Der Beibehalt der Erschließung im Travemünder Ortsbusnetz (heute: Linie 35) ist wiederum nicht möglich, da die entsprechenden Betriebsmittel (Fahrzeuge, Fahrpersonal, Fahrplankilometer) für die Verlängerung der Linie 50 bis Travemünde benötigt werden.

Vor diesem Hintergrund schlagen ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil die **Umsetzung der Variante C** zum Fahrplanwechsel 2026/2027 vor. Diese Variante beinhaltet einmal pro Stunde eine schnelle Linienführung der Linie 50 bis zum Strandbahnhof (analog zur Variante A) und einmal pro Stunde eine Anbindung der Haltestelle Ostseestraße Nord im Pommernzentrum mit umsteigefreien Verbindungen über Kücknitz bis in die Lübecker Innenstadt/ZOB sowie über die Haltestelle Teutendorfer Weg bis zur Praxisklinik am Dreilingsberg (analog zur Variante B). Variante C) stellt damit im Vergleich zum Status Quo eine Verbesserung für das ehem. Pommernzentrum sowie für den gesamten Korridor und damit einen Kompromiss zwischen den Zielen der Verkehrswende und den Zielen der Daseinsvorsorge dar. Die Entlastungswirkung für die Linien 30 und 40 ist aber nicht so hoch wie bei Variante A).

Die Einrichtung der neuen Haltestellen Ostseestraße und Europaweg wird trotz der Umsetzung der Variante C) vorangetrieben werden, um den Anwohnenden absehbar auch einen komfortablen Zugang zu den Linien 30 und 40 zu ermöglichen.

Durch die Verlagerung der Betriebsleistung der heutigen Linie 35 von der Bundesstraße auf den kürzeren Linienweg der Linie 50 über Ivendorf können verschiedene Verbesserungen im Rahmen des Konzepts umgesetzt werden, die im Korridor Lübeck – Kücknitz – Travemünde im Sinne der Verkehrswende das ÖPNV-Angebot verbessern.

- Verlängerung der Linie 50 auch am Wochenende bis Travemünde;
- Taktverdichtung in der Relation ZOB – Siems – Herrenwyk (Linie 31) an Sonntagen von einem 60-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt;
- Einführung eines stündlichen Sonntagsverkehrs auf der Linie 50 und hierdurch Taktverdichtung des Abschnitts Lübeck – Kücknitz Solmitzstraße auf einen ganzjährigen 20-Minuten-Takt an Sonntagen (in Überlagerung mit den Linien 30 und 40)
- Taktverdichtung der Linie 50 im Abendverkehr zwischen Roter Hahn und Skandinavienkai Terminal auf einen 30-Minuten-Takt.

Die Verstärkerfahrten der Linie 33 für den Schüler:innenverkehr beginnen zudem nun direkt

an der Haltestelle Schulzentrum, um die Sichtbarkeit des Angebots durch den an der Haltestelle wartenden Busses zu erhöhen. Im Linienverlauf wechseln die Fahrten im Bereich Surfeld durch Umschilderung auf die Linie 40, um den Linienweg zu verkürzen. Dadurch wird die Linie für Schüler:innen attraktiver und die Linien 30 und 40 werden zusätzlich entlastet.

Trotz Umsetzung dieser Verbesserungen ergibt sich eine Einsparung von Betriebsleistung gegenüber dem beschlossenen Kostenrahmen der VO/2025/14121-02. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessert sich dementsprechend gegenüber dem aktuellen Stand. Bei der eingesparten Betriebsleistung im Korridor nach Travemünde handelt es sich lediglich um Fahrplankilometer, insgesamt werden jedoch keine Fahrzeugumläufe oder Fahrpersonal eingespart. Daher ist ein Einsatz auf zusätzlichen Leistungen im Korridor nach Travemünde (z. B. zusätzlichen Schnellbusfahrten) nicht möglich. Da mit dem neuen Konzept auch hier eine Verbesserung des Angebots eintritt, ist dies auch nicht erforderlich. Auf der Linie 15 kann hingegen eine bestehende Beschwerdelage in einer Art adressiert werden, die ebenfalls keine zusätzlichen Fahrzeugumläufe oder Fahrpersonale erfordert:

## **7. Verlängerung der Linie 15 vom Gustav-Radbruch-Platz bis ZOB/Hauptbahnhof**

ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil planen zum Fahrplanwechsel 2026/2027 eine Reihe von Maßnahmen im Netz, die ihren Ausgangspunkt in der Fertigstellung der Beckergrube haben. Durch die Beendigung dieser Baumaßnahme wird eine erhebliche Leistungsmasse freigesetzt, die für die Einrichtung der neuen Buslinie 44 (Stephensonstraße – An der Hansehalle bzw. Niels-Bohr-Ring) genutzt wird. Details zu den Planungen können der Vorlage Nr. 20/0157 entnommen werden.

Betroffen von den Folgemaßnahmen ist auch die Linie 15, die dann den Verlauf Sudetenstraße – Sana-Kliniken – Falkenstraße – Gustav-Radbruch-Platz erhält. Auf dieser Linie gibt es aktuell mehrere Beschwerdelagen, da keine direkte Innenstadtanbindung gegeben ist. Fahrgäste müssen hier in andere Buslinien umsteigen oder längere Wege zu anderen Bushaltestellen in Kauf nehmen, was zwar den Erschließungskriterien des 5. RNVP entspricht, aber zu Kritik gerade von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen geführt hat. Die Beschwerdelage ist damit im Grunde vergleichbar mit der am Pommernzentrum.

Durch den angepassten Linienverlauf der Linie 15 ergibt sich die Möglichkeit, die Linie über die Innenstadt bis zum ZOB/Hauptbahnhof zu verlängern. Durch eine Verknüpfung mit der neuen Linie 14 ist diese Maßnahme ohne Mehrbedarf an Fahrzeugumläufen oder Fahrpersonal möglich. Eine Verlängerung der Linie 15 im 60-Minuten-Takt ist mit den aus dem Korridor Lübeck – Kücknitz – Travemünde entnommenen Fahrplankilometern möglich. Insgesamt bleibt es damit bei dem Kostenrahmen der VO/2025/14121-02 von 661.000,00 EUR/Jahr (Preisstand 2026).

ÖPNV-Aufgabenträger und SWL Mobil befürworten die Umsetzung dieser Verlängerung, um so die Anbindung im Sinne der Daseinsvorsorge zu verbessern. Ähnlich wie am Pommernzentrum erscheint der 60-Minuten-Takt als hierfür bedarfsgerechtes Angebot – ergänzend zu den weiterhin bestehenden Umsteigeverbindungen bzw. Verbindungen über weiter entfernte, aber im dichten Takt angebundene Haltestellen.

Für die betriebliche Planung von SWL Mobil ist ein politischer Beschluss für eine angepasste Anbindung bis spätestens 30. Juni 2026 notwendig, um den Fahrplanwechsel zum Jahreswechsel 2026/2027 vorbereiten zu können. Erfolgt bis zu diesem Termin kein Beschluss, ist eine Umsetzung von Anpassungen erst zu einem nachfolgenden Fahrplanwechseltermin möglich.

**Anlage(n):**

Keine

Senatorin Joanna Hagen